

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 80

5 de noviembre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 5 de noviembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-407(XII)/2021 RGEP.12852. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que realiza el Gobierno del servicio de taxi a demanda en la Sierra Norte.

2.- PCOC-488(XII)/2021 RGEP.13469. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las licencias de VTC.

3.- PCOC-396(XII)/2021 RGEP.12833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, se pregunta si se encuentra entre los planes del Gobierno la puesta en marcha de algún carril bus-vao en las carreteras de su competencia.

4.- PCOC-491(XII)/2021 RGEP.13472. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad con respecto a los aparcamientos disuasorios de la Comunidad de Madrid.

5.- PCOC-851(XII)/2021 RGEP.16295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre la aportación económica del Estado al transporte de público en la Comunidad de Madrid.

6.- PNL-32(XII)/2021 RGEP.9150. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a, en el próximo ejercicio presupuestario, poner en marcha un sistema piloto de recogida de envases de bebidas en estaciones seleccionadas de la red de Metro de Madrid, cuyo retorno para el usuario suponga un beneficio a integrar en su tarjeta MULTI o un importe a descontar en el siguiente pago del Abono Transporte correspondiente.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 8 minutos.	4121
- Interviene la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en su grupo.	4121
— PCOC-407(XII)/2021 RGEP.12852. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que realiza el Gobierno del servicio de taxi a demanda en la Sierra Norte.	4121
- Interviene el Sr. Pastor Barahona formulando la pregunta.	4121
- Interviene el Sr. Director General de Transportes y Movilidad respondiendo la pregunta.	4121-4122

- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director General ampliando información. .	4122-4125
— PCOC-488(XII)/2021 RGEP.13469. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las licencias de VTC.	4125
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo formulando la pregunta.	4125
- Interviene el Sr. Director General de Transportes y Movilidad respondiendo la pregunta.	4125-4126
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Director General ampliando información.	4126-4128
— PCOC-396(XII)/2021 RGEP.12833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, se pregunta si se encuentra entre los planes del Gobierno la puesta en marcha de algún carril bus-vao en las carreteras de su competencia.	4128
- Interviene el Sr. Pastor Barahona formulando la pregunta.	4128
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras respondiendo la pregunta.	4129
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director General ampliando información. .	4129-4132
— PCOC-491(XII)/2021 RGEP.13472. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad con respecto a los aparcamientos disuasorios de la Comunidad de Madrid.	4132
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo formulando la pregunta.	4132-4133
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid respondiendo la pregunta.	4133-4134
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Director Gerente ampliando información.	4134-4135
— PCOC-851(XII)/2021 RGEP.16295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre la aportación económica del Estado al transporte de público en la Comunidad de Madrid.	4136

- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque formulando la pregunta.....	4136
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid respondiendo la pregunta.....	4136
- Intervienen el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque y el Sr. Director Gerente ampliando información.....	4137-4139
— PNL-32(XII)/2021 RGE.9150. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a, en el próximo ejercicio presupuestario, poner en marcha un sistema piloto de recogida de envases de bebidas en estaciones seleccionadas de la red de Metro de Madrid, cuyo retorno para el usuario suponga un beneficio a integrar en su tarjeta MULTI o un importe a descontar en el siguiente pago del Abono Transporte correspondiente.....	4139
- Interviene la Sra. Acín Carrera en defensa de la proposición no de ley.....	4139-4140
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Catalá Martínez.....	4141-4147
- Interviene, en turno de réplica, la Sra. Acín Carrera.....	4147-4148
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Catalá Martínez.....	4148-4150
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.....	4150
— Ruegos y preguntas.....	4150
- No se formulan ruegos ni preguntas.....	4150
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 44 minutos.....	4150

(Se abre la sesión a las 9 horas y 8 minutos).

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 5 de noviembre de 2021. Como siempre, antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego a los portavoces de los grupos parlamentarios que nos digan si hay alguna sustitución en los mismos. ¿Por parte del Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* Todos. ¿Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* No. ¿En el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* No. ¿En el Grupo Parlamentario Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Previsiblemente, María Pastor sustituirá a Esther Rodríguez.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: ¿En el Grupo Parlamentario Popular? *(Pausa.)* No. Muchas gracias. A continuación procedemos a abordar el orden del día previsto.

PCOC-407(XII)/2021 RGEP.12852. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que realiza el Gobierno del servicio de taxi a demanda en la Sierra Norte.

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y de otros cinco minutos el representante del Gobierno, al cual saludamos, buenos días, repartido el tiempo de intervención, cada uno, en tres turnos.

Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno el señor director general de Transportes y Movilidad, don José Luis Fernández-Quejo del Pozo; buenos días de nuevo, don José Luis. Y para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pastor Barahona, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Buenos días. Gracias, presidente. Gracias, señor director general, por su presencia hoy aquí, en esta comisión. Sencillamente formularle la pregunta: cuál es la valoración que realiza el Gobierno de este servicio de taxi a demanda en la Sierra Norte, que desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que es esencial. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Muy buenos días, señorías. Lo primero que hago es saludarles a todos ustedes, ponerme a su disposición para cualquier cosa que necesiten, y paso a contestar la pregunta.

No sé si a su señoría le ha llegado ya la contestación por escrito que formulamos en la dirección hace ya tiempo; me imagino que sí, porque se pasó a la dirección general de la Asamblea hace ya algunas fechas. En el caso concreto de la pregunta que me formula, le decíamos en la contestación que no teníamos... Esto era un proyecto piloto, que se implantó en una parte de

municipios de la Sierra Norte para reforzar todo el problema de la despoblación de los pequeños municipios y, al ser un proyecto piloto, está pendiente de evaluar. Funcionó durante un mes el año pasado y está funcionando este año, pero todavía no se ha rendido cuentas a la dirección general de cómo está funcionando más que una información sobre los seis primeros meses. A partir de ahí, no crea su señoría que no he intentado que se me den datos relativos a cómo está funcionando y cuál es el funcionamiento real; llevo veinte días pidiéndoselo al presidente de la mancomunidad de municipios y no me los ha dado, porque tiene un problema de una baja de una trabajadora o algo así. No es que yo no lo haya intentado; al ser un proyecto piloto y yo no tener más información, cuando se rindan cuentas de esta subvención, que tiene para rendirlas antes del 31 de marzo del año próximo, le podré dar más información, pero en este caso concreto ya le digo que lo tenemos que evaluar, y, mientras no lo podamos evaluar, no podemos decir nada más.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Tiene la palabra el señor Pastor por parte del Partido Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Gracias, presidente. Gracias por su no explicación, señor director general. Vamos a ser muy claros. Desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que este servicio es un servicio esencial; un servicio, además, que, como usted ha dicho, viene, más que a reforzar, a suplir aquel servicio que el Gobierno de la Comunidad de Madrid no presta correctamente desde el Consorcio de Transportes. Es un servicio esencial para la Sierra Norte y un modelo de éxito, fruto del esfuerzo de los alcaldes y las alcaldesas, que son quienes mejor conocen a sus ciudadanos y a los madrileños que viven en esa parte de nuestra región; un servicio de éxito que crece de forma constante, que sin duda podía ser un proyecto piloto en su inicio pero que está siendo algo muy reconocido por todos los vecinos de la sierra porque, gracias a este servicio, se crean puestos de trabajo también en la sierra, y le pongo un ejemplo muy sencillo: en las residencias de mayores de Montejo de la Sierra ya, gracias a este servicio, algunos madrileños que viven en esa zona pueden optar a esos puestos de trabajo, porque ahora sí pueden llegar a una hora razonable a esas residencias o a esos centros de trabajo, cosa que antes, con el servicio deficitario de las líneas regulares -por llamarlas de alguna forma- de autobuses, no se podía hacer. También nuestros mayores de la sierra, ahora sí, pueden ir de una forma más cómoda hasta su hospital de referencia en San Sebastián o pueden ir al Hospital La Paz, porque de esta manera pueden trasladarse a los municipios más importantes de la sierra y coger un autobús desde la autovía. Y, ahora sí, también los jóvenes de los distintos municipios pueden ir a sus centros de estudio de una forma más cómoda, pueden relacionarse unos con otros, pueden también acudir a sus actividades extraescolares...

Este servicio no es un éxito del Gobierno de la Comunidad de Madrid, como ustedes venden en sus notas de prensa; es un proyecto impulsado y trabajado por la mancomunidad. Es un éxito del tesón y el esfuerzo de los ciudadanos de la Sierra Norte, quienes durante más de tres años trabajaron para impulsar e implantar este servicio en sus municipios; alcaldes y alcaldesas que llevaron a cabo los estudios y análisis previos con financiación propia, que estudiaron los éxitos y los casos similares a este que existían en otros países también de nuestro entorno europeo.

Ayer mismo, señor director general, en el pleno de esta Cámara autonómica, todos los grupos, ¡todos!, sin distinción, valoramos positivamente la imprescindible labor que llevan a cabo las mancomunidades de nuestra región; entonces, lo que no entendemos es, siendo este servicio de transporte un éxito de una mancomunidad, con un crecimiento imparable en el número de usuarios, por qué el Gobierno de la Comunidad de Madrid lo pone en riesgo. Y usted sabe muy bien, aunque hable de un proyecto piloto, por qué lo ponen en riesgo, porque ustedes han reducido la asignación económica presupuestaria para este proyecto en 250.000 euros; la han reducido de una forma que no han explicado... bueno, sí, el señor consejero de Transportes, una vez que vino a esta comisión, la única vez que vino, dio una explicación y dijo: lo hemos reducido porque no les hace falta. Usted sabe, señor director general, que eso no es cierto; usted sabe perfectamente que de esa forma están poniendo en riesgo un proyecto de éxito para la Sierra Norte.

Si queremos luchar contra la despoblación, debemos invertir en los pequeños municipios, debemos invertir en el territorio, en las mancomunidades, y ustedes, sin embargo, hacen lo contrario: desinvierten, y de esta forma saben que puede resultar insuficiente ese dinero que han destinado a ese convenio para la consolidación en la ampliación de servicio. Por eso, desde este Grupo Parlamentario Socialista les exigimos que no pongan en riesgo el proyecto y la futura expansión del SierraCar; que se sienten ustedes con los alcaldes y las alcaldesas, porque ese es su trabajo, esa es su labor. Ustedes tienen que escuchar lo que estos alcaldes y alcaldesas tienen que decirles, y, cuando les escuchen, se darán cuenta de que no solo no tienen que reducir la asignación presupuestaria sino que tienen que ampliarla porque, si no, no conseguiremos que esto sea un éxito para la Sierra Norte.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, insisto, les exigimos que corrijan este grave error, porque, señor director general, díganos usted: ¿por qué han reducido esa asignación de 250.000 euros? ¿Por qué ustedes gestionan tan mal junto con esa mancomunidad? ¿Por qué hace poco se firmó el convenio del año 21? Ustedes utilizan excusas peregrinas, o eso es lo que ustedes les han contado a los alcaldes y alcaldesas, y, en esas notas de prensa que ustedes hacen, hacen estas trampitas, reducen la asignación presupuestaria que había originariamente.

