

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 772

16 de marzo de 2015

IX Legislatura

COMISIÓN DE PRESUPUESTOS, ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Jesús Miguel Dionisio Ballesteros

Sesión celebrada el lunes 16 de marzo de 2015

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-123/2015 RGEF.468. 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, sobre actuaciones que desarrolla el Gobierno Regional para promover la actividad ferial en nuestra Comunidad.

2.- PCOC-131/2015 RGEF.479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que ha puesto en marcha el Gobierno Regional para potenciar el tejido comercial local.

3.- PCOC-163/2015 RGEF.597. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones implicadas en el suministro de energía eléctrica.

4.- PCOC-182/2015 RGEF.662. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Antero Ruiz López, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto algún plan su Consejería para el sector de la energía en nuestra Comunidad.

5.- C-897/2014 RGEF.5415. Comparecencia del Sr. D. Manuel Sánchez Rueda, como profesional y experto responsable del Aula del Taxi y Gaceta del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar, asesorar y valorar las dificultades y consecuencias que tiene sobre los profesionales, también sobre los consumidores y usuarios, la puesta en práctica de las actuales tarifas, así como los suplementos aplicables en los servicios de auto taxi del área de prestación conjunta, entre ellos la tarifa fija, carrera con origen o destino al aeropuerto, dentro del área interior de la Calle 30, de la ciudad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos.....	42165
— PCOC-123/2015 RGEF.468. 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, sobre actuaciones que desarrolla el Gobierno Regional para promover la actividad ferial en nuestra Comunidad.	42165
- Interviene la Sra. Villares Gonzalo, formulando la pregunta.	42165
- Interviene el Sr. Director General de Comercio, respondiendo la pregunta.	42165-42167
- Interviene la Sra. Villares Gonzalo, ampliando información.....	42167-42168
— PCOC-131/2015 RGEF.479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno,	

sobre actuaciones que ha puesto en marcha el Gobierno Regional para potenciar el tejido comercial local.	42169
- Interviene el Sr. Oficialdegui Alonso de Celada, formulando la pregunta.	42169
- Interviene el Sr. Director General de Comercio, respondiendo la pregunta.	42169-42171
- Intervienen el Sr. Oficialdegui Alonso de Celada y el Sr. Director General, ampliando información.....	42171-42174
— PCOC-163/2015 RGEP.597. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones implicadas en el suministro de energía eléctrica.	42174
- Interviene el Sr. Oficialdegui Alonso de Celada, formulando la pregunta.	42174
- Interviene el Sr. Director General de Industria, Energía y Minas, respondiendo la pregunta.	42174-42176
- Intervienen el Sr. Oficialdegui Alonso de Celada y el Sr. Director General, ampliando información.....	42176-42178
— PCOC-182/2015 RGEP.662. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Antero Ruiz López, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto algún plan su Consejería para el sector de la energía en nuestra Comunidad.	42178
- Interviene el Sr. Ruiz López, formulando la pregunta.....	42178
- Interviene el Sr. Director General de Industria, Energía y Minas, respondiendo la pregunta.	42178-42180
- Intervienen el Sr. Ruiz López y el Sr. Director General, ampliando información.....	42181-42184
— C-897/2014 RGEP.5415. Comparecencia del Sr. D. Manuel Sánchez Rueda, como profesional y experto responsable del Aula del Taxi y Gaceta del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar, asesorar y valorar las dificultades y consecuencias que tiene sobre los profesionales, también sobre los consumidores y usuarios, la puesta en práctica de las actuales tarifas, así como los suplementos	

aplicables en los servicios de auto taxi del área de prestación conjunta, entre ellos la tarifa fija, carrera con origen o destino al aeropuerto, dentro del área interior de la Calle 30, de la ciudad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	42184
- Exposición del Sr. Responsable del Aula del Taxi y Gaceta del Taxi.....	42184-42189
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, el Sr. Ruiz López, el Sr. Jiménez Molero y el Sr. Cabrera Orellana.	42189-42200
- Interviene el Sr. Responsable, dando respuesta a los señores portavoces.	42200-42204
— Ruegos y preguntas.	42204
- Intervienen el Sr. Velasco Rami, el Sr. Ruiz López, la Sra. Martín Lozano y el Sr. Cabrera Orellana.	42204-42207
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 14 minutos.	42207

(Se abre la sesión a las diez horas y treinta y siete minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Presupuestos, Economía y Hacienda con el primer punto del orden del día.

PCOC-123/2015 RGE.468. 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, sobre actuaciones que desarrolla el Gobierno Regional para promover la actividad ferial en nuestra Comunidad.

Por favor, si es tan amable, señor Director General de Comercio, ocupe su lugar en la mesa para responder a las preguntas. *(Pausa.)* Dando la bienvenida al Director General de Comercio y agradeciéndole su presencia en esta Comisión en nombre propio y en nombre de todos los miembros de la Comisión, le doy la palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular para que haga uso de ella.

La Sra. **VILLARES GONZALO**: Muchas gracias, señor Presidente. ¿Qué actuaciones desarrolla el Gobierno regional para promover la actividad ferial en nuestra Comunidad?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO** (Martín Martín): Buenos días. Gracias, Presidente. Señorías, quiero agradecer una vez más su invitación a esta Comisión para poder exponer las actuaciones que han sido realizadas por la Comunidad de Madrid para promover la actividad ferial en nuestra región.

Como todos ustedes saben, las ferias constituyen un importante medio para dar a conocer tanto productos como servicios, promover contactos e intercambios comerciales, y uno de sus principales fines es acercar la oferta de los diferentes sectores económicos a la demanda. La Comunidad de Madrid, por sus infraestructuras, su comercio, su oferta cultural y de ocio, además de por sus servicios de alojamiento y restauración, se ha afianzado como un importante centro de turismo y de negocios, lo que hace posible que sea uno de los principales destinos feriales europeos de elección. Esto se pone de manifiesto con el liderazgo que mantiene la Comunidad de Madrid en la celebración de ferias internacionales; supone que acoge el 36 por ciento de las que tienen lugar a nivel nacional y que sitúan a Madrid en la segunda posición del "ranking" mundial de ciudades de congresos, tras París. Ello supone un impacto económico superior a los 2.000 millones de euros, con un empleo inducido de más de 44.000 puestos de trabajo y una estimación de más de 2,5 millones de visitantes al año.

El Gobierno regional, consciente de la importancia del sector ferial en la economía madrileña, basa su política de apoyo a la actividad ferial en tres líneas estratégicas fundamentales: en primer lugar, la introducción de cambios legislativos, que han supuesto la eliminación de numerosas

trabas burocráticas; en segundo lugar, la gestión de programas de ayudas directas a fomentar las ferias del comercio y la artesanía; en tercer lugar, la promoción de la actividad ferial mediante nuevas herramientas tecnológicas.

En primer lugar, en el marco de la política de medidas liberalizadoras y de eliminación de trabas que viene realizando la Comunidad de Madrid, hemos sido pioneros también en el marco de la actividad ferial al sustituir el régimen de autorización previa por una simple comunicación, facilitando el desarrollo de las actividades feriales. Esta medida ha sido acompañada de la supresión de la tasa ligada al desarrollo de la actividad ferial, así como de la eliminación de la prohibición de venta directa. Todas estas acciones fueron puestas en marcha en 2008 con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Modernización del Comercio.

En segundo lugar, fomentamos la organización y promoción de actividades feriales a través del programa de ayudas directas destinadas a apoyar el comercio y la artesanía regional mediante la gestión de una línea de ayudas para la promoción ferial destinadas a los municipios. Al amparo de estas ayudas, en 2014 han sido ocho los ayuntamientos apoyados, beneficiando directamente a casi medio millar de pymes, siendo la inversión inducida superior a los 250.000 euros. La demanda de este tipo de ferias, tanto por los comerciantes de la zona como por los consumidores, hasta 170.000 visitantes el año pasado, pone de manifiesto el carácter dinamizador de las mismas. En la convocatoria para 2015, dotada con 100.000 euros adicionales y cuya publicación es inminente, se eleva el importe de esta ayuda hasta los 12.000 euros por beneficiario.

A las ayudas directas se suma, por otra parte, el apoyo de la Comunidad de Madrid a actividades feriales concretas, como es el caso de la feria Mercado de Artesanía de la Comunidad de Madrid. Esta feria, de titularidad de la Comunidad de Madrid, es identificada como el acto más importante de promoción de la artesanía madrileña, constituyendo la principal feria sectorial en España. Las 27 ediciones ya celebradas ponen de manifiesto su consolidación y solidez; han sido más de 2.000 los talleres que han participado a lo largo de su trayectoria y son más de 200.000 personas las que visitan la feria anualmente.

Continuando en el contexto artesanal y atendiendo a la demanda del sector en cuanto a la disposición de espacios expositivos donde celebrar ferias de artesanía, y fruto de la colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, hemos recuperado para la artesanía regional un espacio expositivo como es el Paseo de Recoletos. La segunda edición de la feria Reconquistarte, organizada por el sector artesano y promovida por la Comunidad de Madrid en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, tendrá lugar desde el próximo 28 de mayo hasta el 29 de junio.

En tercer lugar, promovemos también la actividad ferial aprovechando las oportunidades y mayor visibilidad que nos ofrecen las nuevas tecnologías. El calendario virtual de actividades feriales, publicado en la web institucional "madrid.org", recoge una información actualizada de las ferias comerciales que tienen lugar en la región y es un instrumento dinámico que actualmente reúne 142 ferias, cifra que se irá incrementando al ir incorporando las ferias que se van comunicando

periódicamente. El calendario, que permite la búsqueda de información por recintos feriales, por orden cronológico y por sectores, facilita una información detallada sobre la feria, como es la fecha y lugar de celebración, número de edición, entidad organizadora, datos de contacto, sector, oferta expositora, así como el acceso directo a la página web de la feria y si está destinada a profesionales o al público en general.

Otro de los instrumentos tecnológicos utilizados para promover la actividad ferial es la Agenda de comercio y artesanía, herramienta "online" que fue presentada recientemente, el pasado 9 de marzo, por el Consejero de Economía y Hacienda. Se trata de una nueva y pionera herramienta "online" que puede visualizarse a través de la página web "madrid.org/comercio", entre cuyos objetivos está la difusión de actividad ferial regional entre ayuntamientos, asociaciones y empresas del sector.

Para finalizar, quiero destacar la participación institucional de la Comunidad de Madrid en los órganos rectores de Ifema y en más de 27 comités organizadores de las ferias oficiales, realizando un seguimiento de las mismas, así como el asesoramiento a las entidades organizadoras.

Concluyo, señorías, trasladándoles que durante 2015 el Gobierno regional continuará trabajando y apoyando el desarrollo de esta actividad, que, como ya he señalado al principio de mi intervención, protagoniza un destacado papel en la economía regional, tanto de manera directa como por las sinergias que su desarrollo supone en otros sectores, como pueden ser los servicios o el turismo. Señorías, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La Sra. **VILLARES GONZALO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Director General, por venir a la que es la última sesión de la Comisión de Economía de esta Legislatura, para volver a hablarnos de comercio y de las actuaciones que desde su Dirección General se están realizando para el apoyo a los empresarios comerciantes de nuestra Comunidad, como ha sido habitual durante toda la Legislatura.

En esta ocasión, ha venido para exponernos de manera detallada y extensa las actuaciones que está realizando el Gobierno para promover la actividad ferial; extensa, porque es cierto que las actuaciones son numerosas y, gracias a que los sucesivos Gobiernos del Partido Popular en Madrid siempre han dado importancia a la actividad ferial como incentivadora de la actividad económica, nuestra región es actualmente una de las regiones europeas favoritas para la realización de ferias. Actualmente, Madrid está en la segunda posición en el "ranking" de ciudades congresuales, según reconoce la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones. De hecho, el próximo mes de abril seremos los anfitriones del World Travel & Tourism Council Global Summit, congreso mundial para líderes de negocio en el sector de viaje y turismo. Por eso, me gustaría destacar el papel que Ifema, como organizador directo de certámenes, ocupa en esta actividad, ya que recoge el 50 por ciento de las ferias que se celebran en nuestra Comunidad. La Feria de Madrid está dotada con las instalaciones

más competitivas y modernas, lo que unido a la confianza generada por la gestión de Ifema que las grandes citas de los profesionales de diferentes sectores como joyería, regalo, decoración, arte, moda, automoción, etcétera, tengan lugar en nuestra Comunidad. Esto se refleja en que durante este año se sigue manteniendo el liderazgo en la celebración de ferias internacionales, lo que nos lleva a que Ifema esté en la primera posición en nuestro país como entidad organizadora y recinto ferial.

Me gustaría, además, resaltar el apoyo que está dando su Dirección General a la actividad ferial municipal. Le felicito por la repercusión que ha tenido, durante el año 2014, para más de 500 pymes y, sobre todo, por el incremento de hasta 12.000 euros por beneficiario en la convocatoria que va a salir este año. Estoy segura de que esto será más que bien recibido por todas las pymes que sean ayudadas gracias a este dinero. Supongo que la oposición de esta Asamblea podrá reconocer que es una buena medida, aunque tras el pesimismo y la negatividad absoluta de sus intervenciones el pasado jueves en el Pleno, creo que otra vez no va a ser así. También gracias a esta iniciativa, se irán sumando ferias al calendario ferial que nos ha presentado y seguro que finalizaremos este año superando el número de ferias que se realizaron el año pasado, que fueron 150. Este año ya se han incorporado nuevas como el CPHI, del sector de la industria farmacéutica y química, o Expo Halal, del sector de la industria musulmana "halal", lo que garantiza que la actividad ferial regional sea continua a lo largo del año y se caracterice por una oferta amplia y variada, siendo mayoría las ferias sectoriales y especializadas; predominan el turismo, arte y artesanía, entre las que destaca la Feria del Mercado de Artesanía, la principal feria sectorial de España, como usted nos ha comentado. Otro dato importante que hay que subrayar dentro de este calendario, porque nos da una idea de la importancia de la actividad ferial en nuestra Comunidad, es que el 20 por ciento de las ferias que aparecen tienen la distinción de ferias oficiales de la Comunidad de Madrid, reconocimiento que se obtiene por aquellas que alcanzan un óptimo nivel de participación que las consolida como las más representativas de sus sectores de actividad, superando los 100 expositores o los 2.000 metros cuadrados de superficie de exposición.

Finalizo destacando, como ha dicho el Director General, el impacto que tienen las ferias en la economía. Según estudios realizados por EMECA, Asociación Europea de Grandes Recintos Feriales, cada euro que ingresa una institución ferial repercute en 10 y 12 euros gastados por tal motivo en su entorno. De ahí la importancia de que el Gobierno regional siga promoviendo la actividad ferial en Madrid, por su gran impacto económico y por el desarrollo empresarial, turístico y comercial. Por tanto, no me queda más que felicitarle por su trabajo a lo largo de esta Legislatura en todo lo que ha tenido que ver con el comercio en nuestra Comunidad, por haberlo impulsado y desarrollado para que la crisis haya tenido mucho menor impacto en nuestras empresas comerciales. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. El señor Director General no va a intervenir en este segundo turno. Por lo tanto, pasamos al siguiente punto del orden del día. Supongo que el Director General será quien dé respuesta a la siguiente pregunta y, por lo tanto, le agradecería que permaneciese en la mesa.

PCOC-131/2015 RGE.479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que ha puesto en marcha el Gobierno Regional para potenciar el tejido comercial local.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Oficialdegui.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA**: Muchas gracias, señor Presidente. ¿Qué actuaciones ha puesto en marcha el Gobierno regional para potenciar el tejido comercial local?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO** (Martín Martín): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señoría. Nuevamente, quiero agradecer la oportunidad de intervenir, en esta ocasión para exponer las actuaciones que el Gobierno regional ha puesto en marcha para potenciar el tejido comercial local. Impulsar y fomentar las acciones dirigidas a reactivar la demanda y dinamizar las ventas y el consumo son objetivos prioritarios ahora que la coyuntura económica empieza a manifestar una significativa mejoría en nuestra región.

Señorías, la política comercial que está desarrollando el Gobierno regional con el objetivo de potenciar el tejido comercial local se ha basado principalmente en dos aspectos fundamentales: por una parte, la modernización y promoción del sector, a través de programas, de ayudas, incentivos y la puesta en marcha de numerosas iniciativas de promoción; y, por otra, la supresión de trabas y obstáculos para favorecer el desarrollo de la actividad comercial.

Dentro del primer bloque, en 2014 se convocaron dos líneas específicas de ayudas con objeto de dinamizar el sector: la destinada a fomentar el desarrollo de actividades de promoción ferial, llevadas a cabo por los ayuntamientos a la que acabo de aludir en mi anterior intervención y otra para proyectos de inversión dirigidos a la rehabilitación y mejora de mercados y galerías comerciales de nuestra región. Quisiera destacar el importante efecto multiplicador que ambas ayudas tienen en el tejido comercial madrileño, ya que sus beneficiarias son las pymes de las áreas o ejes comerciales donde se ubican o se desarrollan estas actividades.

Respecto a la línea de ayudas a los ayuntamientos de la Comunidad de Madrid para el desarrollo de actividades de promoción ferial, ya me he referido a ella en la anterior pregunta, por lo que no voy a profundizar más, pero en 2014 también se convocó el programa que he mencionado de ayudas a proyectos de inversión para la rehabilitación y mejora de mercados y galerías comerciales.

