

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 849

15 de febrero de 2019

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Sonsoles Trinidad Aboín Aboín

Sesión celebrada el viernes 15 de febrero de 2019

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-131/2019 RGEF.2308.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué no han realizado ninguna convocatoria de oferta pública de vivienda social desde su Gobierno durante la presente Legislatura.

**2.- PCOC-132/2019 RGEF.2309.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno Regional que ha

---

cumplido sus compromisos con el sector del taxi planteados el pasado mes de febrero del año pasado.

**3.- C-1113/2018 RGE.13709.** Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre obras de conexión bajo superficie de las estaciones de Sol y Gran Vía. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- C-947/2018 RGE.11735.** Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación y primeras conclusiones del estudio de conexión de las estaciones de Metro de La Fortuna (Línea 11) y San Nicasio (Línea 12), del municipio de Leganés, así como las primeras conclusiones. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**5.- C-37/2019 RGE.1534.** Comparecencia del Sr. D. Alfonso Sánchez Vicente, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**6.- C-38/2019 RGE.1535.** Comparecencia del Sr. D. Francisco de Borja Carabante Muntada, Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función de Metro de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**7.- PNL-173/2018 RGE.13710.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid para que los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid realicen, en el menor plazo posible, la sustitución de los reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal y de lomo de asno por reductores de velocidad tipo "cojín berlinés", en aquellas infraestructuras en las que preste servicio de transporte público en superficie con autobuses.

**8.- PNL-15/2019 RGE.1303.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- A través del Consorcio Regional de Transportes, realice, en el presente ejercicio presupuestario, un estudio específico referente al uso diferencial que hacen hombres y mujeres del transporte público en la Comunidad de Madrid. 2.- Implantar, en el presente ejercicio presupuestario, un sistema

de paradas a demanda en los autobuses urbanos e interurbanos nocturnos de la Región.  
3.- Implementar la Resolución número 38/2018, de 24-05-18, en la que la Asamblea de Madrid aprobó la ampliación de los horarios de los grandes intercambiadores de transportes (Plaza Elíptica, Plaza Castilla, Moncloa, Avenida de América y Príncipe Pío).

### 9.- Ruegos y preguntas.

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos. ....	51023
<b>— PCOC-131/2019 RGEP.2308. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué no han realizado ninguna convocatoria de oferta pública de vivienda social desde su Gobierno durante la presente Legislatura. ....</b>	51023
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta.....	51023
- Interviene el Sr. Director General de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	51023
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Director General, ampliando información....	51023-51025
<b>— PCOC-132/2019 RGEP.2309. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno Regional que ha cumplido sus compromisos con el sector del taxi planteados el pasado mes de febrero del año pasado.....</b>	51025-51026
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta.....	51026
- Interviene el Sr. Director General de Transportes, respondiendo la pregunta. ....	51026-51028
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, ampliando información. ....	51028-51029
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz por el artículo 114. ....	51029
<b>— C-1113/2018 RGEP.13709. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo</b>	

<b>Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre obras de conexión bajo superficie de las estaciones de Sol y Gran Vía. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	51029
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	51030
- Exposición de la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras.....	51030-51032
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Acín Carrera, el Sr. José Vélez y el Sr. Ramos Sánchez.....	51032-51038
- Interviene la Sra. Directora General, dando respuesta a los señores portavoces.....	51038-51041
<b>— C-947/2018 RGEP.11735. Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación y primeras conclusiones del estudio de conexión de las estaciones de Metro de La Fortuna (Línea 11) y San Nicasio (Línea 12), del municipio de Leganés, así como las primeras conclusiones. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	51041
- Interviene el Sr. Gómez Montoya, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	51041-51042
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.....	51042-51045
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Gómez Montoya y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	51045-51049
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ....	51049-51050
<b>— C-37/2019 RGEP.1534. Comparecencia del Sr. D. Alfonso Sánchez Vicente, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	51051
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	51051-51052
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.....	51053-51056

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Acín Carrera, la Sra. Mena Romero y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	51056-51065
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ....	51066-51068
- Se suspende la sesión a las 13 horas y 11 minutos. ....	51068
- Se reanuda la sesión a las 13 horas y 18 minutos.....	51068
<b>— C-38/2019 RGE.1535. Comparecencia del Sr. D. Francisco de Borja Carabante Muntada, Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función de Metro de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	51068
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	51068-51069
- Exposición del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid. ....	51069-51072
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	51073-51082
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz por el artículo 114. ....	51082-51083
- Interviene el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	51083
- Interviene el Sr. Consejero Delegado, dando respuesta a los señores portavoces. ...	51083-51087
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz por el artículo 114. ....	51087
- Interviene el Sr. Consejero Delegado. ....	51087-51088
<b>— PNL-173/2018 RGE.13710. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid para que los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid realicen, en el menor plazo posible, la sustitución de los reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal y de lomo de asno por reductores de velocidad tipo "cojín berlinés", en aquellas infraestructuras en las que preste servicio de transporte público en superficie con autobuses.</b> ....	51088
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley.....	51088-51089

- Intervienen, para fijar su posición, la Sra. Acín Carrera, el Sr. José Vélez y el Sr. Ramos Sánchez. ....	51089-51091
- Intervienen el Sr. Fernández-Quejo del Pozo y la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en sus Grupos.....	51092
- Votación y rechazo de la proposición no de ley. ....	51092
<b>— PNL-15/2019 RGE.1303. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- A través del Consorcio Regional de Transportes, realice, en el presente ejercicio presupuestario, un estudio específico referente al uso diferencial que hacen hombres y mujeres del transporte público en la Comunidad de Madrid. 2.- Implantar, en el presente ejercicio presupuestario, un sistema de paradas a demanda en los autobuses urbanos e interurbanos nocturnos de la Región. 3.- Implementar la Resolución número 38/2018, de 24-05-18, en la que la Asamblea de Madrid aprobó la ampliación de los horarios de los grandes intercambiadores de transportes (Plaza Elíptica, Plaza Castilla, Moncloa, Avenida de América y Príncipe Pío). ....</b>	51092
- Interviene la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley. ....	51092-51093
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Mena Romero y la Sra. Delgado de Robles Sanguino. ....	51093-51096
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	51096
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	51096
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	51096
- Se levanta la sesión a las 14 horas y 44 minutos. ....	51096

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión del día de hoy con el primer punto del orden del día.

**PCOC-131/2019 RGE.2308. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué no han realizado ninguna convocatoria de oferta pública de vivienda social desde su Gobierno durante la presente Legislatura.**

Señor Viondi, ¡estábamos preocupados porque no llegaba! Ruego al señor Director General de Vivienda y Rehabilitación que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Bienvenido a la Comisión. Señor Viondi, tiene usted la palabra.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días, y disculpas por los cinco minutos de retraso. Doy por formulada la pregunta, pero si hace falta la repito: ¿por qué no se ha realizado ninguna convocatoria de oferta pública de vivienda social desde el Gobierno durante la presente Legislatura?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Señor Director General, tiene la palabra. Muchas gracias y bienvenido.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Buenos días. Gracias. Señor Viondi, cuando pregunta por oferta pública de vivienda social, ¿se refiere a la oferta y adjudicación de vivienda de titularidad de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid? Si me lo confirma, a continuación pasaré a detallar las adjudicaciones por esta vía a lo largo de esta Legislatura.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Tiene la palabra de nuevo el señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: No me refiero, señor Director General, evidentemente, a ninguna convocatoria de oferta pública; no ha habido ningún madrileño que haya podido optar a ninguna vivienda que haya sido publicada por parte de la Agencia de la Vivienda Social durante estos cuatro años. En cuanto a sus promociones durante estos cuatro años, a pesar de que han reiterado constantemente que se han entregado más de 2.000 viviendas sociales, la realidad es que el peso de esas 2.000 corresponde a promociones que se iniciaron, ya no solo en la anterior Legislatura sino incluso algunas son de hace dos o tres Legislaturas. Durante estos cuatro años ustedes apenas han iniciado algo más de 200 viviendas, ninguna ha salido a la oferta pública para que los madrileños o madrileñas accedan al régimen de alquiler de estas viviendas y esto nos preocupa. Nos preocupa porque durante cuatro años la accesibilidad a una vivienda en régimen de alquiler por parte de los madrileños no se ha producido. Ustedes han ido concediendo viviendas que ya habían sido adjudicadas previamente en los años anteriores. Estos días hemos visto cómo la Empresa Municipal de

la Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, que también iba con cierto retraso en sus compromisos de vivienda social, es la primera Administración, de las dos grandes, del Ayuntamiento y de la Comunidad, que saca una oferta pública.

Todos hemos visto las imágenes, y si no las hemos visto, deberíamos haberlas visto, de las colas de madrileños y madrileñas esperando tener la posibilidad de acceder a una vivienda social en régimen de alquiler. La Empresa Municipal lo ha sacado, pero el Gobierno Regional, la Comunidad de Madrid, la Agencia de Vivienda Social, no han sacado ninguna. Queda muy poco para acabar la Legislatura y espero que nos anuncie algunas de las promociones que sí han iniciado, al menos la adjudicación de las obras y, en algunos casos, la construcción; si va a sacar esa oferta pública antes de que acabe.

Finalmente -a esto usted no me debería de contestar porque es un dato-, durante todo este tiempo ustedes no han hecho nada; no ha habido una oferta pública. Creo que ha sido un grave error por parte del Gobierno; una demostración plausible de la falta de compromiso con la vivienda social. Se han dedicado más a gestionar los restos que le dejó el anterior Gobierno que a tomar la iniciativa y llevar adelante nuevos proyectos. Es lamentable que durante cuatro años no se haya ofrecido ni una sola vivienda a través de una convocatoria pública para que los madrileños que la necesitan pudieran acceder a ella. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Viondi. Tiene de nuevo el turno de palabra para contestar el señor Director General de Vivienda y Rehabilitación.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Muchas gracias, Presidenta. Señor Viondi, lógicamente no puedo estar de acuerdo con su valoración. En todo caso, lo que sí debo explicar es que el procedimiento de adjudicación de viviendas sociales de la Comunidad de Madrid, titularidad de la Agencia de Vivienda Social, se realiza a través de la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación, de acuerdo a los procedimientos establecidos, como son las adjudicaciones de vivienda por especial necesidad y de emergencia social, y otras por vía de excepción por parte de la propia Agencia de Vivienda Social directamente, cuando son realojos de poblados chabolistas y actuaciones de regularización de ocupantes sin título con anterioridad al 1 de enero de 2016.

En ese sentido, se establecen una serie de procedimientos por los cuales se han ido adjudicando las viviendas que se ponen a disposición y en favor de los madrileños: el procedimiento ordinario de baremo de especial necesidad, el excepcional de emergencia social, el procedimiento de sorteo cuando proceda, la ejecución de convenios suscritos con otras Administraciones Públicas, las operaciones de remodelación y regeneración urbana, las operaciones de realojo de poblados chabolistas y, como le decía, el procedimiento excepcional de regularización de ocupantes sin título suficiente anteriores al 1 de enero de 2016.

En lo referido a especial necesidad y emergencia social, como bien saben, se aplica el Decreto 52/2016, de adjudicación de viviendas de la Agencia, por el cual se establece un baremo



objetivo por el que se determinan las circunstancias de mayor vulnerabilidad social y vía ese procedimiento, se adjudican las viviendas. El procedimiento de emergencia social allí establecido lo que hace es detectar aquellas situaciones, principalmente vinculadas con desahucios de viviendas, que puedan llevar aparejada una adjudicación directa de viviendas disponibles para su atención.

En esta Legislatura se han entregado nuevas promociones de titularidad de la Agencia de Vivienda Social en régimen de arrendamiento o bien en régimen de arrendamiento con opción a compra para jóvenes; tan es así que en esta Legislatura se llevó a cabo el convenio formalizado con el Ayuntamiento de Alcorcón del 11 de noviembre de 2014 por el cual se entregaron 274 viviendas, de las cuales, el 60 por ciento fueron entregadas mediante un sorteo realizado al efecto y el 40 por ciento restante de acuerdo al baremo de especial necesidad. Por otra parte, la Agencia ha promovido viviendas en arrendamiento con opción a compra, en total 650 viviendas, 302 en la ciudad de Madrid, 194 en Carabanchel y 108 en el barrio de La Ventilla; 235 en Majadahonda y 113 en Arroyomolinos. Algunas de estas promociones ya habían sido objeto de sorteo en el pasado, efectivamente, de acuerdo a la Orden 3766/2005, por la que se regulaba la lista única de solicitantes de viviendas del Plan Joven, si bien algunas de ellas quedaron disponibles y fueron ofertadas a través de la convocatoria del Programa del Plan Alquila de la Comunidad de Madrid, o bien adjudicadas mediante el procedimiento de especial necesidad.

Por último, como le decía, también dentro de estos procedimientos de adjudicación, la propia Agencia de Vivienda Social adjudica directamente viviendas de subtitularidad en los marcos del procedimiento de realojo de poblados, como se está haciendo en el poblado de Las Sabinas y la Cañada Real, en el que se están adquiriendo viviendas para adjudicárselas a estas familias realojadas. También tenemos las operaciones de remodelación como es la UVA de Hortaleza, con 137 viviendas, y otras 63 en Canillas, que se entregaran en apenas una o dos semanas. Finalmente, pero no menos importante, las casi 600 regularizaciones que se han producido dentro de la Agencia de Vivienda Social, que lo que han hecho es adjudicar formalmente y hacer definitivas esas adjudicaciones en favor de esas familias que ocupaban sin títulos suficientes esas viviendas antes del 1 de enero de 2016.

Como le he podido exponer, creo que los procedimientos que están normativamente establecidos para adjudicar vivienda se han desarrollado; el número ha sido significativo, siempre es un número inferior al deseable o al que todos quisiéramos, pero creo que se ha actuado de manera significativa en atención a la respuesta a la necesidad de vivienda de los madrileños. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias a usted, señor Director. A continuación pasamos al segundo punto del orden del día.

**PCOC-132/2019 RGE.2309. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno Regional que ha**

**cumplido sus compromisos con el sector del taxi planteados el pasado mes de febrero del año pasado.**

Para la formulación de su pregunta tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días, señor Rodríguez Sardinero. ¿Considera que el Gobierno Regional ha cumplido sus compromisos con el sector del taxi planteados el mes de febrero del año pasado por la Presidenta Regional en aquel momento, Cristina Cifuentes, la actual Consejera, Rosalía Gonzalo, y usted, que sigue siendo Director General de Transportes?

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señor Director General. Tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Buenos días. Muchas gracias, Presidenta. Señorías, son ya varias las ocasiones en las que el Gobierno de la Comunidad de Madrid se ha pronunciado al respecto del sector del taxi, señor Viondi. Hemos manifestado, no solamente nuestro compromiso de cumplir los compromisos electorales sino que, además, hemos ido más allá de aquellos. De hecho, ya he manifestado en alguna ocasión que al inicio de la Legislatura, este Gobierno se comprometió a hacer una modificación en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, introduciendo un artículo 16 bis en referencia a la inmovilización de vehículos, para regular la posibilidad de esa inmovilización del vehículo en los supuestos en los que se realizare transporte público de viajeros sin la preceptiva licencia municipal o autorización de transportes, con la finalidad de luchar contra los taxis piratas. En virtud de esa modificación, decirle que se han inmovilizado 88 vehículos; en la actualidad se encuentran 13 vehículos en depósito municipal, se han destruido o achatarrado ya 3 vehículos inmovilizados, cuyas resoluciones adquirieron su firmeza y, en este momento, quedan otros 5 vehículos para que, conforme al procedimiento de destrucción, así se disponga.

Con esta modificación se dio cumplimiento al compromiso electoral número 233 del programa del Partido Popular, y se modificó la Ley de Ordenación y Coordinación de Transporte Terrestre para reforzar la persecución de la competencia desleal y el intrusismo profesional en el sector del taxi. Como le he dicho, la Comunidad de Madrid fue más allá; de hecho, fue pionera en toda España en la implementación de un distintivo en la parte delantera y trasera para los vehículos de arrendamiento con conductor, en la que, con el consenso del Comité Madrileño del Transporte, tanto por parte de la VTC como del sector del taxi, se logró que ese distintivo se pusiera en marcha en el año 2016.

Asimismo hay que destacar que el artículo 4 de la Ley 20/1998, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dice expresamente que los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión e inspección y sanción de los servicios urbanos del transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. Independientemente de ello, nos propusimos trabajar y elaborar en el marco de la Comunidad de Madrid un convenio en materia de vigilancia e inspección de transporte

por carretera para que fuera firmado con distintos ayuntamientos; en 2017, se firmó con el Ayuntamiento de Madrid y, en 2018, con los Ayuntamientos de Pozuelo, Alcorcón y Tres Cantos. En virtud de ese convenio, se ha ofrecido formación a más de 2.000 agentes de Policía Municipal de la Comunidad de Madrid y el mayor porcentaje de esa formación se ha realizado para los agentes de Policía Municipal del Ayuntamiento de Madrid.

Se ha hecho también un gran esfuerzo -y yo ya lo he dicho en esta Comisión en alguna otra ocasión- en incrementar en más de un 57 por ciento el número de agentes inspectores. De hecho, para que tengan constancia, en cuanto a las actuaciones realizadas, he de decirles que en el año 2006 se controlaron 8.126 vehículos y se denunciaron 861; en 2017, se controlaron 13.397, es decir, un 63 por ciento más que en 2016, y se denunciaron 4.210 vehículos, un 390 por ciento más que en el año 2016; de los 13.397 vehículos, fueron 10.215 a VTC y 3.182 a taxi, y se denunciaron en total a 4.140 VTC y a 80 taxis. En el año 2018 se controlaron 12.446 vehículos, un 7 por ciento menos que en el año 2017, y se denunciaron 3.081, un 25 por ciento menos que en el 2017; sin embargo, de los 12.446 vehículos, 10.919 eran VTC, lo que quiere decir un 7 por ciento más que en 2017 y 3.081 los que denunciamos, luego un 26 por ciento más que en año 2017.

Por lo tanto, señorías, verán que la labor inspectora va dirigida a que los servicios se presten, que se cumpla la normativa vigente, que se trabaje sobre la captación de viajeros en el caso de VTC y, en cuanto a vehículos de taxi, respecto al cumplimiento de las condiciones exigidas en su reglamento, fundamentalmente, cumplimiento tarifario y vigencia de autorización de la VT. Todas las nuevas autorizaciones de arrendamiento y vehículos con conductor VTC se concedieron y se siguen concediendo por sentencia judicial y, por consiguiente, son de otorgamiento inminente. Además, la Comunidad de Madrid ha recurrido en casación las decisiones judiciales desfavorables que ha habido en contra de los intereses regionales, con el objetivo de seguir defendiendo los intereses de los taxistas en la Comunidad de Madrid.

Asimismo, actualmente se encuentra en la fase final para su aprobación la modificación del reglamento del taxi y están entre sus principales modificaciones—sin desarrollar todas ellas- las siguientes: se eliminará el requisito para los titulares de las licencias de taxi que deban estar domiciliados en la Comunidad de Madrid en virtud de una sentencia judicial; se eliminan las exigencias de carecer de antecedentes penales, porque así lo dice la sentencia del Tribunal Superior de Justicia; se recoge la posibilidad de que los titulares de licencias de autotaxi puedan disponer de más de tres licencias en los casos de herederos forzosos; se introduce que el permiso municipal del conductor deba ser renovado anualmente, sin que el nuevo ejercicio de la actividad durante más de cinco años implique su pérdida; se posibilita que los servicios puedan realizarse en vehículo de hasta nueve plazas, incluido el conductor, y se contempla como causa de extinción de licencia el arrendamiento, el traspaso y cesión de explotación.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Director General, le ruego que vaya finalizando.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Finalizo. Se establece algo importantísimo para el sector del taxi, que es marcar el carácter de tarifas máximas, para que pueda haber un precio de servicio conocido por el cliente, y también se da la oportunidad del taxi compartido. Todas estas peticiones están realizadas por parte del sector y se llega a un consenso con todos ellos, sin lugar a duda, para que, aprobando el reglamento, se otorgue mayor competitividad y puedan mejorar la prestación del servicio del taxi que, sin duda ya lo es, y será mucho mejor. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. Tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Entiendo que el señor Sardinero ya ha consumido todo su tiempo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Sí, pero ahora usted tiene el suyo.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Lamentablemente, yo le he preguntado a usted por una cosa y usted ha contestado otra totalmente distinta, y me parece que es una falta de respeto, no a este diputado sino a la Cámara, porque yo le he preguntado en concreto sobre una reunión que se produjo en el mes de febrero, no por su programa electoral ni por lo que hizo anteriormente sino por un hecho concreto.

Usted, que para lo que quiere tiene muy mala memoria, aparece en una reunión en el mes de febrero, justamente el día 19 –va a hacer casi un año-, donde estaba una señora que conoce, que fue expresidenta, se llama Cristina Cifuentes, y ahí estaba usted con la Consejera actual, ilos dos!, junto con la señora Cifuentes, comprometiéndose a varias cosas: a ese reglamento y a estudiar la posibilidad de regular los VTC. Esa es la realidad de su compromiso en el mes de febrero y sobre lo que le he preguntado; aunque es verdad que algunas cuestiones que usted ha eludido contestar aquí luego se las voy a recordar.

En el informe del Dictamen de lo que era anteriormente el Consejo Consultivo le dice a la Comunidad de Madrid en el mes de julio, antes de que aparezca el Real Decreto Ley del Ministerio de Fomento del Gobierno Socialista, aprobado por el Congreso de los Diputados por mayoría absoluta, que necesitan la habilitación del Estado para poder llevar a cabo esa regulación. Eso usted lo omite, no lo ha dicho en esta Comparecencia. Llevan mintiendo durante todo este tiempo sobre la regulación de los VTC en el ámbito de la Comunidad de Madrid. La señora Cifuentes se comprometió, elevó solicitud al Comité Asesor Jurídico y le contestó que la habilitación dependía del Estado, y en octubre el Congreso de los Diputados les habilitó a ustedes para llevarlo a cabo. Por tanto, el primer incumplimiento sobre sus afirmaciones como Director General en el mes de febrero, hace un año, son esta demostración.

Añado. Ese reglamento del taxi, el que usted se comprometió llevar en el mes de febrero, el Comité Asesor Jurídico, al cual ha elevado usted la reforma del Decreto 74/2005, en el informe que

hace el Dictamen de la Comisión Asesora Jurídica el día 24 –usted lo puede comprobar y debería comprobarlo porque se lo habrán remitido; además, todos los madrileños lo podemos comprobar en el Portal de Transparencia- le dice categóricamente que ustedes han hecho una chapuza legislativa, y si quiere le leo punto por punto las conclusiones que dice el Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid. Por tanto, sus compromisos con el taxi son como siempre una palmadita en la espalda y una puñalada por la cara; esos son sus compromisos con el taxi. Llevan mareando al sector durante cuatro años.

Yo no he venido aquí a preguntarle por aquello a lo que usted se comprometió en el programa electoral sino por el compromiso formal y público que hizo la Presidenta del Gobierno Regional y usted como Director General de Transportes. Y añado: ustedes llevan diciendo durante semanas –no le voy a recordar la huelga del taxi- que no tenían competencias para regularlo. ¿Y el Consejero de Fomento del Gobierno andaluz sí tiene competencias, que ayer se comprometió con todas las entidades del sector del taxi a que en breve les presentaría una regulación de los VTC? ¿Quién está mintiendo? ¿El Consejero de Fomento del Gobierno andaluz, del Partido Popular y de Ciudadanos, recientemente? ¿Allí sí pueden? Señor Rubio, señor Sardinero, señor Quejo, ¿allí sí puede? ¿Allí, la Junta de Andalucía puede regular los VTC y ustedes aquí no? Mienten descaradamente: mienten a los taxistas con el reglamento, mienten con una chapuza legislativa que tira por tierra la Comisión Jurídica Asesora y mienten con los compromisos que hicieron en febrero. Ustedes, discúlpenme, son unos mentirosos con el sector del taxi. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): ¿Puedo contestar?

La Sra. **PRESIDENTA**: No le queda tiempo, señor Rodríguez Sardinero. *(El señor Rubio Ruiz pide la palabra.) (El señor Fernández-Quejo Del Pozo pide la palabra).*

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Señora Presidenta, solicito la palabra por alusiones del señor Viondi, por el artículo 114. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Por alusiones, ¡claro! Nos alude a los dos.*) Me ha nombrado, junto con el señor Fernández-Quejo, al mismo momento que nos ha llamado mentirosos. Entonces, quería que nos aclarase a quién llama mentiroso, porque me ha quedado la duda. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *Mentiroso el Gobierno Regional, no usted, señor Rubio, porque el Gobierno Regional ni le cuenta lo que hace.*).

La Sra. **PRESIDENTA**: Queda aclarado, ¿no? (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Sí, sí.*) (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *¡Es que no es así!*) Pasamos al tercer punto del orden del día.

**C-1113/2018 RGEP.13709. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre obras de conexión bajo superficie de las estaciones de Sol y Gran Vía. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Se ha presentado un escrito de delegación de la señora Consejera en doña María Consolación Pérez Esteban, Directora General de Carreteras e Infraestructuras, que ha sido aceptada por la Mesa de esa Comisión. Ruego a la señora Pérez Esteban que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Tiene la palabra por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos don Juan Rubio por tiempo de cinco minutos para exponer el motivo de su comparecencia.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días y bienvenida, señora Pérez. La verdad es que es muy simple el motivo –porque posteriormente entiendo que tendré los diez minutos que me corresponden-: en primer lugar, en qué estado están las obras, porque somos conscientes de los retrasos que ha habido, pero ante todo nos interesa saber qué criterios de priorización se manejaron para asignar esta obra y no realizar otras intervenciones dentro de la Red de Metro que entendemos que deberían ser más prioritarias; evidentemente, desde nuestro punto de vista. Por eso pedimos las razones que han llevado al Gobierno actual de la Comunidad a asignar estas prioridades, a asignar, en definitiva, estos fondos para la realización de esta obra y qué beneficios van a obtener o piensan obtener potencialmente por encima de otros que se pudiesen haber realizado. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Tiene la palabra la Directora General de Carreteras por tiempo máximo de quince minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Rubio. No sé si es que a fuerza de venir aquí una y otra vez ya casi les leo el pensamiento, porque la pregunta planteada, sinceramente, no tiene nada que ver con lo que ahora mismo me está planteando, pero yo voy a intentar darle respuesta, porque, como digo, no sé si es que ya nos vamos conociendo pues traía preparada mi respuesta también en ese sentido.

La pregunta que usted plantea es que le informemos sobre las obras de conexión bajo superficie de las estaciones de Sol y Gran Vía. Para empezar, permítame que le recuerde que esas obras a las que usted se refiere se materializan en una actuación conjunta de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, Metro de Madrid y ADIF. Pero, en concreto y a modo de introducción, le diré que la actuación de la Dirección General se concreta en la obra civil en los términos definidos en el objeto del contrato, que posteriormente detallaré: Metro de Madrid, en lo relativo a la arquitectura interior, escaleras mecánicas y ascensores e instalaciones, y ADIF, en la arquitectura e instalaciones de la galería de conexión Cercanías-Metro. Todo ello permitirá que se duplique el espacio disponible hasta los 2.000 metros cuadrados, reubicando los tornos y los elementos para mejorar la movilidad. Además se instalarán seis ascensores y cuatro escaleras, que aumentarán la accesibilidad de esta estación, que, como indica, quedará conectada a la Red de Cercanías a través de un pasillo directo hasta la estación de Sol.

Permítanme que les detalle a continuación qué es lo que motivó la ejecución y la planificación de estas obras. En la planificación de estas obras se tuvo en cuenta un estudio realizado

por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid sobre su impacto en la movilidad de la conexión propuesta, donde se ponía de manifiesto el favorable impacto que genera esta actuación tanto en la movilidad de los madrileños como en la reducción de los tiempos que estos dedican al transporte. Según este estudio, la estación de Gran Vía estaba siendo utilizada por 44.000 viajeros/día en días laborables y por 49.000 viajeros/día en fines de semana y festivos y la estación de Cercanías Sol contaba con 81.708 viajeros/día.