Francamente nos preocupa la deriva que en algunas cuestiones esenciales tiene esta consejería, y este es un caso más; por eso lo traemos a esta comisión. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. En turno de dúplica tiene la palabra el señor Fernández-Quejo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Mire, señoría, le voy a intentar explicar un poco por encima cómo está este tema, aunque ya le digo que sigo sin los datos que necesito. Primero, no estoy de acuerdo con que el Consorcio no cubra las necesidades que tienen en la Sierra Norte; sí las cubre, pero no cubre, lógicamente, una serie de servicios, como son estos tan puntuales, pero el Consorcio funciona bien en toda la Comunidad de Madrid. Luego, esto es un modelo de éxito que lo han ido a visitar varias mancomunidades, varios

municipios, pero usted verá que no lo han implantado en ningún sitio; entonces, ¿cómo no se implanta un modelo de éxito en ningún sitio cuando lo van a ver? ¿Usted no se hace esa pregunta?

Mire usted, 350.000 euros de subvención. Efectivamente, yo dije que 250.000 menos porque quería extenderlo a otras mancomunidades. ¿Y qué ocurre? Según la Sierra Norte, la mancomunidad, nosotros estamos aportando un coste por usuario para la Administración de 17 euros en este servicio de taxi por viaje; se están haciendo 1.200 viajes aproximadamente al semestre, ponga usted que se harán 2.500 al año más o menos -esto es lo que está sucediendo-, y, si usted divide 350.000 entre 2.500, resulta que a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid les están costando esos viajes 140 euros cada uno, ¡así de claro!, pero, insisto, esto son suposiciones porque lo tengo que ver y no me aportan los datos. ¡Y me da lo mismo que sean 140 euros, que 100, que 70!, porque, para desplazarse 20 kilómetros, resulta que se puede ir uno de aquí a Sevilla o de aquí a Barcelona en un AVE.

Mire usted, yo estoy muy preocupado con este tema, ¡y a mí no se me dan los datos! Haga usted la división: 350.000 -que me decía el presidente de la mancomunidad que era poco- entre 2.500 viajes, 140 euros; pero imagínese que no son 140, que son 100, ¡resulta que nos cuesta 100 euros que un señor se desplace 20 kilómetros a donde se tenga que desplazar!, y el taxi cobra 24. ¿Qué es lo que está pasando aquí? Pues, cuando tengamos los datos, le daré una respuesta mucho más -digamos- certera.

El crecimiento imparable no es tal; son 1.200, y ahora serán 2.500. Y, repito, cuando tenga los datos, le daré esa respuesta; pero ya le digo que yo, director general, no voy a consentir que la Comunidad de Madrid y los ciudadanos de la Comunidad de Madrid financien con 140 euros un traslado de 20 kilómetros, ¡se lo digo así de claro! Entonces, una vez que me den los datos, si esos datos corresponden con lo que yo le estoy diciendo -me da lo mismo 140, que 100, que 70-, tomaremos las determinaciones que haya que tomar. La Comunidad de Madrid no se aparta de este proyecto, y el coste medio de este proyecto para la comunidad -como dicen ellos- son 17 euros, pero a lo mejor podemos llegar hasta 20 y poner 20 euros de un taxi en el que el usuario va a poner 4...

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Señor director general, le ruego que vaya terminando.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Gracias. Pero de 20 a 100, o 70, o 140...; si usted cree que eso es lógico, usted lo dice, y lo dice aquí ahora, pero yo no lo creo. Gracias, señoría.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Seguramente el señor Pastor tendrá cosas que decir, pero su tiempo se ha agotado en su anterior intervención, y se ha agotado además con diez o quince segundos más de los cinco minutos que usted tenía.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Pasamos a la segunda pregunta.

PCOC-488(XII)/2021 RGE.13469. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las licencias de VTC.

Comparece para dar contestación a la misma el mismo director general que teníamos antes, José Luis Fernández-Quejo. Y para formular la pregunta tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor director, por acudir hoy a esta comisión. Desde Vox le queremos preguntar simplemente qué futuro tiene todo este tema con las VTC. En febrero de 2021, hace ya un poquito más de medio año -es verdad que era otro Gobierno-, anunciaban una modificación legislativa para poder solucionar este tema; daban unas pautas o unos planes, que es por donde querían seguir esta modificación legislativa, para hacer también que el taxi y la VTC pudieran convivir de forma competitiva pero que pudieran convivir; hablaban de la proporción 1/30; hablaban también de que no iba a haber ningún periodo mínimo de precontratación para las VTC; hablaban también de que las VTC no podrían captar viajeros que no se hubiesen contratado previamente, y se hablaba de que iba a haber formaciones cada cinco años, que también el 5 por ciento de las VTC serían...; en fin, una serie de medidas que tenían ustedes planificadas para esta modificación legislativa que pudiese hacer que las VTC, en octubre de 2022, no desapareciesen, y no hemos sabido nada más. Entonces, me gustaría también saber qué previsión tienen -bueno, esto nos lo dijo Ángel Garrido, que pertenecía a la parte de Ciudadanos del Gobierno- o cuáles son los planes que tienen al respecto. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Muchas gracias, señoría. Efectivamente, como su señoría sabe, en el mes de septiembre del año próximo se acabará el plazo que, a través del decreto Ábalos, autorizaba a las VTC a hacer servicios urbanos. La Comunidad de Madrid lo que va a hacer es regular, regular para que la VTC pueda seguir funcionando; no le quepa ninguna duda de que, al igual que han hecho otras comunidades autónomas, lo va a hacer. No le puedo precisar -porque también se lo hemos contestado así- de qué manera, si a través de una ley o a través de un decreto, como han hecho otras comunidades, o través de una modificación de una ley y luego un reglamento, porque hoy por hoy no está la decisión tomada, pero sí vamos a regular. También sabe que están otras comunidades pendientes de lo que hace Madrid, ¡prácticamente todas!, porque lo que han hecho todas es sacar un decreto y regular.

Si me pregunta si va a haber precontratación..., itiene que haberla! Si me pregunta si tienen que volver a la base y todas las cuestiones que usted sabe que tienen, itendrán que existir!, pero tenemos que ver cómo; no hay una decisión tomada todavía, y no se lo puedo contar porque no hay una decisión tomada. Pero lo que sí tiene que tener claro es que las VTC van a seguir funcionando, que se va a regular y que van a seguir haciendo transporte urbano. Y nada más; estoy dispuesto a responderle en cualquier cosa que le pueda aclarar.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor director general. En turno de réplica, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: La verdad es que me sorprende bastante la respuesta porque, si de febrero a aquí no han avanzado nada, significa que de aquí a octubre no vamos a tener nada, y más si esto va a requerir una modificación legislativa.

Bueno, yo entiendo que están ustedes acostumbrados a traernos aquí modificaciones o leyes por lectura única, que en un pleno cualquiera se aprueba, pero un tema tan importante como este creo que va a requerir el trámite parlamentario ordinario para algo así. Es verdad que también desde el Ministerio de Fomento se ha puesto sobre la mesa el poder hacer una ley nacional que regule esto, y creo que sería lo más oportuno; por eso, desde aquí aprovecho para pedírselo a los diputados de la izquierda, que puedan insistir a sus compañeros de partido para que sea así. Pero de verdad que nos preocupa, porque, si de febrero a aquí no han tenido ningún plan, ialgo tendrán que estar trabajando sobre esto!, porque hay mucha gente a la que le afecta esto.

Creo que puede ser totalmente compatible el taxi con la VTC, pero regulándolo, porque, claro, al final, esto ha supuesto un perjuicio, muchas veces, para muchos taxistas. Ha habido muchos abusos, incluso se está viendo que el servicio de la VTC ha podido comprometer muchas veces también al de los taxis, pero también se ha visto que la competitividad ha sido buena, ya que el propio sector del taxi ha mejorado muchísimo la calidad del servicio gracias a que se ha tenido que activar por estas necesidades, y creemos que urge hacer esta legislación. No sé si ustedes tienen previsto presentárnosla el mismo 1 de septiembre para apurar los plazos y posicionarnos a toda la oposición de que estemos obligados a hacerlo porque si no vamos a abandonar a mucha gente, o ustedes van a prever antes si nos lo van a traer pronto para que podamos debatirlo, podamos trabajarlo juntos y podamos hacerlo bien.

Sé que a ustedes les cuesta, pero yo les recuerdo, sobre todo en este periodo de presupuestos, que no tienen mayoría absoluta en esta Cámara. ¡Y no es que necesiten la abstención de cuatro!, ies que no tienen mayoría absoluta! Y ya les aviso, desde hoy, a 5 de noviembre, que nos gustaría que esta modificación pasase por trámite ordinario.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Bueno, yo no estoy en condiciones de decirle cómo irá, señoría, pero sabemos que la tenemos que apoyar, la tenemos que hacer, y la haremos lo antes posible en conjunto con el grupo que nos quiera apoyar. Hemos estado manteniendo reuniones con taxistas, con todas las asociaciones de

taxis, con las asociaciones de VTC, y estamos tomando una determinación que va a ir a favor de la libertad de los usuarios y de la compatibilidad de las VTC con los taxis, que sabe que hay como 8.500 VTC y alrededor de 15.000 licencias de taxis en Madrid.

El ministerio ha hecho una modificación de la ley, sobre todo de la ley sancionadora, y le hemos pedido una aclaración porque no está claro qué es lo que podemos hacer con esa inspección, y en esas estamos. Y, a partir de aquí, usted tranquilo, que lo haremos, que se lo presentaremos, que lo haremos con rapidez y que van a ser compatibles las dos formas de transporte, como no puede ser de otra manera, favoreciendo la libertad de los ciudadanos en su capacidad de elección; y lo haremos pronto, ¡lo haremos pronto!, pero no está tomada la decisión de si vamos a regular una cosa o vamos a regular siete, ¿me entiende? Lo más probable es que luego hagamos un reglamento ya más específico, pero sí vamos a dar vía libre a que puedan seguir haciendo transporte urbano las VTC.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor director general; le agradezco facilitar la labor de esta presidencia tomando ya el autoturno antes de que el vicepresidente se la dé... *(Risas)*.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Perdone, perdone, señoría; perdón, presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Pero yo se lo agradezco. Señor Pérez Gallardo, tiene usted un minuto todavía por si quiere contestar.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Puedo seguir insistiendo, pero, vamos, ¡no me quedo tranquilo! Lo que prevemos es que ustedes no están siendo previsores en esto, no lo tienen trabajado, y, bueno, si usted no puede contestar, el Gobierno es quien decide quién trae aquí a responder; ¡podría haber elegido que viniese la propia Ayuso a responder esto! Desde luego, yo no soy quien elige ni quien viene a responder las preguntas.

Les insisto en que creo que urge, que les apremio también a que lo puedan llevar a un Consejo de Gobierno pronto y que decidan si lo van a hacer, cómo lo van a hacer, qué es lo que van a hacer, y que lo pongan en común en esta Cámara. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señor director general, le quedan a usted todavía dos minutos por si quiere...

