

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 610

16 de febrero de 2018

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Lucila Toledo Moreno

Sesión celebrada el viernes 16 de febrero de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PNL-198/2017 RGE.12208.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del CRTM, realice: -Modificación del trazado de la línea de autobús interurbano 641 para que realice paradas en la Avda. de la Dehesa de Villanueva de la Cañada, tal y como se describe en la exposición de motivos. - Negociaciones con el Gobierno Municipal de Valdemorillo para valorar las modificaciones del trazado urbano de la línea 641 de forma que se adapte a las necesidades de los vecinos.

---

**2.- C-113/2018 RGEP.921.** Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la puesta en funcionamiento de la Tarjeta Multi en nuestra red de transporte público. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**3.- PCOC-57/2018 RGEP.305.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre acciones que ha realizado el Gobierno de la Comunidad de Madrid para desarrollar la Proposición No de Ley aprobada por unanimidad para la ampliación del servicio de cercanías hasta Santa María de la Alameda.

**4.- PCOC-67/2018 RGEP.446.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno del estado y la seguridad en las infraestructuras de la Línea 7B de Metro de Madrid en el municipio de San Fernando de Henares.

**5.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 5 minutos. ....	37449
— <b>Modificación del orden del día:</b> tramitación en primer lugar del punto cuarto, PCOC-67/2018 RGEP.446. ....	37449
— <b>PCOC-67/2018 RGEP.446. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno del estado y la seguridad en las infraestructuras de la Línea 7B de Metro de Madrid en el municipio de San Fernando de Henares.</b> .....	37449
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta. ....	37449-37450
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....	37451-37452
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo comunicando las sustituciones en sus Grupos. ....	37453

- **PNL-198/2017 RGE.12208. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del CRTM, realice: -Modificación del trazado de la línea de autobús interurbano 641 para que realice paradas en la Avda. de la Dehesa de Villanueva de la Cañada, tal y como se describe en la exposición de motivos. - Negociaciones con el Gobierno Municipal de Valdemorillo para valorar las modificaciones del trazado urbano de la línea 641 de forma que se adapte a las necesidades de los vecinos. ....** 37453
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley..... 37453-37454
- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, la Sra. Mena Romero. .... 37454-37455
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Berzal Andrade..... 37456-37458
- Votación y rechazo de la proposición no de ley..... 37458
- **C-113/2018 RGE.921. Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la puesta en funcionamiento de la Tarjeta Multi en nuestra red de transporte público. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....** 37458
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia..... 37459
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes..... 37459-37463
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Oliver Gómez de la Vega, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. .... 37463-37471
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces. .... 37472-37473
- **PCOC-57/2018 RGE.305. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre acciones que ha realizado el Gobierno de la Comunidad de Madrid para desarrollar la Proposición No de Ley aprobada por unanimidad para la ampliación del servicio de cercanías hasta Santa María de la Alameda. ....** 37473

- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta.....	37474-37475
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta. ....	37475-37476
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, ampliando información. ....	37476
<b>— Ruegos y preguntas.</b> ....	37477
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	37477
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 46 minutos. ....	37477

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 5 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días a todos. Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes. Me han solicitado una alteración en el orden del día, consistente en empezar por el punto cuarto dado que la Directora General se tiene que marchar. ¿Están de acuerdo? *(Asentimiento.)* Gracias. Primer punto del orden del día, que es el cuarto.

**PCOC-67/2018 RGEP.446. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno del estado y la seguridad en las infraestructuras de la Línea 7B de Metro de Madrid en el municipio de San Fernando de Henares.**

Pido a la Directora General que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Buenos días, Directora; encantados de verla de nuevo por aquí. La PCOC es a iniciativa del señor Rubio Ruiz, al que ruego que formule la pregunta.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: No voy a hacer uso de mi turno introductorio, pero pasaré directamente a mi intervención para que la Directora General pueda contestarme en su turno.

Que la línea 7B se está hundiendo, señora Directora General, no es ningún misterio; es una vieja historia que sigue sacudiéndose desde que hace más de diez años, cuando se inauguró por doña Esperanza Aguirre, y adonde acudieron también Ignacio González y Alberto Ruiz-Gallardón -por hacer un poco de historia-, de forma casi inmediata se empezaron a identificar problemas; de hecho, en el trasbordo de Estadio Olímpico salían ya manchados de sal, y lo que se argumentaba desde el principio por parte de la constructora era que se habían hecho una serie de modificados muy importantes y que la responsabilidad correspondía exclusivamente a MINTRA, que era una empresa creada en 1999 y disuelta en 2011, y que, como usted bien sabe, era responsable de este tipo de obras. Lo que venía a decir es que el metro se estaba hundiendo lentamente desde hacía más de diez años y que todo lo que estaba construido encima, en particular setenta y seis viviendas, ya habían denunciado grietas y desperfectos desde, al menos, 2008. Es verdad que hubo ese modificado porque había un tramo recto desde las estaciones de San Fernando y Jarama, pero el modificado trazó una curva para llegar al Hospital del Henares -no creo que sea de interés ver el plano-, y una de las cosas de las que se dieron cuenta es de que el tren, al atravesar esa curva, tenía que ir más despacio; con lo cual, en 2008 se encargaron dos estudios hidrogeológicos: uno, a la Politécnica y, otro, a la Complutense, con los resultados que todos sabemos: filtraciones de agua, y que la sal, que tenía entre 3 y 4 metros de espesor, justo debajo del túnel, se estaba disolviendo. El gran problema fue no solo que las obras habían alterado las infiltraciones hídricas inmediatas sino que había un río cerca, que se llama San Fernando de Henares -además de que estaba también el río Jarama-, que había empezado a filtrarse, y un sistema que en principio estaba diseñado para soportar una evacuación de 2 litros por segundo y kilómetro se disparó hasta los 60 litros, si no recuerdo mal.

Una cosa que nos preocupa mucho es un informe hidrogeológico del año 2008, donde decía -y cito textualmente-: "La naturaleza kárstica del sistema subterráneo impide que puedan descartarse subsidencias y colapsos." El 8 de octubre de 2009 los vecinos presentaron quejas ante la Consejería, que no fueron contestadas como corresponde. El problema es que la línea como tal, como usted bien sabe, ha sufrido cierres parciales de forma permanente; ha sido un continuo no parar. Es más, en 2016 se anunció que se cerraba por dos años. Si nos remontamos a más antiguo, nos tenemos que ir al Mioceno para saber que había un lago que estaba en San Fernando de Henares, que, de hecho, está construido sobre una placa de sal de, al menos, 4 metros, que estuvo hasta que pasaron unas tuneladoras y destrozaron la arcilla que había alrededor. ¡Hasta aquí la historia!

También sabemos que el año pasado -supongo que ha sido informada-, en una sola noche y de golpe, se produjo el descenso de una sección del túnel de 4 centímetros. Estamos muy preocupados por saber qué pasaría si, en lugar de 4 centímetros, fuesen 24 centímetros, medio metro o un metro; en realidad nos preocupa mucho si de verdad puede pasar. Para nosotros, es muy importante que en este caso la Dirección General de Infraestructuras y Metro nos garanticen la seguridad estructural del túnel; tenemos que tener garantías de que hay una seguridad estructural dentro del túnel y que este túnel no se va a hundir, y no solo que no se vaya a hundir sino que los asentamientos que están teniendo lugar ahí no van a afectar a la integridad física de todos los edificios próximos, bien sean privados, bien sean dotacionales. Vuelvo a repetir la pregunta en otro entorno: ¿puede Metro y la Dirección General de Infraestructuras garantizar la seguridad de los vecinos de los edificios próximos? Seguimos con serias dudas acerca de la composición del terrero sobre el que se asienta el túnel y pensamos que estas acumulaciones de sales pueden haber sufrido grandes disoluciones por culpa del agua que se ha filtrado por la rotura de las paredes de arcilla. En el caso de que no puedan garantizar esta seguridad tanto de los edificios como de las personas - lógicamente, nos preocupan mucho más las personas que los edificios-, qué planes de actuación tiene tanto Metro como la Subdirección General, en este caso el Gobierno de la Comunidad de Madrid, para dar una solución a los vecinos y a sus problemas habitacionales, es decir, a los problemas de sus edificios, de sus casas, en definitiva, de sus hogares, que es mucho más importante, para asegurar la integridad física y, sobre todo, qué presupuesto se ha dotado a esto.

No podemos obviar que ya en enero de 2017, si no recuerdo mal, se dotaron 1.700.000 euros por parte del Consejo de Gobierno para hacer reparaciones en los edificios; por tanto, otra de las cosas que queremos saber es si estas reparaciones son eficientes y si tienen garantías de que el terrero estaba asentado y no va a haber nuevos desplazamientos.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminado, señoría.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: E decir, queremos garantizar la seguridad y la transparencia, que son nuestras prioridades. Los accidentes ocurren por imprevistos, y lo que no podemos decir es que lo que está pasando sea un imprevisto porque se lo estamos diciendo desde hace muchos años. Es definitiva, queremos saber las medidas que ustedes están tomando. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Para su contestación, tiene la palabra la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras por un tiempo máximo de cinco minutos dado que el señor Ruiz ha agotado ya todo el tiempo.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Comparezco para dar respuesta a la pregunta formulada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos relativa a la seguridad de la infraestructura de la línea 7B de Metro de Madrid. Señor Rubio, me dice que le preocupa la seguridad de la infraestructura, y yo lo que le puedo decir es que los técnicos de la Dirección General se ocupan todos los días de garantizar esa seguridad.

Como usted indicaba, venimos realizando una monitorización y un seguimiento continuo de la evolución de la línea, y me atrevería a afirmar que posiblemente este es uno de los tramos del metro más intensamente vigilados del mundo. Esta monitorización abarca no solamente la infraestructura sino también el terrero situado sobre la misma y otras construcciones próximas. No estamos en ningún momento escatimando recursos de ningún tipo en el control de la línea para que esta sea total, y no bajamos la guardia; seguimos todos los días alerta para que los ciudadanos de San Fernando y los viajeros de la línea 7B puedan estar totalmente seguros.

Como ha dicho anteriormente, y como se ha comentado en alguna otra ocasión por mi predecesor, el señor Trigueros, el ámbito por el que discurre el trazado de la línea 7B corresponde a un entorno hidrogeológico altamente complejo. La ejecución del túnel del metro, en el que ahora sabemos que se produjeron vicios ocultos de construcción, alteró el régimen de las aguas subterráneas, poniendo en contacto agua del entorno subterráneo del río Henares, que podríamos denominar limpia, es decir, carente de algunos solutos, con sales altamente solubles, fundamentalmente halita y glauberita, generándose fenómenos de disolución de las capas de sal presentes en el subsuelo de San Fernando a profundidades cercanas a los 30 metros. Debido a vicios ocultos en la impermeabilización del propio túnel, la salmuera -producto de la disolución antes mencionada- comenzó a entrar dentro del túnel y a generar oquedades en el terreno que posteriormente produjeron asentamientos del propio túnel y de la superficie del terreno, afectando a las edificaciones, como usted ha dicho. Asimismo el túnel comenzó a llenarse de la sal precipitada de la salmuera y empezó a producirse un descenso del nivel freático en el entorno del pozo situado en la calle Rafael Alberti.

Para frenar los fenómenos hidrogeológicos movilizados y que sucintamente he comentado, era preciso proceder a la impermeabilización del túnel para disminuir las entradas de salmuera al túnel y, con ello, tratar de impedir la generación de oquedades en el terreno, todo ello sin perjuicio de otras tareas -realizadas en paralelo- de inyección de las oquedades generadas a través de inyecciones de lechada de cemento, atendiendo a las indicaciones de los técnicos.