La simulación de conexión de ambas estaciones realizada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid arrojó los siguientes datos: los viajeros en la estación de Cercanías de Sol se incrementarían en 13.262 viajeros/día, un 16,23 por ciento, hasta los 94.970 viajeros/día, y en el Metro no se producían alteraciones significativas en el número de viajeros. Por otra parte, los viajeros que en la actualidad usan la estación de Cercanías de Sol se ven obligados a entrar y salir de la misma por un único acceso, situado en el extremo sur. Debido al gran número de viajeros que usan esta estación, este acceso empieza a tener niveles cercanos a la saturación durante las horas punta, y el hecho de que se localice en un extremo hace que los viajeros habituales que usan esta estación opten por ocupar en los trenes los coches que al parar el tren en la estación quedan más cercanos al acceso, provocando una ocupación plena de estos coches, mientras que los coches que al detenerse el tren quedan más alejados del acceso tienen espacio disponible y una menor ocupación. Con la conexión proyectada, el tránsito de viajeros se divide entre los dos accesos, Sol y Gran Vía, de la siguiente forma: 72.120 viajeros, es decir, un 75,9 por ciento, por Sol, y 22.850 viajeros, es decir, el 24,21 por ciento restante, por Gran Vía. Por tanto, a pesar de incrementarse el número de viajeros en la estación, disminuye en 9.588 viajeros/día el número de viajeros que utilizan el acceso de Sol, contribuyendo a reducir una posible saturación del mismo, y se añaden 22.850 viajeros/día a la estación de Gran Vía. Además se mejorará la distribución de viajeros dentro de los trenes, generándose una ocupación más uniforme de los mismos.

Teniendo en cuenta este criterio, estos datos de planificación técnica, el 13 de septiembre de 2017 se inicia el procedimiento de contratación pública con la firma de la Orden de inicio por el Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras del contrato de obra "Ampliación de la estación subterránea de Gran Vía de Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Estructuras de conexión con Cercanías y accesibilidad", con un presupuesto base de licitación de 5.198.325,18 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de doce meses. El 10 de octubre de 2017, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid acuerda la autorización de la contratación por procedimiento abierto, con criterio único el económico. Se presentaron dieciocho ofertas, según se recoge en el acta de 15 de noviembre de 2017 de la Mesa de Contratación, y se constata la inexistencia de ofertas con valores anormales o desproporcionados, de conformidad con lo establecido en el pliego de cláusulas administrativas que rige el contrato.

Tras efectuar la evaluación de las ofertas conforme al criterio de adjudicación establecido en el pliego de cláusulas administrativas particulares y de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 del Texto Refundido de la Ley de Contratos vigente en el momento, la Mesa acuerda elevar al órgano de contratación la propuesta de adjudicación del contrato a favor de la empresa Construcciones

Sánchez Domínguez, SANDO, S.A., por un importe de 3.107.114 euros, IVA excluido, al que corresponde un IVA de 652.493 euros y, por tanto, un importe de adjudicación, IVA incluido, de 3.759.608 euros. Elevada la propuesta de adjudicación del contrato, se adjudica por Orden de la Consejera de 18 de diciembre de 2017. Así, el contrato se firmó el 11 de enero de 2018 y las obras se iniciaron el 14 de abril de 2018, una vez obtenida la preceptiva autorización del Ayuntamiento de Madrid. Posteriormente, como sabe, aparecieron restos arqueológicos que motivaron que las previsiones existentes en ese momento se vieran alteradas.

En estos momentos se continúa con la ejecución de las obras, atendiendo al criterio de los técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y siempre en estrecha colaboración con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Directora General. A continuación intervienen los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo de siete minutos; si es menos, mejor. Tiene la palabra el señor Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Directora General, por la información. Quiero aclarar, lo primero, una cosa y es que habíamos solicitado la comparecencia de la Consejera precisamente para tener esa visión global, pero, en cualquier caso, hemos acertado, y le agradecemos toda la información que nos ha dado.

Nos ha llamado mucho la atención que parte de la decisión haya venido por la saturación en hora punta, porque la verdad es que estas decisiones las entenderíamos también para Nuevos Ministerios, Méndez Álvaro o Príncipe Pío, a pesar de que ese problema se niega permanentemente en sede parlamentaria, cuando es cuestión de ir cualquier mañana; pero, vamos, estoy convencido de que usted no me lo va a negar, porque sabe igual que yo cómo está la situación de Metro.

Entonces, por los datos que nos ha dado, entendemos que se trata de una decisión ampliamente meditada y que no es fruto de la improvisación. Efectivamente, conectar Sol con Gran Vía es apropiado, aporta unos importantes beneficios para la movilidad -conecta dos modos de transporte y amplía necesidades-, pero en este caso queremos enfrentarnos a las prioridades de verdad, a cómo se han asignado. Dentro de todo esto, puesto que se están asignando fondos, nos gustaría saber en qué medida tiene más prioridad que, por ejemplo, las obras necesarias para la línea 7B de Metro, la parte del túnel que está no ya en riesgo de inestabilidad sino en riesgo de colapso por falta de capacidad portante del terreno, cómo valoran ustedes la falta de accesibilidad en la Red Metro y si no hubiese sido mejor incluir estos fondos para acelerar tanto el cumplimiento de la ley -que no es baladí de lo que estamos hablando; estamos hablando de cumplir la ley- como para potenciar este Plan de Accesibilidad, que seguro que me van a recordar que tiene Metro, y que efectivamente tiene, pero insisto en que es un Plan de Accesibilidad para seguir incumpliendo la ley.

Queremos también conocer los datos que sustentan la decisión de invertir en esta conexión en vez de en una mayor inversión en impermeabilización y estabilización del túnel de la línea 12. Esto



es solo por curiosidad y, sobre todo, para informar a los cientos de miles de vecinos que sufren... disculpe, que disfrutan de esta línea en el día a día.

De igual manera, desde 2016, tanto Metro como la Consejería –aquí esperamos y deseamos enormemente que Metro sí haya informado a la Consejería del Plan Estratégico de Everis en diciembre de 2016 que nosotros llevamos dos años esperando a que nos entreguen, igual que llevamos esperando un año y pico a que nos dejen visitar la línea 12, en línea con esa transparencia de la que la gestión de Metro quiere hacer gala de manera continuada- conocían la necesidad de adquirir trenes; necesidad que se vio incrementada en 2017 y el año pasado como consecuencia de la crisis del amianto. Sin embargo, ustedes anunciaron antes la ejecución de este túnel que la adquisición de trenes, y queremos ver qué criterios de prioridades han utilizado para esta asignación, si consideran que tenemos material rodante suficiente.

De igual manera queremos saber si consideran que tenemos personal suficiente y si este dinero no se podría incluir para incrementar contrataciones, no solamente de maquinistas sino también de técnicos, personal de mantenimiento, en definitiva, más gente.

Ahora me gustaría hablar de las aglomeraciones. Parece que lo tienen todo perfectamente dimensionado, excepto la estación de Sol.

Y hablemos de temas serios: huelgas. En 2017 y en 2018 hemos sufrido decenas de convocatorias de huelgas. Estoy viendo asignación de prioridades, tan simple como eso. ¿En base a qué lógica han ejecutado esta conexión pero no han dedicado recursos a realizar un análisis de la calidad del aire, tal y como marca la normativa? ¿Qué mente preclara, social y humanamente comprometida decidió esta ejecución pero omitió la retirada de materiales con amianto en la empresa, algo tan simple como cumplir la ley -que no lo decimos nosotros, lo dice también Inspección de Trabajo-, y, de paso, evitar niveles de exposición de riesgo para los trabajadores? Vamos, básicamente, ¿por qué no se informó? Que esto tampoco cuesta dinero.

Podemos seguir así toda la mañana, pero, bueno, como tenemos tiempo limitado, vamos a seguir con la lógica aplastante. Ejecutan estos 3,7 millones de euros, pero siguen sin cambiar las cerraduras de las cabinas de los trenes para que los artistas de Metro puedan seguir haciendo sus funciones; isu arte!, en definitiva. Queremos, insisto, conocer sus criterios de prioridades. Y, bueno, hablamos de 3,7 millones cuando en realidad han sido 3,5, como usted bien sabe, por estos restos arqueológicos, que creo que se hubiesen conocido si le hubiesen preguntado a cualquier persona que lleve más de treinta años trabajando en Metro.

Voy a dejar los datos económicos para cuando tengamos la comparecencia de Metro y, entonces, voy a tener que mencionar las obras de Canalejas, porque quiero conocer si es que no quieren asignar dinero a esto, porque, según nos han informado los trabajadores –siempre los trabajadores-, cuando Metro supo por primera vez de la operación de Canalejas, en principio se posicionó contrario a estas actuaciones y a que se llevasen a cabo de la manera en que se iban a llevar. Quiero, por favor, que nos confirme este posicionamiento.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Rubio, ya le queda...

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Dos minutos, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Según esto, no, pero bueno. Yo le aviso; vaya finalizando, no vamos a entretenernos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Pero me quedan más de dos minutos, según esto.

La Sra. **PRESIDENTA**: No, no, no.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Entonces, voy a pedir revisión de tiempo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Pues pídale.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Este posicionamiento fue abortado. Parece que pudieron generar los metros cuadrados necesarios para que se hiciera rentable la obra, y para esto tenían que demoler la estación existente; queremos que nos confirme que eso es así; que tras construir muros de pantalla a ambos lados y una losa de cubrición superior se acomodaron los accesos y el vestíbulo de los nuevos espacios creados. Queremos confirmación de que la solución adoptada, tanto en términos estructurales, geométricos y de metodología constructiva como de equipamiento, instalaciones ferroviarias fue revisada, consensuada y aprobada por Metro de Madrid. Queremos la confirmación.

No voy a hablar de personas; al principio el Grupo OHL quería que las afecciones de la estación de Sevilla las financiara el propio Metro y, ante la negativa de Metro, decidió que era imprescindible eliminar la estación tal y como estaba diseñada, para poder dar viabilidad al proyecto, y queremos que nos lo confirme también.

Se ha permitido realizar muros tangentes tan próximos a nuestro hastial del túnel, me refiero al hastial del Metro, como para favorecer la actividad privada del hotel y el aparcamiento, que han provocado, finalmente, el colapso estructural del mismo, como todos sabemos, aunque no nos lo han comunicado con estas palabras, y queremos que nos lo confirmen.

En definitiva, los madrileños agradecerán conocer la respuesta a todas estas cuestiones y, en nuestro caso, estamos impacientes por conocer los argumentos; así que, por favor, conteste a esas preguntas y evite una marea de datos y argumentos de asignación de prioridades en este caso. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Es el turno del Grupo Podemos, y la señora Acín tiene la palabra.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Yo me voy a atener al objeto de la comparecencia, dado que luego tendremos la comparecencia del Delegado de Metro y le podremos preguntar todo esto.

Más allá de que sea por criterios de saturación, que asumimos que será saturación con niveles de confort, nosotros siempre venimos apoyando esta obra, sobre todo, en términos de seguridad y ante posibles evacuaciones desde Sol. Esta no es una obra nueva, ya la anunció la ex Presidenta Aguirre, solo que la dotaba de 45 millones en lugar de 18, que fue el anuncio que hizo la Presidenta Cifuentes; el Gobierno Regional sacó la licitación de su parte de los trabajos por cerca de 6.300.000, aunque la acabó adjudicando por casi 3.800.000 a la empresa SANDO, es decir, que presentó una oferta con un 40 por ciento de rebaja, y creemos que esta cifra hay que tenerla en cuenta.

En agosto de 2018 se localizan los antiguos restos del ascensor original de Antonio Palacios; la Comunidad de Madrid lo considera en ese momento una sorpresa, pero desde 2017 la Asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio había avisado de la alta probabilidad de que estos restos se encontrasen. Es más, a estas declaraciones de la asociación ustedes contestan que la Comunidad de Madrid tenía informes que lo negaron. Mi pregunta es qué informes se hicieron, a cargo de quién y, actualmente, en realidad dónde está el ascensor; es decir, asumimos que se ha retirado, pero, ¿qué se ha hecho con los restos? Queremos saber también si ha aparecido algún otro resto, dado que se ve probable que estén otros dos vestíbulos originales del mismo Antonio Palacios de los años 1919 y 1934.

La Comunidad de Madrid también anunció en el verano pasado que la estación de metro de Gran Vía recuperará el templete de granito, una réplica del original, y sabemos que ha licitado 276.000 euros a la ejecución de esa parte. Queremos saber si ha salido ya el concurso o no y en qué estado se encuentra la construcción del mismo.

En octubre del año pasado la Comunidad de Madrid autoriza un gasto extra de casi 3.500.000 euros -recordar ese 40 por ciento de descuento de la oferta, que igual ya la hemos vuelto a cubrir-, dado el peligro de que se anegaran las líneas 1 y 5 y de que las obras afectaran a los edificios colindantes. Queremos que nos cuente en qué ha quedado eso. Entendemos que toda la zona ya está estabilizada, pero queremos que nos lo comente.

Queríamos saber también si de alguna forma se va a indemnizar a los comerciantes de Gran Vía y, sobre todo, de la zona de Montera, dado que la apertura de esta estación estaba planificada para el primer semestre de 2019 y parece que no va a ser así; por tanto, que nos confirme cuándo va a estar en marcha la nueva estación y el túnel que las conecta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor José Vélez por tiempo de siete minutos.

El Sr. **JOSÉ VÉLEZ**: Gracias, Presidenta. Muchas gracias, señora Pérez. Estoy en un momento de confusión total; no sé si estamos hablando con el señor Carabante o con la señora Pérez, incluso he llegado a plantearme cuál es el contenido de la comparecencia. Yo creía que lo que preguntaba el señor Rubio era qué grado de avance tenían las obras, qué plazo de ejecución, en qué momento estamos y qué se persigue, y al final he querido entender que se refería a otro

compareciente. En cualquier caso, yo voy a hablar de lo que venía a hablar, no de mi libro sino de la posición de mi Grupo.

Es cierto que la estación de Gran Vía necesitaba intervención, es algo evidente, y que ustedes lo que han hecho es un proyecto en el que se reconoce más accesibilidad, pero que no por ello es menos cierto que ya debería haber estado en 2014, como marca la legislación. Por tanto, no es ningún mérito hacer lo que se debe hacer. Eso sí, llegamos tarde donde nunca pasa nada; pero creo que es habitual en esta Comunidad de Madrid.

También es cierto que plantean una gran obra –y no voy a decir faraónica, porque para eso ya hubo predecesores que lo hicieron- para reutilizar un túnel que ya existía, es decir, adecuándolo al uso, a un uso razonable, para facilitar el acceso de gente entre la estación de Cercanías y la línea de Metro. Por nuestra parte, nos parece muy bien, pero la ejecución de la obra y los plazos que no se están cumpliendo nos llevan a pensar en un modo acelerado de planificar, no sé si con el intento de cortar alguna cinta antes del periodo electoral, que creo que no va a ser posible...

La Sra. **PRESIDENTA**: Pues no.

El Sr. **JOSÉ VÉLEZ**: Si ya me lo confirma, mucho mejor; me evita la segunda parte. Tampoco es menos cierta la omisión de preservación del patrimonio de esta Comunidad de Madrid, cuando no se han tenido en cuenta las excavaciones y las escaleras, que no sé si han sido destrozadas, pero al menos infravaloradas, para llevarnos al extremo que estamos, y es que, en lugar de tener una pieza original, que por cierto, está en el pueblo natal del arquitecto, en Porriño -O Porriño, con el nuevo lenguaje gallego-, aquí en Madrid nos vamos a conformar con una réplica. Pues, bueno, bien, itambién está bien! Es pintoresco tener una réplica cuando la Comunidad de Madrid tenía, entre sus valores patrimoniales, el original; pero tampoco voy a entrar en cuáles fueron los motivos.

Por otra parte, ahora sí es una pregunta, a ver si nos puede confirmar algún plazo en la ejecución de obra y en qué grado estamos. Yo no sé si al señor Rubio le interesa o no, pero a este Grupo Parlamentario sí. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor José Vélez. A continuación tiene la palabra para cerrar esta comparecencia el señor Ramos por parte del Grupo Popular, a quien también ruego que se ciña al tiempo que le corresponde.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Gracias, señora Presidenta. Intentaré ser breve. Muchas gracias, señora Directora, por las informaciones. Yo, como es la primera vez que intervengo en esta Comisión, la verdad es que no conozco tanto al señor Rubio, con lo cual, si lo que quería era que le explicara el Gobierno cuáles son los motivos por los que se priorizan unas obras y no otras, pues que hubiera hecho una comparecencia en ese sentido.

Se quejaba el señor Viondi en la primera pregunta en cuanto a que preguntaba una cosa y le respondían otra, y yo ahora entiendo que el señor Rubio presente una comparecencia y luego hable de otra totalmente diferente, que no tiene absolutamente nada que ver. Y no debo de estar muy equivocado cuando el resto de los portavoces han dicho exactamente lo mismo. Señor Rubio, la próxima vez le aconsejo que si quiere que le respondan a la información que usted quiere pedir, que haga las cosas como entiendo que tiene que hacerlas.

En cualquier caso, a mí me gustaría hacer algunas reflexiones sobre esta comparecencia. La señora Directora nos ha hecho un relato, yo creo que bastante pormenorizado, de cuál ha sido el proceso de ejecución de estas obras, pero hay algunas cosas que se han quedado un poco en el tintero en las intervenciones del resto de los portavoces. Lo primero que quiero destacar es que estas obras son una actuación conjunta: por un lado, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras; por otro lado, Metro de Madrid y, por otro, ADIF, y nadie habla de ADIF, y es curioso. Supongo que al Partido Socialista, lógicamente, no le interesa hablar de ADIF, pero es que también es parte importante de estas obras. Decía el portavoz socialista que los plazos no se están cumpliendo. Bueno, no le he oído ningún comentario acerca de ADIF y su responsabilidad en la ejecución de las obras.

La señora Acín, portavoz de Podemos, hablaba de que la adjudicación se hizo con un 40 por ciento de baja. Hombre, yo simplemente quiero decirle –y ya lo ha dicho la Directora en su primera intervención- que se presentaron 18 ofertas –si hubiera escuchado, lo sabría exactamente igual que yo- y, según el acta de la Mesa de Contratación, se constató la validez de todas estas ofertas, conforme a lo establecido en el pliego que regía el contrato; con lo cual, no sé dónde está la extrañeza.

Más allá de repetir fechas, que yo creo que ya lo ha hecho la Directora General –y yo no voy a insistir en lo mismo-, hay un tema que es importante. Decía el portavoz socialista que había habido una omisión por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid a la hora de preservar el patrimonio. Hombre, yo quería decirles –y ustedes lo deberían de saber- que, desde el primer momento en que se iniciaron las obras, estas contaron con la supervisión de un servicio de arqueología que trabajó estrechamente con la Dirección General de Patrimonio. Creo que ese dato es importante y que no lo han escuchado, o no han querido escucharlo, pero yo creo que será esta segunda opción, y es que no les ha interesado escuchar lo que decía la Directora en su primera intervención. Es cierto que estas obras contaron desde el primer momento con ese servicio de supervisión por parte de la Dirección General de Patrimonio y, a partir de ahí, todo lo que se ha ido haciendo ha sido siempre en base a los informes que desde la Dirección General de Patrimonio se han ido realizando sobre los movimientos de tierras que se han producido en estas obras. Es cierto –y también quiero destacarlo- que en ningún momento las obras han estado paralizadas, simplemente se han estado adecuando a las exigencias que la Dirección General de Patrimonio ha ido marcando en cada uno de los pasos. Entonces, si no estoy equivocado, ya se han concluido a día de hoy los micropilotes de contención perimetral y se está acometiendo la ejecución de las losas y vigas de cubierta; tengo entendido que más o menos en unos quince días aproximadamente se pueden retomar las excavaciones y continúa la ejecución de aquellas unidades de obra que no están suspendidas por los informes de la Dirección General de

Patrimonio. Creo que en ese sentido las obras se están haciendo con la máxima responsabilidad, con la máxima eficacia, y dando solución a las necesidades o a las situaciones concretas.

Para terminar, e intentando ser lo más breve posible, señora Presidenta, quiero comentarle al señor Rubio un par de cosas. Preguntaba por cuáles habían sido los criterios para ejecutar estas obras y no otras. Yo entiendo que se lo ha dicho la Directora, pero se lo repito, por si no lo ha entendido bien, porque veo que no lo ha entendido en la primera ocasión, así que habrá que repetírselo más veces. Estas obras cuentan con un estudio sobre el impacto de la movilidad del Consorcio y sobre el impacto favorable que estas obras van a producir en la movilidad de todos los madrileños. Supongo que a usted le interesará la movilidad de los madrileños. Ese impacto favorable es el que aconseja la realización de estas obras, que no son excluyentes de otras. Para usted parece que es blanco o negro, pero hacer estas obras no significa que no se puedan hacer otras que sean necesarias en la Red de Metro; esto no responde a un capricho del equipo de Gobierno sino que responde a una necesidad de movilidad de los madrileños.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Ramos, vaya finalizando.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Señora Presidenta, llevo cinco minutos. Al final va a llevar razón el señor Rubio en que los tiempos no se respetan. ¡He puesto el reloj antes de empezar!

La Sra. **PRESIDENTA**: Es que hoy tenemos un día complicado.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Termino. Solo quiero decirle que no responde a un capricho del equipo de Gobierno y sí a una necesidad de la movilidad de los madrileños. Señor Rubio, no es que se estén asignando fondos de una forma indefinida, es que hay un contrato con unos presupuestos fijados y son los que se están ejecutando. Según usted, parece que aquí la Comunidad de Madrid va echando dinero; venga y venga... No es eso, señor Rubio, ¡y usted lo sabe! Usted lo único que quiere es plantear aquí cuestiones que no llevan a ningún sitio, porque además lo sabe. Lo peor de todo esto es que lo sabe, que son contratos cerrados, con presupuestos cerrados. Entonces, de verdad, no plantee esas dudas que no llevan a ningún sitio y que usted sabe que no son reales. Nada más y muchas gracias, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señora Directora, tiene la palabra para contestar a todos los que han intervenido.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias, señora Presidenta. Procuraré ser breve para que no tenga que llamarme la atención a mí.

La Sra. **PRESIDENTA**: No, yo sé que usted lo hará bien.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Comenzaba diciendo que a fuerza de venir casi les leo el pensamiento. Señor Rubio, ¡voy a tener que venir muchísimo más! Ni remotamente me podía imaginar que me iba a hacer las preguntas

que ha formulado. Voy a tener que seguir viniendo muchísimo; a ver si ya afino con la lectura del pensamiento y puedo contestar a todo lo que usted plantea. Le recuerdo que la comparecencia era para informar respecto a las obras de conexión bajo superficie de las estaciones de Sol y Gran Vía. No es por desconsideración hacia usted, créame que honestamente le tengo el máximo de los respetos, pero permítame que me ciña al objeto de la comparecencia.

Al señor José Vélez quiero decirle que siento que se haya visto confundido y me confunda con el señor Carabante o que el señor Rubio le haya hecho confundirse. Solo quiero aclararle que tengo unos poquitos años más y el pelo un poco más largo. Con eso... *(Risas)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¡Y más rubio!

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Vamos a continuar con la comparecencia. *(Rumores)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Por favor, silencio.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Les decía anteriormente que comenzaron las obras el 14 de abril de 2018 y lo que les puedo garantizar es que desde el primer momento se ha mantenido un contacto directo y continuo con la Dirección General de Patrimonio Cultural, ya que la obra se localiza dentro del Bien de Interés Cultural denominado Zona Arqueológica Recinto Histórico de Madrid. Desde la Dirección General de Patrimonio Cultural se nos solicitó que se realizase una supervisión y control arqueológico de todos los movimientos de tierra por un arqueólogo contratado por la empresa adjudicataria de las obras y expresamente autorizado por la Dirección General de Patrimonio. Esta circunstancia se llevó a cabo desde el primer momento en que se iniciaron las obras, lo que permitió asegurar el correcto control patrimonial de los posibles restos que pudiesen aparecer.

Pues bien, el 13 de agosto de 2018, durante los trabajos de vaciado para la ejecución de los pilotes, aparecieron restos de la estación original de Gran Vía, de lo que se informa inmediatamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural y se paralizan momentáneamente los trabajos en esa zona. Visitada la zona por técnicos de la Dirección General de Patrimonio, se concluye que puede continuar el movimiento de tierras de la zona de manera controlada, bajo la supervisión del arqueólogo director de los trabajos, con el fin de intentar establecer el alcance de los restos encontrados. El 24 de agosto el arqueólogo director de los trabajos notifica a la Dirección General de Patrimonio Cultural la aparición de nuevos restos y así, el 27 de agosto, la Dirección General de Patrimonio dicta resolución sobre este asunto, instando a que, previamente al movimiento de tierras de las obras de ampliación de la estación, se procediera al desescombro y limpieza de los restos originales del pozo del ascensor, antes de continuar con las obras de ampliación de esta estación; lo que implica no poder ejecutar parte de las obras contratadas hasta que dicha Dirección General informe favorablemente de la continuación del movimiento de tierras.

Los trabajos de desescombro y limpieza exceden el alcance del proyecto constructivo y de las modificaciones al mismo permitidas por la ley; por lo tanto, su ejecución no puede continuar en las unidades de obra que se ven afectadas. Así, el 25 de septiembre el órgano de contratación ordena la suspensión temporal parcial de las obras, basándose en la resolución a la que ha hecho referencia de 27 de agosto de la Dirección General de Patrimonio. El 26 de septiembre el contratista de las obras presenta una comunicación ante la Dirección General en la que pone de manifiesto que la seguridad de las obras y del patrimonio se podrían ver comprometidas si no se actuaba de forma inmediata en la ejecución de las mismas, añadiendo que dicho riesgo se veía incrementado con las posibles lluvias de los meses siguientes. Como base de esta comunicación, presentaron un informe redactado por su asesor geotécnico, don Javier Castanedo Navarro, ingeniero de caminos y profesor en el área de Geodinámica de la Universidad Complutense de Madrid.

Ante la gravedad de los hechos comunicados, desde la Dirección General de Carreteras se pidió un informe contradictorio al asesor geotécnico del contrato de inspección de vigilancia de las obras, don José María Rodríguez Ortiz. Este señor es doctor, ingeniero de caminos y catedrático de Mecánica del suelo y cimentaciones de la Universidad Politécnica. A la vista de lo contenido en ambos informes de ambos asesores geotécnicos, es cuando se decidió solicitar la contratación por procedimiento de emergencia de las actuaciones necesarias para garantizar la protección de las personas y de los bienes afectados. Los trabajos a ejecutar en el ámbito de esta contratación de emergencia deben asegurar la compatibilización de la consolidación estructural de la zona con la protección del patrimonio exigido por la ley y, por tanto, por las resoluciones emitidas en la Dirección General de Patrimonio, así como con las obras a ejecutar en la ampliación de la estación de Metro de Gran Vía; motivo por el cual el proceso constructivo en la emergencia contratada difiere del establecido en el proyecto inicial, ya que las condiciones de contorno existentes obligan a la ejecución del pozo para la ampliación de la estación con micropilotes, ya que estos precisan de una maquinaria para su ejecución mucho menos pesada y voluminosa que los pilotes planteados en origen, resultando así compatible con la situación de riesgo existente.

Para la contratación de la emergencia, además ha sido necesario establecer el alcance de las actuaciones técnicamente mínimas a realizar y su correspondiente valoración. Para esto se elaboró una memoria técnica que se sustenta en el estudio realizado por el consultor UTE LRALCA y firmado por el técnico competente, don Tomás Ripa Alonso, ingeniero de caminos.

En estos momentos se continúa con la ejecución del contrato de emergencia compatibilizando los trabajos con los requisitos impuestos por la Dirección General de Patrimonio Cultural. Ya se han concluido los micropilotes de contención perimetral y se está acometiendo la ejecución de las losas y vigas de la cubierta. Se estima que en unos quince días se retomarán las excavaciones.