Señorías, como ustedes saben, los mercados y galerías comerciales son uno de los principales elementos dinamizadores de los ejes comerciales de la ciudad, potencian el comercio de proximidad y de barrio, y contribuyen a la recuperación de los centros urbanos, de los pueblos y ciudades y, por tanto, del tejido comercial local. En concreto, en 2014 han sido seis los proyectos impulsados: los mercados de Maravillas, San Fernando, Chamberí, Antón Martín, La Paz y Chamartín,

concediéndose ayudas por importe superior a los 700.000 euros, lo que ha generado una inversión en el sector de más de 2,5 millones de euros, siendo beneficiadas más de 500 pymes. A estas ayudas hay que sumar el apoyo también, complementario, de la Cámara de Comercio en igual cuantía, ascendiendo, por tanto, el apoyo global a los mercados en el pasado ejercicio a más de 1,4 millones de euros. En 2015, vamos a continuar con esta importante línea estratégica de actuación y de hecho la nueva convocatoria de estas ayudas, que se publicó el pasado 9 de febrero, finalizó el plazo de presentación y solicitudes el pasado 9 de marzo. Con esa nueva convocatoria dotada con 1,5 millones de euros, se ha incrementado el apoyo de la Comunidad de Madrid hasta el 50 por ciento del presupuesto de inversión de los proyectos, estimándose acometer la reforma de más de 10 mercados y galerías comerciales de toda la región.

Las dos líneas de ayudas descritas anteriormente se complementan con las actuaciones de promoción del comercio y de la artesanía que ha llevado a cabo la Dirección General durante el año 2014. Es el caso de la aplicación "Compras Madrid", cuyo objetivo es impulsar las ventas del comercio de proximidad dando a conocer a través de las nuevas tecnologías la oferta comercial de la región. Actualmente, son más de 2.000 los comercios que utilizan esta aplicación "online" para dar a conocer sus ofertas. A las acciones "online" se suman también las actuaciones "offline" llevadas a cabo directamente en colaboración con los ayuntamientos y las asociaciones del sector; ejemplo de ello son, entre otras, la campaña "Mercados en clave de sol", una apuesta de la Comunidad de Madrid por la dinamización de cinco mercados emblemáticos a través de la música, y en la que ya estamos trabajando en su segunda edición del año 2015, o la campaña promocional "El comercio sobre ruedas", puesta en marcha junto a los Ayuntamientos de Aranjuez, Chinchón y Navalcarnero, en la que cerca de 100 establecimientos adheridos de las localidades indicadas ofrecían importantes descuentos promocionales. Quiero destacar que se han realizado en torno a 200 actuaciones, centradas en dinamizar la actividad comercial y artesana en nuestra región, superando las cien acciones que inicialmente nos habíamos marcado en el programa de promoción de la Dirección General para el año 2014.

En 2015, seguimos desarrollando el citado programa de promoción, y uno de los proyectos que se acaba de presentar al sector, como ya he mencionado en mi anterior intervención, es la Agenda del comercio y la artesanía que ya se puede visitar y consultar en la página institucional de la Comunidad de Madrid. Se trata de una herramienta "online", muy dinámica, cuyo principal objetivo es la promoción y fomento del comercio y la artesanía regional, a través de la proyección exterior de todas las acciones de dinamización comercial que se desarrollan en la Comunidad de Madrid, por los ayuntamientos, las asociaciones, las pymes del sector y las propias de la Comunidad de Madrid. Además, se ha habilitado por la Dirección General de Comercio una nueva cuenta de correo electrónico, "promoción comercio @ madrid.org", para que ayuntamientos asociaciones y empresas den toda la visibilidad y difusión a sus acciones promocionales.

Asimismo, en estrecha colaboración con ayuntamientos y asociaciones empresariales, continuamos realizando acciones innovadoras y dinamizadoras de la actividad comercial tanto "online" como "off line" y un amplio espectro de sectores, tales como la alimentación, el sector textil, las

librerías, la automoción, etcétera, a través de diversos formatos: ferias de estocaje, sorteos, pasarelas de moda, plataformas digitales, a través de incentivos, etcétera.

El segundo eje de actuación para potenciar el tejido comercial es favorecer el dinamismo de nuestras empresas comerciales, reduciendo trabas y obstáculos para el ejercicio de su actividad y fomentando la reducción de sus costes de funcionamiento. En cuanto al primer aspecto, como todos ustedes ya conocen, una de nuestras iniciativas más recientes, la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial, que suprime las licencias urbanísticas y permite la libre apertura de establecimientos comerciales en domingos y festivos, se configura como una de las máximas expresiones del empeño del Gobierno regional por reducir las cargas administrativas y facilitar el ejercicio de la actividad empresarial. En la misma línea se enmarca el Plan anual de Actuaciones de la Inspección de Comercio, cuyo balance del año 2014 fue presentado hace unos días por el Consejero de Economía y Hacienda y cuyo objetivo primordial es concienciar a los empresarios del sector comercial de sus obligaciones, así como informarles de los cambios normativos más recientes que pueden afectarles en el desarrollo de su actividad. Cuando presentamos el Plan de Inspección de 2014, que tuve además la oportunidad de explicar ante esta misma Comisión, nos pusimos como objetivo ambicioso visitar un mínimo de 1.100 establecimientos comerciales en las diferentes campañas que tendrían lugar a lo largo del año. He de decir que esas previsiones de actuación han sido ampliamente superadas ya que se han llevado a cabo más de 2.350 visitas y en el momento actual estamos ya trabajando en la definición de los últimos detalles del Plan de Inspección 2015, que mantendrá como campañas de continuidad varias de las actuaciones que ya se pusieron en marcha en 2013 y 2014, al tiempo que incorporará nuevas campañas informativas dirigidas al comercio ambulante y al sector artesano.

Por último, y en esta misma línea de apoyar a las empresas, ahorrándoles gastos y facilitando el ejercicio de su actividad, se enmarca del proyecto conjunto de la Comunidad de Madrid y la Cámara de Comercio para poner a disposición de las pequeñas y medianas empresas un servicio específico de mediación empresarial que les permita solventar en un plazo muy breve sus conflictos y discrepancias con empresas suministradoras de telefonía, energía, comunicaciones, etcétera.

Señorías, aunque la larga crisis económica que hemos padecido poco a poco va quedando atrás, aún queda para que la recuperación se haga palpable y sólida en la economía real. Por eso, y más que nunca, desde la Dirección General de Comercio seguiremos trabajando para potenciar este tejido comercial, apoyando a las empresas y empresarios, haciéndoles la vida más fácil para que puedan centrarse en lo que mejor saben hacer, que no es otra cosa que generar actividad económica, puestos de trabajo y, en definitiva, inversión y riqueza. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Director General. A continuación tiene la palabra el señor Oficialdegui en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA:** Muchas gracias, señor Presidente. Señor Director General, agradecerle las concisas y concretas explicaciones que nos ha dado sobre las

actuaciones que, desde su Dirección General y desde la Consejería en su globalidad, se están acometiendo para potenciar el tejido comercial local.

Desde nuestro Grupo Parlamentario –así lo hicimos en el Pleno del pasado jueves– reconocemos el trabajo que usted, como Director General, y todo su equipo llevan desarrollando durante muchos años. Tanto usted como las personas que le han precedido en el puesto de Director General de Comercio de esta Comunidad dirección general que, desde mi Grupo Parlamentario consideramos necesaria y básica para acometer todas las actuaciones que hay que llevar adelante para acompañar y ayudar a nuestro tejido comercial y especialmente local, teniendo claro que para el Partido Popular y para el Gobierno de la Comunidad durante todos estos años ha sido fundamental la actuación sobre las pequeñas y medianas empresas comerciales dado que el sector comercial es un sector estratégico y básico en la actuación económica del Gobierno regional. Por ello, por estar a pie de calle, por estar trabajando codo con codo y conociendo de primera mano cuáles son las necesidades y cuáles son los requerimientos que, desde las diferentes partes del tejido comercial local han estado demandando de la Administración, creemos que las respuestas se dan tanto desde la Dirección General que usted tiene el honor de dirigir como desde la Consejería en su conjunto, o el Gobierno de la Comunidad en general, vienen a responder y a resaltar esa importancia que el sector comercial tiene.

Usted nos hablaba de la necesidad de la modernización y promoción del sector, y en esa línea consideramos básicas las actuaciones que están acometiendo, incluso ayudar al sector comercial a adentrarse en las nuevas tecnologías con esa aplicación de compras de la que usted nos hablaba anteriormente y que consideramos básica y fundamental para dar mayor difusión a la actividad comercial dentro de nuestra Comunidad.

También destacaba un tema importante y que para nosotros también es básico: la supresión de trabas y obstáculos. Yo usted acababa su intervención con una posición en la que coincidimos plenamente desde el Grupo Parlamentario Popular: lo fundamental en la actuación de cualquier Gobierno del Partido Popular es la generación de empleo. En esa línea, todas las actuaciones que ustedes han estado desarrollando durante este tiempo y que se culminaron con la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial vienen a demostrar el empeño que desde los Gobiernos del Partido Popular y desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid se tiene para que, avanzando en la liberalización del sector comercial, se generen los puestos de trabajo que se han generado. No sé si en este momento los Grupos de la oposición estarían de acuerdo en suprimir al menos los 26.000 puestos de trabajo que la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial han generado en nuestra Comunidad; no sé si los Grupos de la oposición son capaces de mirar a la gente a la cara y decirles que el 65 por ciento de los puestos de trabajo generados en el sector comercial desde la puesta en marcha de la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial deben ser suprimidos porque no están de acuerdo con esa ley.

Creemos desde mi Grupo Parlamentario que actuar para la mejora y la supresión de las trabas administrativas, que mejorar la situación de los emprendedores en la medida en que puedan

poner en marcha los negocios y las ideas que tienen, porque ellos son los que de verdad conocen cómo pueden poner en marcha sus actividades, y desde la actuación de las Administraciones, como usted ha demostrado, con la aplicación de las directivas europeas... Porque esta es una de las cuestiones que también a algunos Grupos de la oposición se les olvida; estamos en Europa y, por lo tanto, hay que cumplir las leyes europeas que impiden segundas licencias y las leyes europeas que impiden impuestos a las grandes superficies y otras cosas similares. Hay que recordar que el Gobierno de España estuvo a punto de tener un apercebimiento porque no fue capaz de trasponer la Directiva Bolkestein de liberalización de los servicios en España a tiempo y en forma, como sí hizo la Comunidad de Madrid.

Desde nuestro Grupo Parlamentario consideramos importante la actuación para la generación de empleo, la actuación para lo que usted nos ha estado comentando de apoyo al tejido comercial local como son las ayudas a la mejora de las galerías y de los mercados comerciales. Se nos ha acusado siempre de apostar por las grandes superficies; sin embargo, nosotros, en campaña electoral, no nos reunimos con las grandes superficies, como hacen otros. Nosotros en campaña electoral, nos reunimos con las personas que de verdad necesitan ayuda; por ello apostamos por los centros comerciales abiertos, por la mejora de los mercados, de los comercios, y en esa línea le animamos a que siga trabajando.

Desde mi Grupo Parlamentario queremos reconocer el trabajo que desde la Dirección General se ha hecho para modernizar, promocionar y hacer que avance el sector comercial en nuestra Comunidad y llegar a estos momentos de recuperación económica. Pero no se preocupe porque los que no fueron capaces de ver la crisis, los que no fueron capaces de afrontar la crisis, son los mismos que ahora tampoco quieren ver la recuperación; da igual, no hay ningún tipo de problema: ellos están donde están y otros siguen haciendo las cosas que necesitan los ciudadanos, y en esa línea es en la que le animamos a que sigan trabajando, considerando el sector comercial como un sector estratégico y fundamental.

En esta última intervención sobre Comercio en esta Comisión, tal y como hice en el Pleno, quiero recordar que para mi Grupo Parlamentario ha sido un tema fundamental el comercio. Así, en Pleno, todas las iniciativas presentadas por mi Grupo Parlamentario en forma de preguntas de contestación oral han sido las mismas o más que las presentadas por todos y cada uno de los Grupos de la oposición; es decir, nuestro Grupo ha presentado diez, que son más que las que han presentado juntos todos los Grupos de la oposición, y también en esta Comisión hemos presentado más preguntas que las que han presentado los Grupos de la oposición y hemos pedido su comparecencia en tantas ocasiones como lo ha podido pedir el resto de los Grupos de la oposición. Eso demuestra el interés que el sector comercial tiene para nuestro Grupo Parlamentario.

Y para finalizar, señor Presidente, agradecer las opiniones que desde los diferentes Grupos Parlamentarios se han presentado, que desde una oposición honesta se han defendido los diferentes puntos de vista, y lamentar que, en ocasiones, determinadas personas lo único que sepan hacer es ir

a la descalificación personal y al insulto como manera de intentar ganar fuera lo que no son capaces de ganar dentro. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO** (Martín Martín): Con su permiso, señor Presidente. Quiero aprovechar la oportunidad de que concluye esta última sesión y, por lo tanto, la Legislatura para agradecer, como ha hecho el señor Oficialdegui, la preocupación de todos los Grupos -en particular, la del Grupo Popular, pero de todos los Grupos- por este sector, el del comercio, en el que saben que llevo trabajando muchos años desde la Administración. Quiero agradecer de verdad a todos los portavoces, tanto, por supuesto, al del Grupo Popular como a los de la oposición, la oportunidad que me han dado para debatir y comparecer asiduamente en esta Comisión y de estar a su disposición para mostrar la importancia de un sector -vuelvo a insistir- estratégico en nuestra región, como es el del comercio. Simplemente quería dejar constancia de esto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Yo quiero también, en nombre de los miembros de esta Comisión, darle las gracias puesto que supongo que no vamos a tener la oportunidad de encontrarnos en esta Legislatura, al menos en una Comisión como esta; agradecerle, en nombre de todos los miembros de la Comisión, a usted y a su equipo su trabajo, desde la Dirección General de Comercio, por el comercio madrileño, así como su disposición a atender siempre las solicitudes de los miembros de esta Asamblea. Muchas gracias y que le vaya lo mejor posible en la vida.

A continuación, ruego al señor Director General de Industria que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Señor Director General, bienvenido de nuevo, una vez más, en esta Legislatura. Pasamos al tercer punto del orden del día.

PCOC-163/2015 RGE.597. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones implicadas en el suministro de energía eléctrica.

Tiene la palabra el señor Oficialdegui para formular la pregunta.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA**: Gracias, señor Presidente. ¿Qué actuaciones realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones implicadas en el suministro de energía eléctrica?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Señor Presidente, señorías, desde la entrada en vigor de la Ley de Garantía de Suministro Eléctrico de

la Comunidad de Madrid y su decreto de desarrollo, la mejora de los índices de calidad del suministro en la región son un resultado contrastado que avala las medidas que se han venido implantando para impulsar la aplicación de esta normativa regional. El objetivo de esta ley fue regular requisitos adicionales a los establecidos en la legislación estatal y dentro del marco de la legislación básica del Estado para garantizar el suministro eléctrico, imponiendo obligaciones a las compañías distribuidoras y a Red Eléctrica de España en la presentación de un programa anual de medios humanos y materiales, así como inversiones a acometer en la red de distribución de electricidad en la Comunidad de Madrid en el diseño y configuración de sus redes eléctricas y en la mejora de los niveles de respuesta ante incidencias en el suministro eléctrico, atendiendo al derecho de todos los ciudadanos a que dicho suministro les sea debidamente garantizado.

En estos momentos, la Comunidad de Madrid disfruta del mejor índice de calidad de suministro eléctrico de toda España, el conocido TIEPI -tiempo de interrupción equivalente de potencia instalada-; índice que mide el tiempo medio de interrupción, como les decía, a lo largo del año, que ha pasado de 0,76 horas en el año 2008 a 0,44 horas en el año 2014, muy por debajo de los niveles de calidad de suministro registrados a nivel nacional: el TIEPI a nivel nacional, en el año 2014, fue de aproximadamente 1,12 horas.

Adicionalmente se han venido impulsando medidas para mejorar el parque de instalaciones eléctricas en la Comunidad de Madrid, lo que permitirá seguir manteniendo la garantía de suministro en los niveles que todos deseamos y asegurar que las instalaciones que garantizan el suministro de energía a los madrileños cumplen con las condiciones de calidad legalmente establecidas y gozan de los más altos estándares de seguridad. Para ello se han venido promoviendo campañas de control e inspección de las instalaciones de distribución y suministro eléctrico, así como actuaciones de apoyo a la renovación de las instalaciones comunes de estos edificios de viviendas como el plan Renove de Instalaciones Comunes en Edificios de Viviendas -el conocido PRIEN-. En el caso de las campañas de control e inspección, estas comprenden inspecciones realizadas por organismos de control a los centros de transformación de compañías distribuidoras de electricidad a requerimiento de la Dirección General de Industria y dentro de las obligaciones impuestas por la normativa antes mencionada de garantía de suministro en la Comunidad de Madrid; en los últimos años se han realizado 1.428 inspecciones. Desde el servicio de inspección de la Dirección General de Industria también se han efectuado, en los dos últimos años, 722 inspecciones a centros de transformación de compañías eléctricas y 172 inspecciones a centros de transformación de propiedad particular. Adicionalmente se ha establecido un procedimiento telemático normalizado para la comunicación por parte de los organismos de control de las inspecciones efectuadas en centros de transformación de propiedad particular; en los dos últimos años, el número de inspecciones comunicadas ha alcanzado la cifra de 1.277 centros de transformación.