En 2011 se realizó una primera campaña de impermeabilización del túnel, con la que se impermeabilizaron 2.918 metros de longitud en las zonas donde se estaban produciendo las mayores entradas de salmuera al mismo, produciéndose una reducción notable de los caudales de entrada.

En 2014, tras constatar que la salmuera, a la que se había cortado el camino de entrada al túnel en 2011 por parte de los técnicos, comenzaba a brotar dentro del mismo por otras zonas donde en 2011 no se habían producido entradas significativas; se decidió impermeabilizar el resto de la longitud del túnel de la línea, un total de 1.758 metros, y el contacto entre el revestimiento del túnel y la plataforma de hormigón que sustenta la vía.

Entre 2015 y 2016 se realizaron obras en el entorno del pozo de ventilación de la línea 7B de Metro de Madrid, en San Fernando de Henares, contratadas a través del procedimiento de emergencia. Estas obras, como usted ha indicado, se iniciaron en agosto de 2015 y finalizaron en noviembre de 2016.

En 2016 también se adjudicaron obras de mejora de la infraestructura, de estaciones e instalaciones del túnel de la línea 7B de Metro. Estas actuaciones en concreto consistieron principalmente en trabajos de impermeabilización de las estaciones de La Rambla, Barrio del Puerto, San Fernando, Jarama, Coslada Central y Henares, actuando asimismo en juntas de dovelas, pozos de ventilación y bombeo, y otros elementos. La ejecución de las obras se inició en junio de 2016 y su fecha de finalización fue en 2017.

Desde entonces se ha observado que, en una serie de pequeñas zonas repartidas por toda la longitud del túnel, la impermeabilización realizada no ha sido suficientemente robusta para contener el empuje de la salmuera; estas zonas representan aproximadamente unos 454 metros lineales del túnel y en ellas es necesario utilizar una solución más específica que impida la entrada de la salmuera, atendiendo a las indicaciones de los técnicos. Por ello, el pasado 31 de agosto de 2017 se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid la convocatoria del contrato de obras del proyecto "Trabajos de mejora e impermeabilización en el túnel de la línea 7B, tramo Barrio del Puerto-Hospital del Henares". El importe de licitación de los trabajos es de 3.596.526,29 euros, IVA excluido, y el pasado 11 de octubre tuvo lugar la celebración de la Mesa de Contratación para la apertura de las proposiciones económicas del contrato; actualmente está pendiente de adjudicación. Con este proyecto se pretende impermeabilizar las zonas a las que he hecho referencia, que representan algo menos del 10 por ciento de la superficie total tratada, con una nueva solución más adecuada a la mayor presión que ejerce la salmuera sobre estos puntos concretos.

Concluyo, señorías, valorando positivamente las actuaciones preventivas que se vienen adoptando desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras; medidas todas ellas dirigidas a asegurar la seguridad de las infraestructuras viarias, de las viviendas y de los edificios existentes, así como de los usuarios de la red de Metro, de la línea 7B y de los vecinos de la región. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señora Directora General; esperamos verla de nuevo.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Pronto me verán, seguro.



La Sra. **PRESIDENTA**: Ahora tenemos algunos días de descanso. Antes de continuar, pregunto a los Grupos si hay alguna sustitución en alguno de ellos. ¿Grupo Podemos? (*Denegaciones.*) ¿Grupo Socialista?

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sí. Mi compañera Lucía Casares sustituye a Rafael Gómez Montoya.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. ¿Grupo de Ciudadanos? (*Denegaciones.*) ¿Grupo Popular?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Doña Belén Barbero Martín sustituye a don Jaime González Taboada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PNL-198/2017 RGE.12208. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del CRTM, realice: - Modificación del trazado de la línea de autobús interurbano 641 para que realice paradas en la Avda. de la Dehesa de Villanueva de la Cañada, tal y como se describe en la exposición de motivos. - Negociaciones con el Gobierno Municipal de Valdemorillo para valorar las modificaciones del trazado urbano de la línea 641 de forma que se adapte a las necesidades de los vecinos.**

Tiene la palabra don Juan Rubio, como autor de la iniciativa, por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Buenos días. Como saben, no es la primera vez que hablamos de la línea 641. Hace poco tiempo Ciudadanos trajo un intento de mejora del transporte en Villanueva de la Cañada, y para eso propusimos una desviación de esta línea; también lo tratamos en su momento cuando pedimos una modificación del trazado en el casco urbano, como pedían los mayores de Valdemorillo en este caso. Aquí tengo que recordar las palabras del portavoz del Grupo Popular, señor Fernández-Quejo, que dijo que, si un alcalde no quiere, no hay modificación posible. Estoy completamente de acuerdo con él; además, lo dice con una experiencia de años de alcaldía que hay que valorar.

Hemos recibido una oferta de hacer una transaccional con el Grupo Popular acerca de una línea que viene de El Escorial, concretamente la 669, pero entendemos que es nuestra obligación intentar optimizar los recursos de la Comunidad de Madrid: modificando la línea 641 conseguimos dos objetivos frente a un solo objetivo modificando la línea 669. Entiendo que no habría gran problema en que la concesionaria solicitase un permiso, y me extrañaría muchísimo que el Alcalde de Villanueva de la Cañada se negase a que este autobús hiciese el recorrido dentro de su casco urbano, que es un recorrido mínimo, por varios motivos: no creo que tenga problemas –además, lo pienso de corazón–

en mejorar el acceso de niños y jóvenes de Valdemorillo al colegio e instituto de Villanueva de la Cañada, y tampoco creo –y lo digo con absoluto convencimiento- que el Alcalde, don Luis Partida, no quiera mejorar la oferta de transporte público a sus vecinos.

Si hablamos de la propuesta propiamente dicha, tenemos 12.000 habitantes en Valdemorillo, que tiene un total de 400 niños que se desplazan diariamente a los colegios e institutos de Villanueva de la Cañada, con una sola salida efectiva a través de la M-600; salida con un cruce peligroso –para los que la conocemos- y con una gran congestión de tráfico en horas punta. Coinciden con trabajadores y estudiantes de todo tipo, también universitarios –no hay que olvidar que Villanueva de la Cañada cuenta con dos universidades-, y no vamos a pensar que utilizan 400 vehículos privados, pero sí al menos 250 vehículos, que desaparecerían de esta vía con esta medida. Villanueva de la Cañada tiene 20.000 habitantes y, como he repetido hasta la saciedad, una sola línea de transporte público efectiva, que es la que va a Moncloa, y que es desesperantemente lenta al tardar una media de cincuenta minutos.

¿Qué problemas causaría esta propuesta? Una prolongación de línea de 3,5 kilómetros, una prolongación del tiempo de recorrido de la ruta de cinco minutos y dos paradas adicionales. En contra, nos encontramos con las ventajas: incremento de la seguridad, reducción del tráfico privado, reducción de gases contaminantes, reducción de costes de mantenimiento de infraestructuras –entre otras cosas, porque acabamos de hacer el mantenimiento de la M-600 en ese tramo el verano pasado-, e incremento importante de la oferta de transporte público entre Villanueva de la Cañada y Madrid. Entendemos que eso es optimizar de verdad nuestros recursos; no solamente nos ahorraríamos tener que meter una línea adicional sino que, insisto, los optimizaríamos con una sola modificación.

Por si no es suficiente, hace dos semanas surgió una iniciativa en “change.org” pidiendo esto mismo: el desvío de la línea 641. La última vez que lo miré –que honestamente tengo que reconocer que fue el martes pasado- había 2.137 personas que apoyaban con su firma esta iniciativa. Ahora les pido que, independientemente de que en futuras modificaciones tengamos que adaptar y mejorar sus servicios, decidan su sentido del voto, pero argumentando frente a estas razones, frente a las razones de la optimización, del incremento de seguridad, de la racionalización y, lo más importante, del cumplimiento de dos objetivos con una sola modificación. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Ahora es el turno de los Grupos enmendantes. Tiene la palabra doña Carmen Mena, del Grupo Socialista, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos y a todas. Señorías, últimamente esta Comisión parece que entra en un bucle en algunas iniciativas, y, de hecho, el mismo portavoz lo ha recordado; pero, más que la Comisión, es el Grupo de Ciudadanos el que entra en este bucle. Ya vimos que hace quince días nos trajo una proposición no de ley con las cabeceras de los autobuses de Leganés-Fuenlabrada; algo que ya había traído otro Grupo, pero que debe ser que el resultado no les convenció y la quisieron volver a debatir casi en los mismos términos.

Y hoy, como bien ha dicho él, tenemos la misma sensación con esta proposición no de ley ya que también hemos visto en otras ocasiones el tema de los autobuses de Valdemorillo, pero sobre todo también el tema de Villanueva de la Cañada. Señor Rubio, ya sabemos que usted vive allí y le interesa el asunto, pero vamos a cambiar un poquito ya de términos.

Entrando en materia, la línea 641, objeto de esta PNL, va desde el Intercambiador de Moncloa a la urbanización Cerro Alarcón, pasando por el casco urbano de Valdemorillo. El tiempo de recorrido estimado por el Consorcio es prácticamente ya de una hora, de lunes a viernes, con 31 paradas en el trayecto sin Bus VAO o con 35 paradas si el autobús pasa por la urbanización Puentelasierra y el Mirador del Romero, de Valdemorillo.

La propuesta de esta PNL que presenta Ciudadanos, como he dicho, ya fue tema de debate en esta Comisión el 19 de mayo, con la PNL 74/17, y se enfoca ahora desde las necesidades del municipio de Valdemorillo cuando, en realidad, trata de resolver los problemas de atascos en la salida y entrada de Villanueva de la Cañada, y cuya propuesta fue rechazada con los votos en contra del Partido Popular. Ya en ese debate, y sobre las líneas de Valdemorillo, mi Grupo hacía referencia a que dicha propuesta prolongaría las rutas y, posiblemente, se soportasen jornadas aún más largas en horas y en kilómetros, con el riesgo evidente para la seguridad de trabajadores y de viajeros. No teníamos nada claro entonces que se mejoraría ni la calidad del viaje ni los tiempos de espera; puede, incluso, que generaran más trastornos para los viajeros, teniendo en cuenta que los vecinos y vecinas de Valdemorillo podrían quejarse del aumento de tiempo para llegar a su destino. Ya en su día también advertimos que lo que nos están pidiendo los vecinos y vecinas de Valdemorillo y los de Villanueva de la Cañada es que tengamos en cuenta una línea que resuelva el problema del transporte escolar y, lo que es más importante, que llegue al Hospital Puerta de Hierro, ya que para acudir a sus consultas y citas médicas deben esperar una hora y media hasta que llegue el siguiente autobús; por ello hemos presentado de nuevo una enmienda que recoja esta demanda.

Salirse del itinerario lógico de Madrid con la línea 641, cruzando un puerto, aumentando el recorrido en 3 kilómetros, no es un incremento estimado en tiempo de seis minutos, como sí indica la PNL; estamos ante un incremento de viaje de unos quince minutos en autobús, que por las mañanas ya sale lleno de Valdemorillo, ya sale prácticamente saturado. Esta línea funciona razonablemente bien; si modificamos la línea para beneficiar a unos ciudadanos de un determinado municipio en detrimento de otros, en realidad estamos perjudicando a todos. Nosotros pensamos que esa no es la solución; creemos que el Consorcio debería estudiar todas las soluciones para que los vecinos y vecinas de Villanueva de la Cañada y de Valdemorillo tengan una solución al transporte escolar y universitario, además de la llegada al Hospital Puerta de Hierro. Nuestra enmienda era en ese sentido, que esperamos que todavía se pueda reconsiderar y que podamos solicitar la creación de esta nueva línea que dé servicio a todas las demandas de los vecinos de la zona. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena. Seguimos las intervenciones con los Grupos no proponentes ni enmendantes para fijar sus posiciones. Tiene la palabra don Alberto Oliver, del Grupo Podemos, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Yo la verdad es que cada vez entiendo menos las propuestas que hace Ciudadanos en esta Comisión; o sea, al principio pensaba que se podía razonar, que se podía llegar a acuerdos lógicos, pero no se responde a ningún tipo de lógica.