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Gracias, presidente. Mire, sí está trabajado y sí está visto desde el primer momento. Usted sabe que este es un problema que compete a la dirección y que es un problema serio, y desde el primer momento en que yo entré de director general estamos constantemente viendo esto, ¿de acuerdo? ¡Constantemente!, son reuniones todas las semanas. Lo que no tenemos claro todavía es si vamos a hacer una modificación de la ley y luego un reglamento..., que es lo que vamos a hacer. Pero usted cuente con que no lo ha hecho ninguna comunidad autónoma, ¡todavía no lo ha hecho nadie!; lo único que han hecho son decretos, ¡nadie ha hecho ninguna modificación de la ley!, ¡todos están

esperando a Madrid!, y Madrid lo va a hacer. Y esté usted tranquilo: las VTC van a seguir trabajando, los taxis van a seguir trabajando, y el ciudadano seguirá teniendo libertad! Piense que esto va a ser así, iva a ser así!, y no me diga: es que no están trabajando. ¡Desde el primer momento!

Mire, de todas las reuniones que tengo semanalmente, hay una prácticamente que tengo o con la Federación del Taxi, o con la gremial, o con Aseval, o con... ¿me entiende? ¡Todas las semanas!, porque es un tema que nos preocupa. Es un tema en el que tenemos claro que va a haber una solución, y una solución rápida, lo más rápida posible, y ustedes en ese momento tendrán que valorar y ver si la apoyan o no la apoyan, lógicamente, pero lo que no vamos a dejar es a las VTC sin funcionar y sin hacer transporte urbano antes del mes de septiembre.

A partir de ahí, la libertad de elección del usuario es lo fundamental. Yo soy protaxi, y se lo digo así de claro; no tengo una aplicación de VTC, ino la he tenido en la vida!, ino he montado en una VTC en mi vida!, y lo saben los taxistas y lo saben los de las VTC. Pero lo que sí le digo es que las VTC van a seguir funcionando, van a seguir funcionando en libertad y van a seguir funcionando de cara a todos los ciudadanos; ifijese si se lo pongo claro! Y no lo dude: será lo más inmediato que se pueda, y ustedes podrán opinar en ese momento, lógicamente, y, además, agradeceremos su opinión.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor director general, por sus explicaciones y su comparecencia hoy aquí. Pasamos a la tercera PCOC.

PCOC-396(XII)/2021 RGE.12833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, se pregunta si se encuentra entre los planes del Gobierno la puesta en marcha de algún carril bus-vaio en las carreteras de su competencia.

Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho, al cual saludamos y le damos los buenos días por su presencia. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pastor Barahona, del Grupo Parlamentario Socialista; adelante.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Gracias, señor presidente. Tan solo formular la pregunta, porque, como saben ustedes, son una línea importante de trabajo, en materia de transportes, las plataformas reservadas al transporte público mediante muchos sistemas; hoy en día, la tecnología permite la implantación de sistemas de innovación tecnológica, que, en definitiva, hacen que estas alternativas sean más económicas. Por eso preguntamos al Gobierno si va a hacer algo respecto de las plataformas reservadas al transporte público en las carreteras de competencia autonómica. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor Barahona. Para contestar a la pregunta en representación del Gobierno, el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Buenos días, señoría. Entre los objetivos del Gobierno de la Comunidad de Madrid se encuentra favorecer la movilidad en nuestra comunidad. Recientemente, el consejero de Transportes e Infraestructuras, en esta comisión, presentó el decálogo de movilidad en nuestra comunidad: libertad de movimiento, vertebración territorial, cohesión social, sostenibilidad y eficacia, protección de la salud, impulso económico y competitividad, accesibilidad e inclusión, seguridad, intermodalidad, innovación y transformación digital, y colaboración público-privada. Por lo tanto, y en coherencia con los puntos anteriores, tenemos en nuestros planes el estudio de posibles carriles bus-VAO, carriles exclusivos y reservados para autobuses en aquellas carreteras donde sean necesarios por el volumen de autobuses que discurren por la misma, y sobre todo en colaboración con el resto de las Administraciones implicadas que aseguren una continuidad de las mismas. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Tiene la palabra, en turno de réplica, el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Gracias, señor director general, por su presencia en esta comisión; gracias por leernos el decálogo. No recuerdo yo muy bien si en los años 2007, 2011..., existía este decálogo. Si era el mismo y las promesas eran las mismas, la verdad que la retahíla de proyectos que ustedes entonces, en 2007, decían que iban a iniciar, que no iniciaron jamás y que nunca hicieron, es muy grande; entonces, si nos puede detallar más sobre esos proyectos..., porque quizá coincidan con los de 2007, entonces tan solo han pasado catorce años. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor. Tiene la palabra el señor director general.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Bueno, como le he expuesto anteriormente, estamos estudiando en cada una de nuestras carreteras el volumen de autobuses que circulan por ella, el número de expediciones en hora punta, el tráfico de vehículos, las características de las vías y otras variables, para estudiar las necesidades de esos carriles reservados a los autobuses, y todo ello en colaboración con el Consorcio Regional de Transportes, y es lo que estamos estudiando con toda la información. Y, como también le he dicho anteriormente, es muy importante que lo hagamos de forma coordinada con el resto de Administraciones implicadas: ayuntamientos -en especial el Ayuntamiento de Madrid-, la Administración central -en concreto el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana- y la Dirección General de Tráfico, que nos asegura la viabilidad del proyecto. Un ejemplo de esta colaboración es el carril bus-VAO de la A-2, donde, a iniciativa de la Comunidad de Madrid, se han firmado ya el convenio y las adendas que harán posible la ejecución de esta vía reservada para autobuses y que ha sido posible por la colaboración de las tres Administraciones implicadas: Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Madrid y la Administración central; esperamos y deseamos que sea una realidad en el mejor tiempo posible y que saquemos conclusiones que nos permitan utilizar esta experiencia en otros corredores. Además, como usted conocerá, el constante y rápido desarrollo de nuevas tecnologías nos permitirá utilizar estos avances en la mejora del transporte público y, en especial, en el desarrollo de carriles tecnológicos, como usted ha dicho.

Todavía estamos en una fase inicial de los estudios para implantación de carriles reservados a autobuses, pero, de momento, la carretera M-607, la carretera de Colmenar, por el número de autobuses, el tráfico, la planificación de Madrid Nuevo Norte, es de las actuaciones que puedan desarrollar distintas alternativas para mejorar la circulación de los autobuses. Esta Consejería ya ha mantenido contactos con el Ayuntamiento de Madrid para coordinar esta carretera, mostrando su voluntad para encontrar la mejor solución, y también hemos mantenido contactos con Madrid Nuevo Norte, que propondrá un sistema de transporte público de alta accesibilidad en superficie que no solo dé servicio a nuevos desarrollos sino que permita la conexión con los barrios limítrofes y las vías de alta capacidad colindantes, y, entonces, de esas conexiones destacan: la conexión con el nudo norte, calle 30, M-11 y A-1, y la conexión con la M-607, que se han reservado carriles bus tanto a lo largo del eje de Agustín de Foxá como en el eje de Antonio Cabezón, y estos carriles, a través de la reforma del nudo de Fuencarral, permitirán la conexión directa con la M-607, lo que permitirá la futura conexión con carriles bus-VAO o carriles tecnológicos inteligentes e implantación en la M-607; por lo tanto, colaboraremos con el Ayuntamiento de Madrid para dar continuidad a estas vías reservadas. Y también estamos trabajando en la M-607 para permitir esa circulación de autobuses, habilitando la vía de servicio existente de Tres Cantos en sentido Madrid para ser utilizada como carril bus-VAO. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. Tiene la palabra en su último turno el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Gracias, señor presidente. Nos llama la atención desde el Grupo Parlamentario Socialista, señor director general, que usted hable de la carretera M-607, que debe ser la obra de la Comunidad de Madrid que más retraso tiene y que más promesas incumplidas ha tenido a largo de las últimas décadas.

En cualquier caso, como le decía, la pregunta era en relación con las carreteras que son de su competencia, las carreteras autonómicas. Y usted quizá no se acuerde, o seguro que se acuerda porque, en fin, es un viejo conocido de esta comunidad autónoma, pero es que el Consorcio de Transportes tenía una gran cantidad de proyectos que ustedes denominaron... -Partido Popular, entiéndame usted; yo entiendo que usted es el Gobierno, y yo me tengo que dirigir al Gobierno de la Comunidad de Madrid, que es del Partido Popular, y lo digo porque a veces, en esta comisión, algunas señorías consideran que los directores generales son técnicos, pero usted es Gobierno, y Gobierno del Partido Popular-. Pues bien, el Metrobus -que lo llamaban ustedes así- eran plataformas reservadas, tenían una gran cantidad de proyectos que decían que iban a ejecutar; una línea en Majadahonda, Villanueva del Pardillo, Villanueva de la Cañada, Boadilla del Monte hasta el Hospital Puerta de Hierro, Guadarrama-Collado Villalba, Algete-San Sebastián, Coslada-San Fernando...; en fin, todo circulando por carreteras de su competencia. ¿Qué hicieron de todo esto? ¡Pues nada!, ¡ninguno!; confundir, eso sí, a los ciudadanos absolutamente porque lo llamaban Metrobus en un alarde de complejidad..., en fin, vamos a llamarlo Metrobus porque hasta allí no llega el metro, o algo por el estilo debió de pensar alguien.

En cualquier caso, le pongo un ejemplo: el de Arroyomolinos. En el Plan 2007-2012 contemplaba varias de estas plataformas reservadas, entre las que se incluía una que unía el municipio de Arroyomolinos con el centro de ocio Xanadú, la N-V... ¡Nada hicieron!

En el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 solo existen plataformas de acceso a Madrid en las carreteras de competencia del Estado. ¡Pero no es lo que yo le he preguntado!; les hemos preguntado por las competencias que usted tiene.

Y, por cierto, decir que, ¡por fin!, ¡por fin!, la Comunidad de Madrid ha firmado el convenio con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana..., ¡pues nos alegramos mucho!; ¡por fin lo hicieron ustedes hace cosa de un mes!, ¡ya era hora!, porque los vecinos y vecinas del Corredor del Henares ya estaban esperando como agua de mayo esta infraestructura imprescindible para mejorar la movilidad del Corredor del Henares. ¡Ya era hora de que la Comunidad de Madrid dejase de hacer de tapón en ese convenio, en ese proyecto tan importante para la movilidad de los vecinos del Corredor del Henares!

Mire, el Gobierno de la Comunidad Madrid, desde nuestro punto vista, no está pensando en el futuro de nuestra región; no tienen la visión ni el liderazgo público necesarios. Es una realidad que los atascos, señor director general, han vuelto a nuestra región, y ustedes han perdido la oportunidad que, de alguna forma, hemos tenido todas las Administraciones públicas durante lo peor de la pandemia. Se podía haber diseñado la movilidad de una forma diferente, haber pensado de una forma distinta qué hacer en nuestra región, y, por supuesto, los autobuses son los que sufren más estos atascos; este es el modo de transporte que más lo sufre.