En cuanto a las instalaciones comunes en edificios de viviendas, en la región existe un considerable parque de este tipo de edificios superior a los 158.000, de los cuales aproximadamente un 30 por ciento tienen instalaciones eléctricas comunes de una antigüedad superior a los 40 años. Su modernización constituye no solo una prioridad en materia de seguridad sino también una

recomendación necesaria para mantener la garantía de suministro eléctrico en estos edificios, que puede verse menoscabada en instalaciones que no estén adecuadamente mantenidas. El actual reglamento electrotécnico para baja tensión establece un régimen de inspecciones para este tipo de instalaciones con periodicidad decenal para edificios de mayor potencia instalada; dado que el plazo para realizar estas inspecciones vencía el pasado septiembre de 2013, desde la Dirección General de Industria se dieron instrucciones precisas para realizar estas inspecciones mediante resolución publicada en el Boletín el 2 de agosto del año anterior, concretamente del 2012, y comunicada a más de 22.000 comunidades de propietarios susceptibles de requerir inspección obligatoria de las instalaciones eléctricas de sus edificios, así como los administradores de fincas en los últimos meses del año 2012 y primeros del año 2013.

Como resultado de esta campaña, a principios de este año se habían registrado 23.102 inspecciones correspondientes a 17.396 edificios de viviendas: 12.300 de estos edificios de viviendas cuentan con un resultado favorable, y las 5.092 inspecciones restantes están en proceso de subsanación, para lo que desde esta Administración se están realizando requerimientos individuales a cada una de las comunidades de propietarios para que procedan a modernizar sus instalaciones. Para facilitar dichas actuaciones, desde nuestra Dirección General, como saben todos ustedes, se puso en marcha el plan Renove conocido como PRIEN, de instalaciones eléctricas comunes en la Comunidad de Madrid, que es una iniciativa promovida desde la Comunidad de Madrid con la estrecha colaboración de distintas asociaciones como ANFME -asociación nacional de fabricantes de material eléctrico-, Adime -que representa a los distribuidores- y Apiem -que representa a los instaladores eléctricos-; también intervienen las compañías eléctricas Iberdrola y Unión Fenosa con aportaciones económicas que se plasman en un conjunto de ayudas, como les decía, para la reforma integral de las instalaciones eléctricas en estos edificios de viviendas, incrementando la seguridad pero también la eficiencia energética de las mismas. Fruto de todas estas actuaciones es el ritmo de reformas que se están llevando a cabo en este tipo de instalaciones en los últimos meses en la Comunidad de Madrid y que solo en el último año ha supuesto un volumen total de 2.220 reformas completadas, consecuencia de la campaña de inspecciones periódicas, siendo la mayor parte de ellas reformas integrales de las instalaciones eléctricas comunes, superando las 1.480 reformas integrales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Tiene la palabra el señor Oficialdegui para su segundo turno de intervención.

El Sr. **OFICIALDEGUI ALONSO DE CELADA**: Gracias, señor Director General, por las explicaciones que nos ha facilitado sobre las actuaciones que realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones implicadas en el suministro de la energía eléctrica.

Nosotros, desde el Grupo Parlamentario Popular, en esta última pregunta en Comisión, hemos querido traer un tema importante como el energético como elemento que da soporte al sector industrial de nuestra Comunidad. En ocasiones, en esta Comisión se ha criticado que no teníamos política industrial ni política energética definida, y creemos que en las actuaciones de los Gobiernos

del Partido Popular en la Comunidad de Madrid se ha demostrado a lo largo de estos años el interés por la mejora –y usted lo daba en uno de los indicadores más importantes que tiene que ver con la interrumpibilidad del suministro de energía, que es la Ley de Garantía del Suministro Eléctrico- y todo el desarrollo reglamentario que tiene con ello. No es únicamente una cuestión normativa, porque es cierto que el Gobierno de la Comunidad de Madrid a lo largo de todos estos años ha tenido actuaciones directas con las diferentes empresas que tienen la responsabilidad sobre la distribución de la energía eléctrica de nuestra Comunidad y, por lo tanto, el suministro de energía eléctrica a todos y cada uno de los ciudadanos de nuestra Comunidad y a las industrias, y en esa línea, los planes de inversión con compañías como Iberdrola como los que se han tenido estos años nos llevan a poder garantizar la energía eléctrica, que no es únicamente una cuestión reglamentaria, sino que viene de intentar evitar los apagones, las interrupciones y aquellas cosas que puedan hacer que nuestra industria pierda competitividad y que los ciudadanos de nuestra Comunidad pierdan un bien de primera necesidad como puede ser la energía eléctrica.

Recientemente, desde su Dirección Generala se ha promovido los planes Renove, y especialmente, como usted nos decía hoy, el Plan Renove de Instalaciones Eléctricas Comunes en Edificios de Viviendas, el PRIEN. Creemos que es importante que todos los ciudadanos de nuestra Comunidad puedan tener un bien de primera necesidad, una energía básica para el funcionamiento de la vida normal y mejora de su bienestar con todas las apuestas que ustedes han estado haciendo.

Desde mi Grupo Parlamentario queremos destacar la importancia que tiene la Dirección General de Industria, Energía y Minas. Para nosotros no es la Dirección General del juego y el vicio, como en alguna ocasión se ha dicho en esta Comisión; para nosotros es una Dirección General nuclear dentro de la Consejería de Economía y Hacienda, dentro de la Viceconsejería de Economía, Consumo y Comercio, porque es la que da la continuidad y la sostenibilidad a todo el desarrollo que nuestra Comunidad pueda tener y a un tema básico como es la generación de los puestos de trabajo a través de la industria. Las actuaciones que hoy nos han explicado en relación con la energía eléctrica, las actuaciones que ha tenido con el gas natural intentando que llegue a todos y cada uno de los rincones de nuestra Comunidad son actuaciones básicas para mantener que aquellas cuestiones que están dentro de su ámbito de competencia, como son las cuestiones energéticas, no hagan que pierda ninguna competitividad ni nuestras empresas ni nuestras familias.

Por todo ello, desde mi Grupo Parlamentario queremos agradecerle las actuaciones que han estado desarrollando para garantizar el suministro eléctrico y para mantener la seguridad en las instalaciones eléctricas dentro de nuestra Comunidad. También queremos agradecerles sus esfuerzos y que sigan desarrollándolos el magnífico equipo de profesionales que tiene la Dirección General de Industria, Energía y Minas de nuestra Comunidad, con usted al frente, que ha venido desarrollando este importante trabajo.

También quiero agradecer en esta última intervención en esta Comisión los planteamientos y los debates constructivos que hemos tenido con todos los Grupos Parlamentarios, con el Grupo Parlamentario UPyD, con el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes y con el Grupo

Parlamentario Socialista en todo lo que ha tenido que ver con la energía y, evidentemente, también con el sector industrial; por ello, quiero agradecer los debates constructivos que hemos tenido con el señor Dionisio, con el señor Ruiz y con el señor Velasco. Y en esta mi última intervención en esta Comisión, en esta Legislatura, quiero agradecer también los trabajos de los servicios de la Cámara y agradecer especialmente a las taquígrafas, a las que, en muchas ocasiones, por nuestra dicción rápida, les hemos puesto difícil transcribir todas aquellas cosas que se decían en esta Comisión. En definitiva, quiero agradecer al Director General sus explicaciones, a los Grupos sus posiciones y a los servicios de la Cámara la colaboración prestada con este Grupo Parlamentario. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS** (López Jimeno): Gracias, señor Presidente. Únicamente quiero decirles que para mí es una satisfacción haber podido intervenir en estas comparecencias y preguntas. Efectivamente, en la Dirección General de Industria se encuentra un grupo reducido pero abnegado de funcionarios que son sumamente competentes y que, con independencia de lo que determinen las elecciones, pienso que el camino está diseñado y definido y que se mejorará el suministro de energía en nuestra región.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-182/2015 RGEP.662. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Antero Ruiz López, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto algún plan su Consejería para el sector de la energía en nuestra Comunidad.

Tiene la palabra el señor Ruiz para la realización de su pregunta.

El Sr. **RUIZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Director General. La pregunta que realizamos hoy es si la Consejería tiene algún plan para el sector de la energía en nuestra Comunidad, aunque quizás, a estas alturas de la Legislatura, habría sido más acertado preguntar qué han hecho ustedes a lo largo de esta Legislatura en materia de energía en nuestra Comunidad. En cualquier caso, todos estaremos de acuerdo en que la energía tiene repercusiones directas sobre todos los sectores económicos y sobre los estándares de calidad de vida; por eso, desde Izquierda Unida consideramos imprescindible que desde los poderes públicos se planifique, programe y regule una política energética esencial para la diversificación de las fuentes energéticas y la prevención de la calidad medioambiental.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ruiz, efectivamente, al leer la pregunta me llamaba la

atención, porque me preguntaba si teníamos algún plan justo al final de la Legislatura. La contestación no solamente es que tenemos un plan sino que hemos tenido planes anteriores, como le voy a indicar a continuación.

Como saben sus señorías, el antecedente inmediato de planificación energética en nuestra región fue el Plan Energético de la Comunidad de Madrid 2004-2012, cuyo desarrollo valoramos como un éxito. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo y a otros factores, como las mejoras tecnológicas o las iniciativas de los ciudadanos y agentes económicos, se ha conseguido una mejora sustancial de la eficiencia energética de la sociedad madrileña, como se revela en el análisis de la evolución de la intensidad energética, que, como saben ustedes, es el indicador más utilizado a estos efectos, y que representa el cociente entre el consumo energético y el producto interior bruto. Este indica la cantidad de energía necesaria para generar cada millón de euros de PIB.

En los años de desarrollo del plan, la intensidad energética ha pasado de 75 TEP –tonelada equivalente de petróleo por cada millón de euros referida a 2002- en 2004 a 63,2 TEP en 2012, lo que representa una mejora de casi el 16 por ciento, muy por encima del objetivo del 10 por ciento establecido en el plan. Esto quiere decir que los madrileños consumimos de media un 16 por ciento menos que en 2004 para la misma actividad; en definitiva, que somos más eficientes.

Posteriormente a este plan, elaboramos el Plan Energético de la Comunidad de Madrid 2014-2020, que está vigente y que establece como objetivos prioritarios los siguientes: satisfacer la demanda energética con altos niveles de seguridad y calidad en el suministro, contando para ello con las infraestructuras adecuadas tanto de electricidad como de gas e hidrocarburos, y para ello, se sigue trabajando estrechamente con las compañías transportistas y distribuidoras; incrementar la producción energética endógena por encima del 35 por ciento y, en concreto, la producción a partir de fuentes renovables en porcentajes cercanos al 50 por ciento, y por último, mejorar la eficiencia en el consumo de energía con reducciones de la intensidad energética final entre el 1,5 y el 2 por ciento anual, lo que representará en 2020 una disminución superior a un 10 por ciento del consumo respecto al escenario tendencial previsible. Entendemos que la vía del ahorro y de la eficiencia energética, cuando se está en una fase de recursos escasos, es la más eficaz, sin lugar a dudas.

Para alcanzar estos objetivos se contempla en el plan un total de 85 actuaciones y medidas, de las que 60 son para mejorar la eficiencia energética, 12 para el fomento de las energías renovables en la región y 13 para mejorar las infraestructuras energéticas. En el desarrollo de alguna de estas medidas ya se ha empezado a trabajar desde hace años, como les decía, y en este momento estamos volcados en la puesta en marcha de los planes Renove dentro del ámbito de la eficiencia energética, que, como saben ustedes, constituye uno de los pilares básicos en lo que se refiere a la rehabilitación energética de edificios en la región. Concretamente, en 2015 estamos ultimando la puesta en marcha de 14 planes Renove. Se desarrollan mediante un modelo de colaboración público-privada, tanto en lo referente a la gestión como a la financiación. En el caso concreto de 2015, la Comunidad de Madrid aporta un total de 4 millones de euros, que se complementan con aportaciones de los distintos sectores que intervienen y se benefician de los planes tanto los instaladores como los fabricantes,

empresas suministradoras de energía, etcétera. Según las estimaciones iniciales, con esos 4 millones públicos se movilizarán al menos 49 millones de euros de inversión global, contribuyendo a la creación y al mantenimiento de más de 750 puestos de trabajo y llevando a cabo 14.500 actuaciones, con más de 400.000 ciudadanos beneficiados.

El desarrollo de los planes Renove produce los siguientes efectos favorables, como conocen todos ustedes. Por un lado, se genera actividad económica y empleo en distintos sectores relacionados con los equipos o productos objeto de los planes, ya sean fabricantes, comerciantes, instaladores, mantenedores, etcétera. Desde el año 2006, año en que comenzaron los planes Renove, la inversión inducida ha sido de casi 700 millones de euros, que corresponden a las facturas emitidas en las 700.000 reformas realizadas, con unas ayudas totales de 115 millones de euros. Se puede estimar que en los planes desarrollados desde el año 2006, descritos anteriormente, han supuesto la creación del mantenimiento de más de 9.000 puestos de trabajo. En concreto, se apoya también a los sectores de fabricación de equipos o productos nuevos que se instalen sustituyendo a otros menos eficientes, apoyando así al sector industrial específicamente vinculado al sector de la construcción y de la edificación, que es el más afectado por la crisis económica. También se ahorra energía, lo que se traduce en una disminución de la dependencia energética y mejora de la balanza de pagos; desde el año 2006, año en que comenzaron los planes, se ha conseguido un ahorro energético de más de 200.000 toneladas equivalentes de petróleo, lo que representa, aproximadamente, 230 millones de euros. Se reduce la contaminación atmosférica, fundamentalmente en zonas urbanas, y se contribuye a la reducción de emisiones de CO₂; desde el año 2006, se ha conseguido una reducción de emisiones acumulada cercana al millón de toneladas de CO₂. Se mejora igualmente la seguridad de las instalaciones al sustituir equipos antiguos por otros más modernos, con otra tecnología y otro diseño más eficaz. También se evita la economía sumergida, ingresando el IVA, ya que se pide factura y justificante de pago bancario en cada una de las solicitudes o expedientes tramitados. Y, por último, con los planes Renove se consigue además un cambio de mentalidad de los ciudadanos y agentes económicos, implicándoles en las ventajas y necesidad de la eficiencia en el consumo de energía.

No quiero terminar sin mencionar también otras de las actuaciones que llevamos a cabo y de las que estamos más satisfechos: son las actuaciones de tipo formativo, divulgativo y de concienciación, que englobamos en la campaña denominada genéricamente "Madrid ahorra con energía". Como ejemplo, puedo indicar que en los dos meses y medio que llevamos de este año 2015 hemos impartido tres cursos de formación, hemos preparado y difundido cuatro publicaciones y hemos celebrado nueve jornadas técnicas sobre distintas áreas y tecnologías energéticas. Mañana mismo celebramos un congreso sobre la aplicación de los drones a la ingeniería civil, que, curiosamente, también se utiliza en el campo de las auditorías energéticas y en el mantenimiento de instalaciones eléctricas, y el mes que viene, el II Foro sobre el Vehículo Eléctrico; también el Congreso Iberoamericano de Climatización y Refrigeración, y posteriormente, después del verano, el II Congreso de Rehabilitación Energética de Edificios. Confío en haber atendido satisfactoriamente la contestación a la pregunta que me ha planteado su señoría.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Ahora, en su segundo turno de intervención, tiene la palabra el señor Ruiz.

El Sr. **RUÍZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Sin duda, en los países industrializados, el consumo energético es, a todas luces, excesivo, más allá del aprovechamiento de la energía para cubrir las necesidades vitales. El ocio o el acceso a bienes y servicios de todo tipo lo que produce es más bien un derroche absurdo de energía que lleva en muchos casos incluso a perder calidad de vida y salud debido a la contaminación, al aumento de las distancias, la pérdida de espacios o el sedentarismo, por poner algunos ejemplos. Por eso consideramos necesarios cambios en el modelo productivo que permitan una progresiva localización y diversificación de la producción y el consumo. Y, en ese aspecto, el modelo de desarrollo económico en nuestra Comunidad se ha centrado en el urbanismo y las infraestructuras, y como consecuencia de ese modelo económico de cuanto más consumo, más crece la economía, hemos sufrido un impacto ecológico y un consumo excesivo de recursos de agua y de energía, produciendo residuos y emisiones contaminantes; es decir, un modelo despilfarrador de energía, que ha hecho que la Comunidad de Madrid tenga un sistema económico y ambiental ineficiente y cada vez más insostenible. A esto hay que añadir que la Comunidad de Madrid carece de una estrategia territorial que permita regular, coordinar y planificar un desarrollo sistemático de las distintas políticas sectoriales y su incidencia medioambiental.