Con respecto a la PNL que ha presentado Ciudadanos, sabe usted, señor Rubio, que los autobuses de la línea que usted propone modificar van completamente llenos por la mañana hasta Madrid. Lo que usted está proponiendo es que un autobús que va lleno se retrase entre diez y quince minutos, que era, efectivamente, nuestra estimación, perjudicando a todos y cada uno de los usuarios que van en ese autobús ahora mismo; en ese sentido, le ha hecho a usted una enmienda el Grupo Socialista que tiene bastante sentido y, en este caso, i hasta el Partido Popular le ha hecho un ofrecimiento que tiene bastante más sentido que la proposición no de ley que trae hoy usted aquí! Deje usted de ponerse las orejeras y mire un poco a su alrededor para ver qué es lo que proponen los demás, porque parece que, una vez que ha tomado una decisión, ya cualquier cosa que digan los demás Grupos no tiene sentido.

Mire, Valdemorillo es un municipio con pocos autobuses a Madrid; ya se tarda cuarenta y cinco minutos en llegar a Moncloa, y, como he dicho antes, hay bastante gente que tendría que levantarse entre diez y quince minutos antes para poder coger este autobús, que, con carácter general, se coge dos veces al día: una de ida y otra de vuelta. Lo que usted está proponiendo es que ese autobús, de media, haga perder entre veinte minutos y media hora a todos y cada uno de los usuarios de esa línea; entonces, yo no lo termino de entender.

La verdad es que, como proponía el Grupo Parlamentario Socialista en su enmienda, lo ideal sería hacer una nueva línea que pasase por Valdemorillo, Villanueva de la Cañada y Majadahonda, pero sobre todo, efectivamente, por el Hospital Puerta de Hierro, porque sabrá usted que Valdemorillo tiene actualmente asignado el Hospital de El Escorial pero este no tiene todas las especialidades; con lo cual, muchas veces van al Hospital de El Escorial y la gente es derivada al Hospital Puerta de Hierro, de Majadahonda, al que actualmente no existe ninguna conexión.

También sería interesante -y es una reclamación de los vecinos- poder llegar hasta el centro comercial Equinoccio, porque hay bastante gente interesada en ello y no hay conexión; es verdad -se lo reconocemos a usted- que es importante habilitar la posibilidad de que los vecinos de Valdemorillo puedan llegar a Villanueva de la Cañada, donde hay una oferta tanto de ocio como de educación mucho más amplia, y sabemos que se están recabando firmas en Valdemorillo con este objetivo. Y, en cuanto a la solución del tema del transporte escolar, yo creo que también se pueden explorar otras opciones, como, por ejemplo, rutas escolares u otro tipo de soluciones.

La cuestión es que tanto el Grupo Socialista como el Grupo Popular le han propuesto soluciones que yo creo que son más viables; así que recapacite usted y valore la posibilidad de llegar a una enmienda transaccional con todos los Grupos. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Oliver. Para terminar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Manuel Berzal por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados. Señor Rubio, usted, día a día, nos manifiesta que optimiza solamente para aquellas zonas que les interesa, bien por intentar sacar un mejor resultado electoral, bien porque, como decía la señora Mena, usted vive allí y optimiza mucho más su tiempo si nos trae planteamientos que ve desde la ventana de su casa, me imagino; pero la Comunidad de Madrid es mucho más grande.

Vamos a ver, para que tengamos las cosas claras, la línea 641, Madrid Moncloa-Valdemorillo, presta servicio a los municipios de Madrid, Las Rozas de Madrid, Majadahonda, Villanueva del Pardillo y Valdemorillo. Los servicios autorizados en días laborables en esta línea son de 45, 23 -sentido 1- y 22 -sentido dos-, de los cuales todos pasan por Valdemorillo; no obstante, la concesión a la que pertenece la línea 641, la VCM-603, no tiene autorizado, señor Rubio, el tráfico con el municipio de Villanueva de la Cañada, por lo que no es posible su utilización para comunicar ambos municipios. Error que ha cometido en su intervención: no tiene que autorizar el Alcalde de Villanueva de la Cañada; tiene que ponerse de acuerdo esta concesionaria con la otra concesionaria para poder modificar el itinerario de las líneas. No es el ayuntamiento, son las propias concesionarias; lo cual impediría solucionar un problema que realmente, si usted fuera honesto, sería el que tendría que plantear: cómo resolvemos el problema que ha apuntado la señora Mena -entre comillas- del transporte escolar que tienen las niñas y los niños, las chicas y los chicos, del municipio afectado.

Nosotros hemos propuesto con honradez que eso se resolviera y que se aprobara aquí con una transaccional. A pesar de que usted no acepta la transaccional, el Consorcio va a dar solución al problema que de verdad tienen las vecinas y vecinos del municipio del que estamos hablando para acceder a las horas de entrada y salida a los colegios. Concretamente la línea 69 conecta los municipios de San Lorenzo de El Escorial, El Escorial, Valdemorillo y Villanueva de la Cañada; por lo tanto, no es que se pueda analizar -que lo vamos a hacer- la conveniencia de modificar las expediciones de esta línea sino que nos comprometemos -y está presente en esta Comisión el Gerente del Consorcio- a modificar las expediciones, repito, de esta línea para mejorarla a las horas de entrada, a primera hora de la mañana, y de salida, a mediodía, del instituto de Las Encinas y del colegio Santiago Apóstol. Esto, señor Rubio, y no la política de Ciudadanos, en concreto la que usted practica día a día, sí que favorece y da solución a los problemas reales que existen en este municipio y que se están demandando; lo demás, lo que usted pretende -no sé por qué capricho, pero muy alejado de optimizar recursos- de modificar la línea 641 generaría un conflicto de intereses que dilataría la solución al problema real que allí nos encontramos.

Por otro lado, y en relación con la transaccional que había manifestado el Grupo Parlamentario Socialista, he de decirles que en la actualidad existen líneas que cubren los itinerarios que proponen, si bien con una única línea; sin embargo, se considera que las necesidades de

movilidad están cubiertas con la oferta de líneas y expediciones actuales de la forma siguiente: desde Valdemorillo existen las líneas 641, 642 y 645, que comunican el municipio con el Intercambiador de Moncloa; la ocupación media de todo el día es de treinta y cuatro viajeros por expedición, por lo que no se detectan problemas de sobreocupación. Además, en cuanto a las líneas 6 y 9, que comunican el casco urbano de Valdemorillo con Villanueva de la Cañada, y, como se ha comentado y he dicho en el punto anterior, se puede considerar el desvío de alguna de sus expediciones para dar cobertura a las entradas y salidas que vamos a hacer en los colegios e institutos de Villanueva de la Cañada.

Asimismo, si lo que se desea es viajar al Hospital Puerta de Hierro-Majadahonda, como aquí se ha planteado con buen criterio, se puede efectuar el viaje desde Valdemorillo de dos formas alternativas: una, tomando las líneas 641 y 642 hasta la parada de Villanueva del Pardillo y allí se tomaría la línea 626, que llegaría hasta el Hospital Puerta de Hierro-Majadahonda y, otra, tomando las líneas 6 y 9 hasta Villanueva de la Cañada y efectuando trasbordo en la parada de la calle Empedrada.

Señorías, el Gobierno de la Comunidad de Madrid que preside Cristina Cifuentes y este Grupo Parlamentario somos un Gobierno comprometido en dar soluciones a los problemas reales que tienen los vecinos de cualquier municipio de nuestra Comunidad. Señor Rubio, se lo digo con honestidad, se lo digo, por supuesto, con cariño, y se lo digo con mucha humildad: cambie su forma de hacer política; quizá no pueda cambiar la forma de hacer política de Ciudadanos, pero sí la suya. Sea honesto a la hora de plantear demandas en esta Comisión y en esta Asamblea de Madrid, y si de verdad lo que quiere -que no lo dudo, y estoy plenamente convencido- es resolver los problemas de las vecinas y de los vecinos de los diferentes municipios de la Comunidad llegue a acuerdos cuando se le plantean transaccionales, como en este caso, que son las más adecuadas para resolver un problema real y que, desde luego, con independencia del resultado de la votación de esta Comisión con respecto al texto de la PNL, el Consorcio va a dar solución al problema existente. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Berzal. Pregunto al Grupo proponente que manifieste si acepta o no la enmienda. (*Denegaciones por parte del señor Rubio Ruiz.*) No la acepta. Entonces, pasamos directamente a la votación. (*Pausa*).

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 2 votos a favor, 6 votos en contra y 7 abstenciones. Queda rechazada la proposición no de ley. Gracias.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-113/2018 RGEP.921. Comparecencia del Sr. Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la puesta en funcionamiento de la Tarjeta Multi en nuestra red de transporte público. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Por favor, tome asiento, señor Gerente del Consorcio Regional de Transportes. *(Pausa.)* Buenos días, señor Sánchez, y bienvenido. Para introducir la comparecencia, tiene la palabra don Daniel Vicente Viondi por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias. Buenos días. Hoy es un día extraño en la Asamblea; tenemos muchos invitados que nos alegran la mañana, a mí especialmente. Cuando solicitamos una comparecencia no solo es para criticar, también es para recabar determinada información y hacer análisis de algunas de las políticas que lleva adelante el Gobierno Regional. Nosotros hemos considerado que ya había pasado un tiempo prudencial desde la puesta en funcionamiento de la tarjeta Multi, que costó verla en funcionamiento, y queríamos compartir no solo con el Gerente del Consorcio -que seguramente nos va a traer datos, y en eso confío- algunas de las conclusiones que hemos sacado de este periodo de puesta en funcionamiento.