En lo referente al contrato principal de obras, se continúa con la ejecución de las unidades de obra que no estaban suspendidas y en el momento en que los trabajos de emergencia permitan retomar la totalidad del contrato principal se levantará la suspensión temporal parcial y se continuará



con la ejecución. Los trabajos se compatibilizan con los contratos adjudicados por Metro Madrid y ADIF, con el fin de optimizar los plazos.

En definitiva, ante la gravedad de los hechos comunicados por la empresa que se encuentra ejecutando la obra, en todo momento, desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid se ha actuado con absoluta responsabilidad: en primer lugar, recabando un informe contradictorio de un ingeniero de Caminos catedrático de "Mecánica del suelo y cimentaciones" de la Universidad Politécnica que corroboraba la necesidad de una actuación de emergencia; en segundo lugar, concretando el alcance de las actuaciones que debían ser objeto de la contratación de emergencia por los técnicos de la Dirección General asistidos por expertos. Vamos a continuar con la ejecución de estas obras, pero lo vamos a hacer, sin duda, como siempre lo hacemos, sin escatimar esfuerzos en garantizar la seguridad y en la defensa del patrimonio cultural de nuestra región. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora General; le agradecemos mucho que haya estado aquí hoy con nosotros. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

**C-947/2018 RGE.11735. Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación y primeras conclusiones del estudio de conexión de las estaciones de Metro de La Fortuna (Línea 11) y San Nicasio (Línea 12), del municipio de Leganés, así como las primeras conclusiones. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Buenos días, señor Director Gerente; le ruego que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) En primer lugar, tiene la palabra don Rafael Gómez Montoya.

El Sr. **GÓMEZ MONTOYA**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Sánchez Vicente. Recordará que fue el 3 de noviembre de 2017 cuando los cuatro Grupos Parlamentarios aquí representados, sobre una proposición no de ley presentada por mi Grupo, presentaron una enmienda transaccional para que fueran los técnicos del Consorcio Regional de Transportes los que realizaran valoración, evaluación y viabilidad, tanto a nivel técnico como económico, de la conexión de las dos estaciones de Metro, línea 11 y línea 12, La Fortuna y San Nicasio, ambas en el municipio de Leganés. Quiero volver a agradecer la voluntad de todos los Grupos que conseguimos sacar adelante la enmienda transaccional para que saliera adelante este estudio.

Fue un logro político, pero sobre todo vecinal, conseguir que La Fortuna tuviera una estación de Metro, en este caso la línea 11. El Ayuntamiento de Leganés peleó mucho para que la Comunidad, en el diseño de MetroSur, la línea 12 pudiera tener o pudiera conectar La Fortuna con ese anillo, pero finalmente la Comunidad tomó la decisión de que no fuera así y hasta el 10 de octubre de 2010 los vecinos de Leganés en general y los de La Fortuna en particular no vimos cómo la prolongación de la

línea 11 desde La Peseta, con cabecera en Plaza Elíptica, llegara hasta el barrio de La Fortuna. Sin embargo, a día de hoy, señor Sánchez Vicente, los 18.000 vecinos de La Fortuna no solamente no tienen acceso a la ciudad de Leganés por Ferrocarril sino que les sigue costando el doble todavía ir hasta Madrid, porque, como usted bien sabe, tienen doble tarifa. Esta iniciativa surge -también lo contamos aquella vez- a raíz de escuchar a la expresidenta Cristina Cifuentes en el debate sobre el estado de la región de ese año, la ampliación de la línea 11 hasta Conde de Casal, asunto que parece que todavía sigue en estudio por parte de la Consejería.

Le hemos preguntado en dos ocasiones, el 19 de junio y el 5 de septiembre de 2018, y las contestaciones que nos han dado desde el Consorcio siempre han sido las mismas: al final del año 2018 tendremos realizado el estudio y podremos hablar de esas primeras conclusiones. Bien, pues ya ha terminado 2018 y le aseguro, señor Sánchez Vicente, que este es un asunto que importa mucho a los vecinos de Leganés en general y a los vecinos de La Fortuna en particular; por lo tanto, sepa que le escuchamos con un extraordinario interés. Esperamos escuchar, lógicamente, que el estudio está terminado y que la viabilidad técnica y económica es un asunto que podemos dar por hecho en el día de hoy. Gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gómez Montoya. A continuación tiene la palabra el señor Director Gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Gómez Montoya, tal y como nos comprometimos, el Consorcio Regional de Transportes prácticamente ha finalizado el estudio de conexión entre las estaciones de Metro de La Fortuna, en línea 11, y San Nicasio, en línea 12, del municipio de Leganés. Por ponerles en antecedentes y retomar el origen de esta línea les cuento que el primer tramo de la línea 11 entre Plaza Elíptica y Pan Bendito fue inaugurado en el año 1998 y constituyó la primera fase de una línea que se preveía prolongar hacia el sur, a Carabanchel Alto y Las Águilas, y hacia el centro y norte de Madrid. Un año antes, el Consorcio realizó el estudio de viabilidad de la prolongación de la línea 11 de Metro desde Plaza Elíptica hacia el centro y norte de Madrid.

Dicho estudio planteaba distintas opciones de carácter estructurante que básicamente consistían en conectar la línea 11 con el norte de la ciudad: nuevo trazado por el eje de Castellana-Serrano, enlace con el tramo central de la línea 9 en explotación conjunta y la que finalmente se ha considerado como la alternativa de trazado clásica, consistente en un nuevo trazado extremo a la M-30, Sainz de Baranda-La Elipa-Arturo Soria. No obstante, las prolongaciones de la línea ejecutadas hasta la fecha se han realizado por su extremo sur; así, en diciembre de 2006, se produjo la apertura al público de la primera ampliación hasta el PAU de Carabanchel y se construyeron tres nuevas estaciones: San Francisco, Carabanchel Alto y La Peseta, con el siguiente Plan de Ampliación 2007-2011: la línea sobrepasa la M-40 y los límites del municipio de Madrid para llegar al barrio de La Fortuna; a partir de 2011 se retoma el estudio de prolongación de la línea hacia el centro de la ciudad, con revisión de los posibles trazados desde Plaza Elíptica hasta los distritos de Arganzuela y Retiro en una primera fase, y finalmente, en el ejercicio 2017, el análisis funcional de las distintas

alternativas de dicha fase concluye optando por un trazado que conecta con las líneas 3, 1 y 6, en las estaciones respectivas de Palos de la Frontera, Atocha y Conde de Casal. El trazado termina en esta última estación, donde se prevé la construcción del futuro intercambiador de transporte, fundamentalmente para los autobuses procedentes de la N-3. Actualmente se está elaborando el proyecto de construcción de esta fase.

La prolongación de la línea 11 hacia el sur y su conexión con MetroSur, línea 12, obedece a distintas demandas: dotar de una nueva conexión de Metro a la línea 12, mejorar la conectividad al barrio de La Fortuna -que, como bien han dicho, depende administrativamente de Leganés- con el núcleo urbano de dicho municipio y, por último, dotar de conexión directa al centro de Madrid a los nuevos barrios residenciales al oeste de Leganés.

El estudio que se está ultimando se basa en el análisis de las condiciones de dicha prolongación en cuanto a trazado, grado de cobertura, planteamiento de alternativas, etcétera, con el modelo multimodal del Consorcio, así como los costes de inversión asociados a distintos planteamientos contemplando dos horizontes temporales: la situación actual y el año 2028. El planteamiento general parte de la construcción de un único tramo en túnel desde la estación actual de la línea de La Fortuna y una estación de MetroSur localizada en el municipio de Leganés, siendo este municipio, como usted bien conoce, de 190.000 habitantes, al que directamente afectaría la actuación, y más concretamente a los barrios de San Nicasio y las urbanizaciones Campo de Tiro, Quinto Centenario, Solagua, Ensanche de San Nicasio y Poza del Agua. Asimismo, dentro de este ámbito se distinguen dos sectores: uno plenamente consolidado, que es el núcleo de San Nicasio, con un desarrollo casi al cien por cien, cuya población ha alcanzado prácticamente su techo, y otro en desarrollo: las urbanizaciones de los planes parciales de Solagua, Ensanche de San Nicasio y Poza del Agua.

Se analiza la Red de Transporte Público del ámbito de estudio; existe una cobertura variada de los servicios de autobús en los distintos barrios, garantizando, como sabe, la conexión de Madrid con las relaciones internas del municipio, principalmente el centro urbano y el barrio de La Fortuna, siendo San Nicasio el que dispone de mayor número de líneas y variedad de destinos.

Perdone, Presidenta, ¿cuánto tiempo me queda?

La Sra. **PRESIDENTA**: Le quedan unos tres minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): En cuanto a los modos ferroviarios, la estación más cercana es la de San Nicasio, como hemos comentado, correspondiente a la línea 12, que tiene trazado circular e intervalo de siete minutos. Voy a acelerar un poco en mi planteamiento para intentar llegar a las conclusiones.

Del análisis de la demanda del sector estudiado se han extraído los siguientes resultados: algo más de 5.600 viajeros al día utilizan alguna de las líneas de autobús que actualmente tenemos. En lo que se refiere a Metro, la estación de San Nicasio es utilizada por 8.000 viajeros/día, de los

cuales, más del 85 por ciento acceden a pie, el 8 por ciento en coche y el 6 por ciento usa el autobús, y en cuanto al motivo del viaje, el 65 por ciento son de trabajo o estudio. El 60 por ciento de los usuarios de San Nicasio tienen como destino otra estación de MetroSur; el 40 por ciento trasborda en Puerta del Sur a la línea 10 de Metro y casi el 14 por ciento tiene el destino en Leganés Central para trasbordar a Cercanías.

Hemos estudiado dos alternativas. La alternativa uno, en conexión con la actual estación de San Nicasio, donde se efectuaría la correspondencia con las líneas 11 y 12; la solución consistiría en la ejecución de un telescopio tras la estación de La Fortuna para dirigir el trazado hacia Leganés. La alternativa dos, en la que el trazado inicial de la línea es coincidente, pero se dirige finalmente hacia el sur en busca de la reserva del trazado de la línea 12, conectando con la futura estación Pozo del Agua, donde se efectuaría la correspondencia entre líneas 11 y 12. Como resultado de la alternativa 1 –voy a resumir-, en un horizonte en 2028, la demanda de San Nicasio se elevaría a 7.453 viajeros, correspondiendo 2.738 a la línea 11 y el trasbordo entre líneas 11 y 12 beneficiaría a 10.000 viajeros. Como alternativa 2, en un horizonte en 2028, con el desarrollo de la estación y la prolongación de la línea 11 a Conde de Casal, una vez ejecutada esa otra parte que hemos comentado al principio, la demanda de Poza del Agua se elevaría a 3.226 viajeros, correspondiendo 1.066 a la línea 11; en este caso, el trasbordo entre líneas 11 y 12 beneficiaría a más de 13.500 viajeros.

Del estudio que se ha llevado a cabo podemos extraer como primera conclusión que la prolongación sur de la línea 11 hasta el contacto con MetroSur, en las dos alternativas consideradas, presentan un VAN negativo tanto en la evaluación económico-financiera como en su rentabilidad socioeconómica, y ello debido sobre todo a que la previsión de demanda presenta unos valores muy bajos para justificar la inversión en cualquiera de las dos alternativas estudiadas. A largo plazo, los valores de demanda de ambas alternativas se elevan algo más, si bien siempre manteniéndose en los valores más bajos de la Red. Con todo, en el caso más favorable, que sería la alternativa 1, San Nicasio se colocaría entre las veinte estaciones con menos demanda de toda la Red a día de hoy, y en el caso de las correspondientes entre las líneas 11 y 12, estas se incrementarían hasta los 10.000 o 13.000 viajeros.

Desde un punto de vista más cualitativo -y voy terminando-, se deben valorar los siguientes puntos: la dotación de la nueva conexión de la línea 12 –MetroSur- con el centro de Madrid a través de la Red de Metro está resuelta en su sector occidental mediante la correspondencia con la línea 10, que como ustedes bien conocen es Puerta del Sur; está proyectada la conexión de la línea 3 de Metro, hay un estudio y un proyecto para conectar Villaverde Alto y El Casar, y, por otro lado, esta accesibilidad al centro de la ciudad también está garantizada por las múltiples correspondencias con la Red de Cercanías; mejorar la conectividad del barrio de La Fortuna administrativamente, dependiente de Leganés, con el núcleo urbano de dicho municipio; el servicio entre los barrios de La Fortuna y San Nicasio o el propio centro urbano de Leganés está plenamente garantizado actualmente por líneas de autobús urbano e interurbano, y por último, dotar de conexión directa al centro de Madrid a los nuevos barrios residenciales del oeste de Leganés con las líneas interurbanas, con cabecera en la

línea 5 de Metro y Cercanías, lo que garantiza la accesibilidad con los principales modos intermodales de la ciudad.

En resumen, y por todo lo expuesto anteriormente, la extensión de la línea 11 al sur de La Fortuna y su conexión con MetroSur en San Nicasio, en cualquiera de las alternativas estudiadas, constituye un proyecto que a priori carece de base desde el punto de vista de las necesidades reales del sistema de transporte público. Por otro lado, las demandas previstas son excesivamente bajas, situándose en valores equiparables a muchas paradas de autobús, lo que difícilmente justificaría a día de hoy la inversión requerida por la obra y el compromiso de recursos del sistema para su explotación y mantenimiento futuros. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. A continuación es el turno de los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo máximo de siete minutos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Rubio Ruiz por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Sánchez, por la información y por todos los datos que nos ha dado. Realmente no sabíamos muy bien cómo preparar esta comparecencia, porque, lógicamente, teníamos que esperar el resultado del informe para posteriormente poder preguntar. En ese sentido, nosotros ya anunciamos que va a ser muy breve nuestra intervención porque vamos a esperar a recibir copia de dicho informe, que lo solicitaremos, y a raíz de ahí tomaremos decisiones y preguntaremos sobre los temas que corresponden.

Coincidimos en que es necesaria una segunda conexión con MetroSur para poder dar otra salida, porque no podemos salir solamente por Puerta del Sur. Entendemos perfectamente lo que nos ha dicho sobre que la conexión debería ser en túnel, y entiendo que es porque se pretende mantener catenaria rígida, que, como todos sabemos, no puede ser al aire. Poco más podemos decir.

Consideramos necesaria la ampliación de la línea 11, pero no es objeto de esta comparecencia. Y -lo dicho anteriormente- analizaremos los resultados del informe. Honestamente, nos ha sorprendido que haya tan poca rentabilidad socioeconómica de esta conexión propuesta para dar servicio al barrio de La Fortuna, entre otras cosas porque, como bien sabe, el aeropuerto de Cuatro Vientos está próximo y es uno de los principales focos de interés y desarrollo económico de la zona; por lo tanto, realmente nos ha sorprendido, pero los datos son los que son. Esperaremos en consecuencia poder leer con detenimiento el informe para poder sacar posteriormente las conclusiones que consideremos adecuadas. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Es el turno del Grupo Podemos; tiene la palabra la señora Acín por tiempo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. En primer lugar usted ha iniciado su comparecencia diciendo que prácticamente estaba terminado el estudio, pero en realidad nos ha dado hasta las conclusiones; así que, asumimos que está terminado. Lo que les pediríamos es que cuando

vengan a comparecer, si la documentación está más o menos elaborada, por favor, nos la hagan llegar para poder preparar mejor las comparecencias.

Por un lado, con respecto a este estudio -y, por tanto, detrás de ello-, cuando aprobamos la proposición no de ley había una intención de que esta ampliación se pudiera dar y obviamente asumíamos o creíamos entender que iba a ser desfavorable dado que ni ustedes mismos habían mostrado mucho interés en esta ampliación; así que, tampoco es una gran sorpresa. Lo que sí es sorprendente es que no nos está dando ninguna alternativa ni ninguna solución para la movilidad en el barrio de La Fortuna de Leganés. Hay 13.000 personas viviendo en ese barrio y en realidad nos ha dicho todos los noes por los cuales no puede darse esta ampliación, pero no nos ha dado ninguna opción y tampoco nos ha hablado de si se van a aumentar o no, por ejemplo, las frecuencias de las líneas de los autobuses de Legales; es decir, si en la planificación de la movilidad a una obra con estudios -entendemos que serán diferentes a los de la ampliación de la línea 12 y, por lo tanto, serán bastante más serios- se le dice que no puede ser, lo que sí esperaríamos del Gerente del Consorcio es que nos dijera cómo va a hacer para no dejar tirados a todos sus habitantes, que tienen un tiempo de espera, de media, de quince minutos con los autobuses actuales.

Por otro lado, usted ha estado hablando de la previsión de demanda; en realidad no sé si tiene tiempo para la réplica, pero sí que me gustaría plantearle algunas preguntas. Cuando hablan de los niveles de demanda y, por tanto, de rentabilidad, asumimos que también hablan de rentabilidad económica, pero se nos queda un poco coja la parte de la rentabilidad social. Por tanto, de forma un poco vinculada creemos que lo que no están valorando es el beneficio que podría tener esta ampliación, en la que se decidió que se conectaba este barrio a una línea 12, para los habitantes de Leganés; es decir, podría haber sido así y haberla conectado con el resto del sur, pero pusieron una parada de la línea 11.

Aunque no es materia específica de la comparecencia, me gustaría preguntarle, por si puede contestarnos en la réplica, por la ampliación que está planificada entre Plaza Elíptica y Conde de Casal. Sabemos que en julio del año pasado se adjudicó la redacción del proyecto y ha dicho que este se está elaborando, por lo que queremos saber en qué estado está. Tenemos entendido que se licitó por 1.800.001 euros y pico y con un plazo de ejecución de 20 meses. Nos gustaría saber cómo avanza ese proyecto y, por tanto, la obra de ampliación, porque nuestro Grupo Parlamentario ya defendió en el Pleno que consideramos clave esta ruptura de la radialidad del sistema de Metro a través de la línea 11. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acín. Señor Gómez Montoya, tiene la palabra.

El Sr. **GÓMEZ MONTOYA**: Pues nosotros sí estamos decepcionados, señor Sánchez Vicente, porque tengo que decirle con sinceridad que somos conscientes, isabemos!, que este proyecto es viable económica y socioeconómicamente. ¡Lo sabemos! Cualquier inversión en transporte por sé ya es una inversión absolutamente viable; todo lo que sea evitar la entrada de vehículos a

Madrid, el movimiento circular de vehículos entre municipios y evitar la contaminación atmosférica es viable. Esta Comunidad, una de las más ricas del panorama nacional, pues claro que puede hacer inversiones desde el punto de vista radial en materia de transporte, en este caso, por Metro.

Señor Gerente, ha dicho usted -y tiene razón- que la línea 12 es la novena en cuanto al uso de viajeros, y cabría preguntarse por qué, después de tantos años, tiene este número de viajeros. Una línea como la 12, que es circular y susceptible de poder tener 1 millón de usuarios, ¿por qué no es de las más utilizadas en la Red de Metro de Madrid? La respuesta es sencilla: solo tiene una posibilidad de enganchar con la Red de Metro para poder llegar hasta Madrid, que es Puerta del Sur-Joaquín Vilumbrales-Alcorcón. ¡Solo tiene una! Por lo tanto, el uso de la línea 12 –que no digo que sea malo, ¿eh?; no lo estoy criticando, ni mucho menos- es exclusivamente entre los municipios del sur de Madrid que conecta la línea 12. Evidentemente, si vas a ir a Madrid, tienes conciencia y quieres invertir más tiempo y más dinero –icuesta más!; no se olvide que para algunos cuesta más- utilizas la línea 12. Por lo tanto, de esas conclusiones, así como del estudio que nos ha presentado, que, por cierto, deseamos nos entregue cuanto antes para que lo vean en el Ayuntamiento de Leganés y para poder mostrárselo a los vecinos de La Fortuna –yo me empeñaré expresamente en eso, se lo puedo asegurar, en que lo conozcan todos-, podemos deducir con absoluta normalidad que ese no a priori que acaba de decir usted en esta Comisión puede salvarse. ¡Podemos salvarlo! Es decir, podemos hacer algo para que usted se comprometiera sobre esta infraestructura, que tampoco es tan costosa desde el punto de vista económico, vistos, evidentemente, los fastuosos dineros que se gastan en la Red de Metro y en los transportes en general; salvo que sea de cara a la galería, como elemento electoral exclusivamente, que no sería razonable y no se entendería por parte de la ciudadanía.

Si contaminamos menos, si acercamos una nueva estación a los vecinos de todo el corredor de la línea 12, si como usted ha dicho ya está prácticamente acordada la conexión de Villaverde Alto y El Casar de Getafe, ¿por qué no además esta, señor Gerente? O sea, aparte de tener ese pinchazo a la línea 12, ¿por qué no a esta también? ¿Por qué a una sí y a otra no? Y con eso no quiero, evidentemente, enfrentar a municipios, ¡en ningún caso! Pero, hombre, usted tiene que tener algún elemento, más allá del que acaba de contarnos, para poder elegir entre una opción u otra.

Porque usted venía con la lección bien aprendida, y lo digo en positivo. Hasta que usted ha dicho no, la verdad es que pensábamos que iba a decir que sí. Hablaba de los nuevos barrios como Campo de Tiro, Solagua, Poza del Agua, San Nicasio, V Centenario, La Fortuna, San Nicasio y, de repente, el argumento gira dramáticamente y nos dice: ¡No! ¡Ahí va! Pues la verdad es que nos hemos quedado un poco fríos, porque nosotros pensábamos sinceramente que iban a decir que es un proyecto viable, porque sabemos que es un proyecto viable.

Verá, señor Gerente, yo sé que el servicio de autobuses es muy bueno; conozco perfectamente a los concesionarios, al Grupo Ruiz y a la empresa Martín, y sé que el servicio es bueno, pero no es suficiente, señor Gerente, ¡no lo es!, primero, por las limitaciones que el propio servicio tiene por parte del Consorcio y, en segundo lugar, porque todos sabemos que es mucho más limpio, mucho más rápido, mucho más accesible el transporte de Metro ¡Y lo tenemos hecho! Si es

que lo absurdo fue que en su día La Fortuna no estuviera conectada a la línea 12 de Metro; pero, bueno, Gallardón se empeñó, y Luis Eduardo Cortés también se empeñó, aquel Consejero que dijo aquello de: ¡sería más fácil regar las vegas de Aranjuez con agua traída de la Antártida a que haya Metro en La Fortuna! Como augur no tenía ningún futuro el señor Cortés, como se ha demostrado. Entonces, si se ha hecho lo más difícil, que es llevar el Metro a La Fortuna –insisto, una reivindicación política, pero, sobre todo, vecinal de primer orden-, esto es muy fácil, señor Gerente. ¡Esto es muy fácil! De verdad, vamos a pelearlo, ¿eh?, ¡y mucho!; vamos a pelarlo, ¡y mucho! Vamos a esperar a que nos dé el estudio y vamos a estudiarlo bien –valga la redundancia-.

Le aseguro que al Grupo Socialista no le vale esta respuesta. Ese no a priori que usted ha dicho tiene que convertirse en un sí y, por supuesto, no en un sí a 2028, ya que tampoco esa fecha sería la más adecuada, porque hay alternativas para poder hacerlo y porque entendemos que económica y socioeconómicamente es más que viable. No obstante, muchas gracias, señor Gerente. Gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gómez Montoya. Tiene la palabra a continuación el señor Fernández-Quejo por parte del Grupo Popular.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, Presidenta. Lo primero que tenemos que decir es que el Consorcio se preocupó y se comprometió a hacer ese estudio y que ese estudio se ha hecho; no está totalmente rematado, pero el Gerente les ha traído unas conclusiones de lo que el estudio avanza a estas alturas, en las que ya está prácticamente finalizada la conexión entre las estaciones de Metro de La Fortuna y de San Nicasio; vamos, de la línea 11 y de la línea 12. Se ha hecho un estudio muy detallado, un estudio en el que se han analizado las diversas alternativas; o sea, no se han dejado cabos sueltos. Se han analizado también los recorridos de los viajeros, los usos de los viajeros actuales, los previsibles usos de dentro de 20 años, la progresión que tendría... Y, bien, esto arroja unas conclusiones bastante claras, que nos ha contado el señor Gerente. Otra cosa es que a usted, claro, no le gusten, porque usted está seguro, señor Gómez Montoya, de que esto es viable; pues, entonces, será que tiene usted un estudio que nos demostrará que es viable. Porque si usted está seguro, es que tiene un estudio y, si no, dígame por qué está seguro. O sea, que resulta que el Consorcio se gasta un dinero en hacer un estudio, porque esta Asamblea se lo pide y, además, muy razonadamente, y como no les gusta a ustedes la conclusión del estudio, nos dicen que no, y que usted está seguro; bueno, pues denos usted los datos de su estudio para saber que es viable.

Mire, hay muchos municipios que tienen una demanda similar, hay muchos municipios a los que también les afectan los enlaces y que tienen un número de habitantes como los que usted está diciendo. Aquí, el que no tiene Cercanías, quiere Cercanías; el que no tiene Metro, quiere Metro, el que tiene tres autobuses, quiere seis... Todo el mundo quiere mejorar su transporte, pero, mire, las cosas son como son y no todo el mundo puede tener Metro ni todo el mundo puede tener Cercanías, y hay que ver y analizar las conclusiones. Las conclusiones del estudio son que tiene un VAN negativo; o sea, que la rentabilidad tanto económico-financiera como socioeconómica no es suficiente, porque da unos valores muy bajos, y cualquiera de las alternativas no cuadra. ¡No cuadra! Además, se hace



prolongándolo 20 años, ¡prolongándolo 20 años!, calculando los usos que tendría dentro de 20 años, y resulta que no cuadra. ¡No cuadra! Además también hay muchos sitios a los que se les podría decir que sí.

Por otra parte, hoy por hoy las conexiones con la Red de Metro a través de otros autobuses están garantizadas, el traslado a Madrid está garantizado, el traslado entre municipios está garantizado; en resumen, yo creo que por todo lo anterior es un proyecto que carece de base, como ha dicho el Gerente, desde el punto de vista de las necesidades reales del transporte público. Es que, fíjese, es que hay algunas de las demandas que tienen la misma demanda que una parada de autobús. En fin, las demandas son muy bajas y se sitúan en valores equiparables a eso, a una parada de autobús actual, lo que claramente no nos justifica esa inversión. Además, yo creo que no nos justifica ni la inversión ni que hagamos una inversión que luego requeriría unos compromisos futuros para su mantenimiento y para su explotación. Luego dice el señor Rubio, cuando no viene a cuento, que en qué se gasta el dinero Metro y que por qué se tira el dinero en una cosa y no se hacen otras cosas, como ha dicho en la intervención anterior.

Pues, claro, es que hay que priorizar. ¡Hay que priorizar, señor Montoya! A nosotros nos encantaría que los vecinos de Leganés pudieran tener no solo esto sino mucho más y que tuvieran tres bocas para tres estaciones de Metro, ¡o cuatro! Pero el problema es que no hay dinero para todo, no hay una prioridad suficiente, los estudios de demanda no son los que tienen que ser y la demanda de viajeros tampoco lo es. ¡Entonces, no sé! Si no se hubiera hecho la progresión a veinte años, yo le estaría diciendo: pues puede usted tener parte de razón. Pero es que se ha hecho la progresión a veinte años y, mire, los errores en las progresiones del Consorcio suelen ser muy bajos. Así que, por ello nosotros claramente pensamos que habrá que esperar a un mejor momento y ver si, en ese momento, esto que ustedes proponen se puede hacer, pero hoy por hoy, vistos los informes técnicos, creemos que es desaconsejable. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Pasamos a la contestación del Gerente del Consorcio Regional de Transportes, que tiene para contestar a los Grupos Parlamentarios un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muy bien. Muchas gracias. Antes he ido deprisa con la comparecencia y se me ha olvidado darles un dato que creo que es bastante relevante: es el coste que también está sacado de las dos alternativas. Tenemos un coste en una alternativa de 160,3 millones de euros y en otra de 168,7 millones de euros para la ejecución de las obras; además hay unos costes de operación que están en torno a los 6 millones de euros de incremento sobre lo que hay. Creo que es un dato importante, porque es el que luego también se ha utilizado para valorar la decisión de no viabilidad, al menos a corto plazo.