Ustedes solo entienden las infraestructuras de carreteras como ampliaciones, ampliaciones y ampliaciones, y no entienden la nueva filosofía que hay detrás de una nueva movilidad en lo que queda de nuestro siglo por delante.

Ustedes tampoco han rediseñado -ya que ha citado el Consorcio- el mapa de las concesiones de los autobuses, y parece ser que el consejero, que tan solo vino en una ocasión a esta comisión, tampoco quiere hacerlo en este tiempo. De esa manera, francamente, apuntarse...

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Señor Pastor, le ruego que vaya acabando.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Ya estoy terminando, señor presidente; muchas gracias. Apuntarse a algo que por fin ha hecho el Gobierno de España, que por fin ha hecho el presidente Pedro Sánchez, porque las inversiones estaban congeladas durante los Gobiernos del presidente Rajoy, pues no nos parece de recibo. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor. Le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Respecto al convenio de la A-2, yo le puede decir que fui protagonista porque yo estaba de director general de Carreteras del Estado cuando se inició este convenio y precisamente fue a iniciativa de la Comunidad de Madrid,

y si no se ha firmado antes no ha sido por culpa de la Comunidad de Madrid; aquí hay varios agentes intervinientes: ministerio, comunidad y ayuntamiento, y, desde luego, nosotros hemos impulsado al máximo nuestra voluntad para que se firme el convenio.

Yo lo que le he dicho es que los carriles bus son necesarios allí donde el volumen de autobuses es necesario, y, entonces, le quiero recalcar aquí una cosa: si está tan interesado en mejorar la movilidad, en crear carriles bus..., como la mayor parte de tráfico de autobuses discurre por las carreteras del Estado, desde aquí aprovecho esta pregunta que usted me hace para que presione usted al Gobierno del Estado para que las inversiones en el Presupuesto General del Estado para Madrid se incremente, porque, si usted ve el presupuesto, el borrador, prácticamente solo hay 2,6 millones para Madrid en la partida de resiliencia que pone "Ejecución, métodos innovadores e implantación carriles bus en las arterias principales".

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Aprovecho y le pido que presione a su grupo parlamentario para subir esta inversión.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general, por su presencia y explicaciones en esta comisión. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

PCOC-491(XII)/2021 RGE.13472. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad con respecto a los aparcamientos disuasorios de la Comunidad de Madrid.

Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, don Luis Miguel Martínez Palencia, al cual saludamos, le damos la bienvenida, y le vamos a tener en las dos próximas preguntas. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias por haber venido hoy aquí, señor director general. Yo le pregunto hoy por los planes, iplanes!, no en qué están trabajando en este aspecto, que yo doy por hecho que lo están haciendo porque me consta que ustedes en su consejería trabajan, pero no me cuente las reuniones ni los trabajos, ni lo que están haciendo, sino los planes, los planes que tienen con respecto a los aparcamientos.

Cuando mi compañero Mariano Calabuig se incorporó a esta comisión yo le dije: lo bueno de esta comisión es que la gente que viene, los directores generales que vienen, suelen ser técnicos -por mucho que sean políticos, suelen ser técnicos- y contestan bien a las preguntas; pero últimamente me estoy llevando unos cuantos chascos, incluso en otros temas.

Este grupo parlamentario ha preguntado hasta tres veces ya en lo que llevamos de legislatura por un tema concreto: las alternativas que puede estar llevando a cabo el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las restricciones de Madrid Central, y una alternativa es esta, es el tema de los aparcamientos, una buena red de aparcamientos. Yo no sé si lo que pretenden -por las tres veces que he preguntado, tanto aquí, en comisión, al consejero, como la portavoz Rocío Monasterio preguntó a la señora presidenta Díaz Ayuso, como yo pregunté hace unos plenos también y me contestó la consejera de Medio Ambiente- o piensan que yo pretendo es que desde la Comunidad de Madrid se anulen esas restricciones, y no, no me refiero a eso, porque no tienen competencia para eso, sino que, en el ámbito de sus competencias, como, por ejemplo, un buen mapa de aparcamientos... A mí me gustaría -porque esto ya lo hablamos en la anterior legislatura, y usted ya nos lo ha contado más veces y, además, con detalle-, más que nos cuente un poco el número de aparcamientos que tiene, las plazas y eso, que nos cuente un poco -lo que decía- los planes; es decir, si uno estudia el mapa de la Comunidad de Madrid, o sea, el transporte público, estudia el tráfico, los atascos y, además, estudia los aparcamientos, si tienen algo planificado al respecto. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Para contestar a la pregunta tiene la palabra don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Gracias, señor Pérez Gallardo. Vamos a ver, el plan Aparca+T, como bien saben, tiene por objeto promover el uso del transporte público y potenciar la intermodalidad a través de una red de aparcamientos inteligentes que garanticen su uso gratuito a los usuarios siempre que se combinen con el transporte público. Ya hemos comparecido aquí para hablar sobre este tema, y por eso usted nos dice: no me hables de cifras. Pero vamos a hacer un pequeño repaso solo y vamos viendo lo que estamos avanzando.

La pandemia nos ha afectado en ralentizar, ciertamente, el tema de los aparcamientos de disuasión, como otros muchos temas. Nos hemos dedicado a gestionar COVID y hemos tenido menos tiempo para dedicarnos a otras cosas, pero aun así hemos seguido trabajando.

De momento, nosotros tenemos ocho pilotos en marcha; o sea, en la secuencia de ir introduciendo nuevas plazas, como bien conocéis, empezamos a probar con un aparcamiento regional, que fue el de Colmenar Viejo, que tiene 1.500 plazas, y ahora estamos probando con tres aparcamientos del municipio de Madrid: Wanda Metropolitano, el Recuerdo y avenida de Portugal, que hemos firmado un convenio con el Ayuntamiento de Madrid, y entre todos estos aparcamientos tendríamos otras casi 5.000 plazas -4.300 plazas-. Estamos a punto de firmar un convenio para probar en piloto con todos los aparcamientos de la Nacional VI que dependen de Cercanías de Madrid, todos los que están gestionados en ese corredor, que también aportarían otras 4.000 plazas. Y, por último, vamos a probar también con el de Ciudad Universitaria; nos han hecho una cesión demanial ya de lo que es la instalación, y estamos poniendo ya las últimas barreras y artilugios para poder probarlo. Entonces, ¿qué hemos hecho hasta ahora? Ir probando con aparcamientos próximos a Madrid, con

aparcamientos en la M-40 y con aparcamientos regionales. Y, mientras tanto, ¿qué estamos haciendo? Pues estamos tramitando, por otra parte, el decreto que va a regular todo esto; o sea, hay un decreto que tenemos que tramitar, que es el que va a regular toda la red de aparcamientos de disuasión, porque, como bien conoce, la mayoría no son de nuestra titularidad, la mayoría son de otras titularidades que se tienen que sumar a nuestro proyecto, y nosotros integramos todos esos aparcamientos bajo el paraguas del Consorcio Regional de Transportes. Este decreto se ha sometido ya a la tramitación de consulta pública, ha habido distintas alegaciones y se ha ajustado ya el texto del decreto. Por otra parte, se ha puesto también en conocimiento del Consejo para el Diálogo Social. También se está elaborando la memoria de análisis normativo, de impacto normativo, y creemos que este decreto será una realidad en 2022. Por lo tanto, ya tenemos más de ocho aparcamientos en piloto, también se está trabajando con aparcamientos de municipios que se quieren sumar para que estén adaptados a nuestras exigencias, y también se está trabajando con otros ayuntamientos para aparcamientos de nueva construcción.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Palencia. En turno de réplica tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo, por el Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Pues, efectivamente, hay algunos que sí me contestan, y se lo agradezco porque sí me ha dicho planes, pero yo quería añadir unas pinceladas más.

El otro día coincidimos en el Ifema, en la feria Trafic, y ahí uno se da cuenta de cómo el sector privado muchas veces va por delante del sector público; pero esto no es una crítica al sector público, eso es algo natural porque el sector público se dedica a otras cosas mientras que el sector privado sí se puede dedicar a la investigación, a la mejora, y a muchas otras cosas. Y ahí veíamos muchas aplicaciones o muchas alternativas, todas tecnológicas, de cómo podrían integrarse en el transporte público, en mejorar el tráfico, en mejorar la movilidad...; en fin, sistemas, aplicaciones informáticas, métodos alternativos...

Es verdad que en Madrid ahora mismo hay un problema con el tráfico, hay un problema real y cada vez creciente. Si se está diciendo que el transporte público ha disminuido hasta un 25 por ciento, que solamente está entre el 75 y el 80 por ciento, también se puede prever que esa gente se está moviendo en su vehículo privado, algunos también serán por motivo de teletrabajo, pero los desplazamientos en vehículo privado están aumentando, y el tráfico que hay en nuestra región es cada vez más pesado. Yo siempre he insistido mucho, en los dos años que llevo participando en esta comisión, en que una solución, una buena solución, es un buen sistema de aparcamientos, donde la gente pueda ir con su vehículo privado a ese aparcamiento y desde ahí coger el transporte público.

Se publicaba esta semana también una noticia que decía que solamente en los tramos cortos el transporte público, al final, es eficaz, por lo menos en tiempo; en dinero ya sería otro debate, pero sí en tiempo, y, al final, para tramos de más 10 kilómetros merece la pena el vehículo privado. Y esto -insisto- también puede ser porque no estén bien integrados todos estos parkings,

todos estos aparcamientos, en el transporte público, y no solamente hay que intentar integrar uno a uno sino hacer un plan integral para toda la región. Entiendo que no son todos de titularidad pública y no hace falta que sean todos propiedad de la Comunidad de Madrid, no hace falta ahora ponerse a hacer inversiones en comprar aparcamientos; bajo convenios y bajo acuerdos se puede llegar. Pero mi deseo es ese, que pueda haber un plan integral de todos los aparcamientos de la región para poder estar integrados en el transporte público.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. En turno de dúplica, el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): El plan integral es el plan Aparca+T; si revisamos el plan Aparca+T, que está en nuestra Estrategia 2013-2025, ese es nuestro plan integral. Ese plan integral consta de más de 100.000 plazas y se pueden agregar plazas de cualquier titularidad, y el decreto dirá cuáles son las reglas del juego para poder estar incluidos en la red del plan Aparca+T.

También en Trafic el otro día hablábamos con el director general de Tráfico acerca de que a la hora de integrar habrá una plataforma. En Trafic estuvimos hablando con los que nos han prestado de momento la plataforma, que es una plataforma en pruebas; tenemos otra plataforma en pruebas del Ayuntamiento de Madrid para que relacionen todos los datos y vengan al centro de control del Consorcio...