Yo le resumiría la petición de esta comparecencia en que nos explique el resultado, que seguramente usted va a decir que es estupendo; la funcionalidad, sobre la cual podemos tener diferencias; las quejas, porque quejas ha habido y creo que el Consorcio Regional es consciente de que las ha habido, y si estas quejas van a significar que van a adoptar alguna nueva medida sobre el uso de la tarjeta Multi hasta la fecha. No vamos a dejar de reclamar porque va en nuestro compromiso político y, además, lo acordó la Asamblea de Madrid, a pesar de que el Grupo Parlamentario Popular votó en contra. Ya sabemos en esta Cámara que aquello que el PP vota en contra es como si no asumiera nada de lo que acuerda la Asamblea de Madrid, a pesar de que el tripartito que ellos acusan de la oposición algunas veces sea el de la razón y ponga sobre la mesa cuestiones que mejorarían la labor del Gobierno; me refiero a la intermodalidad. Ustedes nos dirán -como imagino, y espero que por parte del Grupo Parlamentario Popular y del Gobierno se nos diga- que todo ha sido maravilloso, perfecto, y que esto está siendo un exitazo; entiendo que eso le llevaría a comprender que a lo mejor hay que empezar a hablar de intermodalidad en esta tarjeta Multi y adaptarnos en Madrid a lo que tienen otras ciudades metropolitanas, otras regiones metropolitanas, en Europa. Por mi parte, señora Presidenta, nada más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Viondi. Para la exposición de la comparecencia, tiene la palabra don Alfonso Sánchez por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Viondi. Comparezco con la finalidad de informar sobre la puesta en funcionamiento de la tarjeta Multi en nuestra Red de Transporte Público. El Consejo de Administración del Consorcio aprobó, con fecha 7 de junio de 2017, la creación de la nueva tarjeta de transporte público no personal sin contacto, que se ha denominado Multi; esta tarjeta es el nuevo soporte, como saben, para contener los títulos no personales del sistema tarifario y consiste en una tarjeta sin contacto, recargable, multipersonal, y con una duración de diez años. En la misma sesión del Consejo de Administración se aprobó también la realización de una campaña promocional de distribución gratuita de la tarjeta con el fin de facilitar su implantación y, por razones técnicas, se delegó en la Dirección Gerencia del Consorcio la facultad

para, mediante resolución, determinar el calendario definitivo de las sucesivas fases de puesta en servicio y convivencia con los títulos en formato magnético y su finalización. A este respecto, las regulaciones emitidas han sido: una Resolución del 9 de junio de 2017, para la puesta en servicio de la tarjeta Multi y el inicio de la campaña promocional de distribución gratuita de dicha tarjeta; una Resolución del 31 de agosto de 2017, por la que se fijó el 31 de octubre de ese mismo año como último día de venta de los títulos de transporte en soporte magnético; una Resolución del 31 de diciembre de 2017, como último día de la utilización de dichos títulos en la red de validación, y una última Resolución, la del 5 de diciembre de 2017, sobre la inexistencia de canje o reintegro de los títulos de transporte en soporte magnético. El calendario definitivo, como he dicho, y resumiendo, ha sido: puesta en servicio de la expedición y validación, 7 de julio de 2017; inicio de la campaña promocional, 7 de julio de 2017; finalización de la campaña promocional, 14 de octubre de 2017; ampliación de funciones de la tarjeta Multi y de la Tarjeta Transporte Público, 1 de noviembre de 2017; fin de la venta de títulos en soporte magnético, 31 de octubre y, fin de la utilización de títulos con soporte magnético, 31 de diciembre.

Respecto a las características de la tarjeta Multi, como ya le he dicho, es una tarjeta no personal sin contacto, recargable, con una duración de diez años, que sirve para contener los títulos no personales del sistema tarifario y que, por tanto, es intercambiable entre diferentes usuarios. Su precio, aprobado asimismo en la sesión del Consejo de Administración mencionado, es de 2,50 euros, e incluye en este coste, lógicamente, los gastos de desarrollo, producción, emisión y comercialización. Se adquiere en las máquinas automáticas de Metro de Madrid y en la red de puntos de venta del distribuidor Logista; para situarles: los estancos fundamentalmente y algunos otros puntos de venta autorizados. La tarjeta puede contener hasta tres títulos de transporte de diferentes tipos cada uno de ellos, además con su correspondiente recarga. La posibilidad de cargar títulos en la Multi obedece a unas reglas de coexistencia que se pueden consultar en la web del Consorcio. Con carácter general, los títulos que pueden cargarse son: todos los billetes sencillos de la red de Metro y Metro Ligeros, los billetes de diez viajes de Metrobús, los billetes de diez viajes de los operadores urbanos e interurbanos por carretera, y los billetes turísticos conforme a sus condiciones de uso. En el caso de los billetes sencillos de la red de Metro, se pueden cargar hasta diez unidades, lo que facilita la adquisición de los billetes para grupos de personas que se desplazan juntas. Los billetes sencillos de los autobuses se siguen vendiendo a bordo de los mismos; esta decisión obedece esencialmente al perfil de los usuarios de este tipo de billetes que, por su carácter estrictamente ocasional y, en consecuencia, carentes de información general sobre el sistema, encontrarían un inconveniente para dotarse previamente de la tarjeta y cargarla, siendo el mejor nivel de servicio que en este sentido se les puede ofrecer: el mantenimiento de la venta a bordo del billete.

En cuanto a la red de carga, se compone de las máquinas de la red de Metro de Madrid, Metros Ligeros, Metro Ligeros Oeste y Transporte Ferroviario de Madrid, en los puntos de la red de Logista, en los cajeros automáticos de Bankia y en los intercambiadores de transporte. Los billetes turísticos pueden cargarse asimismo en las máquinas automáticas de Renfe. En el momento de validación al utilizar la tarjeta en los operadores, la pantalla del lector informa al viajero de los viajes disponibles con el título utilizado, incluyendo las recargas, si las ha efectuado. El contenido de la



tarjeta se puede consultar en toda la red de ventas mencionada anteriormente; además, en la aplicación "Mi Tarjeta de Transporte Público para dispositivos móviles con dispositivo NFC activo, existente actualmente -ya saben que todos los móviles no tienen el NFC activo, en concreto los de una marca comercial que utiliza el sistema iOS-.

Por otra parte, como se ha señalado, a partir del 1 de noviembre se ampliarán las funciones de los dos tipos de tarjetas personales y no personales hasta agotar las capacidades de carga de títulos en cada una de ellas. Desde esta fecha, las tarjetas personales pueden albergar, además del abono personal, dos títulos no personales, lo que permite utilizar la misma tarjeta cuando no se necesita adquirir el abono, pagar el viaje a acompañantes que comparten el mismo recorrido o contener títulos de transporte para viajes diferentes al habitual. En definitiva, puede decirse que con estas actuaciones se completa la migración del sistema tarifario a la tecnología sin contacto y que las funciones y capacidades de las tarjetas dan respuesta a la inmensa mayoría de las combinaciones de títulos que necesitan los usuarios para su movilidad habitual y también para los desplazamientos que realizan con menor frecuencia.

También le voy a informar de la campaña de comunicación y difusión de la tarjeta que el Consorcio llevó a cabo en dos fases: del 26 de junio al 23 de julio y del 4 al 17 de septiembre, para dar a conocer la plataforma de solicitud gratuita de la tarjeta. Esta campaña se hizo a través de radio y televisión y medios digitales, lo que supuso un total de 405 inserciones en televisión, 1.070 cuñas de radio y 150 en otros canales exteriores como vallas de metro, etcétera. A estos medios masivos se añadieron los siguientes canales informativos: la página web del Consorcio y de los operadores de transporte, edición de 800.000 folletos informativos en dos fases -que fueron distribuidos en todas las estaciones de la red de Metro, intercambiadores, operadores de transporte y puntos de venta presenciales de los títulos de transporte-, carteles para todos los vehículos de los operadores de transporte en diversos formatos según las posibilidades de los operadores y para los puntos de venta de los títulos de transporte, mensajes de megafonía, teleindicadores y equipos de emisión de Canal Metro en todas las estaciones y andenes de la red de Metro y notas de prensa en diciembre de 2017 sobre la finalización de los billetes magnéticos.

Respecto a la situación actual del proceso de implantación de la tarjeta, se encuentran en poder de los usuarios un total de 4.082.000 tarjetas, que han sido distribuidas de la siguiente forma: 1.228.000 se entregaron gratuitamente, conforme a la campaña promocional que permitía solicitar un máximo de una tarjeta por persona y dos por domicilio en la Comunidad de Madrid; de este total, 38.000 fueron distribuidas a través de la Dirección General de Servicios Sociales, que las entregó a diversas entidades y organizaciones de Acción Social para atender a los colectivos que gestionan, salvando así la posible dificultad de acceder a la tarjeta por parte de personas en riesgo de exclusión que pudieran carecer de domicilio para solicitar la tarjeta gratuita. A este respecto de atender a colectivos especiales, adicionalmente y en simultaneidad con la creación y aparición de la nueva tarjeta Multi, se inició la aplicación de las bonificaciones en títulos sencillos y multiviajes a familias numerosas y personas con discapacidad, para lo cual, conforme igualmente a la habilitación establecida, se dictó Resolución de 23 de junio, estableciendo como fecha de inicio de la campaña de

obtención gratuita de la tarjeta de transporte personal para estos colectivos el 26 de junio, y en la Resolución de 28 de junio se estableció que entraría en vigor la bonificación el 7 de julio de 2017.

Se han expedido 2.800.000 tarjetas en los canales de ventas establecidos. Las máquinas de la red de Metro han vendido más de 2,5 millones de tarjetas, el 88,6 por ciento y, la red de puntos de venta de Logista, el resto: 326.000 tarjetas. En cuanto al número de cargas realizadas, a fecha 11 de febrero de 2018 se han efectuado un total de 13.565.000 transacciones de cargas. Las cargas se distribuyen por tipos de títulos: 6.070.000 en operaciones de billetes sencillos de Metro de Madrid; 6.602.000 en operaciones de billetes de diez viajes, Metrobús; 723.000 operaciones en bonobuses urbanos e interurbanos; 167.000 operaciones de otros títulos, que pueden ser billetes sencillos y diez viajes, Metros Ligeros y billetes turísticos.

En cuanto a las cancelaciones registradas, hay que tener en cuenta para su valoración total que hasta el 31 de octubre se mantuvo la venta de títulos magnéticos, prolongándose su utilización hasta el 31 de diciembre. En el año 2017 se han realizado 48 millones de validaciones y, hasta el 6 de febrero, 23 millones para un total de 72 millones. En este momento, el promedio semanal asciende a cuatro millones de cancelaciones, el 81,4 por ciento de las cuales se corresponden con Metrobús y el 8,8 por ciento con billetes sencillos de Metro de Madrid.

Respecto a las reclamaciones e incidencias a las que me hacía alusión anteriormente, relativas a la implantación de la nueva tarjeta, tengo que decirle que no estoy de acuerdo con su apreciación de que han sido elevadas, pero se lo voy a relatar a continuación. Se han recibido 2.213 reclamaciones, lo que significa un promedio de 0,0005 reclamaciones por cada tarjeta -no me quiero extender en darle más ratios para finalizar la intervención-, y la distribución de estas reclamaciones por causas han sido: 822 reclaman compensación económica por errores propios del usuario, 645 por no conformidad con las condiciones de uso, 504 por mal funcionamiento de la tarjeta y 242 por motivos relacionados con el funcionamiento de la campaña promocional. En definitiva, de las 2.213 reclamaciones, solo 504 corresponden al mal funcionamiento de la tarjeta en un parque de más de cuatro millones de tarjetas. Hay que destacar que la punta de reclamaciones se presentó en el mes de octubre, con 461, cuando el número de tarjetas era inferior al actual y, si observamos, hay una importante tendencia a la disminución del número de reclamaciones.

En cuanto a las incidencias atendidas en las Oficinas de Gestión de la Tarjeta de Transporte Público, el acumulado hasta el momento es de 14.816; hablo de incidencias, no de reclamaciones. Una tercera parte de las mismas, 4.800, son imputables a las registradas en el periodo de entrega gratuita por limitaciones de la plataforma de solicitud como consecuencia de la no actualización de la base de datos de los domicilios, pero todas fueron resueltas en su momento en las propias oficinas en las que los ciudadanos recibían la tarjeta de manera gratuita; en consecuencia, hablamos de que solo serían 10.000 incidencias las relacionadas por el funcionamiento de la tarjeta, lo que da lugar a un índice de 0,02 incidencias por tarjeta. Hay que señalar que una buena parte de las incidencias y reclamaciones por el mal funcionamiento se ha producido en los servicios de la EMT de Madrid como consecuencia de la sustitución de los equipos de validación y su integración con las máquinas

expendedoras, que no está funcionando correctamente, y que, además, todavía no ha terminado; pero todo este proceso, que ustedes habrán comprobado que es altamente complejo, no ha concluido, y tenemos previstas algunas mejoras, en las que destacan dos líneas de trabajo: por una parte, la venta de tarjetas precargadas en Metro de Madrid para atender grandes aglomeraciones por diversos motivos, fundamentalmente eventos deportivos, espectáculos públicos, etcétera, además de acumulación de llegadas de vuelos en el aeropuerto; en estos casos debo señalar que con la introducción de la tarjeta Multi no se producen diferencias sustanciales con la situación anterior y las aglomeraciones son básicamente debidas al desconocimiento general de los turistas a la hora de elegir el billete que quieren adquirir cuando coincide un número de vuelos en un momento determinado porque concentra un volumen notable de clientes que intentan adquirir los billetes ante las máquinas. Y, por otra parte, la disposición de agentes adicionales por parte de Metro de Madrid, la instalación de máquinas con software de ventas simplificadas, la venta de tarjetas precargadas con el título más habitual y la ampliación del hall de Metro. Esas son las medidas que se están adoptando para evitar o reducir las molestias, que, por otra parte, son consustanciales a este tipo de clientes.