Lo primero que me gustaría aclarar es que es un estudio, como todos los que se hacen desde el Consorcio, técnico, y está realizado objetivamente, con datos encima de la mesa, midiendo y

estudiando todo muy sosegadamente, porque conocemos la demanda de los ciudadanos de esa zona de Madrid. En cualquier caso, como decía al principio de mi intervención, está prácticamente concluido y, por supuesto, estará a disposición de los diputados de la Asamblea si así nos lo piden. De momento, todavía no nos lo habían solicitado, pero en el momento en que lo hagan, lo ultimaremos y se lo haremos llegar.

Preguntaba el señor Gómez Montoya que por qué la línea 12 no está entre las primeras. Usted sabe que hay una red tupida de transporte público en todos los municipios a los que da servicio la línea 12, o sea, que todos esos municipios están cosidos, o gran parte de ellos, por líneas de Cercanías y luego tenemos una red de autobuses interurbanos muy potente. Yo creo que, sinceramente, podemos trabajar en el corto plazo con los autobuses interurbanos, como venimos haciendo toda la Legislatura, trabajando con los ayuntamientos de la zona, como ustedes bien conocen; hemos trabajado en satisfacer muchas de las demandas de los usuarios del transporte público de la zona. Así lo seguiremos haciendo y creo que con el transporte interurbano podemos dar un servicio importante. En cualquier caso, esta línea, como ustedes saben, queda cortada en la Plaza Elíptica y lo que está proyectado, que es continuar hasta Conde de Casal, es un paso más importante, porque se convierte ya en una línea más estructurante que cruza Madrid y, una vez realizada esa infraestructura y a pesar de los datos, que en este momento no son satisfactorios para prolongar, tendremos opción de pensar en un futuro qué puede pasar con esa posible conexión.

Luego hemos comentado que está proyectada y está vista la posible conexión entre Villaverde Alto y El Casar, quizá uniendo con una línea que va del Sur hacia el Norte y que pueda ser, desde el punto de vista del transporte público, a lo mejor más interesante que esa conexión.

Sí que estoy de acuerdo con lo que ha dicho el señor Fernández-Quejo, porque nos gustaría dar satisfacción a todas las peticiones que se nos hacen, pero tenemos unos recursos limitados y hay que priorizar, y como bien ha dicho, si no priorizamos luego se nos cuestiona aquí la toma de decisiones, como no puede ser de otra manera. En cualquier caso, sí que es verdad que la conexión que proponen está muy cerca de la conexión de Puerta del Sur y creemos que una conexión más alejada, con zonas también altamente pobladas, quizá den una mejor conexión o esa doble conexión de la línea 12 con el resto de la Red de Metro.

En cualquier caso, yo sí que les digo que vamos a seguir trabajando en mejorar el transporte público de los municipios del sur, e insistir con la red de autobuses interurbanos, porque creo que hemos hecho un trabajo muy intenso y de mucha dedicación para todos los municipios de la región. Creo que por ahí podemos satisfacer todas estas necesidades que desde el punto de vista de rentabilidad a corto plazo no sean tan atractivas; en esa línea nos van a encontrar y vamos a seguir trabajando, como venimos haciendo con todos los ayuntamientos. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sánchez. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-37/2019 RGE.1534. Comparecencia del Sr. D. Alfonso Sánchez Vicente, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Para la explicación de su petición de comparecencia tiene la palabra, por un tiempo de cinco minutos, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias de nuevo. Hemos pedido su comparecencia porque creemos que ya es momento de que nos haga un primer balance de su gestión frente al Consorcio Regional de Transportes.

En esta Legislatura nosotros consideramos que el Consorcio ha carecido de cierto liderazgo y de innovación, y yo le explico por qué consideramos ambas cosas. Por un lado, ha perdido su papel planificador convirtiéndose en un ente que reparte la financiación que le llega por diferentes vías; es decir, ahora mismo actúa como una entrada y salida de cajas. El Consorcio Regional de Transportes sería un ente clave en la planificación de la movilidad, teniendo muy en cuenta, además, los datos de ocupación, población, vivienda y la actividad económica de Madrid. Si cruzamos todos esos datos, vemos que hay una sobreoferta de infraestructuras del transporte por carretera, por lo cual el papel del Consorcio se hace aún más relevante para hacer de todas esas infraestructuras un sistema eficiente.

En base a la ocupación del territorio de la Comunidad de Madrid resalta el hecho de que de forma contraria a cómo están organizadas las principales infraestructuras del transporte, la expansión de Madrid ha supuesto una creciente interacción en la red de flujos metropolitanos de un número cada vez también mayor de municipios alejados de la capital. Este modelo de desarrollo metropolitano extenso propicia una estructura de flujos que se alejan mucho del modelo radial y pasa a uno mucho más complejo y diversificado que algunos autores definen como que pasamos de una estructura estrella a una estructura de malla o tela de araña.

Es por ello que nos parece vital transitar hacia estrategias metropolitanas vinculadas a la movilidad regional, por un lado, bajo una perspectiva integral del territorio, donde encajen las zonas residenciales, las económicas, y todo esto pensando mucho más allá de los límites municipales; por otro lado, porque las decisiones de planificación del transporte, tanto público como privado, han de mirarse teniendo en cuenta la configuración regional en tanto a los movimientos cotidianos que hacemos desde donde vivimos hasta donde trabajamos o estudiamos, pero también teniendo en cuenta otros destinos, como centros educativos, comercios, salud, hospitales... A esta planificación desde una perspectiva metropolitana es a lo que creemos que se debería haber dedicado el Consorcio en estos años. Como le decía al comienzo, en realidad se ha dedicado, por un lado, a esta labor de caja, a sacar pecho del Abono Joven, a sacar pecho pero menos de la tarjeta Multi y en realidad el

Consortio ha hecho una labor compleja, porque ha sido el primer Consorcio que se ha opuesto de forma clara al transporte público y se ha situado al lado del coche privado; el primer Consorcio que se ha quejado de que aumentara la demanda.

Respecto a la innovación, y siendo bastante directa, usted y este Gobierno no dejan ningún legado más allá del Abono Joven; no hay ni un plan, no hay un proyecto que haya cambiado la movilidad para los madrileños y madrileñas..., han sostenido -y en la segunda parte veremos en qué condiciones- el sistema, porque ¿vamos a considerar que es innovadora la Multi? No. ¿Un sistema que no se entiende, que es poco intuitivo y poco practicable? No. Una innovación sería un billete monedero, tarifas dinámicas según la hora, el pago con el móvil y una buena integración en los sistemas de movilidad compartida. Creemos que ustedes son conscientes de ello y por eso hace apenas unos días presentaron el Centro de Innovación e Información de la Movilidad, del que conocemos poco más que una noticia, y que dependerá del Consorcio. Sin duda, en el campo de la movilidad hay mucho que innovar, hay un nicho importante de empleo y de investigación. Más allá de decirnos las bondades, que las compartimos, quiero que nos explique en qué consiste el Centro, cuál es su financiación, qué tipo de vinculación tiene con el Consorcio y quién lo va a dirigir.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene que terminar, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Me queda un minuto. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *No, le queda un minuto y medio.*) Creemos en los criterios o la inclusión de los criterios de género en la planificación de la movilidad, y por eso defenderé dentro de un rato una proposición no de ley en la que lo pondremos en valor. Por último, esta primera parte el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible llega al ecuador de su vigencia -si recuerda era 2013-2025-. Necesitaríamos una jornada completa para evaluar y conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y los programas, pero sí le pido por lo menos que nos evalúe los objetivos que se fijaba cuantitativamente el Plan; se organizaban en tres bloques: el primero, respecto a la sostenibilidad económica y funcional, ¿qué grado de cumplimiento tiene el reparto modal que proyectaba un 35 por ciento para el transporte público, un 35 por ciento para los viajes andando y un 30 por ciento para el vehículo privado? ¿En qué estado se encuentra la mejora de la ratio de viajeros por vehículo y kilometro que llevaría a un 8 por ciento, así como la cobertura financiera del transporte?

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya finalizando, por favor, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Respecto a la sostenibilidad social, también se marcaban ciertos objetivos que no repito porque voy un poco mal de tiempo. Por último, en referencia a la sostenibilidad ambiental, el PEMS se marcaba unos objetivos que nos gustaría que nos dijera cómo van a mitad de mandato.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acín. Don Alfonso Sánchez, tiene la palabra por tiempo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Antes de nada quiero dejar claro qué es el Consorcio Regional de Transportes, aunque lo conocen ustedes sobradamente, pero por si acaso. El Consorcio Regional de Transportes fue creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, bajo la fórmula jurídica de organismo autónomo, y es la entidad de la Administración Regional que concentra las competencias en el transporte público regular de viajeros de la Comunidad y de todos los ayuntamientos de la región que se han adherido al mismo, que son todos. En el marco de estas competencias se llevan a cabo las funciones de coordinación, control, planificación de infraestructuras y servicios, la fijación de un marco de tarifas común, determinando, las características, el tipo de los títulos de transporte y la determinación de las compensaciones económicas entre los distintos modos, así como las relaciones con los usuarios del transporte. En definitiva, se trata de un organismo que tiene autoridad, representatividad y capacidad técnica suficiente para ejercer una gestión coordinada de todos los modos y empresas operadoras, proporcionando un sistema multimodal de servicios de transporte público que se apoya en importantes infraestructuras y con más de cinco millones de desplazamientos que hacen de la Comunidad de Madrid un referente de movilidad a nivel global.

Esta forma de organización consorciada permite y exige estar en permanente contacto con todos los miembros del Consorcio. Desde que yo asumí el cargo y esta responsabilidad, he tenido ocasión de reunirme personalmente con un centenar de ayuntamientos, al margen de representantes de instituciones, asociaciones de vecinos, sindicatos y otras plataformas que de alguna forma se han interesado por la gestión del Consorcio. Relación muy directa también la que hemos mantenido con la Administración General del Estado, ya que está representada en nuestro Consejo de Administración y con la que hemos colaborado intensamente en el nuevo Plan de Cercanías o en la elaboración del proyecto del Bus VAO de la A-2.

En cuanto al balance de gestión que se ha llevado a cabo por parte del Consorcio, no podemos más que estar orgullosos del mismo porque el modelo escogido y la experiencia en planificación, financiación y gestión integral del transporte acumulada en estos treinta y tres años ha permitido posicionarlo como autoridad pública de referencia a nivel nacional e internacional, como lo demuestran las numerosísimas visitas de autoridades y delegaciones de diversos países que recibimos cada año interesándose por nuestro modelo.

Y, si nos centramos en la gestión durante la Legislatura, los principales avances en cada una de las líneas de actuación han sido los siguientes: la producción total en la red -y me refiero ahora a los autobuses interurbanos y urbanos de otros municipios- asciende a 686 millones de vehículos/kilómetro, con un coste de explotación asociado para la Legislatura de 1.758 millones de euros. Durante este periodo se han puesto en funcionamiento un total de 21 líneas nuevas, entre las que quiero destacar en el año 2016, el Cañaveral-Coslada, línea 290, y en el año 2017 ocho nuevas líneas, entre las que podemos destacar la Móstoles-Navalcarnero o la línea 3 urbana de Getafe. Además se han puesto nuevos servicios nocturnos también, como conocen ustedes, en los municipios de Fuenlabrada, Humanes, Griñón y Cubas de la Sagra; en el año 2018, seis nuevas líneas puestas en servicio, entre ellas me gustaría destacar la Móstoles Sur-Madrid, línea 524, y además cabe destacar

262 actuaciones de modificación de itinerario y reordenación, y 325 modificaciones de horarios, mejorando siempre la calidad del servicio. Asimismo se ha trabajado en la suspensión y mejora de paradas de autobús de la Red Interurbana de Autobuses, en concreto se han suspendido por peligrosidad 17 paradas y además se han instalado 2.053 postes, 239 marquesinas, 96 puntos de información variable y se han hecho actuaciones de accesibilidad en 1.505 paradas. Estas cifras se verán superadas en los próximos meses con la puesta en marcha conjuntamente entre la Dirección General de Administración Local y el Consorcio de la suscripción de 110 convenios con ayuntamientos de menos de 20.000 habitantes de la región, actuando en 462 paradas y con una inversión superior a los 3 millones de euros.

Dentro de la Red de EMT de Madrid, desde el inicio de la Legislatura se han llevado a cabo un total de 187 actuaciones importantes, entre las que destacan las siguientes: 110 refuerzos de líneas, 9 líneas que han recuperado el servicio en festivo, 9 nuevas líneas para atender las relaciones con Valdebebas, Las Tablas y la Cañada Real, así como las líneas de Barajas con el Hospital Ramón y Cajal y San Blas, y la línea exprés E-4, que relaciona Vicálvaro con la zona de Felipe II. El resto de actuaciones, 59, recogen ampliaciones de recorrido, modificaciones de itinerario, refuerzos en fin de semana y cambios de denominación. Hay que destacar dentro de las nuevas líneas -quiero ponerlo en especial valor- la mejora de la accesibilidad a los hospitales, con la creación de las dos líneas anteriores que he descrito y la prolongación de la línea 138 desde el distrito de Latina al Hospital Clínico, y de la línea 210 con la prolongación al Hospital de La Princesa, y a lo largo de este mes la línea 62 para atender la relación con el Hospital Clínico y la Fundación Jiménez Díaz. Hasta este momento la relación con los hospitales estaba en dos etapas y en todas estas hemos conseguido que sea en una sola etapa, después de reunirnos con múltiples asociaciones y de las peticiones que habíamos recibido. Además, gracias a la aportación del Consorcio, por importe superior a 750.000 euros, la EMT ha realizado mejoras de accesibilidad en 84 paradas en Madrid, siendo el coste total del transporte de la EMT en la Legislatura de 1.690 millones de euros.

En cuanto a la Red de Metro de Madrid, desde el inicio de la Legislatura, la producción total de la Red asciende a 636,7 millones de coche/kilómetro, ha supuesto una variación del diez por ciento respecto al último año de la Legislatura pasada, y además cabe resaltar la ampliación y unificación del horario de apertura de todos los accesos de la Red de Metro de Madrid lo que sin duda también redonda en la calidad del servicio.

Gracias a la apuesta por la accesibilidad en este modo, Metro de Madrid es el suburbano con más elementos de accesibilidad y el Consorcio ha contribuido a esa accesibilidad con 8,7 millones de euros dentro de la Legislatura. El coste de explotación de este modo durante la Legislatura es cercano a los 3.000 millones de euros, 2.994 millones de euros. Todas estas mejoras, junto a las medidas tarifarias puestas en marcha desde el principio de la Legislatura, como la congelación de tarifas y sobre todo el Abono Joven hasta los 26 años de edad, han hecho posible que la demanda total del sistema para 2018 alcance la cifra de 1.548,46 millones de viajeros, es decir, un 3 por ciento más que en 2017, lo que en términos absolutos supone 45,5 millones.

En el balance de la Legislatura, el sistema de transporte público ha recuperado 162,7 millones de viajes, con un incremento del 12,5 por ciento, situándose la demanda en valores similares a los registrados en los años previos a la crisis. Si hablamos de intermodalidad, resulta decisivo el papel que juegan los doce intercambiadores que conectan los distintos modos de transportes y que son utilizados diariamente por más de 2 millones de personas. También quiero hablar de la intermodalidad con respecto al fomento del uso de la bicicleta que se está llevando a cabo por el Gobierno a través de los planes de estacionamiento, el Plan REB, que conlleva la instalación de aparcamientos para bicicletas en intercambiadores, estaciones de Metro y Cercanías. Se ha avanzado en la integración progresiva de diversos sistemas municipales de préstamos de bicicletas en la Tarjeta Regional de Transporte Público. También hablamos de intermodalidad al referirnos al desarrollo que se está llevando a cabo con el Plan Aparca+T, de aparcamientos de intercambio modal, que constituye un importante elemento del sistema del transporte integrado y son una excelente medida de promoción de la movilidad sostenible; en esta Legislatura hemos impulsado su desarrollo dando los primeros pasos en su implantación con el objetivo de disponer en el año 2029 de 46.000 plazas y 91 aparcamientos gratuitos asociados al uso del transporte público.

Si hablamos de sostenibilidad ambiental, tenemos que decir que la flota de autobuses interurbanos, que asciende a 1.865 vehículos, es cien por cien accesible, es la más joven de España, con 4,3 años de edad media, y una de las más jóvenes de Europa; es también de las más respetuosas con el medio ambiente: hoy el 50 por ciento son autobuses híbridos de gas natural comprimido o con motores euro 6. Asimismo, resulta obligado hacer referencia al proyecto del carril Bus VAO en el corredor de la A-2, que, junto con un ahorro importante de tiempo para los usuarios, conllevará efectos positivos en el medio ambiente.

Para finalizar este balance, no puedo dejar de citar al menos la labor tan importante que desde hace años realiza el Consorcio en innovación en diversos ámbitos relacionados con la movilidad y cuyo principal baluarte es el CITRAM, el Centro de Innovación y Gestión del Transporte Público, centro único operativo 24 horas, los 365 días del año, que, desde 2013, representa la gran terminal tecnológica del Consorcio de tratamiento avanzado de datos de gestión y control en tiempo real de las infraestructuras e incidencias.

En materia de ticketing, trabajamos en proyectos pioneros, como la virtualización de la tarjeta de transporte en el móvil, mediante la tecnología NFC, y el pago mediante dispositivos móviles.

Por citar otros proyectos, me gustaría destacar los próximos proyectos de Big Data y business intelligence, que integrarán información de todo el sistema del transporte público de la Comunidad de Madrid. Nuestro reto es dar a estos proyectos de innovación una visión internacional, por lo que se ha firmado con la UITP, la Unión Internacional del Transporte Público, un protocolo de colaboración para la implantación del primer Centro de Innovación y Formación, primero en el mundo de la UITP, con lo que esperamos convertir al Consorcio en un centro líder internacional en investigación, capacitación y desarrollo del transporte multimodal, integral y sostenible. Tuvimos el placer de presentar este proyecto el pasado miércoles, con la presencia de algunos de ustedes; quiero

agradecer al señor Rubio y al señor Fernández-Quejo su presencia, a usted, señora Acín, no tuvimos el gusto de poderla recibir. (La Sra. **ACÍN CARRERA**: *Yo no recibí la invitación.*) Estaba invitada, pero, bueno, en cualquier caso la invitaremos de nuevo en cualquier momento.

Por último, antes de concluir, me gustaría hacer referencia a uno de los principales activos que tiene el Consorcio, que no es otro que su personal: alrededor de 130 empleados que, al margen de su valía personal y humana, aportan su experiencia, su cualificación técnica, su dedicación y su profesionalidad.

Por todo lo anterior, el balance que realizo de la función del Consorcio es altamente positivo, ya que se trata de un modelo de organización y gestión que se ha demostrado muy eficaz en el tiempo y que ha hecho del transporte en Madrid un referente a nivel nacional e internacional. No obstante, conscientes de que es necesario evolucionar hacia un concepto más amplio de movilidad que contemple no solo la dimensión medioambiental sino también la dimensión social y económico-financiera, de forma que el conjunto de la movilidad y, en particular, el transporte público sean eficaces y eficientes, y que además le otorgue una capacidad de gestión y una operativa más flexible que le permita el cumplimiento de sus funciones y desarrolle sus competencias, liderando la movilidad de la región, con un horizonte temporal amplio, como viene haciendo. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: A continuación es el turno de los Grupos Parlamentarios; tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Sánchez. Es de recibo, en primer lugar, felicitarle por la iniciativa para traer a Madrid ese Centro de Innovación y Formación de la UITP, que yo reconozco que sí recibí información oficial vía correo electrónico y también institucional. Para evitar repetirlo más veces, felicitamos a todo el Partido Popular y a todo el Gobierno por el Abono Joven, ¡porque es continuo el recordatorio!, ¡Menos mal que fue en 2015 y solo llevamos 4 años oyendo hablar de él, que, si no...! En este caso -a diferencia del análisis que posteriormente realizaremos de Metro, porque en Metro lo hacemos a partir de datos objetivos publicados por la propia empresa y eso que a Metro caso la podríamos calificar de opaca y oscurantista, como haré mención en mi próxima intervención-, en el caso del Consorcio, lamento decir que no ha sido posible disponer de esta información ni de nada parecido; el último informe o Memoria de actividades que tienen ustedes publicada es de 2016, y me gustaría recordar que estamos en 2019. En aras de la transparencia y también de facilitar el trabajo de esa Cámara, estaría bien que pudiésemos disponer de información más actualizada, tanto nosotros como todos los ciudadanos.

Efectivamente, el Consorcio se creó por la Ley 5/85, y me gustaría destacar una cosa: usted ha dicho que es responsable de la gestión de todos los modos de transporte; nosotros creemos que usted es responsable de la programación, la gestión realmente no la están haciendo o por lo menos eso es lo que nos repiten constantemente cuando hacemos referencia al caos que existe en Cercanías, por ejemplo, y nos dicen que no está bajo su competencia, a pesar de lo que dice nuestro Estatuto de Autonomía. Lo había preparado, pero no voy a entrar en las funciones que tiene realmente el



Consortio, puesto que usted ha entrado; sí coincidimos en una cosa, y es en calificar al personal del Consorcio -que lo he reconocido públicamente en muchas ocasiones, pero la última fue el miércoles en presencia de ellos- como una excelente plantilla de profesionales, con un amplio conocimiento técnico y con un nivel de involucración digno de reconocimiento, y más en las condiciones en las que muchas veces tienen que trabajar por falta de recursos, que también es importante reconocérselo.

En este caso, tenemos que hablar de la capacidad de coordinación. Nosotros entendemos que hay falta de coordinación reiterada entre los ayuntamientos y la Comunidad de Madrid. Esto podemos constatarlo, por ejemplo, con la denuncia que el Ayuntamiento de Madrid interpuso a la Comunidad en junio de 2017, más que nada por la mayoría que mantienen en el Consorcio, al bloquear la creación de nuevas líneas de autobuses de la EMT, consideradas importantes en aquel momento por el consistorio. La contestación del Gobierno Regional en aquel momento fue que las líneas no eran necesarias. Todo esto supuso un perjuicio para el usuario, que es, en definitiva, el que sufre esta falta de coordinación, y esperemos que no tenga que venir el Partido Socialista a traernos un relator para solucionar esta situación; confío en ello. *(El señor Vinagre Alcázar pronuncia palabras que no se perciben.)* Si no le importa, lo puedo decir porque estoy en el uso de la palabra.

Si hablamos de Cercanías, ¿qué decir de Cercanías? No solo por el estado penoso de ruina en el que se encuentra, con un servicio absolutamente degradado, que aquí sí que sufren -y no voy a decir estoicamente, porque no paran de protestar aunque no sirva para nada- la mayoría de los usuarios: no se cumplen los horarios no se cumplen las capacidades que deberían tener los trenes, no hay coordinación ni sincronización con otros modos de transporte; simplemente vale con ver estaciones como Méndez Álvaro o como Príncipe Pío cuando desembarcan trenes y la falta de coordinación que existe con Metro; creo que ahí hay una carencia de trabajo muy importante por parte del Consorcio. Esta falta de coordinación la hemos visto, por ejemplo, en la puesta en marcha de Madrid Central, sin un plan de movilidad debidamente desarrollado que nos ha llevado a los usuarios a un total desconocimiento de las zonas a las que se podía acceder o no, en definitiva, a un despiste absoluto de toda la ciudadanía; por supuesto, por mucho que algunos protesten por la reducción de las ventas de sus negocios afectados, lo que es peor es que sea la Virgen de la Cueva quien solucione los problemas, en este caso de Madrid Central, la Virgen de la Cueva, como máxima responsable de la calidad del aire de nuestra ciudad; en este caso de la ciudad y no de la Comunidad.

En definitiva, echamos en falta, como nos ha oído decir en muchas ocasiones, una política unida y consensuada y la aplicación de protocolos de contaminación gestionados desde un solo punto. Básicamente, esto ya lo expusimos en su momento cuando estuvimos tratando la ley de modificación del Consorcio que propuso Podemos, y al no aparecer el concepto de autoridad única del transporte nos negamos a apoyarla puesto que entendemos que es función real que debería hacer el Consorcio. Tenemos que evitar estas puestas en marcha de áreas de zona restringida sin un plan de movilidad, sin un plan de transporte público completamente consensuado y sin un plan de coordinación con todos los elementos afectados.

Señor Sánchez, entendemos que el Consorcio tiene que asumir una función de liderazgo en este y en otros temas, porque ustedes representan, en definitiva, la movilidad de toda la Comunidad y tienen que asumir que no podemos fraccionar la movilidad por municipios sino que tenemos que verlo como un entorno metropolitano. En ese sentido, deberían ser proactivos y evitar que la movilidad total esté en manos de agentes individuales sin una visión global para tomar decisiones y para desarrollar medidas adecuada, esa visión global que es la que tienen que aportar y la que tiene en este momento el Consorcio. Entendemos que han tenido falta de valentía técnica y demasiada influencia política.

Señor Sánchez, usted sabe mejor que yo que las necesidades de movilidad han cambiado radicalmente en los últimos años, y más desde que se creó el Consorcio, y también sabe mejor que yo que el diseño de la Red está obsoleto, que se diseñó en el año 1985 y que desde entonces ha sufrido modificaciones, pero no un verdadero proyecto de modificación global con una visión global de las nuevas necesidades y de la nueva realidad en la que nos movemos, y todo esto especialmente si hablamos de movilidad extralaboral.

En relación con la Red radial, efectivamente vamos hacia otro tipo de Red, en nuestro caso entendemos que red neuronal pasando por una red de tela de araña.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Rubio, vaya finalizando; le queda un minuto escaso.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: ¿Ya me he comido los siete minutos? Hablábamos de esta falta de valentía por el abandono que se hizo de un plan de movilidad que habíamos acordado los cuatro Grupos Parlamentarios y que el Partido Popular abandonó en el momento.

No podemos estar satisfechos cuando habla del número de marquesinas que se han puesto. Nos habla de marquesinas, de líneas, pero nos interesa saber cuántas de las aprobadas no se han implantado y cuántas de las solicitadas están pendientes. Nos gustaría poder hablar también de la Tarjeta Transporte, que ha sido un fracaso; de los parkings disuasorios pendientes, y por poner un ejemplo de parking disuasorio, deberían informar de que existe uno con el que tienen un convenio con Ciudad Universitaria, porque si bajas por la carretera de La Coruña, por la A-6, ino está anunciado! Por otra parte -ya sabe que nosotros somos muy maniáticos con el tema de la accesibilidad y de la movilidad reducida-, el número de plazas para movilidad reducida es increíblemente inferior a las que marca la ley.

Para terminar, quiero decirle que no podemos estar satisfechos y que me gustaría, con relación a la gestión realizada por el Consorcio –sé que soy un optimista-, que reconocieran esta situación y que iniciaran un proceso de mejora, pero entiendo que no nos defraudarán y que van a intentar justificar lo que desde nuestro punto de vista es completamente injustificable. Por último, le pido rigor en ese sentido. Gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias a usted, señor Rubio. Señora Acín, tiene la palabra también por tiempo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. En primer lugar, recojo ahora la invitación para acudir al Centro de Innovación dado que no la recibí y me encantará visitarlo.