El plan integral existe. ¿Se pueden sumar más plazas a ese plan? Por supuesto. ¿Estamos hablando con todos los ayuntamientos que están interesados en este tema? También. O sea, que pueden ser las plazas existentes, que, modificadas y elevadas de calidad, es decir, tienen que estar vigiladas, con barreras, etcétera, se pueden integrar. El resto de los ayuntamientos que se quieran integrar como Ciempozuelos o cualquier otro que tenga un suelo porque está próximo a los modos de capacidad de transporte se pueden integrar, basados en unas reglas del juego que van a quedar definidas en el decreto. ¿Seguimos colaborando con el resto de Administraciones para que esto sea una realidad? Por supuesto, porque Adif tiene muchísimas plazas! Entonces, vamos a conveniar con Nacional VI, pero queremos que todas se integren, no solamente las de Nacional VI sino las que tienen en los accesos de todas las carreteras. ¿Queremos que el usuario esté informado en tiempo real? Por supuesto, porque eso Tráfico!; imaginemos entrar por un corredor, Nacional V, y te dicen a la altura de Navalcarnero: tienes tantas plazas en Móstoles central, tienes tantas plazas en tal sitio, tienes tantas plazas en tal otro...

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor director; le ruego que vaya terminando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Cualquiera en in itinere podría ir... En fin, este plan está sobre la mesa.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias por su presencia y por sus explicaciones. Tengo que decir al señor Pérez Gallardo que le quedan diez segundos; si quiere hacer uso. (*Pausa.*) Pues, gracias, señor director general. Pasamos al punto quinto.

PCOC-851(XII)/2021 RGEP.16295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre la aportación económica del Estado al transporte de público en la Comunidad de Madrid.

Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, nuevamente el señor Martínez Palencia. Y para formular la pregunta tiene la palabra el señor Serrano, del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días. Gracias, señor director gerente, por comparecer ante esta Comisión de Transportes e Infraestructuras de la Asamblea. Le pregunto: ¿qué valoración hace el Gobierno sobre la aportación económica del Estado al transporte público de la Comunidad de Madrid?

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías, otra vez, y gracias, señor Serrano. ¿Qué valoración hacemos? En el proyecto de presupuestos del Estado para 2022, el presupuesto destinado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asciende a 323 millones: 109 para la Autoridad de Transporte de Barcelona, 47 para la Autoridad de Canarias, 126 para la de Madrid, y 38 para la de Valencia; y adicionalmente habla de que, para Valencia, se añade a esta subvención otros 100 millones más para experiencias de solución de movilidad innovadora. Si yo comparo la serie 2016-2022... -bueno, mejor la comparamos con 2021, porque todavía no sabemos qué va a pasar en el 2022-, Barcelona pasó de 96 millones de euros a 149 millones de euros; Madrid, 126, 126, 126, 126 -siempre son 126-; Valencia, 10, 38, y este año, a lo mejor, 138; Canarias, 25, 25, y ya va por 47. Es decir, ¡estamos siempre igual!, ¡inosotros estamos siempre igual! Mientras que ha habido créditos destinados que han experimentado crecimientos superiores al 30 por ciento, Madrid parece siempre ser la gran perjudicada. Puedes hacer la ratio que quieras, ¡la ratio que quieras!: por población, por viajes, por lo que quieras, ¡y Madrid es la gran perjudicada!, siempre son 126 millones. Cuando se repartieron los fondos COVID, que se repartieron 400 millones para la Autoridad Metropolitana de Barcelona y para nosotros, nos correspondieron 256, porque se hizo de forma justa y nos correspondían 256, y a la Autoridad de Barcelona le correspondieron 140. Esa es la proporción que hay de habitantes, de viajes, o de lo que quieras. Por lo tanto, entendemos que, como siempre, somos los grandes perjudicados y que la aportación del Estado en este momento es claramente insuficiente para nosotros ya que solamente representa un 8,3 por ciento de la subvención tarifaria y un 5,3 por ciento del total de necesidades que tiene el Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Palencia. En turno de réplica tiene la palabra el señor Serrano por el Grupo Popular.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Señor Martínez Palencia, de su intervención ante esta comisión ha quedado claro, y las cifras que ha expuesto de alguna forma lo avalan, que los Presupuestos Generales del Estado y el Gobierno del señor Sánchez menosprecian a los madrileños, situándonos en el vagón de cola en cuanto a las aportaciones del Estado a la Comunidad Autónoma de Madrid y al Consorcio Regional de Transportes.

Como usted bien ha dicho, desde el año 16, la aportación ha permanecido congelada; por ser exactos, solamente ha aumentado un 0,19 por ciento. Este dato en sí mismo no sería un problema si no fuera porque los créditos destinados por el Estado a otras comunidades han crecido en torno al 45 por ciento.

Echamos en falta una apuesta decidida por el transporte en nuestra comunidad -me refiero a los Presupuestos Generales del Estado-, y muy especialmente por la red de Cercanías. Simplemente con cumplir, en parte, el Plan de Cercanías 2018-2025, elaborado por el entonces ministro De la Serna, y solo con las actuaciones de ejecución prioritaria, la situación que hoy estaríamos viviendo sería otra muy distinta. Estas actuaciones suponían una inversión de más de 5.000 millones de euros, y, como ya les he citado, fue aprobado por un Gobierno del Partido Popular antes de la moción de censura que derrocó a Mariano Rajoy de la presidencia del Gobierno, siendo sustituido, como todas sus señorías saben, por el señor Sánchez.

Señorías, en la Comunidad Autónoma de Madrid tenemos necesidad de crear nuevas estaciones, nuevas ampliaciones y hacer accesible la red, pero para ello necesitamos la dotación presupuestaria suficiente, que, por cierto, sí dotan a otras comunidades autónomas, sin citar ninguna para que sus señorías no se ofendan. Son cuatro las ocasiones en las que nuestro consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez, ha reclamado la convocatoria de la comisión de seguimiento de Cercanías ante la falta de inversión por parte del Ejecutivo central en nuestra región, y las mismas cuatro veces esa comisión no ha sido convocada. La red de metro, la red de autobuses de la capital y, en general, todo el Consorcio han evolucionado mucho y bien en los últimos años, y, como ya les he citado, Cercanías inada!, iseguimos igual!

Llenan sus discursos de palabras grandilocuentes -me refiero a los ministros del señor Sánchez- en relación con el cuidado del planeta. Si fueran ciertas, no hay nada que contribuya más a la descarbonización, al cuidado del medio ambiente y a la transición ecológica que los transportes públicos de alta capacidad. Y también ayuda a este cuidado del medio ambiente y a la descarbonización el que, de los 2.063 autobuses de la flota interurbana de la región, casi un tercio se mueva con energías limpias; esto es, gas, eléctricos o híbridos.

También podríamos hablar de la pretensión del Gobierno central del pago de peajes en las autopistas. Bueno, yo lo que les diría es que dejasen de asfixiar a los madrileños con tasas y más impuestos. Les diría a los señores de la izquierda que trasladen a sus compañeros del Gobierno que

doten a la Comunidad de Madrid de financiación para seguir avanzando, y, en todo caso, no queremos ser más que otras comunidades pero sí en la misma proporción.

Pero vamos a lo nuestro. Al final, la Comunidad de Madrid apuesta por un transporte público seguro, eficiente e innovador; es por esto que los presupuestos de la Comunidad de Madrid, nuestros presupuestos del año 22, crecen casi un 21 por ciento en esta área tan importante y trascendental para el desarrollo de nuestra comunidad, y no como los planes generales del Estado, que, si apuestan por el transporte público, lo hacen para otras comunidades.

La comunidad dota a los presupuestos con 1.970 millones de euros, que se destinarán a la ampliación y mejora de infraestructuras, a la financiación de los títulos de transporte, y también, cómo no, a la mejora y mantenimiento de la red viaria. A pesar de la falta de recursos que deberíamos recibir de los planes generales del Estado, en la Comunidad de Madrid, y en palabras de nuestra presidenta, queremos más líneas, más calidad, mejores frecuencias y tarifas y más puntualidad.

Esta misma semana, y más concretamente el pasado 30 octubre, la presidenta anunció la unificación de las tarifas de los abonos de las zonas C1 y C2...

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Señor Serrano, le ruego que vaya acabando.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Las más alejadas de la capital, con la tarifa del área metropolitana B3. Esta es la apuesta del Partido Popular y del Gobierno de Isabel Díaz Ayuso: seguir avanzando en los servicios de transporte con más calidad y menos coste. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Serrano. Le tengo que decir que ha agotado usted su tiempo, señor Serrano; así que, en turno de dúplica, tiene la palabra el señor director general, don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Hace ya años colaboramos en la redacción del plan de Cercanías, que luego fue, ciertamente, modificado, pero yo también insistiría en que empecemos a tener esas reuniones de coordinación para ver el seguimiento de este plan.

Y, hablando de la subvención a los usuarios, lo que sí diría es que el ministerio va a crear el instituto nacional de la movilidad. Si el ministerio crea el instituto nacional de la movilidad, ahí tendrá los datos suficientes para saber lo que se mueve y cómo se mueve, y espero que, creado el instituto nacional de la movilidad, el reparto en las comunidades autónomas sea distinto y que Madrid no se vea perjudicada, porque los datos que se utilizaron para el reparto COVID fueron unos datos transparentes, aportados por todas las comunidades autónomas. Cuando el instituto nacional de la movilidad tenga todos los datos sobre la mesa, espero que esta tendencia de crecimiento cero de los últimos años, que no nos merecemos, ique no nos merecemos!, se vea cambiada y que aporten para la subvención del usuario las cantidades necesarias para que nuestros transportes públicos tengan la calidad suficiente, la sostenibilidad suficiente, y que el modelo de transporte de la Comunidad de

Madrid siga siendo un referente, como lo ha sido en estos últimos treinta y cinco años. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por su presencia y sus explicaciones en esta comisión. Pasamos al punto número seis del orden del día.

PNL-32(XII)/2021 RGE.9150. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a, en el próximo ejercicio presupuestario, poner en marcha un sistema piloto de recogida de envases de bebidas en estaciones seleccionadas de la red de Metro de Madrid, cuyo retorno para el usuario suponga un beneficio a integrar en su tarjeta MULTI o un importe a descontar en el siguiente pago del Abono Transporte correspondiente.

Procedemos al debate de la PNL de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra en primer lugar un representante del Grupo Parlamentario Más Madrid, autor de la proposición, por un tiempo máximo de siete minutos; tiene la palabra la señora Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Bueno, traemos hoy a la comisión esta propuesta básicamente porque creemos que es el momento. Tenemos sobre la mesa el proyecto de presupuestos regionales, donde creemos que hay partidas que se pueden destinar directamente a esta iniciativa; son iniciativas que, como en estos meses pasados, traemos de cara a que se puedan enriquecer los nuevos presupuestos, y, obviamente, también traeremos como enmiendas cuando corresponda.

Le proponemos una iniciativa, igual que hace un par de semanas con el billete intermodal, para modernizar y para innovar en el ámbito del transporte público. Comparte con esa otra iniciativa que no es algo que haya que inventar, no estamos inventando la rueda, no estamos hablando de ninguna excentricidad, simplemente son iniciativas que están en marcha en otras regiones: en Medellín, en Estambul, en Sídney, en Pekín, en Roma, y, básicamente, lo que hay que tener es cierta voluntad política para impulsarlo y para ver si es trasladable a Madrid, no decir que no directamente.