Otra línea de trabajo en la que estamos insistiendo es la integración de los títulos no personales propios de Renfe en las tarjetas del Consorcio, en la Multi. Esta posibilidad se está analizando, desde el punto de vista técnico, en un grupo de trabajo con Renfe, y esperamos que en los próximos meses esté solventado este último problema. Por mi parte, nada más. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sánchez. Comenzamos el turno de los Grupo Parlamentarios. Tiene la palabra, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, el señor Rubio por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Señor Sánchez, iba a empezar haciendo un pequeño resumen de fallos, pero tengo que contestarle a varias cosas que ha dicho. Lo de las reclamaciones es un dato importante, es un indicador importante, pero no es el único. Usted sabe mejor que yo que los usuarios son poco dados a utilizar los mecanismos de reclamación; y se lo digo porque ayer mismo, en el Pleno, la Presidenta Cifuentes hizo mención de cómo se controlaba Cercanías con dos indicadores del servicio sin mencionar cuáles eran. Los dos servicios que utilizamos en Cercanías son: los tornos, si funcionan o no, es decir, básicamente los sistemas de acceso, y el número de reclamaciones, pero es que la gente quiere llegar a trabajar, no quiere reclamar, no quiere perder el tiempo. Por tanto, démosle a ese número de reclamaciones la importancia que tiene.

También ha dicho que con la nueva tarjeta Multi no se producen grandes diferencias en el aeropuerto con la llegada de los turistas respecto a la situación anterior, y no puedo estar de acuerdo, porque -permítame la expresión- les tangamos, les quitamos dinero por subirse en el transporte público. Ha hablado sobre la línea de trabajo que están realizando y, señor Sánchez, lo que pretendemos y por lo que luchamos desde hace mucho tiempo es por la intermodalidad; se trata de favorecer y de promover el uso del transporte público, no de poner palos en las ruedas. En definitiva, hasta que no esté concluida la tarjeta, no la saquen, pero que de verdad sea útil y práctica para poder

movernos. En definitiva, dice que no hay muchos problemas con la tarjeta Multi, y hemos recurrido a un artículo de prensa que dice: "La Multi siembra el caos en Madrid."

Antes de empezar, sí que me gustaría destacar una cosa, y es lo que hicieron en julio de 1997 con movilidad; aquí tengo un cuadro comparativo entre la tarjeta Multi y una pinza para coger títulos -supongo que lo conoce- que dice: ¿dura más de diez años? La tarjeta Multi, no; la pinza, sí. ¿Compatible con la TTP? La tarjeta Multi, no; la pinza, sí. ¿Puede contener cualquier billete o abono? La pinza, sí; la tarjeta Multi, no. ¿Tecnología de última generación? Ninguna de las dos. Tecnológicamente la pinza tiene casi el mismo nivel que la tarjeta Multi, lo cual es lamentable. ¿Qué define? Interfaz caótico -lo que pasó en su momento, como bien sabe-; sin integración de sistemas ni billetes -hace referencia a la falta de integración con Cercanías-; digitalización inexistente -valoración de 1,3 en la App Store, ique es de récord, las cosas como son!- y problemas con el lector de tarjetas que usted ha identificado. La pregunta que le hago es: ¿para qué?, ¿para qué este caos? O más que para qué, ¿por qué? El para qué está claro: para intentar mejorar; pero, ¿no sería mejor intentar tenerlo todo terminado?

En nuestra opinión, el sistema tiene más desventajas que ventajas, y más sin un modelo de gestión del transporte, sobre todo si queremos promoverlo.

Como ya le hemos dicho, tenemos un problema con el transporte público y el turismo -no quiero hablar de las cifras de turismo que tenemos en la Comunidad de Madrid, que son importantísimas- en lo que consideramos el principal motor económico de la Comunidad Autónoma de Madrid, que, como bien sabe, es el Aeropuerto de Barajas. Es el principal motor económico iy con diferencia! Cada vez que llega un turista, le quitamos algo de dinero para que pueda utilizar nuestro transporte público; es decir, además de pagar el transporte público, tiene que pagar un dinero extra por tener derecho a usarlo, aunque no lo use, porque luego, al usarlo, tiene que pagar más.

Es cierto que nosotros les hicimos una serie de sugerencias hace tiempo, y parece que no las atendieron -creo que no estaba usted cuando les hicimos la primera sugerencia de esta naturaleza; estaba su antecesor-, pero le digo qué características entendemos imprescindibles para una tarjeta Multi. Primero, sin llegar a todas las características, hay un modelo que les gusta mucho utilizar cuando hablamos de accesibilidad: la Consejera o la Presidenta de la Comunidad rápidamente recurren al Metro de Londres para recordarnos que no es accesible, pero también tienen que recurrir al Metro de Londres para otras cosas como, por ejemplo, la tarjeta Oyster, con la que te devuelven el dinero cuando terminas de hacer tus viajes o terminas de usarla, que es lo lógico. Es con precarga, pero bueno... En Metro pueden aprender más cosas, como bien sabe y hemos comentado. Primero, nosotros les propusimos que hubiese un solo título de transporte y que se confiase en los ciudadanos, que se confiase en los usuarios; un solo título que aunase el billete individual, el turístico, el abono, Abono 20 y Abono Empresa. Luego, me criticará el señor Oliver; espero poder explicarle en algún momento a qué me refiero cuando hablo del Abono Empresa para que deje de decirme que pretendo regalar abonos a las empresas, que no es el caso; algún día preguntará y podremos aclarar la situación. Proponíamos que fuese nominal e intransferible, con una emisión y carga de datos en

cualquier terminal -eso implica hacer un trabajo previo y una planificación; lo sabemos, pero entendemos que es el futuro-, entendiendo ese dinero que se da a fondo perdido como una fianza y, desde luego, como un excedente de uso retornable. Decíamos que fuera una tarjeta inteligente que pudiese calcular cuál sería la tarifa óptima para el trayecto que yo estuviera recorriendo y con la que pudiera hacer uso de mi fondo de carga hasta un máximo del equivalente a mi Abono Transportes, el que me correspondiera, lógicamente. Tendría que ser válida también para los aparcamientos disuasorios, cuyo uso tendría que ser gratuito utilizando un título de transporte, y debería ser integrable en campañas promocionales -¿se acuerda de que eso sí lo hemos comentado?- como episodios de alta contaminación, grandes eventos deportivos, o algo tan simple como condiciones adversas en climatología -cosa que pasa en Madrid con cierta frecuencia-. Todos conocemos y todos somos sufridores de esa costumbre que hay en nuestra área metropolitana de que, en cuanto caen cuatro gotas, casi cuando riegan un jardín, ya colapsamos las carreteras.

En definitiva, lo que le pedimos es que, si no quieren o no pueden promover el transporte público, lo digan, pero que no lo pongan más difícil; o sea, que intentemos que sea todo lo más sencillo posible. Estamos dispuestos a trabajar con ustedes, pero, por favor, dejen de hacer experimentos con algo tan importante como el transporte público. Por nuestra parte, nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, tiene la palabra don Alberto Oliver por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias. La primera pregunta que le hago al Gerente del Consorcio Regional es: ¿usted de verdad cree que la tarjeta Multi funciona bien? ¿De verdad el cambio del papel a la tarjeta Multi ha reportado algún beneficio a los madrileños más allá de tener que pagar 2,5 euros por una tarjeta que tiene serias deficiencias, serios problemas, ya no solo en la parte de software -voy a entrar ahora en ese tema- sino en la de hardware?

Respondo en primer lugar a una de las afirmaciones que ha hecho el señor Gerente del Consorcio, que dice que la tarjeta Multi tiene pocas reclamaciones. ¿Sabe por qué tiene pocas reclamaciones? Porque, cuando alguien quiere poner una reclamación, se tiene que ir a una estación determinada y perder entre veinte y treinta minutos.

Le voy a leer algo que estaba buscando por aquí, porque yo también me he leído los artículos de Ecomovilidad, de El Confidencial y demás, para ver este tipo de cosas; pero lo más interesante no son los artículos, lo más interesante son los más de cuarenta comentarios de media - ¡que es una pasada!- que tiene cada uno de los artículos. ¡Yo no he visto una cosa igual! Es decir, cada artículo que sacan con la Multi tiene un éxito enorme en cualquier periódico porque tiene una media, como le digo, de cuarenta comentarios; entonces, yo me dediqué a ver un poco los hilos, y le voy a leer algunos de los comentarios, que creo que es bueno que usted conozca porque, si usted cree que la tarjeta Multi funciona bien, ¡lo mejor es que usted nunca ha utilizado una Multi! Vamos a verlos. Angy: "Me cobran dos veces en autobuses urbanos de San Fernando y no tienen máquina

donde ver la ruta. No se puede devolver y te mandan al Metro, donde es su palabra contra la tuya...” (Rumores.) “Cuando vas a reclamarlo, porque no saben si han pasado dos personas. Me quedo sin mi devolución, ya dos veces. Igualmente, pasa al cambiar al Metro Ligerito en Somosaguas, que te pica otra vez el combinado y debes reclamar. Muchas incomodidades.”.

Ada, otra usuaria: “Por no hablar de los problemas para quienes no tenemos que desplazarnos a la capital habitualmente; por ejemplo, si usamos un bonobús B3-B2 y otro C1-B3 para desplazarte en autobús entre varios pueblos, necesitas comprar dos tarjetas.” Es decir, hemos sacado una tarjeta Multi que es, en realidad, una multichapuzas, porque no permite hacer esto. Debería poder tener más cosas. ¡Llevan ustedes diez años pensando cómo hacer esto! ¡Por favor! Yo sé que usted no lleva más de dos, pero ¡hombre!, yo creo que, ya que ha lanzado usted este proyecto, por lo menos debería asegurarse de que lo que han hecho sus antecesores es razonablemente potente y bueno, y no saque usted una chapuzas al mercado que genere colas durante horas en los aeropuertos de Madrid. ¡Por favor! Las zonas se solapan y los usuarios, para distinguir qué tarjeta es cada cuál, tienen que pintar en rotulador cuál es cuál. Y pone literalmente –la verdad es que algunos tienen gracia–: “¡Uuuuh, qué moderno!” Cuando la tarjeta se estropea, tienes que pagar el viaje como uno sencillo –hay que llevar suelto por si acaso– y solo puedes repararla desplazándote a una oficina de gestión que puede estar en un lugar al que no tendrías que ir para nada más o gastarte otros 2,5 euros en una tarjeta nueva y perder todos los viajes que tenías.”.