La solución, señor Director, ni es tan sencilla ni dará resultados a corto plazo; hay que buscarla por la doble vertiente de la producción de energías alternativas, pero sobre todo de la reducción de consumo, cambiando el modelo productivo de desarrollo económico. Y en eso, señorías, el Gobierno del Partido Popular no ha estado a la altura: primero, porque el plan estratégico de la Comunidad de Madrid –del que usted nos hablaba recientemente- es un plan poco ambicioso, y eso queda reflejado en cuanto a desarrollo de energías renovables y en las dotaciones presupuestarias; segundo, unas infraestructuras que están pensadas y diseñadas para un modelo de transporte altamente consumidor de energía -autovía y autopista- fomentando el uso del vehículo privado; tercero, en cuanto a economía alternativa, no han fomentado la economía local y de barrio frente a los grandes centros comerciales, que son ultraconsumidores de energía en sí mismos y en los desplazamientos que producen; cuarto, la legislación del fomento de energías alternativas no debería obligar solamente a que toda nueva construcción o rehabilitación disponga de instalaciones solares, fotovoltaicas y subvenciones para las instalaciones, sino que también debería obligar a particulares; quinto, los biocombustibles, porque apostar por las energías renovables tiene un valor social y económico añadido, entre otras cuestiones, por su gran potencial de creación de empleo, y este Gobierno esto no lo ha hecho.

Nosotros siempre, en todas nuestras intervenciones, damos alternativas y, en ese sentido, desde Izquierda Unida pensamos que hay que potenciar el ahorro y la eficiencia y desincentivar el consumo excesivo, pero hacerlo de verdad, que la teoría coincida con la práctica. Ustedes se gastan el dinero en campañas publicitarias, pero eso no es suficiente, hay que ahorrar consumo energético en todos los ámbitos, desde el consumo hasta el sector del transporte. Por eso, nosotros, frente al modelo que plantean y que se ha llevado a la práctica en nuestra Comunidad, creemos que mientras

de verdad no se invierta más en los presupuestos, de forma eficiente y se cambien sus políticas de consumo, económicas, etcétera, no se va a conseguir nada porque ustedes están vendiendo humo, señor Director.

Ustedes deberían apostar, además sin coste económico, por promover la generación pública de electricidad desde fuentes renovables de energía, con especial incidencia en los municipios, tendiendo a descentralizar la producción; aumentar la inversión en I+D en el campo de las energías renovables; impulsar una normativa autonómica para implantar criterios de eficiencia energética en la construcción y rehabilitación de viviendas; promover en los ayuntamientos ordenanzas municipales de eficiencia energética, elaborar un plan integral de eficiencia energética para edificios públicos de la Comunidad a través de auditorías energéticas y planes de adaptación y rehabilitación; diseñar un plan energético regional que sustituya progresivamente las energías contaminantes por energías renovables no contaminantes, de acuerdo con un criterio de reducción de consumo y austeridad; aprobar líneas de subvenciones para la instalación de tecnologías limpias que promuevan el autoconsumo en las viviendas; desarrollar un plan de rehabilitación ecológica de inmuebles y viviendas de la región, con el objetivo de contribuir a la mejora del parque de viviendas en la eficiencia energética de los edificios, y por último, establecer mecanismos de ahorro y eficiencia energética que permitan la reducción sustancial del consumo energético en los presupuestos de 2014. Presentamos una enmienda, que fue aprobada, consistente en dotar con un millón de euros la eficiencia energética en edificios, pero hasta la fecha no se ha hecho absolutamente nada. En definitiva, señor Director, muchas más alternativas y planes que por el tiempo, en este tipo de iniciativa, no me lo permite.

Simplemente quiero decirles que sí se pueden hacer cosas, muchas cosas para que la energía sea el elemento esencial para el desarrollo económico y social, sostenible y, por supuesto, para el bienestar de los ciudadanos y ciudadanas; porque una mala política económica y ambiental genera consecuencias graves en el presente y en el futuro. Nada más y muchas gracias. Y como, efectivamente, esta va a ser la última sesión de la Comisión de esta Legislatura en la que usted comparezca, en la que usted esté presente, quiero agradecerle sus intervenciones que por lo menos para este diputado han sido de provecho y las hemos seguido con mucho detenimiento; agradecerle su rigor en sus intervenciones y, aunque en la mayoría de las ocasiones no hemos coincidido en nuestras propuestas, queremos agradecerle su presencia siempre que se ha requerido y, repito, por lo menos para mí han sido provechosas las explicaciones que ha dado en esta Comisión. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS** (López Jimeno): Muchas gracias, sobre todo por las amables palabras con las que ha terminado su intervención. Yo me atrevo a sugerirle, si le parece bien, que le envíe una copia del Plan Energético de la Comunidad de Madrid; no sé si del anterior o del actualmente vigente, porque propone muchas cosas que están contenidas en el mismo. Para su tranquilidad, le puedo decir que el consumo actual de la Comunidad

de Madrid es equivalente al que teníamos en el año 2001, con lo cual se pone de manifiesto que, no solamente como consecuencia de la crisis sino porque somos de verdad más eficientes los madrileños, hemos conseguido reducir el consumo.

Me llaman la atención algunas propuestas que nos hace. Dice que somos poco ambiciosos; yo creo que estamos haciendo bastantes cosas con escasos recursos y no siempre hay que poner dinero público, y le pongo de manifiesto lo que ha sucedido recientemente en el sector de las energías renovables. No sé si su señoría sabe que la potencia total instalada en España supera los 100.000 megavatios, pero que la demanda punta expresada en megavatios no está por encima de los 45.000; es decir, tenemos un exceso de instalaciones, y sobre todo de instalaciones de energía renovables, que han sido carísimas, que están ociosas y que, además, carecen de continuidad en su proceso de generación porque, si no hay sol, los paneles fotovoltaicos no generan electricidad y, si no hay viento, los parques eólicos tampoco. Entonces, ese modelo energético, al que hemos llegado en ocasiones como consecuencia de una mala planificación, es excesivamente caro y ustedes todavía siguen proponiendo que invirtamos en paneles fotovoltaicos.

En lo que coincido con usted es en incorporar otras tecnologías renovables a los edificios, que ya están contempladas en el código técnico de la edificación, como es precisamente la energía solar térmica. España, con unos niveles de insolación muy superiores a los del resto de Europa, resulta que utiliza gas natural o butano para calentar el agua y ducharnos en el mes de julio, cuando en el exterior estamos a 40 grados. Parece paradójico.

En lo referente a los biocombustibles, en estos momentos es un sector que está hundido, y ello no significa que tengamos que gastar dinero público para rescatarlo. Recuerdo una frase que una vez leí en una publicación, y es que cuando se carga un todoterreno de biocombustibles se llega a consumir aproximadamente 300 kilogramos de cereales, si es de última generación el biocombustible, para producir esa cantidad de litros que se aproximan a los 100, y precisamente son 300 kilogramos con los que un africano logra vivir a lo largo de un año. Luego parece paradójico, cuando menos.

Decía usted que vendemos humo. Yo no he venido aquí a vender humo sino simplemente a darle información de lo que estamos haciendo. Creo que en la Comunidad de Madrid hemos logrado ser un poco más eficientes, que hay muchísimas cosas que hacer, entre otras, mejorar el parque inmobiliario porque, después de haberse presentado 250.000 certificados energéticos en la Dirección General de Industria, se pone de manifiesto que el 80 por ciento de los edificios son de calificación energética E o inferior. Eso es lo verdaderamente dramático: que tengamos edificios que son sumideros energéticos porque se construyeron con una escasa calidad de los materiales o sin cumplir las normas que estaban vigentes en cada momento. Ahí, en la rehabilitación energética, precisamente a través de los planes Renove y no con el modelo de rehabilitación integral, porque es una utopía poderlo llevar a cabo, sí que creo que la Comunidad de Madrid ha dado grandes pasos.

Tengo que decir, y ya con esto concluyo, que estoy agradecido a todos ustedes por haberme permitido durante casi quince años estar trabajando para una Administración autonómica como es la madrileña. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Al igual que ha ocurrido en los puntos anteriores, quiero aprovechar para agradecerle, en mi nombre especialmente, porque he llevado los temas de industria y he tenido la oportunidad de contrastar opiniones con el señor Director General, y también en el de los miembros de la Mesa y de la Comisión, su disposición a trasladar su información y sus conocimientos, así como el trabajo que se está haciendo en su Dirección General. También quiero trasladar nuestro agradecimiento a las personas que trabajan con usted porque, más allá de los vaivenes políticos y de lo que a cada uno nos deparen, al final son los funcionarios públicos los que dan estabilidad y garantizan precisamente que las cosas funcionen y funcionen razonablemente bien. Le deseo lo mejor en su vida personal y profesional en nombre de todos. Muchas gracias. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-897/2014 RGEF.5415. Comparecencia del Sr. D. Manuel Sánchez Rueda, como profesional y experto responsable del Aula del Taxi y Gaceta del Taxi, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar, asesorar y valorar las dificultades y consecuencias que tiene sobre los profesionales, también sobre los consumidores y usuarios, la puesta en práctica de las actuales tarifas, así como los suplementos aplicables en los servicios de auto taxi del área de prestación conjunta, entre ellos la tarifa fija, carrera con origen o destino al aeropuerto, dentro del área interior de la Calle 30, de la ciudad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Ruego a don Manuel que tome asiento en esta mesa para poder dar curso a su comparecencia. (*Pausa.*) Quiero aprovechar, ya que es la última sesión de la Comisión de esta Legislatura, para agradecer a don Manuel y al colectivo del taxi que hayan estado permanentemente colaborando con esta Asamblea, con esta Comisión, su disposición a comparecer y a trasladar las inquietudes, las demandas también las aportaciones de un sector profesional tan dinámico como es el sector del taxi. También quiero dar las gracias y la bienvenida a quienes le acompañan en esta sesión, que también lo han hecho en otras muchas, porque me consta que ya han estado por esta Asamblea. Sin más, doy la palabra a don Manuel para que dé curso a esta comparecencia a petición del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **RESPONSABLE DEL AULA DEL TAXI Y GACETA DEL TAXI** (Sánchez Rueda): Buenos días, señor Presidente, señorías y compañeros que hoy me acompañan en mi intervención, especialmente los de la Federación Profesional del Taxi, su vicepresidente Jesús Fernández y Santiago Simón, de la junta directiva. Antes de todo, quisiera darles las gracias por la invitación para poder exponer la problemática del servicio del taxi y, por supuesto, de los profesionales.

Como responsable del Grupo Emprendedor de Estudios Técnicos del Taxi y Aula del Taxi, mi intervención versará en situar la importancia que adquiere en el servicio público del taxi el marco regulatorio tarifario, así como algunas cuestiones derivadas como complemento para ofrecer un excelente servicio a los ciudadanos. Llegar a la comprensión del establecimiento del régimen tarifario y de la intervención de precios resulta una cuestión trascendental, ya que es importante saber situar a la actividad concesional en un apartado o en otro, es decir, en el encuadramiento público, como tarifa, o en el privado, como precio. Las tarifas o los precios deben existir anteriormente a un contrato de transporte de viajeros, contrato que se define como aquel por el que un parte, transportista o porteador, se obliga mediante precio o tarifa a trasladar a una persona, pasajero, viajero o usuario, de un lugar a otro, con sujeción a las condiciones que se pacten sobre precios libres, como ocurre en el servicio discrecional, o a las tarifas previamente establecidas o autorizadas por la Administración titular del servicio, tique, recibo o título de transporte referido para el servicio público regular en cualquiera de sus modalidades, es decir, incluido el servicio del taxi. Por ejemplo, en el servicio del taxi, el tique o recibo es el título de transporte referido al usuario como el documento probatorio de la realización de un trayecto y donde podríamos decir que surge el contrato bilateral por el que nace una contraprestación obligada y esencial. Es decir, la tarifa, en sentido técnico jurídico, es la contraprestación del servicio prestado que recibe el operador taxista por la gestión indirecta de un servicio público y que hace suya por el título de derecho privado. De esta manera, comprobamos cómo de igual manera queda establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su capítulo tercero, artículos 17 a 24, ambos inclusive, que centra la atención de lo que hasta aquí hemos comentado, pues observamos con gran notoriedad la diferencia existente entre el precio, como aquella contraprestación que libremente es fijada con las partes contratantes –que no es nuestro caso-, a cuando se refiere a tarifas de obligado cumplimiento, que deben estar expuestas al público cuando una comunidad autónoma, en el transporte interurbano en vehículos de turismo, o el ente local para el transporte urbano, en el mismo modelo, con o sin aparato taxímetro, las establecen para todos los servicios que se desarrollan íntegramente en su territorio o zona competencial.

Las tarifas, como medio de ingreso del operador también se basan en el equilibrio económico para la sostenibilidad del servicio, pero últimamente están resultando insuficientes para todas las retribuciones que han de ser sufragadas por medio de las mismas en el mantenimiento de la actividad y más cuando se entra en recesión o crisis económica o participan competidores indirectos y competidores transversales, quienes provocan el déficit tarifario en el servicio.

Tras esta breve introducción del marco tarifario, ahora viene la realidad, que no es ni más ni menos que la de poder aplicar la tarifa en el servicio del taxi, donde las mismas pueden establecer, por varios formatos: desde un título de transporte, diferenciándose los segmentos de población o zonas, hasta el que se utiliza habitualmente a través de un dispositivo de medición como es el taxímetro, el cual ofrece una excelente garantía y una extraordinaria fiabilidad para determinar con exactitud un precio a pagar.

En relación con los instrumentos de medida, como es el taxímetro, dentro de toda la normativa que le es aplicable al servicio del taxi nos encontramos con la Ley 3/1985, de Metrología,

con el Real Decreto 889/2006, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida, y con la ITC/3709/2006, por la que se regula el control metrológico del estado sobre aparatos taxímetros. De acuerdo con todo ello, la presente orden tiene por objeto regular el control metrológico del Estado sobre los instrumentos destinados a la tarificación en los vehículos destinados al servicio del taxi, denominados taxímetros, como aquel dispositivo exclusivo para medir el tiempo transcurrido y calcular la distancia. Asimismo, calcula e indica visiblemente el importe que debe abonarse por un trayecto tomando como base la distancia calculada, la duración media del trayecto o ambas. Es decir, los aparatos taquiconométricos, llamados taxímetros, son los instrumentos que tienen en cuenta las características del vehículo en el que son instalados y las tarifas para las que están regulados, calculan automáticamente e indican en todo momento de su empleo las sumas a pagar por los usuarios del servicio público llamado taxi. Teniendo en cuenta una cierta velocidad del vehículo que denominaremos velocidad de arrastre, el taxímetro contabiliza como distancia los trayectos en los que el vehículo ha superado la velocidad de cambio de arrastre y, como tiempos, el resto de ocupación del vehículo, ya sea porque ha ido a una velocidad igual o inferior a la velocidad del cambio de arrastre o porque haya estado parado, y el de los posibles suplementos autorizados por las tarifas vigentes, calculan el importe a pagar. ¿Piensan sus señorías que la tarifa fija cumple con estos requisitos?

Hace unas semanas, en la Comisión de Transporte se ofrecieron cifras escalofriantes en cuanto al aumento de servicios que el servicio del sector del taxi recibía: indicaron un incremento de 20.000 trayectos, 20.000 desplazamientos en taxi al aeropuerto de Barajas todos los días, 7,2 millones de desplazamientos al año y tan solo 120 quejas. Nos gustaría, y nos preguntamos dónde están 4,5 millones de trayectos porque, de verdad, no los encontramos; nos gustaría saber dónde están esos 4,5 millones de trayectos, puesto que con el tema de la tarifa fija hemos perdido verdaderamente un año en recuperar o en potenciar el servicio de taxi.

En cuanto a las quejas, en nuestro quehacer diario recibimos muchos comentarios de los usuarios que nos trasladan la no utilización del servicio cuando tienen que ir o regresar desde el aeropuerto; utilizan otros modos de transporte que posiblemente a la Administración le resulte más cómodo potenciar ya que se estructura el servicio sobre una edificación sólida, que no posee el servicio del taxi.

Por otro lado, provocar una estimulación positiva de la demanda en el segmento turístico cuyo trayecto se genera desde el aeropuerto con tarifa 30 exceptuando para aquellos turistas que ya vienen con paquete integrado contratado con el tour operador, se verá truncado en el regreso al aeropuerto al utilizar una gran parte de ellos otros medios privados complementarios puestos a disposición gratuitamente desde los hoteles u otras fórmulas de desplazamiento. De igual manera, pasa a ser una estimulación negativa para los residentes lindantes en el interior de la M-30, así como los próximos al aeropuerto, que, también hay que decirlo, no es que se pierdan, es que se han perdido. Pretender abarcar con una tarifa fija a toda la almendra central, tal y como se ha decidido, dentro de un perímetro extremadamente extenso, como es toda aquella zona que está dentro de la circunferencia de la M-30, que comprende siete u ocho distritos de centro: centro Arganzuela, Retiro,

Salamanca, Chamartín, Tetuán, Chamberí y Argüelles, aunque el propio Ayuntamiento de Madrid también incluye a veces Moncloa-Aravaca, hace que la propia ordenanza adúltere el verdadero sentido en su interpretación textual al ir más allá de la excepcionalidad obviando que debe de ser determinada en función del lugar de inicio del servicio y de su recorrido total. Es decir, por poner un claro ejemplo, los trayectos aeropuerto-Plaza de Castilla o aeropuerto-Pío XII, cuya similitud en cuanto a su recorrido total y, como sigue expresándose en la norma aplicable, se puede microzonificar con el ejemplo que acabo de mencionar en su ámbito de aplicación, o bien que por un momento puntual excepcional, cuyo trayecto sea desde el aeropuerto al recinto ferial Ifema, ante la gran demanda hacia ese punto, como recorrido total se puede establecer una tarifa fija si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios y el propio servicio. Está pasando igual que con la interpretación de las áreas de prestación conjunta, que el reglamento autonómico del taxi establece lo mismo que indica la ley de transporte, pero luego se formaliza el área de otra manera a lo establecido.