Siempre nos hablan en esta comisión de la cantidad de expertos y de gente de otras regiones que vienen a Madrid a ver cómo funcionamos, a ver el metro..., y nos ha contado el director general de Carreteras que también han venido del mundo a ver cómo funciona el tema del transporte a demanda en la sierra, pero igual hace falta que los dirigentes de la Comunidad de Madrid salgan de la Comunidad de Madrid a ver otras experiencias y no solo esperen a que vengan a vernos.

Supongo que todos ustedes han leído las iniciativas, pero les doy algunas claves al respecto. En cuanto a por qué residuos de envases, es decir, botellas de agua, latas de refrescos, briks y

demás, se recicla únicamente un 37 por ciento del total de lo que se pone en el mercado; asimismo, los envases de bebidas son los residuos más importantes que se encuentran en mayor porcentaje en la recogida de limpieza viaria, lo que significa que son responsables de la suciedad de los municipios y de las ciudades, y, por lo tanto, aquí hay mucho campo que trabajar. Creo que esta iniciativa consigue dos objetivos diferentes respecto a esta parte como de reciclaje y demás: por un lado, premiar a quien recicla bien, y, por otro lado, aumentar el grado de reciclaje en la región, que debería ser un objetivo. Además, esto va acompañado de que el sistema de devolución y depósito, aunque con mucho esfuerzo, parece que va a entrar en la nueva ley estatal de residuos; por lo tanto, es algo que va a llegar también a la comunidad tarde o temprano, y, en este sentido, podríamos ir avanzando.

Una vía, y la que hemos planteado hoy aquí, es que se bonifique con pequeños descuentos en el transporte público el reciclaje. En ningún caso vamos a fijar nosotros esos pequeños descuentos, que entendemos que sería la consejería la que tiene que fijarlos y trabajar en esa propuesta. Como les decía, hay experiencias que ya muestran que esta iniciativa puede ser exitosa, porque en los primeros tres meses en los que este sistema estuvo funcionando en Roma se recogieron más de 350.000 botellas, lo que se tradujo en más de 10.000 billetes de metro gratis. En Madrid, este sistema podría ser también implementado a nivel municipal y conllevar, por ejemplo, descuentos en la reserva de una pista de deporte o descuentos en ciertas actividades culturales. Yo les propongo que trabajemos en ciertos pilotos en Metro de Madrid, en las entradas de las estaciones, pero en ningún caso hemos marcado dónde deberían estar esos pilotos, que sea la consejería la que decida en qué punto sería interesante, como pueden ser los intercambiadores, o incluso en ciertas estaciones alejadas; vean dónde puede ser.

La tecnología no es complicada y no es la vía por la cual puedan decirnos que esto es inviable o carísimo, porque no lo es. Yo no soy ninguna experta en esto, pero le doy una idea de cómo podría funcionar. Si tú vas a un sistema de devolución y retorno, das la botella, y tienes una aplicación en la que te dan un "codiguito" con un número, cuando vas a comprar tu billete de metro o tu Abono Transporte, la Multi o demás, tú puedes añadir en la pantalla de la máquina de venta la posibilidad de introducir un código de descuento similar, como se da en las páginas web cuando tienes un descuento o similar, que es el que se ha generado al entregar las botellas; es decir, se teclea el código y se aplica el descuento. Tecnológicamente, yo no soy ninguna experta, pero no es una integración difícil, si bien podríamos ir luego a un sistema mucho más integrado...; bueno, también tendríamos que tener un sistema mucho más integrado de transportes y demás, pero creo que una primera fase ni siquiera sería tecnológicamente tan cara ni tan complicada.

Les pido que aprueben esta PNL, les pido que en el próximo ejercicio presupuestario se ponga en marcha este sistema piloto de recogida de envases de bebidas en las estaciones seleccionadas de la red de Metro y que sirva para hacer pequeñas bonificaciones en la recarga de la Multi o del Abono Transporte. No he recibido ningún tipo de enmienda, asumo que a todos les parece muy bien esta iniciativa; así que les agradezco sus intervenciones. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín; ha practicado usted un poquito de reciclaje y se ha dejado dos minutos, así que se lo agradecemos. Al no haberse, efectivamente, como ya ha anunciado la señora Acín, presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes, por orden inverso a su representación numérica, y para ello tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Unidas Podemos por un tiempo de siete minutos, señor Moreno García.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Nosotros vamos a apoyar la PNL porque nos parece que es una propuesta que está bien, que intenta socializar buenas prácticas conocidas en otras grandes ciudades del mundo que aplican sistemas parecidos, que van buscando el objetivo de reducir los residuos a cambio de una contrapartida, unido a una toma de conciencia ciudadana sobre la necesidad de dar esta batalla contra la generalización de residuos de todo tipo.

Creo que el enfoque, ese toma y daca, es interesante, pero sobre todo por la componente de aumento de la concienciación ciudadana; algo que funciona, por ejemplo, con otro tipo de residuos en ciudades como Berlín, donde también los ciudadanos reciclan, por ejemplo, las botellas de vidrio y tienen su contraprestación económica a cambio de ello.

Los datos de Madrid, por ejemplo, si hablamos del transporte de Metro, con 650 millones de viajes, indican un poco la profusión de ciudadanos, de personas que pasan por estos intercambiadores, estaciones..., centros en los que se depositan realmente mucha basura, y, por eso, que haya un plan piloto que coja varias estaciones para poner en marcha el programa de depósito y de recogida de los residuos y de contrapartida a cambio en el Abono Transporte nos parece que es algo interesante; es decir, lo vamos a apoyar sin más problemas.

En segundo lugar, quería referirme a la importancia que tiene la lucha contra los residuos. Es fundamental por el gran volumen que tiene; somos una sociedad del despilfarro, donde estamos consumiendo como si fuera el último día antes del fin del mundo, y ese consumismo no es aceptable desde un punto de vista sostenible, es decir, estamos poniendo al planeta en graves dificultades con el nivel de consumismo tan desaforado que se produce. La propia composición de estos residuos es tremenda, porque estamos hablando de plásticos, estamos hablando de la industria química del PVC, estamos hablando de aluminio, de hierro, de papel..., y esto tiene dos consecuencias: por un lado, intensifica el extractivismo de recursos y de materias primas, y, por otro lado, tiene un profundo impacto negativo desde el punto de vista medioambiental. Si a ello le añadimos que los datos estadísticos indican que el porcentaje de reciclaje de estos residuos es muy bajo, porque a veces no pasa de un tercio de los mismos, realmente estamos ante un grave problema; un grave problema del que, evidentemente, cada vez se va tomando más conciencia. Actualmente, que se está celebrando la Cumbre del Clima en Glasgow, la toma de conciencia sobre estos problemas está encima de la mesa; otra cosa es que haya suficiente nivel de compromiso de todos los países a nivel mundial. Que el secretario general de Naciones Unidas llegue a decir gráficamente "dejemos de cavar nuestra propia tumba con el tratamiento que estamos dando al planeta" pone en evidencia que realmente estamos al

borde del abismo, al borde del precipicio, desde el punto de vista de la viabilidad de una vida sostenible en el planeta a medio y a largo plazo.

Dicho esto, quiero decir lo siguiente también. Yo vengo de Educación, y en Educación hablamos de un concepto que se llama currículo oculto, que significa que no es tan importante lo que se dice como lo que se hace, y educa a veces más lo que se hace que lo que se dice. Por ejemplo, esto que les estoy mostrando pone de manifiesto que el currículo oculto que tenemos es un desastre hasta en esta Asamblea de Madrid; entre beber agua de grifo de un dispensario o de un dispensar de agua de grifo, o de una cantimplora, o estar con la botella de plástico, estamos haciendo un flaco servicio al planeta. Y, apoyando la propuesta que se ha traído hoy aquí, la PNL, creo que el problema es mucho mayor, porque esta tontería significa que, en España, al año, hay 3.500 millones de envases de plástico, ¡3.500 millones de envases de plástico!; en España se envasan 7.700 millones de litros de agua, el negocio del agua embotellada supone más de 1.000 millones, y realmente es un problema muy serio porque ni garantiza mayor seguridad ni salubridad -el 97 por ciento de estas botellas suele tener micropartículas de plástico-, asegura mucho más las garantías sanitarias el Canal de Isabel II, y, evidentemente, es más barato; esto que les muestro cuesta 140 veces menos que esto de aquí.

El problema de los residuos es absolutamente gravísimo; por eso, yo creo que sería importante -no sé si será debate en otra comisión, en la de Medio Ambiente- que la Comunidad Madrid asumiera un plan de toma de conciencia contra los residuos de plástico, en concreto con el tema, por ejemplo, del agua, que asegure el derecho humano al agua y al abastecimiento, y que asegure la accesibilidad y la asequibilidad al agua, por ejemplo en estaciones de transporte público, estaciones de ferrocarril, intercambiadores, Cercanías..., al igual que en centros deportivos, universidades, hospitales, etcétera; que haya dispensadores de agua pública para intentar poner fin a los 3.500 millones de envases de plástico que se dejan tirados, a veces en las calles, a veces en las papeleras, y que solo se recicla un porcentaje absolutamente mínimo, que no llega a un tercio. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Tiene la palabra ahora el representante del Grupo Parlamentario Vox por tiempo de siete minutos, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias también, señora Acín, por traer esta propuesta. Yo aquí veo cuatro puntos de vista, cuatro ejes diferentes en esta propuesta: uno, lo que pide propiamente la propuesta, que es la implantación de estas máquinas en la propia red de metro a modo piloto; otro, el fomento del transporte público; otro, el tema del reciclaje, así como fomentar el reciclaje y las buenas prácticas en la ciudadanía, y, otro, la lucha del cambio climático o la contaminación. Son los cuatro ejes que veo y que no puedo separar uno de otro para poder posicionarnos en esta propuesta.

Sobre la propuesta, yo quiero felicitar nuevamente a Más Madrid en la dirección que toman últimamente en sus políticas y en sus propuestas, y veo que se están convenciendo en que la solución es incentivar, hacer beneficios fiscales, dar ayudas, mejorar y hacer cosas más atractivas, en vez de

prohibir, subir impuestos, poner tasas... Les felicito y espero que sigan así; este un buen camino, en el que muchos creemos profundamente, porque, si quieres fomentar algo, si quieres incentivar algo, es mucho mejor hacerlo desde la vía positiva que no desde la vía prohibitiva, que, al final, lo único que hace es perjudicar a los que no tienen otra alternativa. Eso un poco con respecto al eje que usted ha referido.