Voy a hacer un breve repaso de varios elementos desde nuestro punto de vista. Por un lado, respecto a Metro no me quiero entretener mucho dado que luego tenemos la comparecencia del Consejero Delegado, pero sí quería preguntarle, respecto a las últimas informaciones que han aparecido y que muestran que no se están cumpliendo los criterios de calidad en cuanto a la ocupación del suburbano y que se ha pasado de cuatro a seis pasajeros por metro cuadrado, si el Consorcio Regional de Transporte se plantea hacer algo. En los compromisos fijados en la Carta de Servicios entre ustedes y Metro se fija que al menos el 95 por ciento de los clientes –que ya es complejo hablar de clientes y no de usuarios- que viajan en hora punta lo hagan con una ocupación inferior a estas cuatro personas. Yo asumo que está ese 5 por ciento ahí pendiente bailando y es probable que ustedes se aferren a él para decirnos que no se van a tomar medidas, pero nos gustaría que nos lo confirmara.

Respecto a la EMT, la verdad es que le agradezco que sea la primera comparecencia en la que yo estoy en la que saca pecho de ello; creo que es bueno que lo hagamos todos dado que se han contratado a 1.800 conductores, cerca de 150 trabajadores para talleres y se han renovado 1.300 autobuses, es decir, más de la mitad de la flota, y es el único modo cien por cien accesible. En realidad, no digo que esto no sea sorpresivo, lo es para cómo está organizado el Consorcio Regional de Transporte, que tiene poca previsión, pero sabiendo que en el camino a una recuperación económica iba a aumentar la demanda de transporte público, lo que hemos echado de menos es que unos gestores previeran e invirtiesen dinero y que otros no lo hayan hecho al menos no al mismo ritmo.

Hace unos meses ustedes mismos intentaron enfangar un debate muy complicado, ya politizado, hablando de unas reducciones del 11 por ciento en la demanda de EMT. Se les olvidó decir a qué se debían esas reducciones, que era a que ya no se estaban dando los servicios especiales. Y yo pregunté, hice una petición de información para que me lo justificaran, dado que en ninguna de las memorias se hablaba de esos números, y de repente ese porcentaje de disminución ha desaparecido.

También sabemos que en este último año y medio no ha habido una reunión entre usted y la Empresa Municipal de Transportes y que tiene cinco cartas pendientes con propuestas concretas por responder; me gustaría que nos dijera en su segunda vuelta si es así o si es porque alguna de las propuestas no tiene sentido.

Con respecto a Metro Ligero, como sabe, ahora mismo está siendo tema de la Comisión de Estudio sobre la Deuda de la Comunidad de Madrid y están a punto de salir los trabajos finales de esa Comisión, pero parece que ya se van extrayendo evidencias de que el procedimiento de adjudicación de los contratos violaron la Ley de Contratos del Sector Público, dando como resultado un sistema de concesión público-privada que no cumple con los requisitos mínimos que rige la doctrina del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea en relación con la necesidad de que exista riesgo de demanda para

las concesionarias. En Metro Ligero no es que no haya riesgos en las demandas sino que hay un porcentaje de la demanda que es fantasma y no existe, y somos los madrileños y madrileñas los que lo vamos sosteniendo. El año pasado ustedes anunciaron en el debate de presupuestos que se haría un reajuste de 19 millones en los pagos a Metro Ligero, y me gustaría saber en qué ha quedado ese reajuste.

Respecto a la actividad de las concesionarias y a los interurbanos -y ha hecho un repaso de ello-, creemos que es cierto que se han dado avances respondiendo sobre todo a las peticiones de los municipios, y creemos que eso al final resulta en un sistema bastante parcial que se basa en parches de carácter local; es decir, no decimos que no sean importantes, lo que decimos es que hay que darle una vuelta a cómo está organizado globalmente el sistema de interurbanos. Ustedes reconocen en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible los intercambiadores comarcales; es más, el Consorcio tiene un informe, del que nos ha proporcionado copia, en el que ya se fijan esos lugares: Pinto, Valdemoro, Colmenar, San Sebastián de los Reyes, Parla, Rivas y Xanadú y Arroyo Molinos. Me gustaría saber si se ha avanzado algo o si se ha dejado ese Plan de intercambiadores comarcales en un cajón, porque creemos que a partir de esos intercambiadores es de donde realmente se puede reconfigurar parte de los servicios de interurbanos haciéndolo mucho más cercano, con un carácter comarcal y eficiente y, además, rompiendo muchas de esas dinámicas radiales.

Con respecto a los intercambiadores, le quería hacer una pregunta concreta -ahora le hago otra con respecto a las concesionarias-, porque, por lo que sabemos, en estas infraestructuras ahora mismo no pueden entrar los vehículos a gas, que son básicamente la fuente de energía más potente para lo interurbanos en este cambio a energías más limpias, dado que la eléctrica, con la autonomía que tienen, es más complejo. Sabemos que no hay una normativa clara al respecto y que habría que hacer también ajustes a las infraestructuras, pero, claro, si los intercambiadores no pueden aceptar autobuses a gas, algunos se van a quedar fuera. Nos gustaría saber qué plan tienen; tengo entendido que se llegó a encargar un estudio al respecto, y quisiera que nos trasladase las conclusiones del mismo, aunque igualmente las pediré por escrito.

También tenemos entendido que con respecto a los interurbanos se ha cambiado la forma por la que paga el Consorcio Regional de Transportes, pasando de pagar por viajeros a pagar por kilómetro, y me gustaría que nos explicara este cambio en este momento.

Con respecto al Plan Aparca+T, en octubre del año pasado usted estuvo compareciendo en la Comisión para explicárnoslo y ya le comentamos que nos parecía un poco extraño que se volviera a hacer una planificación sin contar con la Encuesta Domiciliaria de Movilidad; por favor, vuelva a decirnos cuándo vamos a tener disponibles los datos. Es curioso, porque yo le pedí la información correspondiente a las actuaciones del año pasado, es decir, qué se había desarrollado del Plan Aparca+T en 2018, y me han dado esta respuesta de aquí, que es probable que tenga sentido, pero si me la hacen llegar en blanco y negro cuando las fases están marcadas por bolitas de diferentes colores, pues la información que nos están proporcionando no es del todo útil.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya finalizando.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Me gustaría saber si nos puede explicar algo de esto para que se entienda, si se han revisado los convenios, que era una de las actuaciones pendientes, cuánto, si se ha unificado la marca, cómo y si se están implementando estas nuevas tarifas vinculadas al uso de transporte público.

Respecto a los títulos de transporte, nada más que decir respecto a la Multi. Querríamos saber, eso sí, en qué estado se encuentra la prueba piloto para pagar el Metro con el móvil, que tampoco el súmmum de la innovación, dado que en otros países se hace desde hace bastantes años. Nos gustaría saber qué tipo de informes tienen para haberse negado de forma constante a la creación de un abono anticontaminación y también que nos diga qué está sucediendo con los 1,5 millones presupuestados en este año para un abono –no lo quiero llamar social- de ayuda a parados.

No sé si ha tenido ocasión de echar un ojo a lo que hoy se ha presentado en el Congreso de los Diputados, una Ley de Financiación por la que se crearía una bolsa del 0,25 por ciento del PIB para fondos estatales para la aplicación directamente municipal. Más allá de que pueda ser que usted no tenga la copia de la ley –yo tampoco-, igual ha oído hablar de ello, y me gustaría saber cuál es la opinión del Consorcio Regional de Transportes.

La Sra. **PRESIDENTA**: Ha terminado su tiempo, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Déjeme hacer dos preguntas, por favor.

La Sra. **PRESIDENTA**: Ya no le queda tiempo.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: No he cumplido los diez minutos.

La Sra. **PRESIDENTA**: Son siete minutos de intervención.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Creía que eran diez; perdone y gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias a usted. Tiene la palabra la señora Mena en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, Presidenta. Buenos días. Gracias, señor Sánchez, por su comparecencia, y gracias, por supuesto, al Grupo Parlamentario Podemos por haber traído esta comparecencia de balance de gestión a esta Comisión.

En estos siete minutos, la verdad, es muy difícil poder hacer un balance de toda la Legislatura, y más teniendo en cuenta que en este periodo de cuatro años han sido dos los Directores Generales que han pasado por aquí, el señor Merino De Mesa y usted, señor Sánchez, cuyo nombramiento fue en 2016. Además, como también se ha dicho ya aquí, los datos que tenemos son del informe de 2016, pero, aunque hayan sido publicados en 2018 ya con la actual Consejera, están

un poco desfasados. Ahora le corresponde a usted informarnos no solo de los escasos logros que ha habido durante estos cuatro años sino también de las muchísimas necesidades aún pendientes, así como de otras nuevas que hayan surgido como consecuencia, por ejemplo, de las políticas de restricción del tráfico en el centro de Madrid por periodos de alta contaminación.

Estos años ha aumentado el crecimiento de la demanda reforzada, medidas que los socialistas ya veníamos demandando y planteando desde hace años. Me refiero a la aplicación del Abono Transporte Joven, de 23 a 26 años, con el que han sacado tanto pecho, que ha permitido que, sí, los jóvenes hayan obtenido beneficio por su uso, pero que al mismo tiempo ha tenido un impacto en las ya saturadas líneas de autobuses interurbanos, obligando al reforzamiento de las líneas. Hemos podido ver cómo el Consorcio se vio bastante desbordado y no supo gestionar bien la adquisición de las tarjetas del Abono, evidenciándose la situación en la que se encontraban algunas oficinas, como la cercana a Méndez Álvaro, que estaba dentro de una sala de la Compañía ALSA, o, por ejemplo, en Torrejón de Ardoz, donde las tarjetas se estaban adquiriendo en una cafetería.

Como he dicho antes, es difícil hacer este balance en siete minutos, pero quiero recordarle algunos asuntos que hemos demandado en esta Cámara que, en nuestra opinión, han sido incapaces de ejecutar. Se ha hablado por encima del Abono Social. Le recuerdo que el 15 de septiembre de 2016 el Pleno de esta Cámara consensuó y aprobó una proposición no de ley que instaba al Gobierno de la Comunidad de Madrid a crear el Abono Social, con una implantación progresiva a partir del ejercicio presupuestario 2017; en concreto, se acordó una primera fase para incluir en ese presupuesto de 2017 la implantación del Abono Social a coste cero para todos los desempleados beneficiarios de la Renta Mínima de Inserción, que en el conjunto de nuestra región eran 30.000 personas. El coste asociado a esta actuación podría estar en torno a los 10 a 12 millones aproximadamente, y nos gustaría saber por qué el Consorcio no ha tenido ninguna partida presupuestaria en esos años, ni en 2017 ni en 2018, para la creación de este Abono Social aprobado aquí.

Por otra parte, como usted bien sabe, el Consorcio tiene la estructura tarifaria por zonas, en tres grandes coronas concéntricas; de ellas, la corona B se corresponde con el área metropolitana y está dividida en B1, B2 y B3, con un diámetro de 5 kilómetros cada una de ellas, pero no cumple en muchos de los municipios. Hoy le voy a poner un ejemplo, porque, aunque estamos acostumbrados a los casos personales del señor Rubio, que yo critico en otras ocasiones, quiero decirle que personalmente traje una proposición no de ley con relación a Humanes de Madrid, Arroyomolinos y Moraleja, aprobada por mayoría en ese momento, por la que solicitábamos que la zona pasara de B3 a B2 por los kilómetros que correspondían, y todavía estamos esperando a que el Consorcio lo ponga en marcha. En ese momento no estábamos pidiendo nada nuevo, ya que, en Galapagar o Rivas, por ejemplo, se habían producido modificaciones de la zona tarifaria, lo que ha incentivado el uso del transporte público, restando la entrada de vehículos privados a la ciudad de Madrid. Se promovía el desplazamiento de los ciudadanos de una forma más ecológica y, sin embargo, pues, lo dicho, en todos estos años no se ha realizado este mandato de la Asamblea de Madrid.

Por otra parte, el sistema tarifario no puede quedarse solo en el billete intermodal, pues, como también se comenta, ya aprobamos en esta Cámara el uso de las tarjetas recargables. Creemos que hay otra forma de hacerlo y que hay que hacer una reforma de todo el sistema tarifario. No puede ser que la inmensa mayoría de las regiones metropolitanas europeas funcionen con otros métodos de sistema tarifario y, en este sentido, mi Grupo también ha traído propuestas a esta Cámara.

Señorías, las quejas de los usuarios en estos años respecto al funcionamiento de los autobuses interurbanos han sido muy importantes. Durante la crisis hubo una reducción de un 15 por ciento en los servicios y se incrementaron las tarifas. Ustedes saben que hay problemas en todas las áreas y en especial -se han traído a esta Comisión- problemas con las líneas de autobuses de la Sierra Oeste, de la Sierra de Guadarrama, del sur metropolitano, del este de la región... Hay líneas de autobuses en las que la cifra, ofrecida por ustedes mismos, es de más de 60 pasajeros de media diaria en cada autobús. Han realizado un estudio para la optimización de las líneas interurbanas, pero no vemos los resultados. Por ejemplo, hace un par de semanas se supo que el autobús que realiza el recorrido Rascafría-Madrid dejaba en la parada del cruce de Canencia a personas mayores, ibastante mayores!, en plena temporada de frío, porque el autobús ya se saturaba en la primera parada.

Con respecto a la EMT, le voy a hacer algunas preguntas a ver si en la segunda intervención puede darnos contestación, aunque algunas ya se han formulado. ¿En qué situación se encuentra la firma del nuevo convenio específico con el Consorcio y la EMT? ¿Considera conveniente el Consorcio la mejora en la oferta de transporte de la EMT de ampliación de frecuencias y creación de nuevas líneas, tal como propone la propia EMT? Si no es así, ¿qué razones tiene para rechazar sus propuestas?

De Metro no voy a hablar mucho porque mi compañero ha solicitado una comparecencia del señor Carabante para ello, y ya le tenemos aquí, pero, respecto a la gestión, no podemos entender cómo dicen que el número de viajeros aumenta año tras año -en 2017, un 7 por ciento; en 2018, un 5 por ciento-, y que, sin embargo, haya cada vez menos trenes; esos trenes aparecerán el año que viene o, bueno, el siguiente, no sabemos. Tampoco comprendemos que el Consorcio, en las campañas de Navidad, autorice, por ejemplo, un plan a Metro de Madrid que supone para algunas líneas una reducción de hasta un 10 por ciento en el número de trenes, como sucedió en la línea 3, Villaverde-Moncloa. Por otro lado, aunque ya se ha hablado aquí de ello y también se habló ayer en el Pleno, nos gustaría conocer si el Consorcio ha abierto expediente sancionador a Metro de Madrid por incumplir la ratio de compromiso de calidad haciendo a los viajeros con una ratio de 6 personas por metro cuadrado en hora punta, cuando el convenio entre Metro y Consorcio establece una ratio de 4 personas por metro cuadrado, lo que repercute en la seguridad y en la comodidad de los viajeros.

Nos gustaría saber también qué valoración hace de los incumplimientos de Metro en relación con las frecuencias comprometidas con el Consorcio y cómo valora la descapitalización de Metro producida desde su traspaso a la Comunidad de Madrid en 2011 por el Ayuntamiento de Madrid hasta el día de hoy.

Otra pregunta. ¿Se ha planteado el Consorcio aplicar tarifas reducidas cuando se activen determinados escenarios de protocolo, al igual que se hace en otras capitales europeas? Le recuerdo que esto ya se aprobó hace año y medio a propuesta nuestra.

Espero que pueda dar contestación a las preguntas que hemos planteado. Nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena. A continuación es su turno, señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, Presidenta. Si el señor Gerente tiene que dar respuesta a todas y cada una de las preguntas que le han planteado, creo que necesitaría una mañana, pero a mí, por lo que ha dicho y con los datos que nos ha dado sobre el funcionamiento del Consorcio y la gestión que se ha realizado a lo largo de esta Legislatura, me parece que el balance es muy favorable, más cuando se están produciendo 5 millones de desplazamientos diarios, que tienen que controlar y que, en cierto modo, son responsabilidad del Consorcio todos los días.

Decían ustedes que había problemas con los ayuntamientos y poca coordinación. Oiga, mire, los problemas con los ayuntamientos son los que son, pero no son por poca coordinación. El Gerente se ha reunido con más de cien alcaldes en esta Legislatura; no más de cien, icon todos los que le han querido ver! No creo que haya ningún alcalde con el que el Gerente no se haya reunido, y además el Gerente con los técnicos del Consorcio. O sea, que poca coordinación, señor Rubio, creo que no la hay. Y por supuesto que también se está reuniendo personal del Consorcio con la EMT, señora Acín. Claro que se han reunido, porque tienen que coordinar determinadas actuaciones y no se puede decir aquí alegremente que llevan un año y medio sin reunirse los técnicos de la EMT con los técnicos del Consorcio de Transportes. Tampoco se están haciendo parches de carácter local. ¡No! Se están resolviendo unas situaciones, pero no con un parche sino con situaciones que muchas veces son definitivas y que arreglan los problemas.

El Consorcio, además, tiene otra labor a un nivel un poco más generalizado, que es la relación con el Ministerio de Fomento, la relación con el Plan de Cercanías, la relación con el Bus VAO de la A-2, sobre el que habido que estar negociando constantemente con el Ministerio del Interior y con el Ministerio de Fomento para ver si se implanta definitivamente y, oiga, el Consorcio es una referencia nacional e internacional. Es que ha tenido 160 visitas de países de todo el mundo en estos cuatro años. ¡160 visitas! Entonces, claramente somos una referencia y yo creo que claramente se están haciendo las cosas bien. Se han puesto en marcha 21 líneas nuevas: 7 en el año 2016, 8 en 2017 y 6 líneas en el 2018. Además, tenemos los servicios nocturnos nuevos que se han implantado, las reordenaciones de líneas de la Sierra Norte, la nocturna de Leganés y Fuenlabrada. También se han instalado 2.053 postes, 279 marquesinas y se han realizado 1.505 actuaciones en accesibilidad. Ahora se está haciendo una actuación que merece la pena recalcar, porque se va a hacer con la Administración Local, que va a implantar 452 paradas y se van a gastar 3 millones de euros.



En cuanto a la EMT, ya se ha dicho lo que ha hecho el Consorcio con la EMT y lo que hace puntualmente con la EMT, pero ya le digo que un dato que ha dado el Gerente es que en las mejoras de accesibilidad de 84 paradas ha intervenido el Consorcio con financiación de más 750.000 euros. Yo no me voy a referir a la Red de Metro porque tenemos una comparecencia después, pero sí es verdad que es el más accesible del mundo, con 513 ascensores, 1.699 escaleras y 38 pasillos rodantes.

Miren, yo creo que si nos ponemos a evaluar la gestión, no del Gerente, porque el Gerente es uno más de los tantísimos profesionales que trabajan en el Consorcio, sino del Consorcio de Transportes a lo largo de esta Legislatura, yo creo que hay que darle no un aprobado sino un notable bastante alto, ibastante alto! A mi juicio, creo que hay pocas cosas por hacer; se han hecho las cosas muy bien y, además, el Consorcio ha hecho todo lo que tenía que hacer, ocupándose de lo que se tenía que ocupar, y sin dejar ningún resquicio a ninguna interlocución con nadie, ni con asociaciones ni con ayuntamientos.

Y, mire, si hay algo que nos preocupa son las nuevas tecnologías y la sostenibilidad ambiental. En cuanto a sostenibilidad ambiental, no solo la EMT es totalmente accesible y tiene una sostenibilidad ambiental altísima, también los interurbanos con la flota más joven de Europa, cien por cien accesibles y respetuosos con el medio ambiente. En fin, yo creo que sus críticas son poco fundadas en muchos de los aspectos que ustedes han puntualizado.

Por otra parte, hablaban de la tarjeta también. Miren, si hay algo que preocupa al Consorcio también son las nuevas tecnologías. Tiene pendiente y están haciendo ticketing, está haciendo Big Data y se está creando el intercambiador accesible 4.0, que, por cierto, el problema del gas en los intercambiadores es de la Dirección General de Industria fundamentalmente.

Por último, lo que querría señalar es lo que ha dicho también el Gerente y a lo que pudimos asistir tanto el señor Rubio como yo el último día, que es la visión internacional que tiene el Consorcio debido a que es una referencia internacional y en la Unión Europea por el convenio que se ha firmado con la Unión Internacional de Transporte Público y ese protocolo de colaboración para la implantación de ese primer centro de innovación, que es el primero del mundo de la UITP y el tercero en formación, con lo que esperamos convertir el Consorcio en un centro líder internacional en investigación, en capacitación y desarrollo del transporte multimodal integrado y, por supuesto, sostenible.

No me voy a extender más. No ha acabado mi tiempo, pero creo que ha sido suficientemente claro el Gerente del Consorcio con todas las actuaciones que se han hecho a lo largo de la Legislatura que, a nuestro juicio, nos capacitan para darle una puntuación altísima en cuanto a su gestión personal y a la gestión del Consorcio en la Legislatura. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, señor Fernández-Quejo. Tiene la palabra el señor Sánchez para contestar por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias. Ha habido algunos temas que se han tocado y que me gustaría aclarar. En cuanto a demanda ya cerrada, yo les enseñé el gráfico de cómo ha quedado la demanda con números. Estos son números objetivos. En la primera columna tienen a Metro de Madrid con un incremento del 4,9 por ciento, y estamos hablando del crecimiento de 2017 a 2018. EMT, en números absolutos, ha caído un 1,8 por ciento. Los autobuses interurbanos han subido un 4,3 por ciento. Renfe Cercanías ha subido, a pesar de todas las dificultades, un 5,8 por ciento, y las concesiones ferroviarias un 6 por ciento. No se preocupe, no saque fotos, que yo se lo dejaré para que lo pueda tener y utilizar.

No hemos hablado de otra parte fundamental, aunque sí ha hablado la señora Acín de la Ley de Financiación, pero yo quisiera hablar de los números económicos del Consorcio. El Consorcio, con un presupuesto en 2019 superior a los 2.400 millones de euros, en concreto 2.442 millones de euros, ha tenido la siguiente evolución: en el 2015, el presupuesto total del Consorcio –hablo del presupuesto administrativo más el comercial- era de 2.018 millones de euros; en 2019, 2.442 millones de euros. Ahora bien, si me voy a la parte administrativa, la que no es la recaudación propia del sistema, las aportaciones de la Comunidad de Madrid han pasado, desde el año 2015, de 891 millones a 1.112 millones de euros en el año 2019. Por tanto, la Comunidad de Madrid, en términos no ya iniciales sino con los datos de liquidación efectiva, ha aportado en la Legislatura, contabilizando el ejercicio de este año 2019, como digo presupuestado, 5.060 millones de euros. Si analizamos el avance de la liquidación del año 2018, se refleja que casi el 77,7 de la financiación que hacen los socios del sistema público del transporte es aportado por la Comunidad de Madrid, el 11,7 por ciento por el Ayuntamiento, el 9,3 por la Administración General del Estado y el 1,5 por ciento por el resto de ayuntamientos o las comunidades autónomas con las que tenemos suscritos convenios de colaboración.

Por tanto, en cuanto a financiación, yo tengo algo claro: la Comunidad de Madrid ha hecho un esfuerzo muy importante, ya he dicho que el 77,7 por ciento de financiación, y en mi modesta opinión, creo que tanto el Ayuntamiento de Madrid como la Administración General del Estado deberían incrementar sustancialmente las aportaciones al sistema público de transportes de la Comunidad de Madrid. Creo que con unos incrementos razonables para esas administraciones podríamos mejorar sustancialmente, porque hemos hablado aquí mucho de implementar líneas de Metro, hemos estado hablando de aumentar servicios, hemos hablado de las reuniones de coordinación con los ayuntamientos y todas esas reuniones concluyen con peticiones de aumento de oferta al sistema, y para eso necesitamos cada vez más recursos. Por tanto, todos los recursos adicionales que vengan por parte de las administraciones serán bien recibidos.

Por otra parte, todas las propuestas que hacen sus señorías en relación con el sistema tarifario son de mejorar el acceso de los ciudadanos a base de eliminar tarifas. Lógicamente, ahí estamos todos de acuerdo, incluso si pudiéramos dar el transporte completamente gratuito a los ciudadanos, sería idílico, pero como los recursos son limitados, para conseguir esos objetivos yo les

invito a hacer las gestiones pertinentes para que todas las administraciones hagan un esfuerzo similar al que yo creo que está realizando la Comunidad de Madrid.

Se ha hablado de muchas cosas, no sé el tiempo que me queda, y me gustaría ir contestando a algunas de ellas. Se ha hablado de los vehículos de gas en intercambiadores; hemos concluido un estudio, tenemos preparada una normativa que saldrá en breve y los intercambiadores están bastante bien. Con respecto al tema de gas en intercambiadores, lo que no hay es una normativa; es decir, hay un vacío legal que es el que vamos a tratar de solventar y, como digo, ya está concluido y en próximas fechas se implementará la norma que nos lleve a hacer las modificaciones que haya que hacer en los intercambiadores para que todos sean accesibles para autobuses de gas.

La señora Acín hablaba del cambio de retribución de los operadores; a los operadores de autobuses interurbanos que facturaban por kilómetro se les ha pasado a facturar por viajeros, pero no es que se haya cambiado, es que es una obligación de las concesiones que tienen. Tenga en cuenta que por kilómetros no hay riesgo y ventura y que el riesgo y ventura tiene que estar en las concesiones, pero es el título concesional el que nos obligaba a cambiar. No es un cambio de gestión sino un cumplimiento de los títulos concesionales.

En cuanto a la Encuesta de Movilidad, creo que se lo he recordado a todos ustedes cuando me lo han preguntado en diversos momentos. Ya les dije que alrededor de este verano estarán las conclusiones; sí que es verdad que está prácticamente concluida, pero los técnicos están trabajando con ella para tener resultados fehacientes y este verano esperamos ya tener esos resultados para a continuación utilizarlos o ponerlos a disposición de personas u organismos que quieran tener acceso a ellos.

Se hablaba también de que sacábamos pecho –se ha dicho así textualmente- por el Abono Joven. Hombre, con el esfuerzo económico que ha supuesto y siendo una de las medidas fundamentales para el crecimiento y el desarrollo del transporte público de la Comunidad de Madrid... Para mí ha sido la medida estrella del transporte público en esta Legislatura. Creo que ha dado acceso a muchos jóvenes que antes no cogían el transporte; creo que muchos de ellos van a tener fidelidad al transporte público y, por tanto, es una medida en la que creo que todos estamos de acuerdo y hay que reconocer que es excepcional. ¡Por supuesto que hay que sacar pecho de ello! Porque nos cuesta a todos los madrileños mucho dinero, pero es una mejora sustancial para el transporte público.

Se ha criticado también la tarjeta Multi cuando es un éxito absoluto, por mucho que se empeñen en decir que no. Yo recientemente estuve en Londres y para viajar me salía un billete magnético; estuve recientemente también en París y cuando le di a los diez viajes, la máquina, literalmente, soltó diez billetes magnéticos, ni siquiera uno con diez viajes; al menos el de Londres era un magnético con diez viajes o para viajar todo el día, pero en París me dieron diez magnéticos. Con lo cual, yo creo que la Multi está a la vanguardia de la tecnología; tenemos todo el sistema con contactless, por tanto, tenemos todo el control. Como ya anunciaba, con el sistema de Bussiness

Intelligence y Big Data, vamos a poder tener muchos datos de la movilidad; es más, me atrevo a decir que esta Encuesta de Movilidad probablemente haya sido la última, porque a partir de ahora, el Consorcio tendrá, en cuanto ese concurso esté activo, la posibilidad de conocer en tiempo real la movilidad de todos los ciudadanos, analizando muchos más datos. Por tanto, creo que estamos de enhorabuena con ese Centro de Innovación y con los avances tecnológicos del Consorcio.