Fátima: “Hoy la usé y es una porquería esta tarjeta y complicada. Además, creía que recargada te servía para metro, el autobús y Renfe, y no.” Sigue y dice: “Es sacarle más dinero al pueblo y al final sin ninguna ventaja; al contrario.” Es verdad. Lo que ha dicho el señor Rubio de la pinza es que por lo menos en una pinza te cabían todos los billetes de transporte, y es que con la tarjeta Multi tenemos que llevar varias tarjetas Multi para hacer una multitarea. De verdad, ustedes, cuando sacaron esto, ¿no pensaron que a lo mejor era el momento de hacer de verdad algo potente? ¡Sí, señor Sánchez! ¡No se preocupe usted! Si yo también me he impreso absolutamente todas las combinaciones que tiene y que usted me está mostrando, pero es que, por ejemplo, no está Renfe o, por ejemplo, no se pueden meter los billetes sencillos de la EMT o, por ejemplo, no podemos meter más de tres bonos... ¡O, ya le digo, no sabemos cuántos billetes nos quedan por pagar! Además, como ustedes intentaron sacarla deprisa y corriendo, solo metieron los móviles con NFC. Entonces, ¿todo el resto de móviles? No todos los usuarios tienen que adaptarse al sistema, debería ser el Consorcio de Transportes el que se adaptase a los usuarios ¡y no al revés! ¡Digo yo! Igual el criterio del Consorcio es distinto. “Además, creía que una vez recargada te serviría para metro... Si no usas el sencillo en el día, pierdes el dinero o, de lo contrario, tienes que sacar diez viajes, no hay más opción.”.

Gonzalo –este es muy divertido, porque ustedes siempre están fomentando el turismo– dice: “La tarjeta antiturista. Es una vergüenza y os pongo mi ejemplo. Hoy he ido de visita a Madrid con mi pareja. Voy un día y vuelvo al día siguiente, y tengo que comprar una tarjeta que no voy a volver a usar más en la vida, me cuesta 2,50 y el billete sencillo, 1,50.” Es decir, hay turistas –a ustedes, que les gusta tanto el turismo y lo venden como si ustedes fuesen los adalides del turismo– que pagan

más por la tarjeta que por el recorrido, y yo, de verdad, no entiendo cómo son ustedes capaces de no plantearse que, como ha dicho el señor Rubio, igual que la Oyster te permite devolverla en Londres, aquí no se puede.

Le voy a leer uno más, porque, ya le digo, con cuarenta comentarios de media por página, he sacado los más ocurrentes o los más... Pero le recomiendo que usted no se lea los artículos -que seguro que sabe toda la problemática que tiene-, que se lea los comentarios de los usuarios, y probablemente haya más comentarios negativos en los artículos que reclamaciones tenga la tarjeta, porque, por lo visto, reclamar la tarjeta es bastante complicado. "Respecto al tema del canje de billetes" -este usuario tiene uno de TFM, uno de MetroSur y uno de MetroNorte, que son unos 36 euros-, "he interpuesto una reclamación a la Consejería de Transportes preguntando a qué parte del reglamento se aferran para no ofrecer el canje y me han contestado"... ¡Bueno, parece que es diputado y que le ha respondido la Consejería! Dice: "No se producirá el canje de billetes magnéticos." ¡No le han respondido nada! Entonces, en el reglamento ustedes han debido sacar -creo que lo ha comentado usted en su intervención- una adenda en la que no se podían cambiar, pero ustedes han modificado el reglamento sin modificar el reglamento; es decir, díganme ustedes por qué no se pueden canjear esos billetes por tarjetas magnéticas. ¡Pero ustedes llevan diez años pensando esto! Vamos a ver, cuando usted cogió la Consejería y le dijeron: "¡Tenemos una idea extraordinaria, vamos a sacar la tarjeta Multi!" Que ya estaba instalada en toda Europa, pero, bueno, como ustedes empezaron hace diez años, los primeros en tener la idea seguramente fuesen ustedes, aunque luego les ha pasado todo el mundo por la derecha y por la izquierda. Lo que le quiero decir es que han montado un sistema que no permite saber cuántos viajes quedan, y con el móvil, solo valen algunos móviles para saberlo, ni siquiera todos los inteligentes; ya no le hablo del Nokia 6110, este de la serpiente.

Dice: "No permite tener más que dos bonoviajes y siempre que no se solapen y, si queremos tener más, tenemos que comprarnos más tarjetas. El hardware no funciona bien y más allá de que la máquina lea" -en muchas ocasiones no lo hace, por lo que nos cuentan-, "además, desmagnetiza otras tarjetas." Y entonces se quejan otros usuarios: "Para reclamar tienes que ir a uno de los puntos habilitados, donde, además, llegado el momento, es la palabra del usuario contra la de la empresa."

Lo que le quiero decir es: reconozca usted que la tarjeta no está funcionando bien y denos soluciones de lo que van a hacer de aquí a futuro, primero, para integrar todos los títulos de transporte que el usuario quiera en una tarjeta Multi; segundo, para evitar los problemas de hardware; tercero, para que se pueda devolver la tarjeta; cuarto, para que se puedan poner reclamaciones en más sitios! ¿Qué va a hacer usted como Gerente del Consorcio, que es su responsabilidad para con todos los madrileños, para que esto funcione mejor? Solo le pido eso: si ya reconoce que la tarjeta no está funcionando bien y qué va a hacer el Consorcio y qué va a hacer usted, como responsable del Consorcio, para que esto funcione bien. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Oliver. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Viondi por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. La verdad es que, escuchando al señor Sánchez, de futurólogo no me voy a ganar la vida; pero, en cuanto a esperar lo que va a decir un político del Partido Popular de la Comunidad de Madrid y que está en el Gobierno de Cifuentes, estoy casi seguro de que mi fiabilidad ya está rozando el 99 por ciento. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *iComo Renfe!*) ¡No, Renfe está en el 96! ¡Todavía no ha llegado!

Hablaban acertadamente los portavoces de Ciudadanos y de Podemos del tema de las reclamaciones, y me lo he apuntado porque sabía -ya le digo que voy camino de futurólogo con los miembros del Gobierno de Cristina Cifuentes- que había un 0,005 por ciento de reclamaciones. ¿Pero usted es consciente de lo que cuesta poner una reclamación a la tarjeta Multi en la Red de Transportes del Consorcio? Sabe usted que, para poder hacer esa reclamación, un usuario -que, precisamente, si utiliza el transporte público es porque tiene urgencia y necesidad- no se va a estar cuarenta y cinco o cincuenta minutos buscando la estación donde pueda hacerlo por la discusión. ¡Es una trampa que ustedes hicieron! Sabían ustedes perfectamente que la dificultad a la hora de hacer una reclamación iba a suponer una baja incidencia.

Pero yo voy a ir a los datos, aparte de los que han comentado el resto de portavoces, y empiezo con una cosa que se la digo con cariño, es un refrán muy español; mire, "Manolete, si no sabes torear, para que te metes". Si ustedes no sabían, y la demostración es palpable, del día a día, cómo funciona, ¿para qué se metieron ustedes en este lío? Porque usted nos dirá que es una excelentísima eficacia: 2,8 millones expedidas. Ustedes hacen trampa, trampas al solitario, porque, al ser multipersonal, no se puede identificar cuántas personas han tenido que sacarse varias veces la propia tarjeta porque no funciona, da problemas y ustedes no les devuelven el dinero. Usted no le da ese dato porque, claro, al ser multipersonal, no emite quién es el titular. La única referencia que podrían tener es si el dinero se hiciera a través de tarjeta de crédito y no a través de dinero en efectivo; por lo tanto, ustedes juegan a hacerse trampas ustedes mismos al solitario.

Miren, no somos nosotros, FACUA, organización de consumidores, nada asociada a ninguno de los partidos aquí presentes y menos al Partido Socialista, les decía el otro día en un comunicado con escritos varias de las incidencias que venían al caso: que no se puede introducir el dinero del metro o que si deja de funcionar, ustedes no les devuelven el dinero. ¿Cómo califica eso? Yo no tengo tarjeta Multi, señor Sánchez, porque yo soy usuario de transporte público, como la mayoría de los que estamos aquí, y saco un Abono Transporte, pero piense usted en la cantidad de ciudadanos que no son usuarios y que necesitan esa tarjeta Multi porque ustedes les han bloqueado el uso del billete tradicional. Eso significa que, si mañana se rompe esa tarjeta, usted no le va a devolver ninguna cantidad hacia la transferencia de una nueva tarjeta Multi. Cuando se deja de utilizar, para los turistas o para muchas personas, ustedes no devuelven el dinero. El caso lo ponía, acertadamente, el señor Rubio: la tarjeta Oyster, en Londres, perfectamente te devuelve el dinero cuando deja de tener el uso; ustedes no, se lo quedan en la saca, en la saca del Consorcio Regional de Transportes. Pero es



que, además -ellos no lo han comentado-, ustedes han rescatado el billete en el aeropuerto; ante el caos que se estaba generando para los turistas, ustedes mismos han tenido que tomar medidas, ya no digo paliativas sino correctoras, en el ámbito del aeropuerto con la llegada de los turistas. Y hasta un medio independiente -o va camino de ser independiente-, como puede ser Telemadrid, titulaba el otro día, con información recogida: "La tarjeta Multi desata las quejas de los usuarios." Debe ser que los medios de comunicación, los usuarios que están escribiendo en las redes, son un ente abstracto, y el resto están adorando la puesta en funcionamiento de la tarjeta Multi.

Y cuando le digo que para qué se meten si no saben torear es porque cualquier tarjeta Multi en funcionamiento en toda la red de ciudades europeas que tienen un sistema de transporte grande y complejo, como es el nuestro, integran todas las modalidades, porque es una inconveniencia y una incompetencia que sí que tengamos un Abono Transporte que sea válido para el uso en toda la red del transporte público, Cercanías, los Metros Ligeros, toda la red, y, en cambio, tengamos una tarjeta Multi que no te permite utilizarla en Cercanías. ¿Usted, señor Sánchez, puede utilizar su tarjeta Multi cuando monta en Cercanías? ¿A que no? Sabe lo que supone para miles de madrileños que tienen que ir con dos tarjetas y que no saben si en una le quedan 5 euros o si le quedan 7 euros, y si en la otra tiene que ir por el billeteaje del número de sencillo o del de los diez de Renfe?

Si nos ponemos a poner medidas en esto, hagámoslo bien, y replantéese dos cuestiones en las que nosotros hemos insistido: si no se pone en todos los sistemas de transporte público, no voy a decir que paren el uso de la tarjeta Multi, ya está puesta en funcionamiento, pero es necesario y le exigimos, ¡y le exigimos!, que lleguen a un acuerdo con sus compañeros del Ministerio de Fomento. Ya que ahora tienen tanto trato y hablan tanto sobre Cercanías... No sabemos de qué, no sabemos de qué hablan ustedes, pero, según la Presidenta, según la Consejera y usted mismo, que aquí, en el mes de diciembre, nos negó que hubiera un problema en Cercanías -está en el Diario de Sesiones-, y usted nos habló de bondades, porque la memoria es selectiva para el Gobierno de Cifuentes, pero el resto de diputados de esta Comisión y el conjunto de la ciudadanía recuerdan perfectamente las palabras y usted aquí dijo que no había graves incidencias en Cercanías. Pero, ya que hablan ustedes tanto con el Ministerio de Fomento, son tan amiguitos y nos van a presentar un plan que nadie conoce, nadie sabe, y que van a poner en funcionamiento, que no sabemos lo que le han reclamado ustedes, yo aprovecho, ya que hablamos de la tarjeta Multi, para que incluya Renfe, es decir, el servicio de Cercanías, en la tarjeta Multi, si usted pone una fecha para llegar a un acuerdo.