Sabemos que la fijación de la tarifa 30 es una decisión del Ayuntamiento de Madrid pero, toda vez que el Viceconsejero se pone medallas sobre ello, que el área de prestación conjunta incluye un gran número de municipios de nuestra Comunidad y que las leyes dan a la Comunidad competencia en materia de transporte y consumo, el Gobierno de la Comunidad de Madrid no puede permanecer ajeno a este problema y ha de tomar la iniciativa y no pasar por la de inspección y sanción sino que debe de ir más allá.

De acuerdo a cómo se ha implantado la tarifa fija entendemos que abrimos las puertas de par en par y que dejamos caminos por los cuales la propia competencia pudiera tirar a la baja los precios para romper más aún el mercado. A nosotros nos ponen tarifa 30 para toda la almendra central y las privadas establecen 15 euros pero solapando por plaza. ¿Ven cómo no es lo mismo?

Lo extraordinario que tenía nuestro sistema tarifario es que se establecía de una manera muy zonal: pagas por lo que consumes. El problema de fondo se llama tarifa fija o variable, y el problema es también la movilidad ante los atascos, los accesos a la ciudad y dentro de la ciudad, entre otros muchos que ya hemos explicado en varias Comisiones. Por lo tanto, podemos afirmar que, después de más de un año de su implantación, la tarifa 30 ha provocado un rechazo por parte de muchos de los usuarios, así como que no se ha notado ese incremento al que ustedes hicieron referencia; ¿cómo podemos competir contra servicios que son gratuitos?

No me gustaría terminar sin hablar de uno de los principales temas que ha rondado en los últimos años el sector, que levanta mucha desinformación, tal como la que ofreció en su última comparecencia el señor Viceconsejero de Transportes, sobre el principal problema al que se enfrentan los taxistas en los últimos años, indicando que fue la decisión del Partido Socialista cuando gobernó suprimir y no regular adecuadamente la proporcionalidad entre VTC y taxis.

Pues miren, señorías, desde el epicentro de la Unión Europea, gobernada por el Grupo Popular europeo desde 1999, el Consejo Europeo de Lisboa adoptó en el año 2000 un plan de acción europeo de reformas económicas destinadas a convertir a la Unión Europea en la economía del

conocimiento, y para ello preparó la aceleración del proceso de reformas estructurales a favor de la competitividad y la innovación, cuyos elementos claves los encontramos en la combinación del mercado interior de servicios, la creación de condiciones para que prospere el comercio electrónico y la puesta en marcha de los principios de libre circulación de personas con especial relevancia de las relativas al conocimiento de cualificaciones profesionales y de prestación de servicios y/o libertades de establecimiento, como fue la directiva que mencionó el señor Viceconsejero.

También he de decir que las directivas y reglamentos comunitarios en diferentes materias económicas, laborales y sociales han determinado un curso diferente, a nuestro entender, provocadas por el salvaje e incontrolado sistema financiero económico liberal, destructor del sistema del bienestar social, laboral, educativo, de formación, sanitario, de dependientes y de igual manera de la función pública y de los recortes de libertad. En nuestra materia sectorial son muchos los cambios normativos que se han llevado a cabo provocados por Europa, la directiva de servicios, la Ley de Medidas Liberalizadoras y de Apoyo a la Empresa Madrileña, la Ley de Unidad de Mercado y la nueva Ley de Comercio Electrónico, que está produciendo cambios muy significativos en los que se está sustentando la nueva economía colaborativa que se oculta tras la idea del consumo colaborativo y quiere poner la guinda en la destrucción de sectores tradicionales, pequeños comerciantes y autónomos en general. Por cierto, agradecemos la comparecencia del señor Director General de Transportes a la cita que tenían con el Juzgado de lo Mercantil número 2 para declarar sobre el tema Uber, también incorporado en muchas de estas sesiones para su tratamiento.

Seguimos con los reglamentos de transporte comunitarios que se incorporaron en 2013 a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a la Ley de Ordenación de Transporte y Movilidad por Carretera y a la Ley de Ordenación y Coordinación de la propia Comunidad de Madrid; por lo tanto, la aceleración del proceso de reforma estructural que comenzó en el año 2000, desde el Consejo Europeo de Lisboa, a favor de la competitividad y la innovación tecnológica hoy sigue su curso, tras la aplicación de un conjunto de medidas políticas macroeconómicas adecuadas para procesar el cambio económico e industrial a una economía tecnológica. Por lo tanto, la causa principal de la adaptación de la directiva a la LOTT la encontramos en varios motivos, pero sobre todo en el título cuarto: "Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera", que indica que, según la sentencia del Tribunal Constitucional en su fundamento jurídico 40 y la sentencia 37/81, también de dicho tribunal, para la declaración estatal de los artículos 133 a 137 de la LOTT, las normas que disciplinan los contratos con carácter general y abstracto no forman parte de la materia competencial relativa al transporte sino de la legislación mercantil, pudiendo condicionar la actividad a determinadas prescripciones. Al contemplar el Capítulo VI, "Arrendamiento de Vehículos", la propia directiva señala como una actividad mercantil y no de transportes, y la Ley de Servicios obligó a sacarlos de este capítulo en el que se ubicaban, al igual que a las agencias de viajes, estaciones de transportes, etcétera.

Con el arrendamiento de vehículos fuera de la ley, había que volver a ordenar los vehículos de arrendamiento con conductor nuevamente. Intervino la Comisión Nacional de la Competencia, hoy Comisión Nacional de los Mercados de la Competencia, y, en aquel entonces, desarrolló un informe

que viene a decir que el alquiler de vehículos con conductor como tipo de actividad mercantil en el ámbito de transporte debe ser considerado, si no idéntico, sí con gran similitud, ya que la actividad de alquiler es un servicio de transporte público de viajeros urbano e interurbano prestado en automóviles de turismo con rasgos muy especiales de capacidad, potencia y lujo. Y podría seguir contándoles la historia del proceso; un proceso que ustedes conocen muy bien, tanto de fondo como de forma.

La verdad es que, con la provocación que se hizo en los juzgados seccionando el proceso de cierre en el desarrollo reglamentario de la ley, se podía haber efectuado en la última modificación de la LOTT del año 2013, y no se hizo. Fuimos consecuentes de la gravedad que conllevaba el asunto. Por cierto, aún no han sacado a la luz pública el reglamento. Pero, en fin, hoy encontramos la verdadera intención de algunas personas y asociaciones que fueron buscando el otorgamiento de autorizaciones de transporte en la modalidad de VTC por el conducto judicial. Este grupo emprendedor de estudios técnicos echó en falta respuestas jurídicas más contundentes por parte de las Administraciones ante los juzgados.

Terminando esta intervención, quiero decir a sus señorías que nuestra pretensión no va más allá de intentar evitar, en la medida de lo posible, cualquier decisión que, a nuestro entender, pudiera ser errónea para los intereses de nuestro colectivo, donde se están aplicando todos aquellos criterios e interpretaciones más propios de un ámbito estrictamente jurídico como paraguas de intereses económicos. Nuestra actividad profesional hoy subyace y viaja tras un entramado de normas y decisiones políticas económicas disruptivas, hasta el punto de considerarlas como una encrucijada dentro de un importante laberinto jurisprudencial. El largo y extenso repertorio de normativas aplicables a nuestra actividad nos hace estar y desaparecer, incorporar y excluir, tener un sentido y quitarlo en otro; es decir, creemos que con el contexto actual de esta crisis económica lo prudente y acertado es no volver a crear nuevas incertidumbres e inseguridades jurídicas. Este sector centenario, con más de 106 años desde la aparición del primer vehículo auto-taxi un 28 de marzo del año 1909, que ahora celebraremos por las calles de Madrid, lleva una época demasiado convulsa, y es necesario que en la próxima legislatura podamos iniciar los cambios que necesita nuestro sector. Queremos cumplir otros cien años más prestando servicio a todos los ciudadanos. Muchas gracias por su atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel. Tienen ahora la palabra los Grupos Parlamentarios, en orden de menor a mayor representación. Les recuerdo que el tiempo de intervención es de diez minutos. Les ruego, por favor, que intenten atenerse al tiempo para poder cerrar este orden del día en tiempo adecuado. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, la señora Ruiz de Alda.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, Presidente. Me ceñiré al tiempo. Buenos días, señor Sánchez Rueda, y buenos días también al resto de personas vinculadas al taxi que han venido hoy a esta Comisión. Quiero darle las gracias por su intervención, que ha sido muy aclaratoria, sobre el sector del taxi; un sector sobre el que hemos debatido en varias ocasiones a lo

largo de esta Legislatura, siendo la última vez en la Comisión de Transportes, hace apenas dos semanas, para hablar también de la tarifa fija.

Es un sector, como otros, que está pasando por importantes dificultades, la más conocida y llamativo es la de la competencia desleal, especialmente la aparición del servicio Uber. La posición de nuestro Partido con respecto a esta empresa siempre ha sido clara y siempre nos hemos manifestado contrarios, y una vez más quiero señalarlo, porque para nosotros es una empresa que ampara una actividad ilegal y que además se trata de una empresa poco clara y poco transparente, y por eso nosotros creemos que hay que combatirla e intentar que no preste el servicio que está prestando; no solamente lo creemos nosotros sino que también lo ha creído un juez mercantil. Pero también existe, como usted ha dicho, cierto conflicto con las tarifas, y me ha interesado mucho su intervención sobre la diferencia entre precio y tarifa, que me ha parecido clarificadora. Yo creo que esa convulsión que están oyendo en torno a las tarifas no se circunscribe únicamente a la tarifa única -sobre la que hablaré después- sino a que también se están empezando a introducir otra serie de elementos que están favoreciendo la competencia entre los propios taxistas y llegando al precio, como es el tema de cuándo se empieza a contar la bajada de bandera, porque usted sabe que hay aplicaciones que empiezan a contar el taxímetro cuando recoge al usuario y hay otra serie de aplicaciones que bajan la bandera cuando haces la petición del servicio. Es verdad que hay algunas aplicaciones que están empezando a cambiar su política de precios, pero ahí entramos en lo que usted ha dicho: estamos introduciendo una serie de elementos competitivos que nos están alejando de una tarifa fija marcada por la Administración, lo cual es una demostración de que se está produciendo una transformación del sector que, por supuesto, hay que revisar y normalizar. Yo creo que eso que usted ha contado va más allá de la tarifa fija porque existen otra serie de condicionamientos, y quería ponerlos sobre la mesa porque usted no ha hecho ninguna mención y creo que es interesante que todos lo conozcamos.

En cuanto al tema de la tarifa única, es verdad que se trata de una tarifa conflictiva no solo porque pueda haber profesionales y usuarios a los que nos le parezca la forma más justa de operar sino porque también es verdad que su implantación provocó tal confusión que el Ayuntamiento de Madrid tuvo que sacar adelante un documento bastante extenso y aclaratorio sobre el mismo, lo cual también demuestra que hay diferentes formas de ver la tarifa fija. Entre si es positiva o si es negativa entre los profesionales y los usuarios, la verdad es que yo no me atrevería a decir que hay una posición común, porque he escuchado versiones para todos los gustos. Pero dicho esto, también parece claro que la aplicación de la tarifa va en contra de la tendencia que es pagar por aquello que te prestan. Yo todavía recuerdo el conflicto que hubo para pagar los aparcamientos por minutos. Esto no deja de ser más que una reivindicación para intentar lo mismo que pretendían los usuarios en aquel momento, que era pagar exactamente por el servicio que recibían. Desde luego, a nosotros nos parece mejor, nos parece más justo, pagar por aquellos servicios que realmente recibes; por tanto, ir hacia la aplicación de las tarifas por taxímetros nos parece más conveniente. Pero entonces nos tendremos que preguntar a qué obedece la tarifa fija que se está aplicando y por qué. Nosotros creemos que es una respuesta que realmente está más pensada para el sector turístico que para el resto de los madrileños, y por ello se aplica a los desplazamientos desde y al aeropuerto. Y no solamente que está pensada más para el sector turismo sino que también obedece a acabar una

cierta picaresca y ciertos comportamientos de determinados personajes que utilizan el taxi no para lo que es, que es para el servicio público. Porque usted sabe igual que sé yo que desgraciadamente se dan ese tipo de comportamientos y la tarifa fija ha intentado evitarlos. Nosotros realmente pensamos es que es una lástima tener que utilizar esta tabla rasa para acabar con este tipo de prácticas porque, efectivamente, en la tabla rasa no todos ganan y no todos pierden. Es realmente triste tener que recurrir a ello; probablemente las soluciones hubieran sido incrementar las inspecciones o ser más capaces de que no se produjeran ese tipo de situaciones, pero la solución ha sido esa.

No obstante, también he de decir que la tarifa lleva implantada más de un año, y por la información que nos facilitó y a la que usted ha hecho mención en su intervención, la información que nos facilitó el Viceconsejero de Transportes, a la que me he referido con anterioridad, es verdad que no parece que haya habido una mala evaluación por parte de los usuarios para ella. A mí me hubiera encantado que esta comparecencia que ha hecho hoy aquí hubiera sido un debate con el Viceconsejero de Transportes porque hubiéramos podido evaluar y ver los datos que presentan unos y otros. Yo no tengo por qué dudar de sus datos pero tampoco tengo por qué dudar de los datos del Viceconsejero, creo que hubiera sido positivo y les animo –no sé en qué medida lo podríamos hacer– a que tenga un debate con el Viceconsejero en algún foro para poder realmente debatir entre ustedes sobre esta tarifa.

Para ir finalizando –porque he prometido que me iba a ceñir a mi tiempo–, solo quiero insistir en el apoyo de nuestro Grupo al sector del taxi e insistir en que las tarifas tienen que dar las respuestas adecuadas y soluciones a los usuarios y a los profesionales. Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Ruiz por parte del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

El Sr. **RUIZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Bienvenido, señor Sánchez Rueda. El 16 de junio del año pasado, 2014, el pasado verano, ya tuvimos la oportunidad de escuchar al presidente de la Federación del Taxi y debatir sobre esta cuestión. Entonces, desde nuestro Grupo, se señaló que, si bien debería ser una cuestión en la que interviniera la Comunidad, la regulación actual supone que está fuera de las competencias de la Comunidad de Madrid. Conocemos que la Federación del Taxi, un año después de la implantación de la tarifa de taxi fija al aeropuerto madrileño Adolfo Suárez Madrid-Barajas, sigue expresando su desacuerdo con la misma. Defiende como elemento más fiable el taxímetro y que la tarifa única supone pérdida de competitividad respecto a otros modelos de competencia. Cuando se habla de competencia, se habla de competencia leal o desleal; es decir, no me quiero imaginar que ustedes estarían proponiendo la subida del transporte público. En este último caso, en el tema de la deslealtad, si lo que se refiere al intrusismo ilegal, es más que evidente que aquí no es que haya competencia sino que debe cumplirse la normativa y punto, no hay otra posibilidad, evitando efectivamente esa intrusión. Debo decirles, sin embargo, que existe un debate de todo el mundo sobre iniciativas como es el caso de Uber, y plataformas similares que afectan al mundo del taxi sobre las que deberíamos reflexionar seriamente. Debemos decirles que iniciativas que

pongan de acuerdo a ciudadanos para su transporte deberían contemplarse y analizarse con rigor como alternativas al transporte y la movilidad, siempre y cuando se cumplan garantías de índole legal y fiscal. Pero, volviendo al tema que nos ocupa, como me parece que mi Grupo señaló en anteriores ocasiones, lo cierto es que casi todas, por no decir todas las ciudades relevantes europeas mantienen este tipo de tarifa única; es decir, Roma, Nueva York, Londres, tienen una tarifa única del aeropuerto a la ciudad. No sabemos si el precio es el adecuado o no, pero dar al turista y al viajero la garantía que ofrece la tarifa única no parece, de entrada, incorrecta. La tarifa satisface a unos, porque evita las sorpresas en los precios, pero a otros que añoran el taxímetro no les gusta nada, porque la consideran injusta.

Un año después de la implantación de esta medida no ha habido especiales conflictos a lo largo de estos doce meses por parte de los usuarios ni de los profesionales del taxi. Sabemos que la Federación Profesional del Taxi sigue totalmente en contra de la tarifa; cree que el taxímetro es un elemento de medida muy fiable frente a una tarifa plana, que, según dice, no ha supuesto nada positivo y sí ha causado mucho perjuicio, si bien tampoco no se ha evaluado el alcance de dicho perjuicio. Insistimos en que los servicios ilegales no tienen su origen en esta tarifa sino en el hecho de que son ilegales o irregulares y, por lo tanto, habría que reclamar el cumplimiento de normativas antes que aprovechar la circunstancia para acabar sin más con la tarifa.