Yo, cuando leí por primera vez esta iniciativa, lo primero que pensé fue: ¡qué bien!, ¡está bien!, porque es de esas cosas que tú encuentras en otras ciudades del mundo y que pueden estar bien; pero también veo, y creo que es importante, que no es el momento. Yo veo que este tipo de proyectos, este tipo de iniciativas, son para otro momento, y lo digo totalmente en serio, como cuando proponen 300 millones de euros para un carril bici. ¡Claro que está bien un carril bici!, ¿pero es el momento de hacerlo con la crisis que estamos viviendo?, ¿es el momento de invertir en ello? Yo pienso que son proyectos -y lo digo en serio- de ciudades de ricos; que con dinero público se pague ahora mismo este tipo de cosas me cuesta apoyarlo, y lo digo con toda la honradez que puedo.

Decía, por otra parte, que había un segundo eje, que era el incentivo del transporte público. Es verdad que esta puede ser una medida que incentive el transporte público, aunque -seamos sinceros- va a afectar a muy, muy, muy poquita gente, porque, si hacemos como Roma, sería que cada 35 botellas me dan un ticket, y, si yo me tomo una botella al día, casi cada mes y medio me regalan un día. Bueno, puede estar bien, pero no creo que nadie vaya a usar más el transporte público por esto; o sea, realmente no se incentiva el transporte público. Creo que la medida que usted trajo hace dos semanas sí incentiva el uso del transporte público, porque daría una oportunidad a mucha gente que no usa el transporte público a hacerlo; pero decir que esta medida es para fomentar el transporte público creo que no sirve.

El tercer eje es el tema de los residuos. Pues le digo lo mismo: esta iniciativa no va a consistir en que cambie algo. Si ustedes me están diciendo que, porque en la Asamblea de Madrid tengamos botellas de agua, el mundo se está muriendo..., pues eso es populismo barato. Incluso que el que reciclemos todas las botellas por poner unas maquinillas en cinco, seis, diez estaciones de Metro, va a cambiar algo..., pues es mentira. Cuando ustedes, en su exposición de motivos, dicen que todos esos plásticos acaban en el mar..., pues es mentira. Y veamos los datos del plástico que España, que Europa, tiran al mar, y lo que tira China, cuando aquí, en la Asamblea, o sobre todo en el Congreso, ¡no paramos de insistir!; es una hipocresía..., bueno, no solamente una hipocresía, sino que al final es tirarnos piedras contra nuestro propio tejado, nos hacemos menos competitivos y menos eficaces en España y en Europa con unas imposiciones de normas que, luego, como no aplicamos a los grandes contaminantes, a los que sí que tiran la basura al mar..., pues estamos haciendo un pan como unas tortas; por lo tanto, creo que tampoco esta medida es eficaz. Ahora sí, sí que tiene una parte de concienciación que puede ser buena... -bueno, ustedes dicen que sería reciclar, pero no, sería separar; el ciudadano lo que hace es separar, y, luego, alguien tendría que reciclar-; y, como decía antes, sí que es bueno que eduquemos a nuestros ciudadanos en separar, porque, cuando se separa, se puede reciclar mucho mejor, y eso está más que demostrado, porque, al final, si mezclamos ciertos productos, a veces se hace imposible el poder reciclar, y, por tanto, insisto, podría

ser una buena medida para educar, para fomentar, para incentivar..., pero tampoco pensemos que es la panacea o que es la solución.

Y, por último, que también está muy relacionado con esto, es que esto va un poco en función del cambio climático o en función de la contaminación. Miren, yo sé que me van a llamar negacionista, terraplanista..., me van a llamar de todo, pero, bueno, estamos acostumbrados. Yo no niego que haya contaminación, no niego que se tire plástico al mar, no niego que las sociedades occidentales tengamos un alto consumo y que eso esté generando unos residuos que a veces se nos acumulan y que no estamos tratando de forma correcta, pero es que, aunque tenemos la responsabilidad de cuidar nuestro medio ambiente, ¡el clima cambia!, incluso hace miles y miles de años, cuando no había humanos, cambiaba el clima.

Estamos muy favor de la economía circular, ¡claro que sí!, y sobre todo de una buena gestión de los residuos; sin embargo, creemos, por todo lo que he expuesto, que es una iniciativa que tiene más humo que propuesta de verdad, que no es el momento de hacer este tipo de cosas, que de hacerlo tendría que salir también de la iniciativa privada más que de dinero público, y, por lo tanto, vamos a votar en contra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez Gallardo. Tiene la palabra ahora el representante del Grupo Parlamentario Socialista, señor Pastor Barahona, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias. Buenos días, presidente; buenos días de nuevo. La verdad es que queríamos aprovechar esta iniciativa de Más Madrid, en la que se menciona la tarjeta Multi y se menciona también el Abono Transporte del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, porque es verdad que la iniciativa nos parece adecuada, suscribimos lo que ya ha señalado la señora del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, y, sin duda, votaremos a favor, pero es verdad que esta tarjeta Multi, en la que se propone que se genere un beneficio para el usuario o se descuente incluso algo para el Abono Transportes, tiene, como ya hemos debatido en varias ocasiones, y concretamente en el pleno de la Cámara, otras muchas necesidades y otras muchas carencias. La integración de este tipo de cuestiones seguramente sea sencilla, ¡seguramente!, pero es verdad que debería haber otras opciones para esta tarjeta Multi y para este Abono Transportes. Ya debatimos en el pleno -y existía un amplio consenso de todos los grupos políticos, menos del Grupo Popular- acerca de que la tarjeta sin contacto tenía que tener integrado todos y cada uno de los modos de transporte y todas y cada una de las opciones; insisto, en eso estábamos absolutamente de acuerdo todos los grupos políticos, menos el Grupo Popular. Es verdad que esta tarjeta Multi daría mucho más juego en muchas cuestiones, fundamentalmente en el día a día de los usuarios de transporte público y en la experiencia que tiene el cliente, el usuario, el ciudadano madrileño, todos los días, cuando utiliza el transporte público, y es verdad que, cuando se planteó la aprobación de esta tarjeta en el Consorcio en el año 2017, se descubrieron, como todos sabíamos ya entonces, que tenía grandes carencias.

La tecnología, tal y como se ha mencionado ya en esta comisión, permite una infinidad de mejoras, cada vez con un coste más bajo, y lo que hace falta es tener liderazgo, apostar por lo público y desarrollar lo que ya existe en otras regiones europeas. Sin duda, esta iniciativa que trae hoy aquí el Grupo Parlamentario Más Madrid nos parece adecuada, pero bien parece que no es una de las prioridades de la consejería ni del consejero, porque el consejero hoy tiene una agenda muy apretada, está, sin duda, trabajando por y para los madrileños, y está inaugurando un vinilo -no me quiero equivocar- en una estación de metro de Getafe. Había consejeros que inauguraban dispensadores de hidrogel, incluso vicepresidentes -si no recuerdo mal-; nuestro consejero hoy está inaugurando un vinilo. No seré yo quien diga que un vinilo no es importante en una estación de metro, por supuesto para una figura como Juan de la Cierva; una figura destacada del mundo de la investigación, por supuesto que sí. Es verdad que un vinilo es mucho más barato que una remodelación integral de una estación; poner un vinilo es relativamente sencillo. Es verdad que llevar a un consejero a inaugurar un vinilo...; bueno, esto es ya una cuestión de las prioridades del consejero, que es de lo que este grupo político quería hablar en esta comisión. Pero sí quiero decir que la tarjeta del Consorcio no parece que vaya a mejorar en los próximos años, de la misma forma que no lo ha hecho en los últimos cuatro años desde que se aprobó en el seno del Consorcio.

Y, sobre la propuesta, suscribimos lo ya señalado por parte de la señoría del Grupo Parlamentario Unidas Podemos. Nos parece que es una mejora más, que es importante, en esa concienciación en la que todos tenemos que ir avanzando como sociedad, también la sociedad madrileña.

Y, en cuanto a las afirmaciones que ha hecho la señoría del Grupo Parlamentario Vox, nosotros particularmente no le vamos a llamar nada, porque usted se autodefine ya en lo que usted dice; pero ayer mismo, en el seno de la Cámara, en el pleno -y a mí esto no me cuadra, porque las derechas tienen entre ustedes esta relación tan particular-, fue la consejera de Medio Ambiente -si no recuerdo mal- la que llamó a Vox "partido radical negacionista". Yo ya les digo: como ustedes se autodefinen, nosotros no vamos a citar nada a este respecto, pero fue la consejera del Partido Popular, y, sin embargo, parece que en esta cuestión van ustedes a votar -nos tememos- en contra de la proposición; pero, como ya digo, nosotros votaremos a favor de esta iniciativa. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. Seguidamente tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular por un tiempo máximo de siete minutos, señor Catalá Martínez.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Señor Pastor Barahona, iusted tiene más nivel que eso! El consejero no va simplemente a inaugurar un vinilo, itiene más agenda!, idespués de eso no se va a tomar cañas!; así que, por favor, no nos quedemos en la anécdota de lo que pone en la agenda pública.

La señora Acín nos trae una proposición no de ley en la que todos podemos estar de acuerdo, porque ¡quién va a estar en contra del reciclaje!, ¡quién va a estar en contra de la economía

circular! (*Rumores.*) ¡No, no! El problema es que la iniciativa que usted trae no es buena, es buenista, porque, persiguiendo un fin legítimo, no emplea bien los términos para conseguirlo, y, entonces, señora Acín, vamos a entrar al detalle de por qué la idea que usted trae, aun siendo buena, es desacertada en los medios.

En primer lugar, usted, como medioambientalista, debería saber que ha traído la iniciativa a una comisión equivocada; debería llevarla... (*Rumores.*) Sí, señora Acín, debería llevarlo a la Comisión de Medio Ambiente, no a la de Transportes. Usted, que seguramente es la que mejor se conoce la Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados, de todos los que estamos en esta comisión, sabrá que el ámbito competencial sobre la gestión de residuos es de Medio Ambiente, no de Transportes; por lo tanto, primer error que tenemos.

Y, en segundo lugar, usted propone que se incentive el no abandono de residuos y el correcto depósito del reciclaje. Aquí hay un problema: el Consorcio Regional de Transportes, entre sus competencias, tal y como vienen recogidas en el artículo 2.2 de su ley de creación 5/85, no las recoge; y, en este caso, me obliga a darle una lección rápida de derecho administrativo. Mire, la Ley de Creación del Consorcio Regional de Transportes establece en su exposición de motivos, apartado 8 y apartado 1.1, que es una entidad de derecho público -un organismo autónomo si usted luego acude a la Ley de Administración Institucional de la Comunidad de Madrid-, y, a diferencia de los ciudadanos, que tenemos derecho a hacer todo aquello que las leyes no prohíben, las Administraciones públicas solo pueden hacer aquello que la ley le permite, conforme a los procedimientos que la ley establece. Yo a usted le invito a que lea al profesor García de Enterría; La lucha contra las inmunidades del poder le va a resultar una lectura muy edificante, y ahí va a ver que precisamente no puede proponer que una Administración haga algo que no está reconocido entre sus competencias. Por lo tanto, usted no debería haber traído una proposición no de ley para que el Consorcio haga esto, debería haber traído una proposición de ley para reformar la Ley 5/85; de hecho, si usted hubiera cogido la Ley de Administración Institucional de la Comunidad de Madrid, habría visto que, en su artículo 5, apartado b), establece que, si se quieren cambiar las competencias de un organismo autónomo, debe modificarse mediante ley.