Y aprovecho, dado que la Consejera de Transportes es muda, sorda no, pero muda en este caso de no contestarnos qué le han pedido ustedes a Fomento; la señora Cifuentes, Presidenta, no es sorda, pero muda en este caso sí, porque tampoco nos dice qué le ha exigido a Fomento, que usted, que es el Gerente del Consorcio Regional de Transportes, el ojo del gran hermano del transporte público, el que acumula realmente todas las incidencias, que hoy, por ejemplo, sabe que en la línea C10 se acaba de caer una catenaria a las 8 de la mañana, y tienen paralizado, con graves deficiencias, todo el sector noroeste de la Comunidad de Madrid, como digo, aprovecho que usted está aquí, en sede parlamentaria, a ver si tenemos la bondad de que usted nos diga qué reclamaciones le ha hecho para el Plan de Cercanías 2018...Ya no sé si el 25 o el 27, porque cada día es distinto; el Ministro dijo

el 2027 en la estación de Mirasierra, y ayer, la señora Cifuentes, en sede parlamentaria, dijo el año 2025. Díganos usted qué ha reclamado al Ministerio de Fomento como Gerente del Consorcio Regional para que funcione Cercanías.

Y hagan caso a lo que dice la Asamblea de Madrid cuando votamos todos, aunque no lo voten ustedes. La tarjeta Multi será efectiva, aparte de la mejora del hardware, cuando estén todos los sistemas y sea intermodal de verdad, que se mida por tiempos y no por el número de transportes que se van utilizando. El resto, seguirá usted haciendo como Manolete, que se mete a torear, pero demuestra que no sabe. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para terminar, tiene la palabra el señor Fernández-Quejo, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, señora Presidenta. ¡Qué bien, señor Viondi!, icómo se nota que no sabe de toros! Sabe usted mucho de baloncesto, pero de Manolete y de toros, poco. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *Ese dicho es popular.*) Ya, ya, pero poco sabe usted de toros.

En fin, hablaba el señor Rubio del valor que tienen las reclamaciones. Bien. Es verdad; todos sabemos que no todo el mundo se para a hacer una reclamación, pero sí es un índice que podemos contemplar, que tenemos que ver, y, mire, con todos los usos que se hacen de la tarjeta, que tenga 2.213 reclamaciones -es verdad que mucha gente no reclama, pero es así-, solo 504 son por el mal funcionamiento de la tarjeta. Ustedes se fijan en lo que dicen los usuarios de la redes, que también lo tengo aquí, también tengo El Confidencial, también tengo todo lo que ustedes han utilizado con lo de movilidad, pero ¿y por qué no se fijan en los 13,5 millones de transacciones que hay, de cargas, o de las 48.600.000 validaciones de tarjetas en 2017, o los 4 millones de... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *¡Es que la gente tiene que moverse!*). Claro, pero es que todos esos son la mayoría silenciosa que está utilizando la tarjeta, que la está utilizando perfectamente y no le da pegas. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *¡Es que no hay otra opción!*) ¡Claro que no hay otra opción! Pero está funcionando (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *¡Esto son lentejas; o las comes o las dejas!*) perfectamente para todos esos usuarios que no protestan.

Otra cosa es que la tarjeta, cuando se implanta, lógicamente, tiene unos problemas porque es un sistema nuevo, y se tienen que producir incidencias, se tienen que producir ajustes; a medida que pasan los meses, se van haciendo muchos menos ajustes. Se dio la suficiente publicidad a los usuarios -como ha citado el Gerente- por mil medios para que se fueran acostumbrando y conocieran la tarjeta, y las reclamaciones, iya le digo!, será un índice que habrá que observar, pero solo 504 son imputables a fallos de la tarjeta.

Y piensen una cosa: lo bueno que tiene la tarjeta es que se van a ir incrementando utilidades, incrementando sistemas útiles para el usuario en el futuro, y todo tiene su rodaje, todo tiene su rodaje. Es verdad que ya tenía un rodaje previo, pero todo hay que ajustarlo, y la cosa, créame, no está yendo mal; podía ser bastante peor (*Risas.*) y, por el contrario, está funcionando

bien. ¡Está funcionando bien! Usted piense que hay cuatro millones de cancelaciones semanales, ¡semanales!

Desde luego, el señor Viondi no es futurólogo, porque poco acierta sobre el funcionamiento de la Comunidad de Madrid. Y, mire, señor Viondi, el Consorcio es, en esto y en muchas cosas, un modelo para toda España y para muchos otros países de Europa. Yo he estado viajando por Europa, usted habrá viajado por Europa; a mí me ha pasado lo mismo que pasa aquí con la tarjeta, que no me devuelven el dinero de la tarjeta; en unos países te lo dan, en otros no, tienes que saber cómo sacar la tarjeta de la máquina... O sea, mire, los fallos que se producen en el aeropuerto son porque los turistas, lógicamente, no conocen el funcionamiento, y el Consorcio ha tomado las medidas necesarias para que eso se arregle. Ahora se venden tarjetas cargadas y se están haciendo cosas que son las necesarias para que las cosas se vayan adaptando y vayan funcionando.

Igualmente, que se pueda incrementar Cercanías; pues ya se está llevando a cabo la integración. ¿Se podía haber hecho antes? Posiblemente, pero ahora se está haciendo y en unos pocos meses lo tendrán. A lo mejor esos meses en que se ha retrasado la tarjeta, no considerábamos que era lógico que se retrasara por esa integración con Cercanías. ¡Ya se está haciendo! Ya se está haciendo. No me diga usted que integran todas las modalidades en Europa en todos los países; no es cierto, hay países que sí y hay otros que no. No es cierto, se lo puedo probar y, además, usted lo sabe, ¡usted lo sabe!, en algunos países, en otros no. Y que le devuelven el dinero por la tarjeta no es cierto, en algunos sí y en otros no. Se lo digo yo que de vez en cuando he viajado y me imagino que usted habrá viajado. Entonces, todas esas generalidades que dice no son ciertas, son puntuales dependiendo de cada país. (El Sr. **VICENTE VI ONDI**: *He hablado de Londres.*) No, no; usted ha hablado de toda Europa y consta en el Diario de Sesiones. Él sí ha hablado de oeste; usted ha hablado de toda Europa. Luego, mire, no me venga contando cosas que no son verdad.

Se pone usted a hablar de Cercanías. Ya se lo expliqué ayer. En marzo se presentará el plan, nosotros pondremos solución, ustedes se intentarán hacer la foto, el Gerente les dará las explicaciones cuando se las tenga que dar, que será cuando Fomento tenga el plan nuevo y cuando la Comunidad lo haya revisado con Fomento. Y, lo que le estoy yo diciendo: no me diga que se producen muchas incidencias; se producen pocas, pero nos preocupan, y nos preocupan mucho, porque tiene un 96 por ciento de puntualidad. Ahora, esas poquitas incidencias que se producen nos preocupan, nos preocupan mucho, pero no son muchas, ni son más que anteriormente, son las mismas. No crea que ha empeorado el servicio; el servicio tiene más o menos las mismas incidencias que las que había en años pasados, ¡más o menos! Lo que pasa es que ahora se está haciendo más hincapié en ellas y además nos parece bien, porque hay que corregirlas. Pero no me diga ni que son más ni que no nos preocupan. ¡Claro que nos preocupan y en eso estamos! En eso está la Consejería, la Presidenta y la Consejera desde el primer día. Y nada más, señor Gerente, espero que la evolución de la tarjeta vaya yendo a mejor. Yo creo que solo ese índice de los 4 millones de cancelaciones semanales es el que les puede a ustedes decir: va bien. Si luego tiene fallos puntuales, los tendrá, pero ese índice es el que nos demuestra a todos que va bien, que su implantación ha sido aceptada por los usuarios y que no está dando muchos problemas. Nada más y muchas gracias, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Fernández-Quejo. Para contestar, tiene la palabra el señor Sánchez por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Yo casi voy a empezar con la conclusión: la tarjeta Multi funciona, y funciona bien. Se lo digo a todos para su tranquilidad; funciona y funciona bien. El señor Rubio, que se ríe y que le gustan tanto los datos, cuando le damos datos no le gusta la forma de medirlos; cuando damos datos aquí es que no se pueden presentar las reclamaciones. ¡Pues no! Las reclamaciones se presentan como está estipulado y los ciudadanos las presentan siempre; y si no funciona, presentarían más reclamaciones. El hecho es que la Multi funciona y funciona bien, y además es un dispositivo tecnológico que, como decía el señor Fernández-Quejo, nos va a permitir en el futuro hacer más cosas, pero no lo de integrar Renfe, que en eso ya se lleva trabajando tiempo, y les recuerdo que hay que ponerse de acuerdo con ellos y que no es competencia del Consorcio. En todo lo que es competencia del Consorcio actuamos de inmediato.

En cualquier caso, todas sus referencias son relativas a tuits y, además, yo no sé si lo habrán comentado, cuando ha sacado la pinza que hacía la comparativa; yo no sé si lo habrán sacado de la cuenta Twitter que nos han suplantado del Consorcio, o de otra parecida, no lo sé. Pero, claro, la fiabilidad de Twitter, como está Twitter ahora mismo -sabe que nos han suplantado una cuenta, no sé si lo conoce. Pues, en fin... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *Debería tener una cuenta para informarnos.*) Perdón, el Consorcio tiene las medidas de comunicación, pero creo que no es el motivo de la comparecencia. Lo que le estoy diciendo es que hay que ser más rigurosos con la información y nosotros presentamos las reclamaciones que tenemos, que son mínimas.

Hablaban todos de intermodalidad. Bueno, hace treinta años no estábamos trabajando ninguno de los que estamos aquí en el transporte y ya el Consorcio hablaba de intermodalidad. Es decir, que vengamos a descubrir ahora la intermodalidad, casi me parece fuera de lugar.

Por otra parte, tienen que reconocer que la Multi viene a dar un servicio en una cota de mercado muy inferior; tengan en cuenta que más del 75 por ciento de los usuarios del transporte público lo hacen con nuestro Abono Transporte. Decían que la Multi no fomenta el uso del transporte público; bueno, pues estamos detectando deslizamientos desde el billete sencillo al de diez viajes. Eso quiere decir que lo estamos haciendo bien: la gente está comprando más billetes para viajar más en transporte público.

Hablaban de la devolución del precio de la tarjeta Multi. Pues, mire, esto lo hemos estudiado. El uso medio de un billete sencillo por un usuario del transporte público ocasional es de casi 50 veces al año; si ustedes tienen en cuenta que la tarjeta se puede utilizar 10 años, que son 500 usos en total, y dividen por el precio de 2,50, verán que les sale aproximadamente medio céntimo de euro por uso de la tarjeta, lo cual no parece nada disparatado. Pero es que además me están comparando con el transporte en Londres, me están diciendo que les devuelven el precio de la tarjeta

y demás, pero lo que no están diciendo es el precio del transporte en Londres y el precio del transporte en Madrid.

En cuanto al transporte turístico, el turista tiene acceso a una tarjeta turística que ya de por sí es Multi, que por un precio muy reducido tiene tarifa plana en la zona A de Madrid o en las zonas que decida. Por tanto, el trato a los turistas es excepcional desde el Consorcio.

El otro tema que les preocupaba y sobre el que yo he hecho alusión es el del aeropuerto. Bueno, pues estamos tomando las medidas. Hay que tener en cuenta que el tráfico en el aeropuerto ha crecido, cuando se juntan varios vuelos se producen colas en las máquinas y estamos resolviendo el problema, como hemos indicado, con tarjetas precargadas, vamos a ampliar el vestíbulo y vamos a hacer que funcione mejor. Y ya, de hecho, a día de hoy, estamos detectando mínimos problemas. En definitiva, seguimos trabajando con la Multi; creemos que es una herramienta tecnológica que en manos del ciudadano no tiene más que ventajas.