La música de la tarifa única no es mala, permite un contexto más atractivo para el usuario en la medida en que aporta garantías adicionales para todos los que utilizan el taxi, y sobre todo para los que se desplazan al aeropuerto desde la almendra central; ahora bien, puede ser cierto que la música puede ser pervertida por el ruido de algunos aspectos pocos claros de la normativa o la falta de equidad que suponen algunos trayectos en comparación con otros. Lo que parece es que unas veces pierde del cliente y, otras veces los taxistas; el cliente pierde cuando viaja desde el aeropuerto hasta un lugar como la avenida de América porque con el taxímetro le costaría 20 euros y con la tarifa plana le cuesta 30 euros; pero y si la carrera es hasta la glorieta de Pirámides, que serían unos 40 euros, en este caso pierden los taxistas.

No podemos ni debemos ignorar que el sector tiene serios problemas: desde la caída del consumo, provocada por la crisis, hasta el intrusismo o la entrada de empresas propietarias de licencias, que ya acumulan más del 20 por ciento de las licencias y están generando una estructura de horarios insostenibles, y también cierta falta de flexibilidad del sector, que no ha asumido aún el efecto AVE o la caída de viajeros, últimamente mejorada de forma leve.

Debo decirles, por otra parte, que a nosotros no nos parece mal que otros métodos de transporte como el metro o autobús funcionen bien en el aeropuerto; nos parece incluso conveniente. No deja de ser cierto que la normativa no aporta transparencia ni claridad al sistema y no garantiza bien la seguridad jurídica de los usuarios y taxistas, incluso en algunos aspectos genera confusión. Y este de la normativa es, probablemente, un aspecto en el que la Comunidad Autónoma debería intervenir con objeto de ajustar los criterios a aplicar por el Ayuntamiento.

Desde Izquierda Unida no tenemos una oposición radical a la tarifa plana, como he señalado, pero es evidente que no mejoran las tarifas convencionales; es decir, pagar por lo que en realidad se recorre, con suplementos que convierten este servicio en un lujo que afecta de forma negativa a los consumidores. Por otra parte, no parece muy razonable que el Ayuntamiento y los agentes del sector sean quienes acuerden esos cambios de tarifa sin considerar la opinión de los usuarios. Y tampoco parece poco razonable, que una medida, que afecta de esta forma al consumidor fuera tomada exclusivamente entre el Ayuntamiento y los agentes del sector sin haber consultado a las asociaciones de consumidores en su elaboración.

Hay una parte de la crítica que realizan los taxistas, que es la derivación de viajeros hacia el transporte público. Si fuera en realidad así, a nosotros no nos importaría tanto; pero la realidad es que las operaciones de taxi no facilitan el transporte público tal y como este está organizado en nuestra Comunidad. Por eso no solo no nos oponemos a la petición de los taxistas de eliminar el autobús exprés al aeropuerto sino que creemos que debería mejorarse y reorganizarse el servicio.

En suma, y para terminar esta intervención, podemos debatir todos los años sobre lo mismo, pero quizás fuera más útil una propuesta de nueva regulación del sector en su integridad que nos permitiera posicionarnos sobre el modelo de gestión más que repetir nuestros argumentos intervención tras intervención. Nada más; simplemente decirles que nosotros atenderemos sus peticiones y sus planteamientos y, de alguna manera, los analizaremos de cara al futuro. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señoría. A continuación, tiene la palabra el señor Jiménez Molero en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **JIMÉNEZ MOLERO:** Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, en primer lugar, nos unimos a los saludos a los profesionales presentes y a sus representantes del sector del taxi.

Señor Sánchez Rueda, le agradecemos muy vivamente y le felicitamos por su comparecencia, su disposición y su intervención hoy aquí como colofón de los múltiples problemas y dificultades que vienen acuciando en los últimos tiempos al sector del taxi, del que usted forma parte, y la rara coincidencia en el perjuicio coincidente con los usuarios consumidores del servicio público de taxi, porque es injusto cuando unos pierden y otros ganan. ¡Manifiestamente injusto! Y encima se dice con argumentos que es por su bien y otros argumentos que no son verdad, porque si fueran verdad, no estaríamos aquí concurriendo con más comparecencias y hablando del taxi que en la suma de todas las Legislaturas históricas de este Parlamento. La suma de todas las comparecencias y de todos los debates sobre el sector del taxi es menor que la que ha habido en esta Legislatura, y eso es fruto de la impericia del Grupo Popular en el Ayuntamiento de Madrid y la falta de vigilancia y control del estricto cumplimiento de las responsabilidades que les son propias al Gobierno de la Comunidad de Madrid, que debe estar y velar por el cumplimiento de la legalidad vigente.

A usted le hemos escuchado hablar sobre los problemas del sector del taxi, que, a grandes rasgos, son: uno, la aprobación de unas tarifas difícilmente, inaplicables en legalidad. Dos, la tarifa fija

de origen y destino al aeropuerto es una tarifa perjudicial para unos y para otros. Tres, el incumplimiento de la normativa, la ordenanza y el reglamento de la Ley de los Transportes Públicos. Cuatro, la eliminación de la función del taxímetro, que rompe la estructura de tarifa: distancia y tiempo. Cinco, la competencia desleal; dice que se hace para evitarla y lo que hace es fomentarla. Seis, la aplicación Uber, que aquí se trajo por una diputada presente de mi Grupo y parecía que estábamos hablando de un futuro que no se iba a producir, y se ha producido. Siete, las instrucciones; siete páginas de criterios para interpretar solo una tarifa. Ocho, el foco constante en un sector con 15.723 licencias, que no debería tener porque simplemente es un servicio público que debe funcionar en competencia, o en concordancia, o en elección de los usuarios. De todo ello se ha producido que el 90 por ciento de las iniciativas que se han producido en este Parlamento hayan sido preguntas y comparencias del Grupo Socialista, al que yo me honro representar: en la Comisión de Presupuestos; en la Comisión de Transportes, Infraestructuras y Vivienda; una proposición no de ley en el Pleno; presencia en la Comisión de la Presidenta de la Comisión de Precios, de la Directora General de Consumo, del Director General de Transportes, del Viceconsejero de Economía y Consumo, del Viceconsejero de Transportes, del Presidente de la Asociación Profesional del Taxi, y, hoy, de un profesional. O sea, ¡estamos hablando de que hay conflicto! Porque, si no, ¿cómo hubieran venido? ¿Les hubiéramos invitado a que vinieran si todo hubiera estado muy normal? ¿El Partido Popular es realmente consciente del desastre que está haciendo con un sector del que viven profesionales y trabajadores honrados, como el aquí hoy presente y los representantes que le acompañan? ¿Saben ustedes que están discriminando a los titulares y creando confusión?

Coincidimos con usted, señor Sánchez Rueda, en lo que se ha desprendido de su intervención que tienen temores al futuro del sector y a la política que vienen haciendo los Gobiernos del Partido Popular tanto en el Ayuntamiento de Madrid como en la Comunidad de Madrid. Y también cree usted que no hay un equilibrio sino, más bien, un peligro del mantenimiento del servicio público del taxi con los usuarios del mismo y en rentabilidad justa y razonable. Asimismo que ha aumentado, en lugar de haber disminuido la competencia desleal o ilegal con los cambios tarifarios producidos, singularmente con la implantación de la tarifa fija permanente del sector de la M-30 de Madrid al aeropuerto Adolfo Suárez. Se desprende, coincidente con lo que usted ha manifestado, que en la historia de este servicio público del taxi, desde la implantación del taxímetro, no se conoce una actuación semejante a la retirada del uso del mismo al crear una tarifa fija, por injusta, del mismo precio por carreras distintas. ¡Nunca se ha dado! Siempre era el mismo coste por la misma distancia y, en función de si es telemático o de otra manera, de la bolsa de taxistas, cobran diferente. ¡Eso es injusto! ¡Y eso está mal! Crean ustedes en la religión que crean, cuando por algo que es lo mismo no se cobra lo mismo, ¡es injusto! ¡Y por eso se debate! ¡Que no tiene la garantía ni la fiabilidad la tarifa fija desde el interior de la M-30 con origen o destino el aeropuerto! Eso se desprende de lo que usted dice.

También cree usted que los consumidores y usuarios están siendo tratados injustamente con la tarifa fija. Eso, ¿en qué deriva? En ausencia de demanda. ¿Qué hacen los usuarios? No solo no reclaman sino que la reclamación de un usuario es no utilizar ese servicio, esa prestación. Si ven que es injusto, no lo usan. Por eso vemos que las cifras de viajes diarios y anuales sobre trayectos o

desplazamientos, desde su punto de vista, no coinciden con las que dijo el Viceconsejero de Transportes en la última sesión de la Comisión de 20.000 al día y 7,2 millones anuales; no son reales, por lo menos uno de los dos se equivoca, si hay una diferencia de más de 4 millones alguien está dando las cifras mal; o uno está equivocado o están equivocados los dos.

Dicen que los usuarios que generalmente están viajando no tienen tiempo para reclamar, que es el termómetro para no repetir el uso del taxi; es decir, utilizan otro transporte alternativo, como usted ha manifestado. ¡No es que se valore solo por las reclamaciones! ¡Debe ser que, como no se manifiestan aquí todos los días los ciudadanos, están contentos con el Grupo Parlamentario Popular del Gobierno de la Comunidad de Madrid! Sin embargo, no es cierto. Claro, si lo queremos medir en función de las reclamaciones que se pueden acumular en un momento dado, cometemos un error. ¡Absolutamente un error!

Coincidimos con usted en que sería más razonable fijar tarifas fijas únicamente desde puntos fijos como el aeropuerto, los recintos feriales o las estaciones de Atocha o Chamartín, por ejemplo. A lo mejor esa era la intencionalidad; sin embargo, lo aplican a 25 kilómetros de diámetro y un montón de distritos, con un millón de ciudadanos que están siendo afectados por un trato injusto, cuando hay algo que lo puede medir. También el conocimiento de la tarifa fija creemos que permite, fomenta más y mejor la competencia desleal al conocer inicialmente el importe; es decir, el que quiere defraudar y competir deslealmente sabe ya cuánto va a costar, sabe que va a costar 30 euros y tiene de 30 para abajo todo lo que quiera, lo que suponga amortizar los gastos y la ilegalidad de un servicio público que cotiza y paga sus impuestos. Creemos que fomentar eso es erróneo. ¡Absolutamente erróneo!

Al margen de las simpatías, que yo no tengo un cariño especial a los taxistas, sí le tengo cariño a los usuarios, que ustedes también son usuarios de otras causas, pero, cuando no hay una coincidencia entre el que presta el servicio y el que lo recibe, algo va mal. ¡Es que se le ocurre a la más razonable de las personas! Sin embargo, el empecinamiento de aquellos partidos que van a perder las elecciones mantienen una posición inflexible, persistente y pertinaz. Por ello surgen muchísimas preguntas que le voy a hacer: ¿cree usted que es grave la situación actual del sector del taxi o que está más cerca de la mejor de la historia, con o sin crisis económica como la que estamos viviendo? Es decir, que no se amparen en la crisis económica. ¡Esto no es por la crisis económica! ¿Cree que es justa la implantación de la tarifa fija de 30 euros, desde un área tan grande, habiendo cuatro terminales, de la T1 a la T4, distantes entre sí, sin diferenciar días laborables o festivos, sin tener en cuenta posibles atascos, manifestaciones u otras eventuales incidencias? ¿Me puede usted decir si hay profesionales que han dejado a los usuarios en un lugar que no era el destino porque había una eventual incidencia en el centro de la ciudad de Madrid?

Si se hubiera mantenido cobrar 30 euros ¿hubiera sido antieconómico y perjudicial? Yo no les acuso, solo les digo que la situación es injusta; que si fuera medir tiempo y distancia no habría problemas, pero es que impiden que funcione algo que mide para hacer una injusticia y persistir en la injusticia. A más de un millón de habitantes les concierne una tarifa única de 30 euros y una

impresionante tensión; como profesionales, ¿creen que es justo? ¿Por qué creen que el reglamento 2005 habla de tarifas fijas -en plural- en función del lugar de iniciación del servicio y no solo de una tarifa fija desde un lugar diferente de iniciación, como se ha establecido por el Ayuntamiento de Madrid? ¿No entiende usted que lo que significa es que, en eventos determinados, pudiera haber una distancia desde las estaciones de tren o desde el aeropuerto a unos eventos puntuales para que hubiera una homologación en ese momento puntual y no el establecimiento de tarifa fija de un área tan importante? ¿Creen que ello deriva en mayor o en menor garantía de los usuarios del taxi? Es decir, ¿se sienten más protegidos? ¿Son conocedores los turistas que vienen aquí de que hay una tarifa fija, o les pueden poner cuando van a Pirámides una tarifa diferente a la tarifa 30? ¿Cree usted que la tarifa 30 es la forma de combatir eficazmente el intrusismo y la mala praxis que debilitan seriamente a sus compañeros, en su mayoría autónomos, y a los usuarios? ¿O facilita lo contrario? ¿Tiene el Aula del Taxi algún estudio sobre tiempos de espera en el aeropuerto tras la aparición de la tarifa 30 en comparación con las anteriores? Es decir, ¿ha mejorado o ha empeorado? ¿Cómo cree usted que consideran los usuarios la tarifa? ¿Económica o excesiva? ¿Incentiva el uso de los viajeros más habituales? ¿Los están perdiendo o los han perdido? ¿Coincide con la prensa, que calificó esta tarifa fija como no razonable, cara y generadora de desconfianza a los usuarios?

Respecto a las casuísticas y a la aparición de las instrucciones, ¿creen que es fácil que lo aplique todo el mundo eficazmente? ¿Usted es consciente o no lo es? ¿Cree que eso es difícil de aplicar? La aplicación de este trayecto cuando se solicita por servicios telemáticos, telefónicos o internet, así como los profesionales de la bolsa, ¿cree que son justos para los usuarios y que ofrecen precios iguales para trayectos iguales? ¿Cree que, efectivamente, esta tarifa es beneficiosa para los turistas? Como le decía, ¿no cree usted que a algunos se les deja tirados en el centro de Madrid, sin dejarles en su destino, por algunos eventos que coyunturalmente se producen, sobre todo cuando es un día festivo en el que las tarifas normales tienen un precio diferente? ¿Cree que genera igualdad o desigualdad entre usuarios de diferentes zonas? Es decir, los que viven en los distritos de Salamanca y de Chamartín ¿tienen el mismo tratamiento? Desde su implantación, ¿creen que han aumentado los servicios de turistas a zonas limítrofes a la M-30, o ha disminuido, según su criterio? ¿Qué otras medidas cree que serían útiles para los profesionales y usuarios del taxi? La tarifa es distinta para el usuario, según se establece, en el centro de la ciudad de Madrid, por uso de radioteléfono y por la bolsa del aeropuerto. Ustedes saben que son injustas porque no son iguales.

Señorías, voy a ir terminando, porque veo que el señor Presidente se va a poner nervioso. Es la última intervención en esta Comisión y no quisiera que me llamara la atención por nada del mundo. La política es la ciencia que estudia el arte del gobernar a los pueblos, y el Partido Popular, en este caso, de mal gobernar, porque quien gobierna realmente puede actuar con irresponsabilidad por despiste, por error o por desconocimiento, pero lo peor, lo peor es que con conocimiento nítido y expreso se actúe reiteradamente con una contumaz irresponsabilidad sin paliativos, que es lo que hace el Partido Popular.

Finalmente, como es la última sesión de esta Legislatura, y me corresponde el honor de poder dirigirme a los presentes, quiero dedicar unos segundos para agradecer la inestimable

colaboración que los servicios de esta Cámara han prestado a esta Comisión: ordenanzas, taquígrafas, audiovisuales, letrados, componentes permanentes y ocasionales de los Grupos, portavoces, los portavoces adjuntos y componentes de la Mesa. No soy yo de hacer estas cosas pero, por justicia, lo haré, exceptuando a quien no se lo merece -sabe quién es y lamento que no esté- por apartarse de la imprescindible cortesía parlamentaria, por sus desagradables formas y por utilizar descalificaciones personales en lugar de argumentaciones políticas para defender sus siempre lícitas posiciones. Yo no digo que sean posiciones ilícitas, pero le ponen en el lugar que le corresponde: el de la indiferencia. Buena suerte en lo personal, y sean muy felices todos. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jiménez Molero. Tiene la palabra ahora, por parte del Grupo Parlamentario Popular, el señor Cabrera.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Sánchez Rueda. No sé si estuvo usted presente el otro día en la comparecencia que hubo en la Comisión de Transportes. (*Asentimiento por parte del señor Sánchez Rueda.*) Bueno, pues es más de lo mismo; creo que esto es repetir la jugada, como las moviolas en el fútbol. Lo que se dijo allí es lo mismo que se va a decir aquí; lo que dijo el Partido Socialista es lo mismo que se va a decir aquí. Por el contrario, lo que dijo Izquierda Unida el otro día no lo es mismo que ha dicho hoy; y lo que dijo UPyD tampoco se parece relativamente mucho. Pero, como quedan setenta días para ver los programas electorales de los partidos, veremos si el Partido Socialista, en su programa, pone que se va a retirar la tarifa al aeropuerto. Lo veremos usted y yo, y estoy seguro de que se va a llevar usted una sorpresa; yo no, sé qué van a poner.