Es verdad que percibo una crítica constante, sobre todo por parte de Podemos y del Partido Socialista, sobre la innovación del Consorcio. Sí que es verdad que nosotros trabajamos de una forma humilde, sin hacer grandes titulares, pero llevamos mucho tiempo trabajando en la virtualización. A usted le parece muy sencilla la virtualización en el teléfono móvil, que se utiliza en todos los sitios, pero yo le garantizo que no es así. La Comunidad de Madrid tiene un sistema tarifario, como conocen, complejo y el tener que habilitar los teléfonos para poder desarrollar todo sin ninguna crítica y que funcione adecuadamente, no es algo sencillo; estamos trabajando en ello. Habrá próximamente un piloto de virtualización, un piloto de pago por móvil que redundará, sin duda alguna, en mejores resultados económicos para el Consorcio. En definitiva, quiero hacer un balance global del Consorcio muy positivo, tanto de la etapa en la que he tenido el honor de dirigirlo, como en la que dirigió mi antecesor. También quiero agradecer las palabras del Grupo Popular por manifestar la buena gestión que hemos realizado desde el Consorcio. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gerente. Si les parece, vamos a suspender la sesión cinco minutos.

*(Se suspende la sesión a las 13 horas y 11 minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 18 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Señorías, se reanuda la sesión. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-38/2019 RGE.1535. Comparecencia del Sr. D. Francisco de Borja Carabante Muntada, Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre balance que realiza respecto a la función de Metro de Madrid en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Tiene la palabra la señora Acín Carrera por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias por venir a comparecer, señor Carabante. Igual que con la comparecencia del Gerente del Consorcio, es momento para empezar a hacer balance de su paso al mando de Metro de Madrid. No me quiero repetir mucho; hace una semana tuvimos una comparecencia de la Consejera en Pleno, y me gustaría hacer hincapié en algunos elementos generales respecto a la situación del suburbano y, como

no puede ser de otra forma, nos gustaría saber su opinión respecto del Dictamen que aprobó la semana pasada la Comisión de Investigación sobre la presencia de amianto.

También me gustaría hacer referencia a las últimas noticias que se han dado referentes a las condiciones de calidad del suburbano. Entendemos que al equipo del Gobierno Regional esto de ir apelotonados, llegar tarde al trabajo y demás les importa poco; es más, consideran que esto siguen siendo estados de confort para la ciudadanía. Como hemos podido saber, hemos pasado de 4 personas por metro cuadrado a 6, y ustedes han explicado que estas aglomeraciones se deben al aumento diario de entre 200.000 y 300.000 personas. De nuevo, nos alegramos muchísimo de que aumente el número de personas que usan el transporte público. De lo que no nos podemos realmente alegrar es de que tengamos al mando a unas personas que consideramos que están desbordadas y que han dejado de planificar sobre aquello que tiene que ver con el transporte del suburbano. Ya sabíamos que la demanda crecería este año. Igual es que no se leyeron sus propios presupuestos regionales, pero ahí mismo ya sabíamos que, como mínimo, este año íbamos a tener un aumento de la demanda del 7,7 por ciento, porque en los años previos también ha habido aumentos de demanda. Ahí se abren dos opciones: una, que ustedes vivan un aspecto paralelo de la gestión y no conozcan en realidad el elemento de aumentar la demanda cuando es urgente, y dos, que en realidad ya no se puede hacer nada. Han desmantelado Metro hasta tal nivel que ya no se puede planificar en base a las demandas sino en base a lo que pueden, y ahora mismo en realidad pueden hacer poco, porque no hay ni maquinistas ni trenes, así que la demanda crece y los recursos para asumirla están bajo mínimos. En realidad, la una y la otra no son contradictorias, son preocupantes.

Creemos que es imprescindible que Metro de Madrid presente de forma urgente un programa planificado de ejecución de infraestructuras e instalaciones, de contratación de personal y de adquisición del nuevo material rodante, mantenido al menos durante diez años; no para este año ni para el que viene sino con una previsión del medio plazo, con el objetivo de que se empiecen a recuperar los niveles óptimos del servicio. Tenemos un problema en Metro de Madrid, y le digo bien, porque en realidad Metro de Madrid ha sido uno de los emblemas de la región -nosotros nos sentimos igualmente orgullosos de ellos, de sus trabajadores y de sus trabajadoras-, pero el problema es que ha tenido una nefasta gestión en los últimos años, no solo de este Gobierno sino que esto al final viene a ser consecuencia del medio plazo. El agotamiento de Metro de Madrid, en este año de su centenario, es consecuencia de la gestión que lleva haciendo el Partido Popular durante las dos décadas que lleva gobernando. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Carabante, tiene quince minutos para su comparecencia.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Según lo que he escuchado, a ver si nos ahorramos un turno, porque estoy seguro de que la señora Acín sabe lo que voy a decir, que es la realidad de los hechos, muy alejada, por supuesto, de la visión que usted nos ha dado.

En cualquier caso, muchas gracias, señoría, por formular esta petición de comparecencia, porque efectivamente comienza a ser momento de hacer balance, pero, claro, yo debo disentir totalmente de ese balance que ha hecho no ya solo de la última Legislatura sino que hablaba usted de los últimos veinte años. Para conocer bien cuál es la valoración que debo hacer, cuál es el balance de las actuaciones que se han llevado a cabo en Metro y también cuál es el balance que hacen nuestros propios clientes, los propios usuarios y los propios madrileños, debo decirle que nosotros también hacemos encuestas de satisfacción y las últimas que se han llevado a cabo, en la mayoría de los criterios por los que se pregunta a nuestro clientes, arrojan notas de máximo histórico, y eso, por supuesto, hay que tenerlo en cuenta. Está muy alejada la realidad de ese discurso con esa visión catastrofista que ustedes hacen constantemente sobre el Metro, que es una visión que se produce más o menos cada cuatro años -más o menos cuatro o cinco meses antes de las elecciones- de manera periódica por parte de sus señorías. Yo puedo decir que estoy satisfecho de ese balance porque creo que hemos cumplido los objetivos que nos hemos marcado. Como ya conocen sus señorías, nosotros tenemos tres objetivos estratégicos en la compañía, y creemos que los estamos cumpliendo de manera satisfactoria. Primero, la consideración que tiene Metro como servicio público de transporte de viajeros; esto puede parecer una obviedad, pero a lo que se refiere es a que debemos articular las medidas suficientes, como bien decía su señoría, para ser capaces de absorber la demanda creciente. Segundo, un principio que inspira cualquiera de las actividades que se llevan a cabo es la eficiencia, porque estamos gestionando dinero público y, por tanto, debemos ser escrupulosos con dicho dinero y llevar a cabo aquellas actuaciones, aquellos gastos y aquellas inversiones que redunden directamente en el interés público, en ese servicio público que ofertamos y que damos todos los días del año. Tercero, la experiencia del cliente -como se llama ahora-, que en el fondo es poner al cliente, al usuario, al viajero en el centro de las actuaciones y, por tanto, volver a ese principio que les he dicho de servicio de transporte público.

En todo caso, permítame que le haga un repaso de algunas actuaciones que me permiten poder afirmar con rotundidad y estar en pleno convencimiento del balance que podemos hacer al menos en este Legislatura y en los últimos veinte años, porque si alguien ha trabajado y apostado por las infraestructuras, por el transporte público y por el Metro, son los Gobiernos del Partido Popular. Nosotros, como le decía, estamos satisfechos porque ha habido un crecimiento notable de la demanda y estamos siendo capaces de absorberla. Usted decía que se sentía satisfecha de ese crecimiento porque era una buena señal; por tanto, en ese sentido, entiendo que usted no se siente satisfecha en absoluto con la Empresa Municipal de Transportes, que todos los días y todos los meses arroja cifras negativas de viajeros. Por tanto, si usted se encuentra satisfecha con el incremento, entiendo que no lo estará tanto con el descenso de los viajeros que ha sufrido la Empresa Municipal de Transportes. Ese crecimiento no ha sido simétrico, no ha sido paralelo, no se ha producido con la misma intensidad en cada uno de los modos de transporte. Eso también tiene sus explicaciones, pero creo que daría para más de una comparecencia y además no nos pondríamos de acuerdo; por tanto, si me permite, lo voy a obviar.

El año pasado cerramos con 657 millones de viajeros. Es la cifra más alta desde 2008. Es la cuarta cifra más alta de toda la historia de Metro, y eso es una cosa buena, muy positiva, por

supuesto, porque la gente está apostando por el transporte público, pero especialmente en el área metropolitana de Madrid y en el centro de Madrid, cuando los madrileños pueden elegir entre distintos modos de transporte –es decir, entre la Empresa municipal de Transportes, los autobuses que gestionan ustedes, o el Metro, que lo gestiona el Gobierno del Partido Popular- debo decirle que eligen mayoritariamente el Metro de Madrid. Insisto, crece la demanda en Metro y desciende la de la Empresa Municipal. Y este incremento sustancial de la demanda no solo tiene un carácter y unas condiciones exógenas, sobre las que no nos vamos a poner de acuerdo, que son las restricciones del tráfico en la ciudad de Madrid, sino que también tiene como causa una política que el Gobierno del Partido Popular puso en marcha el primer día que llegó al Gobierno en esta Legislatura, que es el Abono Joven, porque la mayoría del incremento de esa demanda se produce en la movilidad de jóvenes. Por lo tanto, la política de favorecer el transporte público a través de un sistema tarifario subvencionado –hipersubvencionado, si me permiten la expresión-, y muy especialmente en el ámbito de los jóvenes, ha sido, desde luego, una potencia muy importante para ese incremento de la demanda.

En segundo lugar me hablaba usted del déficit de infraestructuras, de obras o de mantenimiento que se había producido. Yo le debo decir que no creo que haya una Legislatura –por supuesto, obviando aquellas de construcción de infraestructuras nuevas- en la que se haya invertido tanto presupuesto como en esta última. Si quiere, le recuerdo las obras de la línea 1; creo que se acordarán muy bien ustedes de esas obras que era importante acometer. Por cierto, si las hubiéramos hecho como decía la oposición, este año tendríamos que cortar también la línea, porque acuérdense ustedes de que dijeron que había que hacer esas obras en plazos y por fases a lo largo de los cuatro veranos. Creo que fue una decisión acertada hacerlas de manera continuada e inmediata y, por tanto, se han podido llevar a cabo. Le recuerdo las inversiones en la línea 5, en la línea 8 o en la línea 12; es decir, se les ha dedicado muchísimo presupuesto. Insisto, no creo que podamos encontrar a lo largo de la historia de Metro una Legislatura o un cuatrienio en el que se haya puesto más inversión, más presupuesto, al servicio del mantenimiento de la infraestructura. De hecho, en esta Legislatura hemos aprobado dos planes de inversión, dotados con 140 millones de euros el Plan de Accesibilidad y con 90 millones de euros el Plan de Modernización de Estaciones –en total, 230 millones de euros para un trienio-, para remodelar 32 estaciones y que esas estaciones de la red más antigua puedan tener los estándares de calidad, de servicio, de mantenimiento y de eficiencia que tiene la infraestructura nueva. Y ahí hay 230 millones de euros comprometidos y hay muchísimas obras ya en marcha: Plaza Elíptica, Príncipe de Vergara, Bilbao o Barrio de la Concepción –es decir, varias estaciones, como su señoría conocerá porque es usuaria de Metro, que están ya en obras y ejecutándose-, y otras, por supuesto, que ya están en licitación, como Ascao o Esperanza, para las que se acaban de licitar los contratos para llevar a cabo esas obras de remodelación.

Por otro lado, también se refería a la contratación de personal. Esta es seguramente la Legislatura en la que más personal se ha contratado; debo recordarle los 360 conductores que se contrataron en noviembre de 2016 o los 350 jefes de sector que se han ido incorporando y que seguramente a lo largo de este periodo se incorporarán en su totalidad, o los 40 técnicos. Tampoco creo que haya una Legislatura en la que se haya hecho más oferta de empleo en la empresa de

Metro, a lo que hay que sumar la contratación de los cien nuevos conductores, que esperamos que se puedan incorporar en los próximos meses, una vez que se haya celebrado el examen, la calificación, la selección y hayan obtenido la cualificación como conductores de las distintas series de material móvil.

Luego, tenemos numerosísimas actuaciones que creo que permiten prestar un mejor servicio, lejos de estas grandísimas inversiones que estaba contando, como la incorporación de las nuevas tecnologías –antes también se refería a ello el Gerente del consorcio- o la dotación de material tecnológico y digital a los jefes de sector para que puedan ofrecer un mejor servicio a los clientes. Antes también le he citado el Abono Joven, que –insisto- creo que es un instrumento de una potencia bestial para favorecer el transporte público. En fin, hemos tomado multitud de iniciativas que vienen a apuntalar más la idea y el convencimiento por el que puedo decirle que debe hacer un balance positivo en esta Legislatura.

Me ha pedido también mi opinión en relación con el Dictamen de la Comisión de Investigación sobre Amianto y la situación del mismo. Efectivamente, uno no puede hacer un balance de Legislatura de la empresa Metro de Madrid sin hacer una referencia, por supuesto, a la situación que se ha producido del amianto. Mi opinión, y la comparto plenamente con el Grupo Parlamentario Popular, es lo que ya ha dicho el portavoz, y es que ese Dictamen no recoge, a mi juicio, muchísimas de las cuestiones que se dijeron en esa Comisión; no recoge las conclusiones con el rigor adecuado, porque no recoge ni tan siquiera la mayoría de las manifestaciones. Además, está lleno de juicios de valor; si me permite la expresión, parece que estaba escrita antes de que se produjera esa Comisión. En todo caso, comparto, como digo, el voto particular del Grupo Popular, como no puede ser de otra manera, en relación a esa Comisión.

Sí quiero decir que en el ámbito del amianto –aprovecho ya que usted me ha solicitado esa información- los 7.000 trabajadores se han volcado en solucionar un problema que efectivamente ha sucedido en esta Legislatura, y quiero reconocer en esta Comisión el compromiso por parte de todos los trabajadores en cumplir el servicio público, en sacar los trenes a pesar de todo. Y no puedo, por supuesto, hablar sin recordar los 145 millones de euros comprometidos, que una parte muy importante de ellos ya está ejecutada para el desamiantado tanto en material móvil como de estaciones, subestaciones o resto de instalaciones.

Por supuesto, siempre tengo que referirme a los fallecidos y a sus familiares, y sobre todo a los compañeros de trabajo, pues hay mucha gente que lo ha pasado mal y lo sigue pasando mal. Ayer tuve una reunión con los sindicatos, que nos reunimos cada semana en la Comisión de seguimiento del plan de desamiantado, y puedo decirles que el Plan de Desamiantado está ya encarrilado y comprometido; va por buena ejecución. Y ahora corresponde dar el siguiente paso, que es con relación a las ayudas a los fallecidos, a los trabajadores y por supuesto también a sus familias. Muchísimas gracias.



La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. A continuación es el turno de los Grupos Parlamentarios. En nombre del Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Rubio por tiempo de siete minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Envidiable optimismo, señor Carabante, el que nos ha demostrado, envidiable optimismo, aunque no sé si es envidiable optimismo o un intento de insultar a la inteligencia colectiva de todos, pero bueno. Vamos a ver, lo que tengo claro es que tienen el Síndrome de Münchhausen por poderes; les recuerdo que es poner primero a alguien enfermo y luego intentar demostrar que le quiere más que nadie a través de muchos cuidados. Habla de inversiones en la línea 12, gasto, porque se recepcionó ya con vicios de origen, y además después había vicios ocultos, pero ustedes lo siguen pagando.

¿Que es la Legislatura en la que más han contratado? ¿Por qué no les dicen que primero hicieron un ERE anárquico y que despidieron y dejaron sin recursos? De verdad, sorprendente cómo se pervierte el lenguaje en ese sentido.

En cualquier caso, no necesitamos ni investigar ni argumentos para decirle lo que le tenemos que decir sobre Metro. Es simple y llanamente poner Metro de Madrid en cualquier buscador –se lo recomiendo– y le salen cientos de noticias sobre la situación de Metro, que es como además nos enteramos aquí, porque ustedes no nos facilitan ninguna información, ninguna; nos hemos enterado del amianto por la prensa; nos hemos enterado de los problemas de los bogies por la prensa. Todo por la prensa; menos mal.

Ha ido disminuyendo el número de unidades de material móvil desde el principio, es más, desde 2014. Si tomamos datos publicados en distintos medios, a lo largo de 2018 han perdido 50 unidades por presencia de amianto; ahora tres más por fisuras en los bogies. No vamos a hablar de la seguridad, lo trataremos más adelante.

Tenemos problemas casi sin importancia, ¿no? Tenemos retrasos en el túnel peatonal; se nos está hundiendo el túnel de la línea 2, este de las obras que están realizando y que se les ha ido el muro de contención, y, si quiere, le traigo la documentación al respecto; parece que no le importa cómo está el túnel de la línea 7B ni la línea 12 en su conjunto, ni el puente de la línea 9. Es todo maravilloso, solo que, por mucho dinero que gastan, todo eso sigue sin funcionar. Todo esto, además, agravado por Madrid Central, a donde los pasajeros, a pesar de que ustedes siguen negándolo, van como sardinas en lata, absolutamente, y sin funcionar la ventilación. Pero no pasa absolutamente nada, itodo va muy bien!

La plantilla ha sufrido una reducción considerable; de hecho, podemos mirar las ratios y me da lo mismo: la ratio de empleado por millón de kilómetros recorridos, la más baja desde 2011. Son datos basados en la información que ustedes facilitan. Y ha disminuido la formación, que ha pasado de 86 horas por empleado en 2007 a 28, es decir, un descenso del 68 por ciento en la formación de los empleados de Metro, que son la base de esa compañía. En definitiva nos encontramos con que los empleados están faltos de confianza en la Dirección, con que desaprovechan ustedes el talento que

tanto ha costado forjar a través de años de formación y de knowhow, con falta de optimización de recursos, con una importante pérdida de productividad, por cierto, que ustedes no atacan, y con una falta de formación o prácticas adecuadas.

¿Quiere que hablemos de falta de seguridad? En las últimas semanas hemos oído y hemos leído, a través de los medios, los ataques de las bandas de grafiteros. ¿Se acuerda que hemos hablado muchas veces del tema de la llave de acceso a las cabinas? ¿Se ha olvidado ya el proyecto? Pero es que tenemos más temas; es decir, tenemos las cabinas, los grafiteros, filtraciones, pérdidas de guía, personal desmotivado. Todo eso influye en la seguridad, y los técnicos saben que la falta de seguridad lo que produce es una concatenación de hechos, que termina en un accidente; espero que no sea así, pero las cosas son como son.

Tenemos el problema del amianto, una gestión magnífica, una gestión increíble, en la que los trabajadores no han sido informados, ustedes se empeñan en seguir incumpliendo la ley. Por supuesto que no está de acuerdo con el Dictamen de la Comisión, porque pone blanco sobre negro qué no han hecho o qué han hecho para tapar, lo que usted quiera. Lo que no han hecho por cumplir la ley, lo que no han hecho por defender a los trabajadores, lo que no han hecho por defender la imagen de Metro, es todo lo que nos ha dejado encima de la mesa; la crisis del amianto y el trato que le han dado ustedes. Sabe cuáles son las conclusiones: se conocía la existencia de amianto desde hace más de veinte años; es más, la conocía la Dirección también, la conocían los Consejos de Administración, pero nadie se preocupó de hacer nada.

¿Quiere que hablemos de datos económicos, porque también es importante? La inversión en accesibilidad ha disminuido de 50 millones de euros, en 2009, a los 13 millones, en 2017, lo que supone una disminución del 294 por ciento hasta que entra el nuevo Plan de Accesibilidad, en el que ustedes deciden seguir ampliando el incumplimiento de la ley.

Hablamos de inversión total. En el año 2017 se han invertido 119 millones menos; por cierto, lejos de los 379 que se invirtieron en 2005. Quiero destacar que la inversión realizada en los años de la crisis, que se alcanzaron mínimos de 29 millones.... (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID**: *Perdón, no le he entendido las cifras, ¿puede repetir las?*) Sí. En el año 2017 se han invertido 119 millones, lejos de los 379 que se invirtieron en 2005. Luego le he hablado de que se alcanzaron mínimos en 2012 con 29 millones. Esto ha motivado el deterioro de instalaciones al acortar el ciclo de vida útil de determinados elementos. La inversión total ha disminuido desde esos 379 millones, de 2005, que he mencionado, hasta los 119 millones de 2017; es decir, actualmente, el 65 por ciento menos.

Los gastos totales se mantienen más o menos estables en proporción con los ingresos. Dado que los gastos de personal han aumentado ligeramente, y que existe una mayor demanda y mayor oferta de servicios, es previsible que los gastos de consumo de energía también hayan aumentado - nos lo podrá confirmar-, por lo que para que los gastos totales se mantengan estables, se infiere que los gastos de servicio del exterior se han reducido, disminuyendo, por tanto, los gastos de

mantenimiento. Una menor inversión en la reposición de activos y un menor gasto en mantenimiento generan a la larga una degradación de las instalaciones, como me imagino que usted ya sabe: un empeoramiento de la calidad del servicio, un aumento de las incidencias, como así se está produciendo -claro, a no ser que no contemos las incidencias que no tenemos porque ya no tenemos trenes-. En definitiva, necesitamos una inversión exponencial.

No voy a entrar en los datos financieros porque me queda un minuto y no me da tiempo, así que me voy a las conclusiones. Después de esta no tan larga argumentación, porque no me ha dado tiempo, voy a concluir de una manera muy concisa: Metro en los últimos diez años ha sido nefastamente gestionado, dejándolo al borde de la quiebra técnica y financiera, y ofreciendo un deficiente servicio que afecta directamente a todos los usuarios. Han conseguido lo inimaginable: dar la vuelta a Metro 180 grados. Ha pasado de ser una empresa pública envidiable en la Comunidad de Madrid a ser una empresa en franca degradación.

Este año se cumplen cien años; para su información, nosotros sí estamos trabajando con datos reales, aceptando y asumiendo la realidad, ¿y sabe cómo hemos titulado al programa de recuperación de Metro? El programa de resucitación de Metro, re-su-ci-ta-ción. Ustedes están enterrando a Metro desde hace meses; han puesto sus intereses de partido por encima de los madrileños, los trabajadores y de una imagen de marca. Solo les importa una cosa, y es que no se vea de verdad las capacidades que está teniendo, lo que le está gestionando el Partido Popular; es la expresión viva del teatro: la vida es puro teatro. Bueno, menos mal que nos queda poco, porque en breve nosotros podremos resucitar Metro sin tantas teatralidades. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. En nombre del Grupo Parlamentario Podemos tiene la palabra la señora Acín por tiempo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Lo que le comentaba de que vamos en Metro juntos, apelotonados y demás, ino es un discurso! ¡Si es que me encantaría que no fuera así! Entonces, no me diga usted que es un discurso, dígame que los datos que han salido esta semana son falsos y que no se ha pasado de cuatro a seis personas por metro cuadrado. Si usted me asegura eso, podremos hablar en los mismos términos; no hable de discurso, porque esto no es un deseo, y en su segunda parte me puede decir usted que ha habido mala planificación, mala gestión, que se ha equivocado en esa planificación y que se pueden asumir responsabilidades porque no es tan horrible. Claro, cuando yo le decía que para este año estaba previsto un aumento del 7,7 por ciento, pues decía: ¡claro, para este año! El año pasado la demanda crecía en un 7,1 por ciento. Es decir, los crecimientos en demanda vienen produciéndose en los últimos años, por lo tanto, esto no debería ser una sorpresa.

Para hacer frente a los incrementos de este año del 7,7 por ciento, ¿qué piensan hacer? ¿Van a seguir aumentando el número de personas que entramos por metro cuadrado y en lugar de ser seis podemos ser ocho? ¿Tal vez podemos ser diez si somos más o menos pequeños? La gestión razonable de Metro pasaría por respetar las tablas de servicio, y si hubiese indicios y previsiones de

aumento de la demanda y saturación, se sacan trenes. Por un lado, nos consta que ya no se cumplen al cien por cien esas tablas de servicios, nos gustaría saber por qué. Es más, hace nada hice una petición de información pidiéndoles varias tablas y, de repente, aparece un "hasta": "hasta doce trenes, hasta trece trenes", un elemento que hasta ahora no había aparecido y por lo menos me ha sorprendido.

¡Claro! ¿Cómo sacar más trenes si no hay más maquinistas? Sin duda, en esta Legislatura se han contratado a algunos trabajadores y trabajadoras. El problema es que hubo un ERE en 2013 que quitó a 670 trabajadores, por lo tanto, el balance sigue sin dar. Nuestros estudios dicen que es necesario contratar ya a más de 250 conductores para cubrir la demanda actual y que se dará en el corto plazo, pero nosotros también creemos que hay que tener en cuenta los términos de reposición y ver un plazo más amplio, básicamente porque cinco años no son nada para contratar a personal. Usted ha dicho que estamos pendientes de que salga la convocatoria de los trabajadores, que iba a salir este mismo año, me gustaría que eso me lo precisara dado que el 11 de diciembre se aprobó la contratación de cien maquinistas. ¿En qué estado se encuentra, por tanto, ese proceso? Ustedes también han dicho que habrá más contrataciones en 2020 y 2021, pero lo que realmente es necesario es un plan de empleo completo, de nuevo con esa previsión a diez años.

Hace casi un año se le entregaron mil firmas del personal pidiéndole a la Administración que se posicionara sobre su posible reconocimiento como autoridad pública a los trabajadores y trabajadoras de Metro; me gustaría saber cuál es su opinión al respecto. También preguntamos sobre las campañas de concienciación que se habían dado en el suburbano y se nos dijo que se había realizado una campaña advirtiendo a los usuarios que Metro de Madrid tomará medidas contra quien agrede a su personal; me gustaría que me dijera qué medidas, qué evaluación han hecho de esa campaña, si ha tenido efectos o no, y si ha tenido, por tanto, efectos en la disminución de las agresiones de los trabajadores y trabajadoras.

Respecto a los trenes, no se está produciendo la reposición normal de material móvil. También, según nuestros estudios - díganos si son equivocados y, por tanto, qué números dan los suyos-, son necesarios 110 trenes para cubrir la sustitución de los trenes serie 2000 de la línea 1 y los serie 5000 de las líneas 6 y 9. Todos ellos llevan en general más de treinta años en circulación; a esto hay que sumarle los trenes a reponer debido a la retirada desde 2017 de 244 vagones por la presencia de amianto. Además, habrá que considerar los incrementos necesarios para observar la demanda, por ejemplo, cuando se pongan en marcha las prolongaciones de la línea 11. Claro, a esto hay que sumarle que Metro tiene buena parte de sus trenes sujetos al arrendamiento operativo, por lo tanto, ¿qué solución le vamos a dar a esa situación? ¿De verdad ustedes creen que la situación se soluciona con el anuncio de una inversión plurianual de 700 millones para comprar 60 trenes? Porque, en realidad, con eso ni se compensan las bajas ni las necesarias reposiciones.

Respecto a la situación económica de Metro de Madrid, en la que yo sí quiero entrar porque realmente creemos que ustedes han arruinado la empresa, Metro de Madrid ha perdido un 67 por ciento de su valor patrimonial; su pasivo asciende a 1.650 millones. Según mis cálculos, que no soy

experta en economía: una acción de Metro ha pasado de valer 235,12 euros a 78,61; eso o es erróneo en sus informes anuales y en los balances anuales, porque salen de ahí estos números, o es una pérdida del valor de Metro de Madrid.

Además, ustedes en general suelen decir que el Ayuntamiento no colabora con Metro, pero es que esto lo decidieron ustedes y se lo comieron ustedes mismos en el otoño de 2011; por lo tanto, ahí nos pueden decir mucho. Sin duda es probable que el Ayuntamiento de Madrid quiera volver a colaborar en Metro de Madrid y también en su planificación, pero para eso ustedes tendrán que recapitalizar la situación de la empresa.

Hace unas semanas hemos sabido que pretenden modificar los estatutos sociales de Metro de Madrid y queremos saber en qué consiste esa modificación.

Con respecto a la presencia de amianto y respetando, obviamente, que no estén de acuerdo con las conclusiones de la Comisión, lo que se desprende es que ustedes conocían la presencia de amianto y sus riesgos desde hace más de dos décadas y nadie avisó a trabajadores ni trabajadoras. Dos trabajadores han fallecido, otros dos están enfermos y más de 800 han sido llamados a reconocimientos médicos, por lo tanto, obviamente hay un problema y ha habido un problema de comunicación. Quería saber en qué estado está el Fondo de Contingencia que tienen pendiente para los trabajadores y trabajadoras de Metro.