Menciona usted que esto ya se hace en Estambul, en Medellín... Bueno, entenderá que yo de Estambul no le hable, pero de Roma sí, porque puede ser una situación análoga. ¿Se ha parado a mirar la figura jurídica de ATTAC? (*Pausa.*) ¿Sí? Entonces, sabe que es una Società Per Azioni; es decir, es una empresa privada, y, por lo tanto, sí puede, de buenas a primeras, incluir entre sus competencias temas de reciclaje que no estén previstos inicialmente. ¡Y esa es la gran diferencia!: que, si lo trajésemos a derecho nacional, el Consorcio es un organismo autónomo y la ATTAC es una sociedad mercantil; por lo tanto, si usted quiere -le insisto-, vuelva a traer esta proposición mediante la modificación de la ley.

Pero no solamente me quiero quedar en una breve lección de derecho administrativo para que la próxima vez no confundan el tiro en la proposición sino que también quiero hablarle del modelo. Ya le he mencionado antes que la Ley 22/2011, de 28 de julio, que usted conoce

perfectamente, establece dos tipos de modelo: el SDDR, que es lo que usted propone, y el SCRAP, que es, curiosamente, al que están adheridos todos los operadores de nuestro país. Y la Administración, y usted esto lo sabe -no hagamos trampas al solitario-, no puede favorecer un modelo sobre el otro, máxime cuando todos los operadores... *(Risas.)*, máxime cuando todos los operadores han optado por el otro modelo.

Pero fíjese, señora Acín, obviando que se ha equivocado de comisión, obviando que ha errado el instrumento jurídico y obviando que pretende ir hacia un modelo diametralmente opuesto al que han optado todos los operadores, yo no quiero quedarme aquí, y, como su proposición es bastante escueta, tiene cuatro líneas, yo le quiero hacer unas cuantas preguntas para que me convenza, illéverme a su terreno!, iconvénzame de la proposición!: ¿Quién diseñará la plataforma de cupones para evitar la falsificación? *(Rumores.)* ¡No, señora Acín!, ¡es que, cuando hablamos de Administraciones públicas, hay que ser serios!, ¡es que no se pueden traer deseos y propuestas de un círculo a una Administración!; ¡hay que venir con los papeles bien hechos! ¿Cómo se articularía, en la red de venta, el procedimiento de adquisición de títulos? ¿Cómo se integrará la aplicación de descuentos en el procedimiento de facturación? ¿Los descuentos serán en función del usuario?, ¿para todos igual?, ¿Los jóvenes llevarán lo mismo que los mayores? Esa me la doy por respondida. ¿Qué operadores participarán? Y, sobre todo, una gran pregunta: ¿quién asumirá el coste de los descuentos?, ¿quién lo va a asumir? ¿Metro? Ya sabe que, a día de hoy, gracias a la magnífica labor en la reforma eléctrica del Partido Socialista, encender el metro cuesta 140.000 euros más al día que lo que costaba hace seis meses. *(Rumores.)* ¡Sí! Entonces... *(Rumores.)* Entonces, si estamos hablando de un nuevo coste, ¿ese coste quién lo va a asumir? Y, por cierto, si es una subvención, ¿cómo la van a articular? Estas son las preguntas, señora Acín, que me gustaría que me respondiese para que en el siguiente turno podamos debatir. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Señora Acín, ¿quiere abrir turno de réplica? *(Pausa.)* De acuerdo. Pues procede abrir el turno de dúplica del resto de grupos, y empieza usted; tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, señor presidente. A los votos a favor les doy las gracias, para entrar un poco en materia.

Miren, a Vox, y como planteamiento un poco general. Si nosotros traemos aquí estas iniciativas, ustedes votan que no, pero dentro de unos meses las ponen en marcha. Y a mí ese modelo no me gusta, porque me gustaría a mí gobernar y estar directamente poniéndolas en marcha, pero es así.

Miren, paradas a demanda de los autobuses interurbanos. ¡No!, ¡jamás!, ¡nunca!; esto está fatal y no se puede hacer; ¡cómo van a parar los autobuses interurbanos en mitad de la noche, en mitad de un polígono industrial! A los meses, el piloto en marcha.

Billete intermodal. ¡Cómo vamos a cambiarlo con lo bien que funciona!; pero, casualmente, la semana pasada todos dijeron que ya estaban trabajando en ello. Bueno, con esta iniciativa yo creo que iremos un poquito en esa misma dirección.

¿Quién lo pone en marcha? ¡Es que a ustedes se les llena la boca de la colaboración público-privada, excepto para la que no quieren! Si TFM gestiona una parte de la línea 9, que llega a Rivas, y es una empresa privada, a la que subvencionamos todos los años, ustedes entenderán que podemos subvencionar muchos elementos que salen del ámbito competencial del propio Consorcio. ¿Puede el Consorcio, cuya ley marca la ordenación del transporte público, generar aparcamientos disuasorios destinados al uso de los vehículos privados? ¡Hombre!, sí, porque se generan convenios y se generan reglamentos que regulan todo esto. ¿Puede el Consorcio o Metro cambiar una estación y llamarla Vodafone Sol porque hace un acuerdo con Vodafone? ¡Claro!, porque se puede hacer colaboración público-privada. Esto es lo que ustedes dicen cuando les interesa; cuando no, empezamos a ponernos problemas.

¿Qué operadores se pueden adherir? ¡Todos!, todos los que estén recogidos en la Multi, todos los que estén recogidos en el Abono. Ustedes dicen: ¿quién lo paga? ¿Quién paga la reducción y, por tanto, la consecuencia en las arcas públicas del Abono Joven, del Abono de Mayores, de la unificación tarifaria ahora de las coronas? ¡La Comunidad de Madrid!

Mire, ustedes se habrán visto la ejecución de 2020, y yo le propongo dos partidas, que no están destinadas a esto pero que dentro del programa ustedes pueden mover, con 2,5 millones de euros; son dos de estudios y de análisis; 2 millones de euros que podríamos implementar para esto, ¡porque no las gastan!, ni las gastaron en 2020 ni las gastaron en 2019, ni las gastaron en 2018. Por lo tanto, de dónde sacar 2,5 millones de euros para esta propuesta...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Yo creo que todavía están a tiempo de cambiar la dirección de su voto e innovar un poquito en el transporte público, porque de todas formas va a llegar.

¡Ah!, y el sistema de reciclaje y devolución va a venir vía Estado; es decir, esto va a llegar, y en dos, tres, cuatro años, en Madrid estaremos estableciendo este sistema. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Procede abrir turno de dúplica del resto de grupos. Tiene la palabra, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Moreno García.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Brevísimo. He fijado posición en mi intervención anterior y no voy a añadir prácticamente nada más. Estamos en pleno proceso de tramitación de la Ley de Residuos y Suelos Contaminados, que creo que la previsión es que entre en vigor para febrero o marzo de 2022, y eso va a suponer un reto para todos, también para la Comunidad Autónoma de Madrid, y espero que el Partido Popular no juegue, como hace con otras leyes, a torpedearla o a poner dificultades y a declararse insumiso o rebelde con ella. Creo que el problema ante el que estamos es de una importancia, de una gravedad extraordinaria, y todo lo que se pueda hacer, en mayor o menor medida, por abordar el tema del reciclaje de residuos, de reducir el consumo y el extractivismo de materias primas, etcétera, me parece que es fundamental para la viabilidad y sostenibilidad del planeta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Señora Acín, la verdad es que se me ocurren muchísimos proyectos más interesantes para gastar esos 2 millones de euros. A nosotros nos hubiera gustado destinarlos a la gratuidad de la educación, pero, como el Partido Popular no ha querido negociar previamente con nosotros los presupuestos sino que lo ha querido hacer por trámite de enmiendas, presentaremos enmiendas para gastarlos. Y también se me ocurren muchos proyectos mejores, más necesarios, más urgentes y que afecta a muchas más personas. No me ha terminado usted de convencer, pero no me diga que yo estoy en contra de hacer el transporte público mejor porque, cuando traen propuestas así, las he apoyado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación tiene la palabra, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí. Gracias, presidente. Tan solo resaltar de nuevo la posición de este grupo parlamentario. Al hilo de este debate queda muy claro quién tiene la mirada muy corta en esta comisión, y la mirada muy corta la tiene tanto la derecha que llama "partido radical negacionista" a Vox como el partido que se deja llamar "radical negacionista"; en definitiva, tanto unos como otros parece que consideran que este tipo de cuestiones, que realmente vienen a mejorar la experiencia de los usuarios y, por tanto, nuestro entorno y nuestra sociedad madrileña, no son adecuadas.

Está claro que, como ya se ha mencionado aquí, estas dos derechas entienden la colaboración público-privada solo en lo que les interesa; francamente, no es una cuestión menor, porque es muy importante, pero es una cuestión que se puede hacer de una forma relativamente sencilla con el impulso político que, sin duda, este Gobierno de la Comunidad de Madrid no tiene, porque en cuestiones de innovación en el transporte público la lista es larguísima y la iremos desgranando poco a poco. Como ustedes saben, hemos tenido debates al respecto, pero está claro que lo que no tienen aquí las derechas es intención alguna de mejorar el transporte público. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. Y a continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Catalá Martínez.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* En el apartado 2.2 k) se establece la competencia en temas de publicidad; por eso se pudo poner Vodafone Sol.

En todo caso, no contesta a mis dudas sobre el asunto, no me establece cómo vamos a fijar las competencias dentro del Consorcio en lo que usted propone; ¡es que hay que ser serios! Yo entiendo que ustedes son las recién llegadas a la política, entiendo que vienen cargadas de buenas ilusiones, de proyectos, de un mundo mejor para todos..., son verdes, ecologistas y transversales... ¡Es precioso!, ¡es precioso! *(Rumores.)* ¡Sí, sí, sí!; pero el problema es que a las Administraciones

públicas hay que venirse con un poquito de derecho administrativo aprendido y también con vocación de conocimiento de lo que se pretende impulsar. ¡Esto no es el círculo!, o como ahora lo llamen ustedes. *(Rumores.)* ¡Nooo!, esto es una cosa seria.

Si de verdad tienen un interés legítimo en que el Consorcio Regional de Transportes promueva el reciclaje y la economía circular, hágalo en los lugares y conforme a los cauces adecuados; en eso nos acabaremos encontrando. Mientras sigamos simplemente en las proposiciones bonitas, que no tienen sustento jurídico, ahí va a ser difícil. Nada más, señora Acín, y no vamos a poder apoyar su propuesta porque es insustancial.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a continuación a votación la proposición no de ley en sus términos originarios. *(Pausa.)* El resultado es: 7 votos a favor, 9 votos en contra... *(Rumores.)* Por favor, mantengan el silencio. Repito: votos a favor, 7; votos en contra, 9; abstenciones, cero. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley 105/2021.

Último punto.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

(Pausa.) No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 44 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



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

Asamblea de Madrid