Hay una cosa que está clara. Evidentemente, ha hecho usted unas valoraciones políticas que no me esperaba porque se entiende que usted es un representante del sector y ha venido exclusivamente a hablar del sector, pero, como sé que dispone usted después de un turno de réplica y va a contestar a alguna pregunta al portavoz del Partido Socialista, le voy a pedir que me haga usted una valoración política de una noticia que acabo de recortar ahora del periódico que dice así: "El PSOE dilapidó 448 millones de euros en cuatro desaladoras que se no se utilizan. Tras derogar el trasvase del Ebro -vienen las consecuencias-, para contentar a sus socios nacionalistas, el Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero invirtió 448 millones de euros, que aún no se han terminado de pagar ni siquiera, en cuatro desaladoras. Diez años después, ninguna de ellas está en servicio." He echado cuentas y me he dado cuenta de que con este dinero que el Partido Socialista metió en unas desaladoras que están allí oxidándose, viejas, para llevarlas a chatarra, hubiera podido regalar un taxi a cada uno de los 15.200 taxistas de Madrid. Lo digo para que haga usted haga una valoración política también con respecto a este tema.

Y, entrando en la materia que nos ha traído, que es hablar de si es oportuno o no, procedente o no, beneficioso o no y ventajoso o no para los ciudadanos la aplicación de estas tarifas, personalmente, en este caso, tanto el portavoz de Izquierda Unida como el sector han coincidido con nosotros en que es así, así como, sobre todo, en los datos y los resultados. Voy a leer, ya que se ha hecho mención en un par de ocasiones o tres al Viceconsejero de Transporte, que, efectivamente, era competencia, o por lo menos... Es que, claro, si en cada tema vamos a hacer un corta y pega y

llevarlo por todas las Comisiones, podríamos llevar esto a Sanidad también; lo podríamos llevar a Educación. Es decir, podrían pasearle a usted por toda la Asamblea durante tres meses, porque, claro, con lo de la tarifa del taxi, le pueden llevar a usted por todos los lados; al final, las cosas no pueden ser así. Aquí estamos para otras cosas. Además de ver su caso el otro día, evidentemente volver a reiterar el mismo tema insistentemente creo que no nos conduce a nada, y menos a ustedes, que tienen mucho trabajo para venir a vernos la cara aquí todas las semanas.

Decía el Viceconsejero de Transportes: "La última medida que se ha llevado a cabo en este cuatrienio y en la que tanta polémica ha querido ver el Partido Socialista es la tarifa del aeropuerto. Insisto, con todo el respeto a sus señorías y a los representantes de la federación, en que no entiendo cuál es la polémica. Esta tarifa es buena para los madrileños que usan el taxi, es buena para los turistas y es buena para el sector del taxi; es buena para todos. Es buena para el turista porque tiene la certeza de lo que va a pagar, porque muchas veces un usuario no cogía el taxi porque no sabía cuánto le iba a costar y cada vez que cogía un taxi la variabilidad de lo que ibas a pagar cuando ibas al aeropuerto era importante. Ahora se tiene la certeza de que le va a costar 30 euros y esto, por tanto, anima a la demanda y evita otras prácticas que en ocasiones se producía. También es bueno para el taxi porque la asociación gremial del taxi lo ha pedido históricamente y lo ha apoyado públicamente, y también tenemos que dar la satisfacción a los representantes del taxi. Yo entiendo que haya asociaciones y federaciones, como la Federación Madrileña del Taxi, que se han mostrado en contra de la tarifa al aeropuerto, pero es que los demás la quieren; por tanto, la mayoría de los taxistas la quieren y la apoyan, y nosotros hemos querido dar respuesta a esa mayoría de taxistas, muy especialmente a los miles y miles de usuarios que vienen a Madrid y a los miles y miles de usuarios madrileños que utilizan el taxi para ir al aeropuerto de Barajas y que consideran que la tarifa fija es buena.

"Es una cuestión que se ha debatido en numerosas ocasiones y que ha estado siempre en el debate cuando se hablaba del taxi. Creo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha sido valiente y ha afrontado que le hayan dicho: oiga, nosotros estamos a favor de la tarifa fija. Además, esta tarifa fija no es arbitraria ni es caprichosa ya que en la comisión de precios, en la que se aprueba la tarifa fija, hay representantes de todo tipo, de toda ideología y de todo tipo de intereses. Todos votaron a favor de la tarifa fija, todos: los tres de la Administración, los tres de CEIM, el experto -porque se nombra un experto en transporte- y el sector del taxi mayoritariamente, que votó a favor; solo votó en contra el representante de Comisiones Obreras, pero no porque estuviera en contra de la tarifa fija en sí misma, sino porque decía que esto perjudicaría a los madrileños frente a los turistas. ¡Vaya usted a entender esto, que la tarifa perjudique al madrileño, pero beneficie al turista! Beneficia al usuario, con independencia de que este sea alemán, madrileño o de Albacete. Todo el que coja el taxi en el aeropuerto, con independencia de su origen, es un beneficiario."

Y, además, también decía el Viceconsejero -por ponerlo en su boca, porque es la persona autorizada para hablar de esto, posiblemente mucho más que yo-: "De igual manera que las reclamaciones que ha habido en el aeropuerto de Barajas, es decir, cuando un taxista engaña a un turista o a un madrileño con relación a la tarifa, lo que este hace es poner una reclamación. Mire, hay 20.000 trayectos, 20.000 desplazamientos en taxi al aeropuerto de Barajas todos los días; 7,2 millones de desplazamientos al año. El año pasado hubo 120 quejas, insisto, 7,2 millones de servicios

y 120 quejas. En fin, efectivamente, hay que atender estas 120 quejas, que estarán fundamentadas y ponen de manifiesto que hay 120 personas que no están satisfechas con el servicio, pero que 7,2 millones de desplazamientos. Yo no creo que haya una proporción tan baja de quejas con relación a la prestación de servicios en ningún otro sitio.”.

Por lo tanto, yo creo que está claro, clarísimo, que, al final, lo importante es trabajar para la mayoría de los ciudadanos, teniendo todos los colectivos su opinión y su derecho a expresarla en libertad, pero nosotros estamos aquí para gobernar para la mayoría, no estamos para regalar los oídos a nadie. Ahora, cuando llegue el programa de las próximas elecciones, insisto, vamos a ver cómo el Partido Socialista dice que va a quitar la tarifa fija al aeropuerto, para ser diferentes al resto de los países europeos, que sí la tiene; el Partido Socialista tiene claro que va a quitar la tarifa fija del aeropuerto, y eso lo tiene que conocer el 90 por ciento del sector, que ha apoyado esta tarifa, aun sabiendo que puede haber un 8, un 10 o un 12 por ciento que pueda tener una identificación política o no con el Partido Socialista y que, desde luego, lo entiendo. Por supuesto, Izquierda Unida también va a estar con nosotros en el proyecto; Izquierda Unida llevará la tarifa fija al aeropuerto, lo acaba de decir su portavoz en este momento. No sé qué es lo que va a hacer UPyD, no sé si la va a dejar, si no la va a dejar; habrá que leer el programa de UPyD para ver si, efectivamente, también textual y claramente dice que va a eliminar la tarifa fija al aeropuerto, y entonces ya podremos tener todos una opinión.

Nosotros, desde luego, nos vamos a mantener firmes en este tema, por supuesto independientemente del tiempo que quede de esta Legislatura, como no puede ser de otra manera, pero bajo el convencimiento. El otro día lo expresaba yo en mi intervención, y se lo digo y se lo reitero: 20.000 viajes al aeropuerto de Barajas son dos servicios por taxi, significa que cada taxi arranca por la mañana con una media de 60 euros en su caja; habrá uno que hará cuatro viajes y otro que no hará ninguno. Pero lo cierto y verdad es que, al final, esa posibilidad la tiene Madrid pero no la tienen otras regiones españolas, y, si no, mire la caja que cada taxista sevillano o barcelonés lleva todos los días a su casa y la posibilidad que tiene de llevar el taxista madrileño, amén de que ha recibido una serie de apoyos para renovación de vehículos, amén de que se ha permitido poder llevar la publicidad en el taxi, amén de que se ha podido recuperar el céntimo para el combustible. Además de todo eses tipo de cosas, lo que se ha hecho es una apuesta clara por el sector del taxi, porque nadie ha hecho tanto por el sector del taxi como el Partido Popular de Madrid, y lo digo así de claro por una razón fundamental: porque hay un dato –que sí que es contrastable- que consiste en que se ha reducido el número de personas que van a llevar a sus familiares al aeropuerto porque era una incógnita lo que les podía costar; ahora ha descendido el número de particulares que van y vienen al aeropuerto de Barajas a recoger a sus familiares, se ha reducido –me parece excesivo el dato que me han dado- a la mitad, pero me voy a quedar con que puede haberse reducido un tercio, seguro que se ha reducido un tercio, porque ya sabes lo que te cuesta, no te produce ninguna desazón. Entonces, las agencias de viajes y los hoteles están recomendando a los turistas que utilicen el transporte público del taxi de Madrid, porque vale 30 euros, y cuando anteriormente había agencias, y sobre todo compañías internacionales, que decían a sus clientes cuando venían a España: cuidado, tengan ustedes mucho cuidado en el aeropuerto de Barajas a la hora de decir dónde van, porque pueden evitarse sorpresas, y de pasar a asustarles de lo que les podía pasar cuando vinieran a España, ahora

les dicen: no, utilice el servicio de taxi de Madrid. Eso es una realidad, y esa realidad se convierte en euros que cada taxista lleva por la noche en su cajita a su casa, y nosotros vamos a seguir trabajando por la cajita que los taxistas llevan a su casa. No venimos a hacer demagogia, no venimos a decir blanco o negro, damos la cara, les decimos claramente que, si el Partido Popular sigue gobernando en la próxima Legislatura, el Partido Popular mantendrá la tarifa fija al aeropuerto porque cree que es lo mejor que puede hacer en beneficio de los usuarios y, por supuesto, de un colectivo que para nosotros es un colectivo amigo, que son los taxistas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra don Manuel para su última intervención. Le recuerdo que tiene diez minutos y, aunque la cortesía parlamentaria nos lleva a ser generosos con el uso de tiempo, le rogaría que intentase mantenerse dentro de los límites.

El Sr. **RESPONSABLE DEL AULA DEL TAXI Y GACETA DEL TAXI** (Sánchez Rueda): Gracias, señor Presidente. Gracias por las preguntas que me han realizado. Ante todo, quiero decir que no son valoraciones políticas sino que se refieren a cómo están efectuadas medidas europeas y nacionales que están afectando al servicio del taxi y, como profesionales, tendemos que hacer un alegato verbal ante las tropelías que nos están causando.

Quiero decir que el problema no es si la tarifa fija se ha implantado bien o mal sino cómo ha alterado el espíritu del Reglamento, que dice que la tarifa fija se podrá zonificar. Nadie está diciendo, en este caso, que la tarifa fija sea mala sino que en su aplicación hay muchas derivadas que están alterando la profesionalidad del sector y de la propia prestación del servicio.

Dicho esto, como responsable del Grupo Emprendedor de Estudios Técnicos del Taxi, me gustaría dar respuesta a muchas de sus preguntas, pero me gustaría que antes conocieran algo más del sector en cuanto al organigrama y la estructura del servicio que va a dar respuesta, espero, a cada una de las preguntas que me han formulado.

Para conocimiento de sus señorías, el servicio del taxi está dentro del Área de Medio Ambiente y Sostenibilidad, sujeto a la Coordinación General de Sostenibilidad y Movilidad, que, a su vez, se divide en tres departamentos más bajo la tutela de tres Direcciones Generales, como son la de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad, la de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos y la de Gestión y Vigilancia de la Circulación; muchísimos departamentos para estar el taxi como está.

Insisto, tarifa fija sí o sí. ¿Por qué? Desde el día 7 de enero de 2014 todos los trayectos desde el aeropuerto a la almendra central y viceversa tienen un importe fijo de 30 euros, pero ¿es acertada la decisión? ¿Un precio que cuesta lo mismo vayas donde vayas de la M-30? Debo indicar a sus señorías que la Madrid-30 tiene una forma semejante a la de un diamante, que es una vía de circunvalación con características de autopista, salvo un tramo al norte conocido como Avenida de la Ilustración, y que rodea el centro, la almendra central, de la ciudad de Madrid; tiene una longitud de 32,5 kilómetros, lo que representa unas 5.000 hectáreas, con un radio medio de 5,17 –hablamos del perímetro y del radio dentro de la M-30, no de la derivada desde el aeropuerto de Madrid Barajas, que hay más distancia todavía-. Se tiene que entender que por esta vía circulan una media de casi 500.000 vehículos diarios, lo que la convierte en la vía más transitada de España, y tiene la

particularidad de que es la única autopista española de la que es titular un ayuntamiento, a la que denomina Calle 30.

Si en mi anterior intervención les hablé de la LOT, no puedo olvidarme de la Ley 20/1988 de la Comunidad de Madrid, una ley de mínimos, que establece la facultad competente para establecer el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros, ni de nuestro Reglamento específico, Decreto 74/2005, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbanos en Automóviles de Turismo, que en su artículo 38 establece, con carácter excepcional, tarifas fijas si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios –me he saltado todo el concepto del precepto porque es volver a repetir, como dice su señoría-, pudiéndose zonificar a tal efecto su ámbito de aplicación.

Desde que se aprobó la ordenanza en diciembre de 2012 hubo un antes y un después de la interpretación de dicho texto. En menos de cuatro años han pasado por el Área de Medio Ambiente y Sostenibilidad varios delegados responsables del Gobierno: desde 2003 hasta noviembre de 2011, don Pedro Luis Calvo Poch, y desde noviembre de 2011 hasta febrero de 2013, don Antonio de Guindos, que justamente en 2012, siete años después de la aprobación del Reglamento autonómico, fue quien activó el proyecto de la ordenanza reguladora, informando de que dicha tarifa podría basarse en un sistema de precios como el de los autobuses de zona –¿ve cómo va en sintonía con el Reglamento?-, abriendo la posibilidad de fijar tarifas –en sintonía con el Reglamento- en los desplazamientos más habituales.

Esta puesta en escena conllevó la apertura de un periodo de información pública durante el plazo de 45 días naturales. Durante este periodo, la Administración recibió 290 alegaciones al proyecto inicial. Una de ellas preguntaba lo siguiente: ¿sería obligatorio aplicar la tarifa fija a un servicio desde Alcobendas o desde Getafe al aeropuerto? También preguntaba si habría que programar el taxímetro para que tuviera una tarifa fija -creo que este es el problema- para un determinado número de zonas o se aplicaría sin taxímetro. La respuesta ofrecida por el área jurídica desestimando la alegación nos transcribía literalmente el precepto comentado, así como el modo de aplicar el mismo al artículo 47 –hablamos del inicio del proyecto de ordenanza-, que en su apartado 1 establece que el régimen tarifario aplicable a los servicios de autotaxi se planteará por el Ayuntamiento de Madrid al órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid, previa audiencia de las asociaciones representativas, que no mayoritarias, de los titulares de licencia -ahora viene el problema de la falta de estudios y de análisis-, previa audiencia de las asociaciones representativas, momento en el que se estudiarán los detalles”. Al final, una zona de 30 euros en un radio de 5,17 kilómetros con una longitud de 32,5 kilómetros y con un suplemento de criterios interpretativos. Este es el resultado de haber hecho las cosas precipitadamente, como queda reflejado en la contestación que realiza el servicio jurídico del Ayuntamiento de Madrid al desestimar la alegación sobre la tarifa fija.

Otra de las alegaciones presentadas fue, si un municipio del área de prestación conjunta decidiera poner tarifas fijas al aeropuerto, ¿podrían ponerlas? ¿O sería el Ayuntamiento de Madrid el órgano competente en establecer una tarifa fija de otro municipio de la PC? ¿Saben sus señorías cuál fue la contestación por parte del Ayuntamiento de Madrid? Que este Ayuntamiento no es competente

para regular la potestad de otros municipios. Entonces, será el propio municipio o la Comunidad de Madrid quienes establezcan una tarifa fija dentro del área de prestación conjunta.

Las asociaciones representativas se reúnen nuevamente en febrero de 2013 con el nuevo responsable del área don Juan Antonio Gómez-Angulo con motivo de la dimisión del señor De Guindos. En apenas tres meses, un nuevo cambio recae en el área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad con el nombramiento de don Diego Sanjuán Benito, quien, a mediados de octubre de 2013, explicó que la tarifa fija se calculó sobre una media de 570 viajes entre la almendra central y el aeropuerto, apuntando que ir a Barajas era la excepción –es una interpretación–, pues el resto de los trayectos ya están en taxímetro, siendo la tarifa 30 un mandato de la ordenanza. Por tanto, este Grupo se pregunta, si es así, será un mandato ir contra el arriendo, el intrusismo, las malas praxis en el servicio, y la Administración parece que se pone de perfil, cuando tantas veces y tantos años se viene reivindicando esta situación por los taxistas.

Esta falsa puerta abierta de la desnaturalización del servicio ha traído a su vez a multinacionales tecnológicas, que intentan estructurar el servicio desarrollando un nuevo modelo empresarial que, a posteriori, podría acabar con la singularidad del autónomo taxista. Le voy a recordar que llevamos cuatro siglos y medio desde que se otorgó la primera licencia allá por el año 1606.

Como podrán comprobar, la postura adoptada por la federación profesional no es alcanzar una alianza o fijar una posición política, como dijo el señor Viceconsejero de Transportes en la anterior sesión de la Comisión, sino de posicionarse con firmeza ante una medida que no ofrece la seguridad jurídica y que demuestra la falta de un estudio exhaustivo donde se ha implantado la tarifa 30 en la M-30.