Por otra parte, me decían que por qué la Multi. Bueno, pues la Multi simplemente es una evolución tecnológica; si ustedes quieren seguir en el papel, consumiendo papel, 30 toneladas de papel al año, bueno, nosotros hemos reducido esas emisiones de papel, eso además ha supuesto un ahorro de cerca de 2 millones de euros anuales en emisión de papel y creemos que, en definitiva, son todo ventajas. Pero es que, además, nos permite tener mucho mejor controlado el sistema. Estamos haciendo ahora la encuesta de movilidad. Pues es posible que en breve esa encuesta de movilidad sea mucho más reducida porque ahora tenemos con la Multi todos y cada uno de los movimientos de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid que utilizan el transporte público, de manera que vamos a poder completar mejor las matrices origen-destino y, en definitiva, vamos a poder trabajar mucho mejor técnicamente desde el Consorcio. Por tanto, desde nuestro punto de vista, todas son ventajas en la Multi, está funcionando bien y espero que se pongan ustedes a utilizarla, además del abono – que sé que lo tienen-, pero que de vez en cuando la prueben para saber que funciona y funciona bien. Hagan uso de ella, ¡hagan uso de ella y compruébenlo! Les costará un poquito más que el abono, pero comprobarán su buen funcionamiento. Por mi parte, nada más, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Sánchez. Le ruego que continúe en la mesa porque la pregunta siguiente también va destinada a usted.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-57/2018 RGE.P.305. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre acciones que ha realizado el Gobierno de la Comunidad de Madrid para desarrollar la Proposición No de Ley aprobada por unanimidad para la ampliación del servicio de cercanías hasta Santa María de la Alameda.**

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Ayer empecé mi intervención diciendo: seamos serios. Y voy a pedir que seamos serios. Señor Fernández-Quejo, hay una cosa que se llama entorno de prueba, que se inventó en los años 70 en la tecnología de la información. Se replica todo el sistema productivo y se ven las pruebas que hay, y eso se hace antes de pasarlo a explotación. Señor Sánchez, sonrío porque hay tres tipos de indicadores, como usted bien sabe, que lo sabe mejor que yo: los primarios, que tienen que ser cuantitativos; secundarios, métricas cruzadas de dos que sean indicadores objetivos y cuantitativos y, terciarios, calidad subjetiva. A eso es a lo que yo me refiero, a la calidad subjetiva que es precisamente el tema de las reclamaciones.

La verdad es que no dejo de alucinar -y perdóneme la expresión- con la visión del estado de arte del transporte y las infraestructuras. ¡Claro que se compran tarjetas! Y en los años 70 solamente contratábamos el teléfono con Telefónica porque solamente estaba Telefónica, ¡es lo que había!; cuando quería ir en tren, ¡en Renfe! Pero vamos, suele ser habitual, y si quiero utilizar un autobús en Madrid, seguramente tendré que comprar un billete a la EMT.

Le preguntaba por Santa María de la Alameda porque no creo que haga falta que me explaye en el tema de los monopolios ni en cosas por el estilo. Lo llamo Santa María de la Alameda porque es la última estación, no porque sea la de Santa María de la Alameda. Iniciativa aprobada hace ya mucho tiempo en esta Comisión, que se reprobó adicionalmente cuando se pidió recuperar el Plan de Inversiones en Cercanías, esas Cercanías que funcionan tan bien y que tienen tanta puntualidad, a pesar de que llevan, por lo que sé, entre El Escorial y Villalba, por lo menos, una horita parados. Ayer mismo se volvió a aprobar en la moción subsiguiente relativa también al tema de Cercanías, ¡es que debemos ser muy raros aquí en la oposición y nos preocupamos porque Cercanías funcione mejor!, a pesar de que, según el Gobierno, funciona de maravilla.

Queremos conocer los resultados de unos estudios que teóricamente se estaban realizando respecto a la demanda y si se ha realizado entre esos estudios alguna proyección de desarrollo económico o, como siempre, mantenemos el modelo conservador, es decir, si se ha desarrollado algún caso práctico. Son aspectos que nos preocupan, como nos preocupa que se ignoren los mandatos que se hacen en esta Asamblea, aunque viene siendo una política más o menos habitual del PP y últimamente estamos muy acostumbrados a esta visión partidista. Es muy importante recordar que se gobierna -esto no se lo digo a usted, señor Sánchez, porque está en un puesto ejecutivo, pero se lo recuerdo al Gobierno del Partido Popular- para todos los ciudadanos y que se gobierna para conseguir lo mejor para Madrid y los madrileños, no lo mejor para los intereses electoralistas de determinado partido.

Ya hemos indicado por qué se pedían todos estos estudios y todas estas acciones, y es que no vamos a negar que la comarca gira en torno al Monasterio de El Escorial, pero que hay que aprovechar y poner en valor el Monasterio para utilizarlo y aprovecharlo como motor de desarrollo, no solamente económico sino también turístico y medioambiental. Es importante destacar que nos

encontramos en una zona con una orografía francamente adversa, más conocida por la Cruz Verde, en este caso, y que históricamente ha supuesto una desconexión con el resto de la Comunidad, en definitiva, un aislamiento. Tampoco podemos olvidar que tenemos más de 4.000 viviendas de segunda residencia que pueden incorporarse al mercado inmobiliario, en un momento como el de ahora, en el que se están disparando los precios del alquiler.

La estrategia de vertebración del territorio a través de infraestructuras no es nada nuevo. Si no llega a ser –hay que reconocerlo– por los Gobiernos socialistas del señor González en los años 80, que entendió perfectamente esta situación y aprovechó todas las aportaciones europeas para la vertebración de nuestro territorio, ahora mismo no estaríamos hablando de la España de la que estamos hablando, y hay que reconocer a cada uno la parte de mérito que tiene. En el entorno del que estamos hablando, hacer actuaciones de adecuación sobre las carreteras, es francamente costoso, muy costoso. A cambio, lo que tenemos es una infraestructura ferroviaria ya existente - electrificada, por cierto- y Cercanías, puesto que hace este servicio tan bueno y tiene esta capacidad de gestión, no entendemos por qué no se puede poner, bueno, de hecho, se puede hacer. En definitiva, queremos optimizar costes de inversión, no queremos hacer gastar un dinero innecesario a la Dirección General de Infraestructuras en carreteras y lo que sí queremos ver es su visión de futuro. Desde que recibieron el mandado de esta Asamblea hace más de dos años, si mal no recuerdo, ¿qué se ha hecho? ¿Qué estudios, que según nos dijeron se iban a realizar, se han realizado? Y, ¿qué medidas piensan tomar en ese sentido? Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio; le queda a usted un minuto. Para contestar, tiene la palabra el señor Gerente del Consorcio por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Vuelvo a insistir, señor Rubio: como ya sabe, las competencias de Cercanías son del Ministerio y, por tanto, son ellos los que tienen que regirse y considerar si aumenta la oferta o no. En cualquier caso, como usted bien ha dicho, la situación de Santa María de la Alameda interesa también a los municipios que se encuentran en la misma línea de ferrocarril, Zarzalejo y Robledo de Chavela, respecto al servicio de trenes existentes. Los servicios que a día de hoy llegan a este municipio, como sabe, son trenes regionales y de media distancia que efectúan parada, como se ha dicho, en Zarzalejo, Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda; con destino a Ávila, los regionales y a Valladolid, Irún y Salamanca, etcétera, los de media distancia, con una oferta de nueve trenes al día, tres regionales y seis de media distancia. Para la utilización de esos trenes, el Consorcio tiene convenios firmados con Renfe: uno para la utilización del Abono Transportes en estos trenes regionales y de media distancia y otro para la prestación del propio servicio, es decir, llevar a los trenes allí, como usted sabe, cuesta dinero. El resultado de estos convenios es que para una demanda de 48.000 viajeros, el Consorcio ha desembolsado 522.000 euros en 2017, lo que supone que cada viajero tiene un coste de 10,9 euros, cuando la media de un viajero en Cercanías es de 1,30. ¿Qué es lo que ha hecho el Consorcio? Pues en el Consorcio hemos estado hablando con los alcaldes de los municipios relacionados para ver sus necesidades. Nos han comentado, efectivamente, que querían incrementar esas frecuencias y, a continuación, lo que hemos

hecho es trasladárselas a Renfe. Nos hemos reunido con la Directora de Renfe Cercanías Madrid y con el Director General de Renfe Viajeros y, una vez reunidos con ellos, como conclusión a esas reuniones, lo que nos vienen a manifestar es que la demanda existente no justifica la ampliación del servicio prestado. Se han realizado aforos de esa línea -y en toda la línea- y en esos tres municipios, un día normal laborable entre las tres estaciones hay 110 viajeros subidos y 80 bajados, para nueve expediciones de ida y nueve expediciones de vuelta. La verdad es que aunque nosotros estaríamos encantados de que Renfe aumentara la frecuencia de esta línea, desde el punto de vista técnico, resulta difícil rebatirlo.

Le voy a dar los datos desagregados. Respecto a Santa María de la Alameda –que era por donde usted preguntaba inicialmente, aunque me temía que quería hablar de toda la línea-, son 16 los usuarios para los nueve trenes de ida y los nueve de vuelta. Y esto es lógico porque la población de los municipios es la que es; es una población reducida. Santa María de la Alameda tiene unos 1.100 habitantes, como usted sabe. En cualquier caso, creemos que el servicio es bueno. Si Renfe Cercanías quiere aumentarlo estaremos de acuerdo, no nos vamos a oponer a ello ni mucho menos; todo lo contrario. Pero es difícil, insisto, rebatirlo técnicamente. Decía que para una población de Santa María de la Alameda de 1.163 habitantes, Robledo de Chabela, 4.073 habitantes y 1.600 de Zarzalejo, estamos moviendo nueve trenes en un sentido y nueve trenes en otro, con lo que ese argumentario es difícil. Tengo aquí los horarios de Renfe para el día de hoy en concreto y, dentro de la población a la que dan servicio, parecen unos horarios bastante razonables. De Santa María de la Alameda a Madrid tienen a las 6:36, a las 7:06, a las 8:30, a las 10:35, a las 13:46, a las 15:36, a las 16:41, a las 19:42 y a las 20:47. De Madrid a Santa María de la Alameda a las 6:33, a las 9:57, a las 12:20, a las 14:33, a las 14:53, a las 15:30, a las 17:10, a las 18:35, a las 20:30 y a las 21:53. Es decir, cubren toda la franja horaria. Por tanto, insisto, defendiendo que si Renfe aumenta la frecuencia en estos municipios, desde luego, en el Consorcio estaremos encantados, quiero manifestarles que para la población que tienen el servicio es razonable. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director Gerente; encantados de estar de nuevo con usted. *(El señor Rubio Ruiz pide la palabra)*.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Me queda un minuto, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Le quedaba un minuto? Tiene la palabra por un minuto, uno.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Efectivamente, los datos son así y estoy de acuerdo con usted, y espero que coincida conmigo en ciertas apreciaciones. Hemos hablado de inversión porque, como decía antes, Robledo tiene 4.000 habitantes y en verano alcanza los 25.000. Quiero destacar que hay 4.000 viviendas de segunda residencia. Eso se llama mercado potencial. Si esperamos a que exista la demanda, se nos colapsarán las infraestructuras. Primero desarrollemos infraestructuras y después podremos conseguir ampliar toda esa riqueza de ese entorno socioeconómico. Eso es lo que ha venido sucediendo continuamente. Desde luego, si los servicios no mejoran, la demanda no va a incrementarse; eso está claro. Gracias.



La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Muchas gracias por su visita, señor Sánchez; esperamos verle de nuevo.

Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

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

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 46 minutos).*





**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

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



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

Asamblea de Madrid