Con respecto a accesibilidad, ya ha hecho algunos apuntes el señor Rubio, pero yo quiero que me confirmen, porque el anuncio que hicieron fue que a finales de 2019 se preveía que estuvieran en funcionamiento 530 ascensores, si se va a llegar a eso o no.

La opacidad en realidad es una constante en Metro de Madrid; es más, llevamos desde el 25 de enero con el tramo de la línea 2, entre Retiro y Sol, cortado por las obras de Canalejas. ¿En qué consisten los daños? ¿Quién se va a hacer cargo de la reparación y su coste? ¿A cuánto asciende el coste de esa obra? ¿Van a pedir a OHL que indemnice a Metro por las molestias? ¿Por qué han tardado quince días en acordar el servicio especial que va a cubrir la Empresa Municipal de Transportes?

Por último, me gustaría poner sobre la mesa el uso que en realidad tanto el Gobierno como el Partido Popular han hecho intencionadamente de Metro de Madrid y en el que considero que usted ha cometido un error al no frenarlo. Le voy a poner solo un ejemplo: en una entrevista concedida en El Mundo, en octubre de 2018, la Consejera Rosalía Gonzalo declara que en Metro de Madrid el dispositivo especial para Navidad se puso en marcha en Septiembre para darle mayor fluidez, a la vez declara que sin poner más trenes. Hago una petición de información, porque me parece interesante: si se han puesto en septiembre es porque hacen falta, pero díganme cómo se ha puesto en marcha. La respuesta literal fue: "No ha habido ningún adelanto a septiembre de los servicios extraordinarios de Navidad". Usted, como Consejero Delegado de Metro de Madrid, debería haber impedido que nadie utilizase el servicio de todos y todas para limpiar una nefasta gestión. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: A continuación tiene la palabra, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Buenos días, señor Carabante. En primer lugar, me gustaría decirle que con socios de no Gobierno como Ciudadanos, ¿quién necesita adversarios? (*Risas en los escaños del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.*) porque, sinceramente -y solo le voy a dedicar treinta segundos-, un programa de resucitación de Metro cuando han sido corresponsables los últimos cuatro años aprobando presupuesto tras presupuesto y teniendo la capacidad política para pedir responsabilidades por esta mala gestión -pésima, en sus propios términos- de Metro de Madrid. Señor Rubio, permítame que le diga, mírense al espejo, imírense al espejo!

Dicho esto, es verdad, como ya se ha comentado, que este 2019 se celebra el centenario de Metro de Madrid, seguimos presumiendo de un servicio fundamental en la Comunidad, de los casi 300 kilómetros de red, del número de estaciones, pero no de la gestión de los últimos años, donde se ha producido un deterioro constante y continuado del principal sistema de transporte público de la Comunidad. Reconocen un incremento de la demanda -he leído en algún sitio que entre los 200.000 y 300.000 pasajeros diarios-, sin que se hayan ido tomando medidas absolutamente necesarias para poder absorber ese incremento, lo que es una evidente falta de gestión eficaz de ese incremento de demanda. Ejemplos: tenemos una falta de trenes, en los últimos diez años prácticamente no se ha comprado material rodante, hay un Plan Estratégico 2011-2015 incumplido, un anuncio de nuevas compras en 2018 que no va a tener un impacto hasta dentro de unos años, como bien saben; por tanto, estamos hablando de una evidente imprevisión, estamos hablando de unos veinte trenes menos por línea diariamente.

Falta de personal. Bueno, hacen un ERE en 2014; año y medio después, empiezan a hacer contrataciones; en 2018, anuncian nuevas contrataciones de maquinistas. ¡Perfecto! En los presupuestos de 2018, hacen un reconocimiento de plantilla inferior a lo que finalmente tenían; contratan 360 maquinistas y, posteriormente, cien nuevas contrataciones, siempre a golpe de protestas y paros y, por tanto, no a través de la planificación sino desde la presión que ejercen los trabajadores y trabajadoras, y la realidad es que hoy, contemplando todas esas contrataciones que se han producido o se van a producir, hay menos maquinistas que hace seis años. ¡Esa es la realidad! Se incumple reiteradamente la oferta de servicio público comprometida por Metro con el Consorcio Regional de Transportes.

Obras mal diseñadas y ejecutadas. Podemos hablar de la línea 9; de la línea 7B, que se pasa más tiempo cerrada que funcionando; de Metrosur y de la Línea 2. En definitiva, parches, prisas, imprevisión y falta de planificación.

Desde el punto de vista económico, bueno, se ha dicho anteriormente, desde 2011 hasta aquí han dejado a Metro de Madrid al borde de la quiebra financiera, con una evidente pérdida de capital.

En cuanto al mantenimiento y conservación de las infraestructuras, es obvio y evidente que ha habido ausencia de una planificación y de la inversión necesaria para poder hacer frente a las necesidades que tenía la Red.

En cuanto a la gestión de presencia de amianto en las instalaciones y en el material rodante, creo que en la Comisión de Investigación se ha puesto de manifiesto una vez más esta ausencia de gestión eficaz y eficiente, por no hablar, quizás, de la presencia de negligencia. En cualquier caso, me remito al Dictamen de la Comisión de Investigación, que, respetando que se pueda compartir o no, creo que es bastante clarificador.

Se está produciendo además un reiterado incumplimiento de la tabla de frecuencias. Los usuarios han visto que se ha vuelto más inhumano, con aumento en varios minutos la frecuencia en horas punta, lo que genera, por tanto, hacinamiento. Nos gustaría que nos diera una explicación en relación con esta situación, que nos diera la información de la saturación de los vagones en las horas punta. También nos gustaría que nos diera una explicación de por qué se incumplen esas frecuencias. Por cierto, en las pasadas Navidades de 2018 se preveía una mayor demanda de viajeros que en 2017 por efecto, entre otras cosas, de Madrid Central, y Metro programó un 4,7 por ciento menos de trenes que en el mismo periodo del año anterior. ¿Nos puede dar alguna explicación de por qué sucedió eso? ¿Nos puede dar alguna explicación de por qué Metro levantó torniquetes en la entrada de las estaciones del centro esas Navidades y, por tanto, no se contabilizó la entrada masiva de usuarios?

Por la Memoria anual de Metro de Madrid de 2017 hemos conocido datos relevantes, como los datos de oferta y demanda, y hemos sabido, a través de un medio de comunicación, que Metro ahora gestiona la demanda de viajeros calculando que viajen en los vagones seis personas por metro cuadrado en hora punta, en vez de cuatro por metro cuadrado, incumpliendo el contrato o reglamento firmado entre Metro y el Consorcio de Transportes. Se produce, por tanto, diga lo que diga el señor Rollán, una pérdida de confort; aunque, eso sí, reconozco que la medida puede tener algo positivo, y es que se fomenten las relaciones entre los madrileños y las madrileñas. *(Risas)*.

Hay, por tanto, un evidente incumplimiento de los criterios de calidad. Por cierto, nos gustaría una explicación o un desmentido respecto a esto, y también nos gustaría saber, en el caso de que esto sea así, si por parte del Consorcio se va a arbitrar alguna acción tras este incumplimiento, porque en la anterior comparecencia no se ha dicho nada en relación con esta situación; nos gustaría que nos diera una explicación de si tiene conocimiento de que el Consorcio vaya a emprender acciones.

Respecto a la flexibilidad, comentar que Esperanza Aguirre, la entonces Presidenta de la Comunidad de Madrid, presentó en su momento un Plan de Accesibilidad e Inclusión de la Comunidad 2016-2020. Las medidas cuya ejecución se proponían en el plan para la Red de Metro, que se deberían hacer en actuaciones de dos tipos, las más importantes eran la instalación de ascensores, tanto por su volumen de inversión como por su prioridad social, y por tanto se contemplaban pequeñas medidas para la implantación de mejoras de la accesibilidad. En el 2016 se realizó solo una

actuación, se instaló un ascensor en la estación de Sol y está en funcionamiento, pero la información direccional es muy deficiente. Las personas con carritos de niños necesitan ayuda en las escaleras interiores para llegar a los andenes, por ejemplo, en la línea 3. En 2017 se iniciaron las obras de implantación de dos ascensores en la Estación de Príncipe Pio. En 2018 se iniciaron las obras de remodelación de Gran Vía y la instalación de un ascensor.

El ascensor de Plaza Elíptica, Príncipe de Vergara, Portazgo, Bilbao, Tribunal y barrio de la Concepción ya están adjudicados y en marcha, pero nos da la impresión de que el Plan no se va a cumplir. Nos gustaría también que nos dijera qué grado de cumplimiento prevén para ese Plan, y también el plazo para el resto de actuaciones que están pendientes.

En definitiva, señor Carabante, si hubiera que hacer un resumen en pocas palabras para definir su gestión.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Vinagre, su tiempo ha terminado.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Ya termino, señora Presidenta. Deberíamos hablar de imprevisión, falta de planificación, visión cortoplacista, con soluciones de urgencia y opacidad en su gestión. Terminó, Presidenta. Solo decir que en relación a lo que decía la portavoz de Podemos, quiero pedirles que corrijan el rumbo y que presenten un plan de ejecución, creo que a estas alturas y tras tantos años de esta falta de gestión, creo que no tiene ningún sentido. Creo el sentido común lo que indica es que se tiene que producir es un cambio de gobierno que realmente pueda cambiar el rumbo de Metro de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vinagre. Su turno, señor Fernández-Quejo, por un tiempo también de siete minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. La verdad es que todo lo ven ustedes muy nefasto y muy terrible en el Metro. Yo viajo en metro habitualmente. (El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: *Yo también.*) ¿Usted también? Pues no veo tanto problema como usted dice, sinceramente. (El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: *Luego, se los cuento.*) Y viajo también en hora punta, o sea que no creo que las cosas sean así. Además, las encuestas de calidad de Metro no dicen lo mismo. Y, mire, me he tomado la molestia de hacer lo que me ha dicho el señor Rubio de meterme en un buscador y voy por la séptima página y todavía no encuentro eso que usted me dice. Si quiere, luego lo vemos. O sea que no mienta porque si quiere lo podemos ver. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Es la segunda vez que dice la palabra mentira.*) Voy por la séptima página, y se lo digo claramente. No, no, se lo digo claramente, y no le miento. Voy por la séptima página del buscador que tengo en el teléfono, el Safari, en concreto. A lo mejor hay que meterse en Google e iría por la quinta.

Bueno, no me demoro más. Hablan de la nefasta gestión de las dos últimas décadas, del Partido Popular. Seguro que si hubieran gestionado ustedes no habría problemas, seguro. Estoy seguro porque no hacían ustedes ni un kilómetro de metro. ¿Qué es lo que pasaba con el Gobierno de Leguina? ¿Qué es lo que pasaba cuando gobernaba el Partido Socialista? Claro, cómo va a haber



problemas si no se desarrollaba el Metro, si no había gestión en el Metro, si no había ampliaciones de metro, si el metro no llegaba a muchos sitios. Estará usted a saber por qué página. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Sí, la primera.*) Pues yo le puedo poner... *(Risas)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Rubio y señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Donde ponga Metro de Madrid. Y consta en el acta. *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben.)* Ponga Metro de Madrid.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Fernández-Quejo, por favor.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: En cualquier caso, mire, Metro tiene 2.5 millones de viajeros al día; tiene un presupuesto de 1.000 millones, trabajan 7.000 profesionales en metro, la demanda se ha incrementado en un 15 por ciento y hemos alcanzado los 650 millones de viajeros, y va a ir subiendo en 2019 y 2020. (El Sr. **VIANGRE ALCÁZAR**: *Y no se toman medidas.*) Sí se están tomando medidas. Todo esto por la recuperación de la crisis económica y por la puesta en marcha, lógicamente, del Abono Joven, ese que ustedes no quieren oír, porque, lógicamente, les duele mucho escucharlo. *(El señor Vinagre Alcázar pronuncia palabras que no se perciben)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Por favor...

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Mire, tienen más trabajadores que en 2015. Se han incorporado 360 maquinistas, 350 jefes de sector y ahora se van a incorporar otros 100 maquinistas. Y tiene, ya le digo, más trabajadores que tenía en 2015. En cuanto a material móvil, lógicamente se van a adquirir 60 trenes. ¡Es que tenemos muchos trenes retirados! Tenemos muchos trenes retirados para desambientarlos y para encapsular el amianto y para dejar los restos de amianto. Claro, y eso da problemas. Se lo vuelvo a decir. ¿Quieren que los pongamos en circulación? ¿Cuál es su congruencia al decir no, no lo hagan, y luego lo hacen? Pues efectivamente, nosotros retiramos los trenes, los encapsulamos, los desambientamos y los volvemos a incorporar a la circulación. Y creemos que estamos haciendo las cosas bien. Y, mire, se van a invertir 700 millones en nuevos trenes. ¿Estarán aquí en 2020 y 2021? Efectivamente. ¿Qué no ha habido previsión? ¡Claro que no! Lo que no sabíamos es que teníamos que estar retirando trenes para desamiantar en estos años. ¡Claro!, no lo sabíamos, eso no se preveía.

Las obras de Legislatura. En 2015 se han hecho obras en las líneas 6, 10 y 12 por 9 millones de euros, se intervino en la línea 7B, que saben ustedes que tiene un problema; en 2016, en la línea 1, con 37 millones; en 2017, en las líneas 8 y 5, con 20 y 66 millones respectivamente; en 2018, en la línea 12, por 24 millones, otra mejora en la línea 7B, que era necesaria, y, en la 9, por 4,8 millones; en 2019, se realizaron las obras en las estaciones de Sevilla y Gran Vía, que ya les anticipo que están dentro del proyecto de Canalejas, por lo que va a asumir su coste el proyecto de Canalejas y que Metro le va a trasladar a OHL todos los gastos que cause la obra y todos los gastos derivados del cierre. También estamos haciendo como obra la estación de Gran Vía, de la que hemos estado hablando en esta Comisión.

El Plan de Modernización de Estaciones: en 32 estaciones, 90 millones de euros. El Plan de Accesibilidad e Inclusión: 145,7 millones hasta 2021. Y, mire, hablamos de accesibilidad, volvemos otra vez: ¡Metro es el suburbano con más elementos de accesibilidad del mundo! ¡Del mundo!: 513 ascensores, 1699 escaleras mecánicas y 38 pasillos rodantes. Señorías, y encima estamos haciendo ese plan que, lógicamente, va a aumentar la accesibilidad del Metro y que ojalá pudiéramos tener todo el Metro accesible, pero tenemos el Metro que más elementos de accesibilidad tiene en el mundo.

En cuanto al amianto, mire, el Dictamen ya estaba hecho. Se lo he dicho y se lo he repetido: ustedes ya habían hecho el Dictamen, no han dejado enmendarlo, han incluido muchos juicios de valor y no han hecho las correcciones que había que hacer y que demostraban que lo que ustedes decían no era así, incluyendo las manifestaciones de las personas que han venido a comparecer a la Comisión. Pero, aun así, Metro está haciendo un Plan de Desamiantado, está invirtiendo más de 140 millones en ese Plan, está garantizando la seguridad de los viajeros y de los trabajadores y ha aplicado el Protocolo IG-12, la formación a los trabajadores, el registro único de materiales con amianto y el cumplimiento normativo de la transparencia del Comité de Seguridad y Salud. A partir de aquí, las nuevas tecnologías se están incorporando a Metro: se está haciendo la Estación 4.0, se está creando la app Metro en Línea, tablets para información de los usuarios en 45 estaciones, el alumbrado led que se está instalando, que permite ahorrar 6,1 millones y que supone un ahorro de 45 millones de kilovatios, dispositivos de carga USB o 250 desfibriladores en 205 estaciones.

En cuanto a la situación financiera, yo le voy a dar unos datos: Metro ha obtenido en 2018 los mejores resultados de sus Cuentas desde hace diez años, con beneficios de 67,3 millones de euros. En fin, ¿ustedes creen que esto se está haciendo mal? ¿Ustedes creen que esto es tan negro como lo que ustedes están diciendo? Miren, mi consejo es que no sean tan negativos y que no intenten contar a la población algo que no es una realidad. ¡Es verdad que en determinados momentos puntuales puede tener algún problema; es verdad que cuando retiramos trenes hay veces que faltan otros en alguna de las líneas! ¡Pero sucede muy puntualmente, Metro está funcionando bien y la gestión que se está haciendo en Metro es muy buena! ¡Y todo ello gracias a sus gestores y, sobre todo, a los 7.000 trabajadores y profesionales de Metro, que son muy importantes! Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Señora Presidenta, solicito la palabra por alusiones; el artículo 114.*) (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Toma, mi teléfono.*) (*Risas.*) Tiene la palabra el señor Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: No es raro que en los últimos tiempos los portavoces del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión tengan la costumbre de insultar y descalificar a los miembros de la oposición. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Yo no te he insultado ni te he descalificado. ¡No es verdad!*) El señor Fernández-Quejo me ha acusado de mentir. Yo entiendo que él no mienta, posiblemente oculta la realidad. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Yo le digo que usted ha dicho... y es algo que a mí no me pasa.*) Pero ruego que se proceda a retirar esas palabras

puesto que aquí, si alguien miente, desde luego, no es un portavoz de Ciudadanos; posiblemente sea otro portavoz de los aquí presentes. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Lo retiro. Pero yo pongo....*).

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Retira las palabras, señor Fernández-Quejo?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Lo retiro. Pero, mire, yo pongo Metro de Madrid... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *No es la primera vez.*) No, no, pero es que usted dice: Metro de Madrid, y yo le doy aquí, en la pantalla del mi móvil... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Pulsa noticias.*) Y tengo que pasar siete páginas... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *¡Pulsa noticias!*) ¡No, no, usted ponga Metro de Madrid, que es lo que ha dicho; consta en acta!

La Sra. **PRESIDENTA**: ¡Por favor! Pero, bueno, ¡esto qué es! ¡Parece el colegio esto!

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: ¡Y todo esto es lo que usted dice que no! Y siga pasando páginas. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *¡Parece el Sálvame Deluxe esto!*) *(La señora Acín Carrera pronuncia palabras que no se perciben)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bueno, eso sobra. A ver, seguimos. Tiene la palabra, señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Muchas gracias, en primer lugar, al portavoz del Partido Popular, porque creo que ha hecho un buen y fiel reflejo de la realidad de Metro y que está muy alejado de la realidad que han descrito sus señorías, los portavoces de la oposición. En esta segunda intervención iba a hacer un nuevo intento para convencerles, pero veo que la realidad, en fin, no es un elemento suficiente para modificar sus ideas. Por tanto, no voy a insistir, más allá de dar respuesta, por supuesto, a las cuestiones que ustedes me han planteado.

En todo caso, el portavoz de Ciudadanos decía que las cuestiones que yo había dicho eran un insulto a la inteligencia y demás. Creo que ha utilizado, señoría, algunas palabras o frases gruesas e ideas absolutamente imprecisas. Lo que le digo es que, para conocer la valoración que hacen los clientes, para conocer la valoración de esta Legislatura, hay muchas herramientas más eficaces y con más rigor que Google. Si quiere, le incorporo y le remito las encuestas de satisfacción de los clientes y el sistema de reclamaciones, lo que su señoría considere, pero de verdad no utilice Google, que está muy bien como buscador pero no como un instrumento de valoración. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Ya sé que no tenemos que buscar en Google.*) Google, señor Rubio, es un grandísimo buscador, que yo utilizo muy a menudo, pero lo tenemos descartado en el Comité de Dirección como un elemento de valoración. *(Risas.)* Perdóneme, es la verdad, utilizamos otros criterios y otros instrumentos que, si quiere, comparto con usted.

En todo caso, usted ha dicho que la línea 12 no era inversión, era gasto. No voy a insistir. No voy a intentar, por supuesto, modificar su criterio pero, lógicamente, todas aquellas inversiones

que se llevan a cabo en infraestructura y que suponen reposición tienen la consideración de inversión; precisamente, esa es la distinción entre una cuestión y otra. Por tanto, en la línea 12 lo que se ha llevado a cabo es una inversión, pero llámelo usted como quiera. En cualquier caso, eso supone, por supuesto, un desembolso por parte de todos los contribuyentes madrileños para mejorar esa infraestructura.

Ha dicho usted –literalmente- en esta Comisión que estamos incumpliendo la ley con el amianto. Lo acaba de decir. A mí me parece que en esa aseveración le ha traicionado el subconsciente, estoy seguro de que a usted le ha traicionado el subconsciente y no ha querido decir eso. Si de verdad usted cree que estamos incumpliendo la ley, en fin, itiene que hacer alguna cosa! Lo que no puede hacer es simplemente decirlo en esta Comisión. En Metro la ley se está cumpliendo. No hay ninguna vulneración de la ley. ¡No hay ninguna! (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *No se está cumpliendo la ley.*) De hecho, esta frase que usted acaba de decir, no se la he escuchado a nadie ni a los sindicatos, con los que me reúno todas las semanas para hablar del amianto. En relación con el amianto, en Metro, no se está incumpliendo la ley, se está cumpliendo la ley. ¡Se está cumpliendo la ley! Y uno no puede... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *En cuanto al amianto.*) ¡Usted me ha dicho que estamos incumpliendo la ley! (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *En cuanto al amianto.*).

La Sra. **PRESIDENTA**: Señorías, no dialoguen, por favor.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): No, usted me ha hablado del amianto. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *¡La accesibilidad!*) Perdona, ime ha hablado del amianto! Si quiere cambiamos y hablamos de accesibilidad. Usted ha dicho que en Metro, en relación con el amianto, se están incumpliendo la ley, y eso es mentir. ¡Eso es mentir!

La Sra. **PRESIDENTA**: Por favor, señor Rubio. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Se está dirigiendo a mí.*).

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE Madrid** (Carabante Muntada): ¡Eso es mentir! Siento que a usted le duela que se lo diga, pero eso es mentir y usted lo sabe. ¡Lo sabe, pero bien! ¡Usted lo sabe y lo conoce a ciencia cierta!

También me ha recriminado y me ha criticado por tener trenes parados por el amianto. (*Denegaciones por parte del señor Rubio Ruiz.*) Sí, ha dicho: usted tiene parados trenes por el amianto y esto es una malísima gestión. (*Denegaciones por parte del señor Rubio Ruiz.*) Entonces, entiendo que usted felicitará a Metro de Barcelona, cuyos trenes con amianto están circulando. Y yo le digo: ¿prefieren que estén circulando como en el Metro de Barcelona o prefiere que estén parados? Porque esa es la cuestión. Aquí todos los Grupos Parlamentarios han solicitado en numerosas ocasiones que aquellos trenes que pudieran contener amianto estuvieran paralizados y retirados de la circulación. Eso lo hemos hecho. Lo que no me pueden pedir luego son cuentas por hacer aquello que ustedes mismos nos están pidiendo.

Para concluir con este asunto del amianto -que creo que ha sido muy debatido y del que ya he dado muchísima información en numerosas ocasiones-, en relación con el Dictamen, lo que hay son declaraciones y aseveraciones que no han dicho las personas que han venido a comparecer a esa Comisión, pero, sobre todo, no están aquellas que sí se dijeron y que, de verdad, arrojaban luz sobre la problemática y la situación de lo que había sucedido en Metro con el amianto, y que no se han incorporado en ese Dictamen. Por eso, decía antes que agradezco el voto particular del Partido Popular, que creo que es acertado.

En todo caso, insisto, no solo no estamos incumpliendo la ley sino que no debemos estar haciéndolo tan mal cuando los señores que gobiernan en Cataluña, en Metro de Barcelona, en su Área Metropolitana -por cierto, del Partido Socialista y Podemos; el Presidente es de Podemos y el Vicepresidente del PSOE, o viceversa-, nos han contratado. No es que nos lleven allí para criticarnos, ¡para decir esto que están diciendo ustedes!, sino que van a pagar a Metro para que les demos los procedimientos, los protocolos, la documentación, el conocimiento y que formemos a sus mandos intermedios para hacer exactamente lo que estamos haciendo aquí. A mí eso me parece una dicotomía política por su parte, que es difícilmente digerible, desde luego.

Hablaba también de la retirada de personal. Le voy a dar los datos: en 2015, 6.601 trabajadores en Metro; en 2018, 6.976, un incremento del 5 por ciento.

Señor Rubio, también ha hablado usted de un tema muy serio que no puedo dejar sobre la mesa: ha hablado usted de falta de seguridad. La seguridad en Metro es el primer axioma, es la primera prioridad, es la primera cuestión que se tiene en cuenta a la hora de tomar cualquier medida. Y no es una cuestión que dependa del Consejero Delegado ni del Consejo de Administración ni del Comité de Dirección, sino de los grandísimos técnicos y del personal que se dedica al ámbito de la seguridad física, al ámbito de la seguridad ferroviaria o a cualquier ámbito relacionado con la seguridad, que, como le digo, es siempre, por supuesto, la prioridad de cualquier actuación.

Me habla usted también de las inversiones, comparando 2003 con 2005, 2007 con 2011... Pero no me ha comparado nada de esta Legislatura y yo he venido a comparecer para hacer balance de la actual Legislatura. Lo que puedo decir sobre esta Legislatura en relación con las inversiones -se lo digo porque 2012, como bien conoce, fue un año anterior a esta Legislatura- es que hemos dedicado 230 millones de euros, como le estaba explicando, al Plan de Accesibilidad y al Plan de Modernización, que vamos a dedicar 145 millones al Plan de Desamiantado y en torno a 700 millones a la compra de nuevos trenes. Por tanto, no creo que haya un cuatrienio a lo largo de la historia de Metro -excepto, por supuesto, aquellos de construcción de infraestructuras nuevas- que se pueda asemejar o que pueda ser equiparable a este potente nivel de inversión.

En relación con las cuestiones que también citaba la portavoz de Podemos, respecto a la contratación de los cien conductores, efectivamente, el 4 de febrero se cerró el plazo para presentar ofertas de empresas para proceder al examen o a la selección de los 100 conductores. Esperamos que a lo largo de marzo se pueda celebrar esa convocatoria para la incorporación lo antes posible de esos

100 trabajadores que, desde luego, hacen falta para 2019; precisamente por eso hemos sacado esa convocatoria.

Hablaba también de los trenes que no van a estar disponibles de manera inmediata. Lamentablemente, los trenes no se compran en los concesionarios y, por tanto, son algo más complicado que ir a un concesionario y comprar un coche. Tienen unos plazos bastante importantes, entre otras cosas porque prácticamente no existe estandarización de modelos ferroviarios; son a medida para cada una de las líneas y para cada uno de los operadores. Por lo tanto, es un proceso muy complejo desde el punto de vista técnico, desde el punto de vista de la fabricación y desde el punto de vista de todas las garantías o de las aptitudes necesarias para que tengan circulación comercial.

Me ha preguntado usted qué he hecho con las 1.000 firmas que nos presentaron para el reconocimiento como autoridad pública. La pregunta es qué han hecho ustedes, porque eso requiere una modificación legislativa. Yo, lamentablemente, no puedo hacer nada porque estoy en Metro y no soy parlamentario, no soy diputado de esta Cámara y, por tanto, no puedo llevar ninguna iniciativa que suponga la modificación de una ley para reconocer esa autoridad a los trabajadores. Sí hemos trabajado internamente, como usted reconocía, para garantizar la seguridad de los propios trabajadores, sobre todo ante las agresiones que en alguna ocasión, lamentablemente, por supuesto, se producen. Quiero expresar todo el apoyo por parte de la Empresa a todos esos trabajadores.

Me habla usted también de la vigilancia sanitaria, y vuelvo medio segundo a esta pregunta para dar contestación a la misma. Respecto al amianto, dice usted: "Como están ustedes haciendo reconocimientos médicos, ya reconocen que los trabajadores han estado expuestos". ¡Hombre!, estamos haciendo reconocimientos médicos, entre otras cosas, porque ustedes nos lo han pedido y porque creemos que hay que dar tranquilidad a los trabajadores, no porque reconozcamos que haya habido una exposición. Esto pasa como cuando piden "Paren ustedes los trenes", y cuando paran los trenes, "Oiga, ¿qué hacen los trenes parados?". Pues esto es lo mismo: "Hagan ustedes revisiones médicas", y cuando hacemos revisiones médicas, "¿Lo ve usted? Están haciendo revisiones médicas porque están reconociendo que hay exposición al amianto". Y eso no es cierto.