La tarifa fija, desde su implantación, trajo los problemas que se veían venir y que se debían atajar rápidamente; de hecho, representantes del sector y responsables del área de movilidad mantuvieron una reunión urgente en la que se adoptaron varias propuestas: un borrador de casuísticas que dio luz verde el 20 de febrero de 2014, y en esta ocasión introdujeron variables, de cuya interpretación se desprende que se excluye de su aplicación aquellos trayectos que se soliciten mediante sistema telemático, internet o vía telefónica y en la que el Ayuntamiento se comprometió a dar traslado a la Comisión de Precios para su posterior aprobación, que es un hecho que desconocemos de haberse llevado a cabo. ¿Saben ustedes si esta excepción ha sido aprobada por la Comisión de Precios? Por lo tanto, el llamado criterio interpretativo ha convertido la tarifa 30 en un enjambre de confusión al haber tantos supuestos o derivadas, provocando una desnaturalización de la propia licencia a través de esta tarifa, que conlleva una división interna entre operadores, que sujetos una parte a un formato y otros, como he descrito a sus señorías, están exentos de la misma.

¿Saben sus señorías cuántas veces, efectivamente, nos vemos obligados a dejar tirados a los turistas en mitad de Madrid, sin poder llegar al destino, por cuestiones de tráfico? ¿Sus señorías saben cuántas veces nos vemos obligados? ¿Esta es la seguridad que quieren brindar al turista que nos visita en Madrid? ¿Ven cómo al final es un problema la tarifa fija según está implantada? La variable, la constante; es un problema de accesibilidad a las zonas urbanas y la movilidad en las zonas

interurbanas. Hemos llegado a hacer servicios de hora y cuarto con un usuario atrás o un turista; ese señor ya no va a volver, ¡seguro! Sí, sus señorías, la movilidad sin movilidad; este servicio y su tarifa fija encuentran impedimentos para su efectividad. Hay que querer apostar de verdad por este servicio, por los ciudadanos y por los operadores.

En resumidas cuentas, me gustaría sacar algo positivo de la tarifa 30; pero, según se ha desarrollado, a falta de instrumentos que den la fiabilidad de que la tarifa 30 podría haber sido, no ya una seguridad para el usuario sino un beneficio general colectivo que hiciera incrementar los servicios, debemos decir que, la tarifa fija, por lo tanto, genera desigualdad entre usuarios en sus diferentes zonas. La tarifa fija admite incorporar suplementos que va en contra de lo aprobado por la Comisión de Precios, es decir, del propio servicio. La tarifa fija a toda la M-30, en el año que lleva implantada, ha demostrado que no ha incrementado el número de turistas ni de usuarios.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que ir acabando.

El Sr. **RESPONSABLE DEL AULA DEL TAXI Y GACETA DEL TAXI** (Sánchez Rueda): Sí, señor Presidente. Ustedes dicen que 7,2 millones de usuarios; pues hay 4,3 millones que han debido irse por otro sitio, y nosotros tenemos los datos, que no me va a dar tiempo a desarrollarlos. La tarifa 30 no ha generado más servicios en las zonas limítrofes de la M-30. La tarifa 30 abre la antesala a la competencia entre el propio sector y actividades externas al mismo que podría llegar a generar al final una guerra de precios.

Autorización de publicidad con ingresos atípicos rentables; lo dudamos. El servicio del taxi debe fijar sus ingresos por los desplazamientos, que es para lo que está creado.

Los vehículos de siete y nueve plazas; un acierto de este Gobierno regional, cuando el Ayuntamiento capa las plazas autorizadas de vehículos de más de cinco plazas, cambiando la homologación por autorización. Hoy podemos comprobar que ya ni el reglamento autonómico ni la ordenanza dan respuestas a las vías de solución que demanda el sector; ley del taxi con declaración por la "publicatio" de carácter esencial como servicio público de transportes, que se debe establecer un plan director que contemple todas las demandas del sector a través de un Observatorio, para que pueda ir corrigiendo todas las deficiencias que pudieran presentarse de aplicación de las medidas dinamizadoras para el servicio. La realidad sigue siendo que el sector adolece de una estructura organizativa de ordenación y dinamización de los servicios; de una diversificación tarifaria por segmentos de población, por zonas; de incorporación de I+D; de profesionalización a través de aulas de formación; de vehículos ecológicos y universales para el uso de todos los ciudadanos; de movilidad en las diferentes áreas, urbanas e interurbanas; de un cuadro de riesgos y enfermedades profesionales, muy importante, que deriven en la aceptación de profesión peligrosa y penosa, que conlleva a la jubilación a los 63 años; de establecer definitivamente por ley el carácter de servicio público, evitando de esa forma ambivalente ese doble juego al que las Administraciones nos tienen acostumbrados. Sí es verdad que en esta Legislatura se ha solicitado por activa y por pasiva y hemos visto los resultados obtenidos: todas, todas, han sido rechazadas.

Para terminar, el servicio del taxi no necesita que se le siga metiendo en un callejón sin salida; no necesita que las soluciones ofrecidas se establezcan bajo recursos de posibilidades sin

haber realizado un estudio sectorial, ni que sigan con acciones políticas de mínimos. Sí, de mínimos. El sector necesita dinamizar el servicio a través de políticas proactivas que, basadas en un plan director, encajen la integración del sistema de transporte como materia específica de servicio público, dentro de su carácter ambivalente, que ofrezca a los ciudadanos un transporte rápido, eficaz y eficiente, así como una excelente nueva tarifa fija.

Hemos podido comprobar en esta Legislatura que el taxi ha tenido importancia, y se han ofrecido soluciones a los legisladores y reguladores del servicio para poder salir de esta crisis reforzados y fortalecidos; pero, por ciertas circunstancias políticas, nos vemos en una situación en la que los taxistas veteranos no damos crédito, pues en esta Legislatura hemos visto falta de voluntad política por parte de quien nos gobierna. Recuerdo una reunión en la que me dijeron: lo que quieres es poder. Yo les contesté: ¿poder? Sí, claro que sí; el poder de hacer las cosas para mi sector. Muchas gracias por la atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel. Con esta intervención cerramos este punto del orden del día.

Antes de pasar al último punto, quiero dar de nuevo las gracias al señor Sánchez Rueda por su presencia y por traernos las inquietudes de los profesionales del taxi, que, en cierta medida, son también las de los usuarios del mismo. Asimismo, quiero agradecer la presencia de sus compañeros en esta sesión. Quiero desearles lo mejor, y espero que en la próxima Legislatura tengamos la habilidad y la capacidad de resolver todos sus problemas y los de los usuarios del sector. Pasamos al último punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún señor diputado desea formular algún ruego o alguna pregunta? (*El señor Velasco Rami pide la palabra.*) Tiene la palabra el señor Velasco.

El Sr. **VELASCO RAMI**: Muchas gracias, señor Presidente. No es exactamente un ruego ni una pregunta, pero no quiero dejar pasar esta última oportunidad de esta Legislatura que termina sin hacer algunas manifestaciones en nombre de mi Grupo y en el mío propio, aunque la mayor parte de las veces ambos coincidimos.

En primer lugar, quiero expresar mi satisfacción por haber participado durante cerca de cuatro años en los trabajos de esta Comisión; Comisión que es, sin duda, importante: economía, hacienda, comercio, industria y consumo. Ha sido un placer trabajar con ustedes y contrastar opiniones con el resto de diputados. Realmente, aunque nunca pensé que terminaría mis días en una Comisión de la Comunidad Autónoma, siempre se aprende algo; yo, realmente, he aprendido muchas cosas.

En segundo lugar, quiero expresar mi agradecimiento a todos los integrantes de la Mesa, especialmente a su presidente Jesús Dionisio, que siempre ha sabido llevar los debates, a veces complicados, a veces largos, tediosos y difíciles, con elegancia y con autoridad, que creo que es algo muy importante. Asimismo, quiero expresar mi agradecimiento a los letrados, con un recuerdo especial para Esteban Greciet, que nos ha acompañado durante mucho tiempo.

Finalmente, aunque no menos importante, quiero expresar el agradecimiento de mi Grupo a los servicios auxiliares, muy especialmente a las taquígrafas por su trabajo eficaz, que hace que nuestras palabras no se las lleve el viento; aunque a veces uno piensa que es mejor que se las lleve el viento. *(Risas.)* Nada más, y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Como supongo que todos los Grupos van a pedir la palabra con la misma finalidad, lo que considero muy razonable, vamos a establecer un turno de intervención de menor a mayor representación. Por tanto, tiene la palabra el señor Ruiz por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

El Sr. **RUIZ LÓPEZ**: Gracias, señor Presidente. Antes, en mi intervención, se me ha olvidado saludar a los profesionales del taxi que acompañaban a don Manuel y quiero hacerlo en este momento. Efectivamente, esta es la última sesión de la Comisión en esta Legislatura: en mi caso será la última, y digo la última, y, en ese sentido, dar las gracias. Han sido ocho años -cuatro más que el señor Velasco-, formando parte de esta Comisión y, efectivamente, como en todos los sitios, hay luces y sombras, momentos más agradables y menos agradables, aunque quizá siempre nos acordemos de los menos agradables.

Felicitarlos todos por el trabajo que hemos desarrollado. Para mí ha sido una satisfacción enorme poder debatir con los portavoces de todos los Grupos que hemos formado parte de esta Comisión -en la pasada Legislatura fuimos tres; en esta cuatro-. De igual modo, agradecer el trabajo, sin cuya aportación hubiera sido imposible realizar el trabajo en esta Comisión, de todos los trabajadores de la Asamblea: de las taquígrafas, de los ujieres, de los profesionales que nos han acompañado, en este caso a los profesionales del taxi que nos acompañan en la mesa. De la misma manera, mi agradecimiento al Presidente y a la Mesa de esta Comisión, que ha llevado con bastante acierto las sesiones de la Comisión. Yo no hago ninguna excepción; me van a perdonar. Yo saludo absolutamente a todo el mundo y les deseo lo mejor, en lo personal, en un futuro. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra la señora Martín Lozano.

La Sra. **MARTÍN LOZANO**: Gracias, señor Presidente. Al igual que han dicho los portavoces de los Grupos que me han precedido en el uso de la palabra, yo también, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero agradecer a todos y cada uno de los miembros de esta Comisión el trabajo que se ha realizado, cada uno desde su ideología y su posicionamiento político, pero creo que en el ánimo de todos estaba el ser un instrumento útil al servicio de la ciudadanía madrileña; espero haberlo conseguido. Decirles, señorías, que el trabajo desde la oposición es duro, es difícil, es árido, no exento de errores, por supuesto; si alguno hemos cometido, disculpas pedimos, pero en nuestro ánimo estaba siempre trabajar por los ciudadanos. Agradecer a las taquígrafas si a veces hemos ido

demasiado rápido a la hora de expresarnos; pero he de decir que el Presidente, al que también felicito, por supuesto, como al resto de la Mesa, ha tratado con más dureza a mi Grupo. Bromas aparte, decir que ha sido un verdadero placer. A don Luis Velasco gracias por haber compartido sus conocimientos con nosotros y habernos enseñado. A don Antero Ruiz, compañero y amigo, también darle las gracias, y, por supuesto, al señor Abrines, que no está con nosotros pero espero que se lo hagan llegar. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Supongo que el señor Cabrera tiene también la voluntad de intervenir, ¿no?

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. ¡Claro que sí! En primer lugar, agradecerle a usted en primera persona puesto que tuve el honor de ser Presidente de esta Comisión que usted ha dirigido durante una Legislatura y sé lo complejo y difícil que es repartir justicia desde ahí; creo que usted lo ha hecho a pesar de que en algún momento determinado ha podido perfilar o ha podido estar muy cerca de no hacerlo, pero bueno vamos a dar por hecho que siempre lo hizo con la mejor voluntad.

También dar las gracias a todos los Grupos. Es verdad que hay algo que es importante en la vida, no solamente en la política, que es la química entre las personas. Más allá de la discrepancia que hayamos podido tener, yo, desde luego, tengo absolutamente claro que, si algún día me encuentro en la calle con alguna de las personas presentes en esta Comisión y no están en sus responsabilidades, no solamente me darán una gran alegría sino que les daré un afectuoso abrazo, porque tanto al señor Ruiz como al señor Velasco, que los considero unos caballeros de la política... ¡Ojalá quien vaya a venir a ocupar estos escaños en la próxima Legislatura tenga el talante, tenga la clase y tenga la categoría humana que ellos han demostrado en este momento! Y me refiero a ellos en primera persona puesto que ellos han hecho una despedida más o menos oficial. Al resto de los compañeros decirles que espero que nos volvamos a ver aquí en la próxima Legislatura si los ciudadanos así lo desean, pero es fundamental que siga habiendo este respeto en lo personal aunque exista la discrepancia en la política.

Yo sé que hoy teníamos unos espectadores de lujo, que han podido en un momento determinado entender que aquí nos llevamos muy mal; pero les puedo asegurar que nos llevamos muy bien. Y, gracias a que nos llevamos muy bien, podemos tomar muchas veces las decisiones que tomamos. Alguien me decía en broma, el mejor Parlamento es en la cafetería, porque es donde hay un acercamiento, hay un cuerpo a cuerpo, hay una forma de buscar soluciones; pero, para tranquilidad de ustedes, en este caso y que se lo transmitan a la gente, aquí reina la cordialidad, reina el respeto, reina buscar el beneficio de todos los ciudadanos, aunque a veces, y sobre todo ahora en campaña, van a tener que ver cómo se escenifican o se marcan unas diferencias, pero lo que está claro es que la distancia entre dos corazones es la línea recta, y aquí se da. La línea recta se da permanentemente entre nosotros y espero y confío en que quien venga a ocupar estos escaños venga con esa misma voluntad. Agradecer, por supuesto, el esfuerzo a los servicios de la Cámara y a todo el personal de esta casa. Después de 20 años en ella, sigo viendo con la misma ilusión y con el mismo cariño el trato de todo el mundo. Desear a todo el mundo lo mejor en estas próximas elecciones, que, en cualquier caso, siempre las van a ganar los ciudadanos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Antes de levantar la sesión, quiero, en primer lugar, en nombre de mis compañeros de la Mesa y, desde luego, en el mío personal, poner en valor el trabajo que se ha realizado en esta Comisión, a veces, como todos ustedes saben, injustamente tratado; y digo injustamente tratado porque en lo que a mí me ha tocado conocer en esta Legislatura, que es la única que he conocido, he podido compartir trabajo con personas que se han dejado muchísimas horas de su tiempo en beneficio de los ciudadanos defendiendo aquello que consideran que es mejor para ellos.

En segundo lugar, quiero dar las gracias a todos ustedes; desde luego, a mis compañeros de Mesa, que siempre han estado al quite cuando he cometido algún error, cuando he metido la pata - que ha sido en más de una ocasión, como es lógico, porque soy muy humano; eso es lo que me hace más humano de todo-, y a todos ustedes, a todos los miembros de la Comisión, que nos hayan facilitado a la Mesa, y a mí especialmente cuando me correspondía presidirla, el trabajo, porque es verdad que a veces la pasión de los argumentos, de las ideologías, de los valores que cada uno defiende, hace que sea complicado. Todos queremos llevar razón -cosa que es lógica porque, si no, no estaríamos aquí-, pero no todo el mundo siempre la lleva, o por lo menos no la lleva totalmente; y, por lo tanto, corresponde a la Mesa en ese caso poner un poco de prudencia, de moderación y de orden, incluso aunque mis compañeros en alguna ocasión se enfaden, yo creo que injustamente, sobre todo mi querido amigo Eustaquio, que es el que más duro ha sido conmigo en esta Comisión, lo cual le agradezco, porque, si nos relajamos nosotros, no me va a permitir superarme diariamente.

Quiero también tener un recuerdo cariñoso para las personas que en esta Legislatura han ocupado la Mesa antes que yo; no soy el único que ha presidido esta Comisión: la señora Valcarce, compañera y amiga, al igual que alguno de los miembros de la Mesa que fue sustituido en los primeros meses de esta Legislatura.

Mis últimas palabras quiero que sean para quienes hacen posible la continuidad en el trabajo parlamentario y hacen posible que nosotros podamos pasar a la historia con un poco de rigor, como son taquígrafas, letrados, funcionarios, personal de mantenimiento, a todos los trabajadores y trabajadoras que hacen posible esa continuidad imprescindible para que, cuando en cada Legislatura venimos a aportar lo que en cada momento los ciudadanos nos reclaman y pidan, tengamos a disposición en perfecto estado de revista -como se decía antes en algunos sitios- esta casa para que podamos hacer bien nuestro trabajo.

Les deseo lo mejor en lo personal; en lo político, fundamentalmente les deseo lo mejor a los ciudadanos. ¡Qué le voy a hacer! En lo político no tengo más remedio que desear lo mejor a los ciudadanos, que son los que realmente dan sentido a este noble trabajo. También les deseo lo mejor a los que continúen aquí en la próxima Legislatura, si tenemos la ocasión de vernos y, si no tenemos la ocasión de vernos, como decía el señor Cabrera, donde nos encontremos, seguro que estaremos encantados de reconocernos y de recordar también los buenos momentos, que, aunque duros a veces, siempre son buenos. Nada más, señorías. Se levanta la sesión.

(Eran las trece horas y catorce minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

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



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

Asamblea de Madrid