El Plan de Accesibilidad se está cumpliendo según lo previsto. Ya le he dicho que están ejecutándose Plaza Elíptica, Barrio de la Concepción, Príncipe de Vergara y Bilbao, al menos que me vengan ahora a la memoria, y se han publicado recientemente dos obras más, en Ascao y en Esperanza. Por supuesto, vamos a continuar –y doy contestación también al portavoz socialista-, con ese plan que se está cumpliendo, como digo, de una manera estricta y tal y como habíamos comprometido. De hecho, remitimos periódicamente, creo –si no es así, lo haremos-, el balance y el plan de ejecución a esta Cámara. Me parece que lo hemos remitido cada semestre. Tenemos un compromiso de hacerlo y lo hemos remitido hace un mes; si no lo han recibido, se lo vuelvo a mandar, porque, en todo caso, en la Comisión de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas que se desarrolla en el Gobierno de la Comunidad de Madrid se da cuenta periódica del mismo y, por tanto, se lo podemos facilitar.

Con relación al Grupo Socialista, yo creo que prácticamente hemos contestado todo. Decía usted que durante estas Navidades en las estaciones centrales de Metro abríamos los torniquetes y que no contabilizábamos a los viajeros. ¡Nada más alejado de la realidad! Nosotros contabilizamos a los viajeros, entre otras cosas porque usted conoce -espero- que lo que cuenta a los viajeros no es la puerta o el torniquete que abre, sino la cédula que se encuentra después y, por tanto, esté abierto o no el torniquete, esos viajeros se contabilizan; en consecuencia, se retribuyen por parte del Consorcio y van, por supuesto, a engordar la cifra del incremento de demanda.

Yo creo que más o menos he dado contestación prácticamente a todos. Permítanme que finalice con una idea, que yo creo que anticipaba y señalaba el portavoz del Grupo Popular: Metro de Madrid es una grandísima empresa, que da un servicio extraordinario, pero no solo es gracias -yo creo que también algo- al Gobierno del Partido Popular, al Consejo de Administración y al Consejo Delegado, sino sobre todo a los 7.000 trabajadores que cada día hacen posible que circulen los trenes en Madrid, ¡que son un orgullo! Metro de Madrid es un orgullo para la mayoría de los madrileños; pocas empresas, pocas instituciones han estado tan vinculadas a la historia de Madrid y tienen ese vínculo con la historia de nuestra ciudad y de nuestra región como Metro. Mire, en Metro recibimos prácticamente todas las semanas una delegación oficial extranjera de un país, de una ciudad, de una región o de un operador ferroviario, que viene a conocer cómo estamos operando, porque somos una referencia mundial, internacional; por tanto, a mí me entristece profundamente que ustedes, que también son, por supuesto, responsables de ese maravilloso y extraordinario Metro, no se sientan, al igual que todos los madrileños, legítimamente orgullosos de que ese servicio público, que se presta a través de Metro, sea absolutamente excepcional. Muchas gracias.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Señora Presidenta, de nuevo solicito la palabra por el artículo...

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Otra vez, señor Rubio? ¿Ha visto la hora que es?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Sí. Sé la hora que es, pero no voy a permitir que otra persona me acuse de mentir, además directamente. Me remito al Diario de Sesiones. En el Diario de Sesiones le preguntan a doña Pilar Carranza, Inspectora de Trabajo, los motivos por los que se imponen sanciones a Metro. Contestación literal: "Porque hay incumplimiento de la legislación vigente".

La Sra. **PRESIDENTA**: Pero, bueno, ¡eso que tiene que ver!

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Luego yo no he mentido. Aquí hay alguien que, además de ocultar información, sí está mintiendo, y no es precisamente el diputado de Ciudadanos. (*Denegaciones por parte del señor Consejero Delegado de Metro de Madrid*).

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Tú has dicho que estamos incumpliendo la ley.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Sí. ¡Incumplimiento de la legislación vigente!

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): ¿Pero a qué año se refiere la señora Carranza?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: ¡2017!

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Si me permite, iese es mentir! No estamos incumpliendo la ley, y ya está. Usted se podrá empeñar, pero eso es mentir; o sea, decir que estamos incumpliendo la ley es mentir.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Están incumpliendo la ley. El único que parece que está mintiendo, además de ocultar información, es el Consejero Delegado de Metro. (*Denegaciones por parte del señor Consejero Delegado de Metro de Madrid*).

La Sra. **PRESIDENTA**: Bueno...Muchísimas gracias, señor Carabante. Lamento estos últimos momentos en los que se ha establecido un debate que no debíamos de tener. Pasamos ya al séptimo punto del orden del día.

**PNL-173/2018 RGEP.13710. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid para que los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid realicen, en el menor plazo posible, la sustitución de los reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal y de lomo de asno por reductores de velocidad tipo "cojín berlinés", en aquellas infraestructuras en las que preste servicio de transporte público en superficie con autobuses.**

No se han presentado enmiendas por ninguno de los Grupos Parlamentarios. Intervendrá, como no podía ser de otra manera, el proponente de esta proposición no de ley, don Juan Ramón Rubio, por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Voy a ser muy breve. La propuesta la realizamos a todos los Grupos Parlamentarios con el objetivo de optimizar los actuales servicios de transporte que tenemos. Todos esos nombres tan rimbombantes que hay de los reductores de velocidad se traducen básicamente en los de rampa y los de bote, que es como vulgarmente los conocemos. Los que trabajamos aquí conocemos el modelo de cojín berlinés porque en Pablo Neruda tenemos el ejemplo en esta misma calle, un poco más arriba que es esta forma de cojín que está en medio.

El objetivo de esta propuesta es muy simple, no solamente es incrementar la oferta de servicios en horas de máxima demanda, todo esto sin incrementar costes, ni flota de vehículos ni conductores, sino que nos permitiría además, con este 20 por ciento, incrementar nuevas líneas; vamos a reducir de forma importante el número de bajas médicas de los conductores, de la misma manera que vamos a disminuir los costes de mantenimiento de las empresas, pero lo más importante



para nosotros es que vamos a disminuir el número de averías en los hidráulicos de las rampas de acceso; es decir, vamos a seguir potenciando la accesibilidad. Ese es el motivo por el que pedimos el apoyo a esta iniciativa, que, dadas las horas, no voy a seguir desarrollando, puesto que yo supongo que todos han leído la Exposición de Motivos y el objetivo de la misma es muy sencillo: beneficio para los usuarios. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, por su brevedad. A continuación intervienen los representantes de los Grupos Parlamentarios por tiempo de cinco minutos cada uno. Tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario Podemos, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias por la proposición no de ley. Podemos compartir el objetivo que subyace en ella, el problema es que en España en el año 2008 se publica la Instrucción Técnica para la instalación de estos dispositivos específicos: dónde se pueden colocar, dónde no, la geometría, las dimensiones; esa Instrucción Técnica es recogida en la Orden FOM/3053/2008. Esta Instrucción Técnica para la Instalación de Reductores de Velocidad y Bandas Transversales de Alerta en Carreteras reconoce solo tres diseños: el paso peatonal sobreelevado, el reductor lomo de asno in situ y el reductor prefabricado. La instalación de los reductores de lomo de asno resulta problemática para el transporte público al rozar la parte inferior del autobús, por lo tanto, se trata y se pretende hacer el cambio por estos cojines berlineses que comentan.

La proposición de ley tiene dos problemas. Por un lado, es que este requisito que usted propone no termina de estar homologado; como le he dicho, están reconocidos en esa Instrucción Técnica tres fórmulas y esta no es una de ellas por lo que muchos municipios y, por lo tanto, sus funcionarios responsables no pueden actuar con total seguridad, porque puede haber cualquier problema y no estar realmente protegidos. El segundo problema que le vemos a la proposición no de ley y que no entendemos es por qué propone que lo haga el Consorcio. Es decir, entre las competencias del Consorcio no está en ningún caso instar a los municipios a que hagan un cambio en estos sistemas. ¡Esa no es la labor del Consorcio en ningún caso! Por lo tanto, está mal anidada la propuesta.

En todo caso, sería la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección... (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.*) (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) Les voy a pedir que paren la búsqueda de Google, por favor, porque estamos debatiendo su PNL, no la mía...

La Sra. **PRESIDENTA**: Sí. Tiene toda la razón la señora Acín. Señor Rubio Ruiz y señor Fernández-Quejo Del Pozo, por favor, respeten el uso de la palabra y dejen ya Google, Safari y todo lo que haga falta. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Es tu PNL, Juan, tú verás...*).

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Le estaba explicando el segundo motivo por el cual no vamos a apoyar esta PNL y es que, como le decía, el Consorcio Regional de Transportes no es el encargado - no es su responsabilidad- de instar a los municipios para que hagan este cambio. En todo caso, sería la Comunidad de Madrid a través de la Dirección General de Carreteras la que tendría que establecer

una instrucción específica sobre reductores de velocidad en las carreteras de la región. A partir de ahí, ya sí instar y apoyar en lo que hiciera falta a los municipios en ese cambio. En todo caso, también la Comunidad de Madrid tendría que responsabilizarse de instar al Ministerio de Fomento a la homologación y al reconocimiento de estructuras, de tal forma que su instalación no quedase en un limbo legal bastante complejo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acín. Es el turno del Grupo Socialista; tiene la palabra don Rafael José por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a ser todavía más breve.

La Sra. **PRESIDENTA**: Pues muy bien.

El Sr. **JOSÉ VÉLEZ**: Me he leído la Exposición de Motivos con cierto interés, pero veo que al final descubrimos unas prospecciones cuando menos sorprendentes. Dice: "Por cambiar el tipo de retentores de velocidad, encontramos que se pueden crear nuevas líneas". ¡No encuentro explicación a esto! Tampoco la pido, ¿eh?, porque sé que no la hay.

Otra cosa todavía más sorprendente -porque esto es a más a más, y yo comprendo, señor Rubio, que hoy ha tenido un mal día y no me gusta cargar sobre la prueba- es que dice: "Pongamos los cojines berlineses y con eso sustituimos un paso de personas, un paso de peatones". ¿Qué pretendemos?, ¿que hagan la rana saltando de cojín en cojín? También hay otra no falsedad pero sí ocultación de la verdad, dice: "Permite, dadas sus dimensiones, el paso de vehículos con mayor distancia entre ejes". Lo remite solo a autobuses, ¡pero también pueden pasar los camiones y las motocicletas! Con lo cual, la limitación de velocidad que se hace es solo para los turismos. Por tanto, no deja de ser... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Como ahora.*) No, no, como ahora, no; los badenes, lo que se conoce como civil tumbado, afecta a todos los vehículos. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *No.*) Sí, sí. (El Sr. **SERRANO GUIO**: *Guardias tumbados.*) Guardias tumbados es la expresión adecuada. El lomo de asno afecta a todos los vehículos; la sección trapezoidal, a todos los vehículos, y ahora vamos a un modelo que solo retiene la velocidad en determinados vehículos: las berlinas y los coches. No vemos que sea una solución.

Nos parece es que es una proposición de carácter imperativo, pasando la carga de la prueba a un Ayuntamiento, que se ve obligado a quitar un paso de peatones para poder poner los cojines. No podemos apoyarla. Señor Rubio, ha tenido un mal día. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor José. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ramos Sánchez.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Gracias, Presidenta. La verdad es que yo estoy de acuerdo con el portavoz del Grupo Socialista, hoy el señor Rubio no ha tenido un día muy lúcido que se diga. Primero, empezó con una comparecencia donde el objeto no era lo que él quería saber; luego, siguió con una serie de afirmaciones que le han desmontado tanto el señor Consejero Delegado de Metro

como el señor Fernández-Quejo y, ahora, nos presenta una PNL que no tiene, como ya se ha visto aquí, ni pies ni cabeza.

Es verdad que estos reductores de velocidad son necesarios para contribuir a la disminución de riesgos de accidentes, especialmente para los peatones, pero hay una cosa que usted no ha tenido en cuenta, y lo ha puesto como ejemplo, y es que hay que mantenerlos correctamente; ha puesto el ejemplo del que hay en Pablo Neruda y, si se da cuenta, cada dos por tres no está en las condiciones adecuadas porque es un sistema que no funciona, porque donde se pone sufre muchas averías y mucho deterioro. Con lo cual, el mantenimiento de este sistema es muy complicado porque es un sistema para reducir la velocidad que no es eficaz. Desde mi punto de vista, creo que no es eficaz, aparte de que solamente limita la velocidad, como ya se ha dicho aquí, de determinados vehículos, no de todos, y creo que eso es importante.

Además, usted pide al Consorcio de Transportes algo que no es de su competencia, porque los que tienen la competencia para la elección de este tipo de medidas en las diferentes vías públicas son bien los ayuntamientos, bien la Comunidad de Madrid, incluso el Estado, pero en ningún caso el Consorcio; es decir, usted pide al Consorcio algo que no puede hacer porque está fuera de su competencia. El Consorcio puede, evidentemente, hablar con los ayuntamientos, puede concienciarlos, pero lo que no puede hacer es imponerles, porque no es competente; insisto, señor Rubio, el Consorcio, a quien usted dirige esta proposición no de ley, no es competente para asumir estas responsabilidades. La verdad es que hoy no ha tenido un día muy fructífero.

Pide que los ayuntamientos opten por un tipo muy específico, que es en este caso el cojín berlinés, pero, como le decía antes, desde mi punto de vista no resulta de lo más eficaz sino justo al contrario. Además, entiendo que cada ayuntamiento tendrá sus propios técnicos que decidirán en cada una de las vías cuál es el que mejor se adapta sus necesidades sin necesidad de imponer un modelo único para todos; serán los técnicos municipales los que tengan que decidir en cada caso qué es lo más les conviene.

Quiero terminar simplemente diciéndole que el Consorcio de Transportes tiene competencias en planificación de infraestructuras de transportes público, en establecimiento de sistemas tarifarios, en planificación de servicios, en explotaciones coordinadas, pero en ningún caso puede imponer a los ayuntamientos qué sistemas son los más adecuados para la reducción de la velocidad en sus vías. Con lo cual, nosotros, lamentándolo mucho, vamos a votar en contra de esta PNL porque no soluciona ningún problema; pide al Consorcio de Transportes que asuma unas competencias que no son suyas y, además, ustedes defienden un sistema que se ha demostrado que no es el más eficaz. Nada más. Muchas gracias, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Ramos. Antes de comenzar la votación, solicito a los portavoces que comuniquen las sustituciones en sus Grupos. ¿En el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Sí, en el Grupo Popular el señor Ramos sustituye al señor González Taboada y el señor Serrano sustituye al señor Berzal.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿En el Grupo Parlamentario Socialista? (*Denegaciones.*) ¿En el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? (*Denegaciones.*) ¿En el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: El señor Sánchez sustituye al señor Oliver.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Procedemos a la votación. (*Pausa.*)

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 2 votos a favor y 13 votos en contra. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley 173/18. Muchas gracias.

Pasamos por fin al octavo y último punto del orden del día.

**PNL-15/2019 RGEP.1303. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- A través del Consorcio Regional de Transportes, realice, en el presente ejercicio presupuestario, un estudio específico referente al uso diferencial que hacen hombres y mujeres del transporte público en la Comunidad de Madrid. 2.- Implantar, en el presente ejercicio presupuestario, un sistema de paradas a demanda en los autobuses urbanos e interurbanos nocturnos de la Región. 3.- Implementar la Resolución número 38/2018, de 24-05-18, en la que la Asamblea de Madrid aprobó la ampliación de los horarios de los grandes intercambiadores de transportes (Plaza Elíptica, Plaza Castilla, Moncloa, Avenida de América y Príncipe Pío).**

No se han presentado enmiendas por parte de los Grupos Parlamentarios; por tanto, intervendrá en primer lugar el Grupo proponente, y tiene la palabra la señora Acín por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Como la Presidenta ha leído las peticiones concretas que hacemos en la proposición no de ley, les voy a explicar por qué la presentamos para justificar su necesidad. Por un lado, en el Pleno extraordinario de Igualdad que tuvimos en la Asamblea hace unas semanas presentamos una moción que incluía estas medidas, además de otras vinculadas a dependencia y a un posible plan regional contra la soledad no deseada. La Mesa no admitió a trámite esa moción y, por lo tanto, no pudimos debatir acerca de estos elementos, que para nosotros son importantes, y por eso les presentamos esta proposición no de ley.

En la planificación de la movilidad se hace imprescindible sumar una mirada vinculada al diferente uso que hacemos del transporte, tanto público como privado, hombres y mujeres, y también al distinto objetivo que nos lleva a usar el transporte y su distinta duración. En este sentido, se puede

constatar que hombres y mujeres tenemos diferentes patrones de movilidad, básicamente, como consecuencia de la desigualdad en la responsabilidad de las tareas de cuidados de unos y de otras. En términos generales, diferentes estudios, y también algunos específicos de investigación realizados en la Comunidad de Madrid, señalan que las mujeres nos desplazamos más a pie y en transporte público; proporcionalmente, tenemos algunos carnés menos de conducir y viajamos más como pasajeras; nos desplazamos menos por trabajo y más por compras y tareas asociadas al cuidado; vivimos más cerca de donde trabajamos; a menudo, en nuestros desplazamientos combinamos varios modos de transporte, mientras que los hombres tienden a utilizar el coche; realizamos más desplazamientos con niños y niñas, y viajamos fuera de los horarios punta. Sintetizando, la movilidad de las mujeres se caracteriza por que realizamos un mayor número de desplazamientos, que son más cortos y más viajes en cadena. A esto habría que sumarle las diferencias que existen en la elección modal: en el caso de los hombres, el modo principal suele ser el vehículo privado, mientras que la elección modal de las mujeres pasa por el transporte público y, específicamente, hacemos más uso del autobús, posiblemente por la diferente sensación de seguridad.

De ahí podemos concluir dos elementos: por un lado, que una apuesta clara por la movilidad sostenible pasa también por mejorar las oportunidades de transporte a las mujeres y, por otro lado, la importancia de la seguridad; en este sentido, en diferentes ciudades, como Bilbao, y en área metropolitanas como la de Barcelona, se han implantado ya paradas a demanda para los servicios de los interurbanos nocturnos. Con ello, se habilitan paradas intermedias para que las mujeres que viajan solas acorten el recorrido a su destino final, evitando así posibles agresiones. Asimismo, otro elemento importante en términos de seguridad, que además fomenta la intermodalidad, sería la apertura de los intercambiadores de transporte público hasta una hora más elevada. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Acín. Es el turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos; tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Vaya por delante nuestro apoyo a esta iniciativa y coincidimos totalmente con el fondo de esta proposición que queda reflejado en los puntos que se solicitan. Realizar un estudio sobre uso diferencial nos parece adecuado puesto que nos permitiría tomar decisiones en base a una información objetiva y cuantitativa. En consecuencia, siempre merecerán nuestro apoyo medidas como esta.

Implantar el modelo de paradas a demanda en horario nocturno junto con la ampliación del área de los intercambiadores siempre será un incremento de seguridad para las mujeres, medidas que tenemos obligación de potenciar ahora para conseguir una sociedad más segura. Entendemos que estas medidas deben ir necesariamente acompañadas de acuerdos con los ayuntamientos para el diseño e implantación de rutas de apoyo con la colaboración de diferentes fuerzas de seguridad, como Guardia Civil, Policía Nacional y Policías municipales, así como otras herramientas en forma de aplicaciones sociales que existen en la actualidad.

Es un hecho, y así lo pusimos de manifiesto en el Debate Monográfico sobre Mujer que los delitos sexuales, acoso, abusos y violaciones han crecido en más de 20 por ciento. Es urgente poner medidas para proteger a las mujeres y no hay que pensar mucho para saber que esos delitos se cometen en mayor porcentaje de noche. Hemos oído infinidad de veces que las mujeres tienen miedo de llegar a casa solas por la noche, incluso dicen que se clavan las llaves en la mano apretándolas por el miedo y la tensión que sufren hasta que abren la puerta del portal. En definitiva, viven con miedo. Y si resulta que una mujer, en un transporte nocturno y público, en vez de caminar 1.000 o 2.000 metros hasta la puerta de su casa, puede quedarse lo más próxima al portal, estamos convencidos de que se van a sentir más seguras y de que, además, esa seguridad se incrementará efectivamente, y entonces, en consecuencia, nuestro trabajo será útil para pelear esas cifras escandalosas de agresiones a mujeres.

Debemos sentirnos orgullosos porque el informe de la Fiscalía de Madrid dice literalmente que Madrid es una región segura, pero aunque solo hubiese un caso de inseguridad para las mujeres, un caso de agresión a una mujer, para nosotros sería prioridad tomar estas medidas.

Para terminar, indicar que consideramos que es responsabilidad de todos trabajar por una igualdad real y efectiva, y para ello, deberíamos empezar por ser coherentes con nuestro lenguaje y nuestras acciones. Ya sabemos, por aquello de que poner una "a" con nosotras es útil para alcanzar la igualdad. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor Rubio. Ha sido usted muy breve. Tiene la palabra la señora Mena.

La Sra. **MENA ROMERO:** Gracias, Presidenta. Señorías, esta proposición no de ley lo que pretende es reducir el sesgo de género que perjudica a la mujer en los servicios y políticas del transporte público. Existe un problema de inseguridad en los trayectos de autobuses de las líneas nocturnas interurbanas evidenciado, como se estaba viendo, por algunos hechos recientes. Por tanto, existe la necesidad de un servicio de autobús de parada a demanda para mujeres que viajan solas en los búhos. Con este servicio no cuenta la Comunidad de Madrid ni tienen en su horizonte un próximo plan ponerlo en marcha, lo que denota una escasa sensibilidad en la materia. Mientras tanto se suceden casos de violencia machista, mujeres aprovechando estas circunstancias, que las deja desamparadas cuando regresan a casa de madrugada después de las jornadas de trabajo y ocio.

En el Ayuntamiento de Fuenlabrada el Gobierno Socialista está siendo pionero en estas acciones de protección de mujeres y esa proposición no de ley responde a una moción presentada y aprobada en dicho ayuntamiento con todos los votos a favor excepto del Partido Popular, pero aún no han podido poner en marcha esta medida en sus autobuses urbanos ni establecer nuevas paradas porque el consorcio aún no ha dado contestación a su petición.

Miren, señorías, las paradas a demanda para mujeres fue implantada por primera vez en Europa, en la ciudad de Nantes, impulsada por una alcaldesa socialista; a continuación en París,

también por una alcaldesa socialista, y en España está funcionando en ciudades –ya se han dicho aquí–, como Vigo, Zamora o A Coruña a propuesta también del Partido Socialista gallego.

Si nos vamos al tercer punto de esta proposición no de ley que demanda del Consorcio el cumplimiento de la resolución 38/18, sobre la PNL presentada por el Grupo Parlamentario Podemos en Pleno, se refiere a la ampliación de los horarios de los grandes intercambiadores hasta el horario de cierre de metro con el objeto de reforzar su papel de nudo de sistemas de transportes también durante la noche, lo que está directamente relacionado con esta iniciativa, y evidentemente los intercambiadores deben tener esos horarios compatibles con el transporte público, especialmente entre Metro, Cercanías y las líneas interurbanas y urbanas, y ya no solo por el caso que nos ocupa de desigualdad de género, también pensando en los trabajadores que terminan o inician su jornada laboral en horario nocturno o también en los jóvenes que acuden a Madrid a disfrutar del ocio nocturno. Tendríamos que ofrecerles un mejor y eficaz recorrido de intercambio modal del transporte mejorando su seguridad.

También tenemos que recordar la necesidad de la elaboración de un plan integral de intercambiadores, punto que fue incluido en la enmienda de esa PNL a iniciativa de nuestro Grupo Parlamentario.

Para concluir, hablando de seguridad y de igualdad, los y las socialistas siempre estaremos al lado de los más vulnerables, en este caso de las mujeres y, por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista va a votar a favor de esta proposición no de ley. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Mena. Tiene la palabra la señora Delgado.

La Sra. **DELGADO DE ROBLES SANGUINO**: Gracias, Presidenta. Señorías, la Encuesta de Movilidad de 2018, cuyo resultado se tendrá en 2019, ya incorporará la perspectiva de género y aportará datos diferenciados sobre este tema. Por ello, parece razonable esperar para hacer un estudio específico del uso diferencial de hombres y mujeres en el transporte público. Hoy la Red tiene 653 líneas, de las que 209 son de la EMT y 444 interurbanas y urbanas de otros municipios. En cuanto a las nocturnas de la EMT, hay 27 líneas, incluida la Exprés 24 horas al aeropuerto, de las cuales 24 tienen cabecera común en Cibeles y otras 2 en Alonso Martínez, con paradas en Cibeles. Y, por su parte, la Red Nocturna Interurbana tiene 31 líneas.

En lo que respecta a las paradas, en el conjunto de las líneas hay 32.035: 10.877 de la EMT y 21.158 de interurbanas y urbanas, estimándose que la distancia entre paradas es de 300 metros en urbanas y en interurbanas depende de si está situada en núcleos más o menos urbanos. En los últimos años se han hecho actuaciones sobre la Red Nocturna que han mejorado el aumento de la oferta, la ampliación de la cobertura y, además, se ha completado el número de paradas.

Por tanto, nos encontramos ante una Red amplia y compleja para la que no existe una solución generalizada, por lo que cualquier medida habrá de estar precedida de un estudio técnico

sobre las implicaciones que pueda conllevar en temas como: accesibilidad, frecuencias, tiempos de viaje, etcétera, y con este estudio se podrá determinar el alcance de las mismas.

Por último, y referente al tercer punto de la PNL, para la ampliación del horario de los intercambiadores hay varias cosas que dificultan su puesta en marcha, como son: la eficiencia energética, porque la fuente principal en los intercambiadores es la eléctrica y la modificación del horario tendría efecto directo en el consumo, ya que la energía se destina a equipos como climatización y ventilación, funcionamiento de ascensores y escaleras mecánicas, iluminación, red informática y otras instalaciones especiales. Así pues, si se amplía el horario, consumirán más y serán menos eficientes, considerando, además la baja oferta de expediciones y la baja demanda de viajeros en ese horario. La apertura supondría adaptar los horarios de cada infraestructura al modo ferroviario, al que están vinculados Metro y Cercanías. Esto supondría heterogeneidad en los horarios de cada uno. Así, por ejemplo, Príncipe Pío, que tiene Cercanías, debería abrir a las 5:30 cuando los demás abren a las 6:00, lo que generaría confusión en el usuario y, además, todo vendría agravado por el hecho de que, dependiendo de la expedición nocturna que se tomara –y le recuerdo que los servicios diurnos finalizan sobre la media noche-, las primeras expediciones saldrían del intercambiador pero, cuando el intercambiador cerrara, saldrían a la calle, generando incertidumbre y más confusión. Además, por otra parte, la intermodalidad entendida como agilidad de intercambios se garantiza en las proximidades del intercambiador, que en muchas ocasiones supone bajar una planta en Plaza de Castilla o cruzar un paso de peatones en Príncipe Pío para el acceso al Metro. Por lo tanto, señorías, nuestro voto será en contra de esta PNL. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Pasamos a la votación. *(Pausa.)* (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Presidenta, es que no se le oye nunca nada.*) Sí, sí, sí, sí. No se enfade; no se enfade usted también. Votamos la PNL 15/10. *(Pausa.)*

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 9 votos a favor y 6 votos en contra. Queda aprobada la PNL por mayoría.

Pasamos al último punto del orden del día, ¡gracias a Dios!, a las tres menos cuarto de la tarde.

### — 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 14 horas y 44 minutos).*









**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

Web: [www.asambleamadrid.es](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