

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 162

6 de marzo de 2020

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 6 de marzo de 2020

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-123/2020 RGEF.1583.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre el estado actual de desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).

**2.- PCOC-170/2020 RGEF.2092.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra el proyecto para

---

la construcción de la variante de Fuentidueña de Tajo, entre la carretera M-831, antigua N-III y la M-326.

**3.- C-223/2020 RGEP.3406.** Comparecencia del Sr. D. Luis Miguel Martínez Palencia, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid puesta en marcha en el año 2018. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 5 minutos. ....	8677
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar comunicando las sustituciones en su Grupo. ....	8677
<b>– PCOC-123/2020 RGEP.1583. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre el estado actual de desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).....</b>	8677
- Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, formulando la pregunta. ....	8677
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta. ....	8677-8679
- Intervienen la Sra. Sánchez Sánchez y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	8679-8681
<b>– PCOC-170/2020 RGEP.2092. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra el proyecto para la construcción de la variante de Fuentidueña de Tajo, entre la carretera M-831, antigua N-III y la M-326. ....</b>	8681
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, formulando la pregunta.....	8681-8682

- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. ....	8682-8683
- Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Director General, ampliando información. .	8683-8685
<b>— C-223/2020 RGE.3406. Comparecencia del Sr. D. Luis Miguel Martínez Palencia, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid puesta en marcha en el año 2018. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	8685
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	8685-8686
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.....	8686-8689
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Henríquez de Luna Losada, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	8689-8701
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ....	8701-8704
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Henríquez de Luna Losada, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	8704-8709
- Interviene el Sr. Director Gerente en turno de dúplica.....	8710-8711
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	8711
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	8711
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 6 minutos. ....	8711



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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? (*Denegaciones.*) ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid? (*Denegaciones.*) ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? (*Denegaciones.*) ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? (*Denegaciones.*) ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? (*Denegaciones.*) ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, don Rafael Gómez Montoya sustituye a don Modesto Nolla y don José Ángel Gómez-Chamorro sustituye a doña Carmen López.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación damos paso al punto primero del orden del día.

**PCOC-123/2020 RGE.1583. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre el estado actual de desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el señor director gerente del organismo autónomo Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, don Luis Miguel Martínez Palencia. Por favor, tome asiento. (*Pausa.*) Muchas gracias; bienvenido. Tiene la palabra para formular su pregunta la ilustrísima señora doña Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. Queremos preguntarle por un plan que ya fue anunciado en julio del año 2018, llamado por ustedes Plan Aparca+T -lo anunció el señor Garrido-, y que a día de hoy, después de casi un año y medio, prácticamente no hemos visto nada en funcionamiento. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra el señor director gerente del organismo autónomo Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Buenos días, señor presidente, señorías. En relación con la pregunta que formula el Grupo Parlamentario Socialista, he de decir que el Plan Aparca+T es un plan ambicioso en varios sentidos: en cuanto a su misión, porque potencia el uso de los aparcamientos disuasorios en la región a la par que se fomenta el transporte público ya que se promueve la alianza entre el vehículo privado y el transporte público. Por otro lado, es un plan ambicioso en cuanto a los objetivos que se recogen

en el mismo ya que en el horizonte del plan se pretende dotar a la red de nuevas plazas e instalaciones hasta llegar a casi un centenar de aparcamientos y más de 50.000 plazas. Y, por último, es ambicioso en el valor añadido del plan ya que se concreta en una serie de mejoras de servicios: una de las más importantes es la gratuidad de los mismos -que el uso del transporte público fuera gratuito-, así como la gestión integrada de los aparcamientos desde el Consorcio porque de esa manera integraríamos todo los aparcamientos en el Consorcio de Transportes a través de desarrollos tecnológicos para poder tener en tiempo real cuántas plazas tenemos, cuántas están libres y cuántas están ocupadas, y también poder informar in itinere de la disponibilidad de estas plazas.

Actualmente nos encontramos en la primera fase del plan. Primero, hicimos unos inventarios generales de todos los aparcamientos de la Comunidad de Madrid y de todas las titularidades, que, como ustedes saben, están asociados siempre a los modos de capacidad; son aparcamientos cuyas titularidades son o de Cercanías, o del Ayuntamiento de Madrid, o de otros ayuntamientos, incluso algunos de la Comunidad de Madrid. Ese estudio general que se hizo en su día puso de manifiesto cómo estaba la red de aparcamientos de la Comunidad de Madrid en cuanto a sus rotaciones, sus usos, sus necesidades, si había aparcamientos que estaban saturados, si había vía pública ocupada en los entornos de los aparcamientos, etcétera. A partir de ahí, hicimos lo que denominamos "estrategia de aparcamientos de disuasión", que, en definitiva, consistía en ver cómo íbamos a articular todo nuestro proyecto, y decidimos que lo mejor sería empezar con experiencias piloto.

De las actuaciones piloto que hemos ido desarrollando, la primera ha sido la de Colmenar Viejo, cuyo convenio se firmó el 20 de septiembre de 2019 y se puso en funcionamiento el 13 de enero de 2020. Estas experiencias piloto lo que hacen es testar si toda la herramienta que estamos poniendo en funcionamiento está ajustada o no lo está. Todos los aparcamientos tienen que estar confinados, tienen que estar vigilados con cámaras, tienen que tener unos sistemas de acceso que puedan interrelacionarse con las bases de datos del Consorcio para ver si un usuario hace una etapa de viaje intermodal, deja un vehículo en un aparcamiento, y a la vuelta, si ha utilizado el transporte público y se puede verificar con las tarjetas, podríamos ver si es un usuario que pertenece a esta red Aparca+T.

¿En qué seguimos trabajando ahora? Seguimos trabajando en incrementar las experiencias piloto; digamos que el año 2020 es el año de las experiencias piloto. Ya estamos redactando un convenio con el Ayuntamiento de Madrid para poder poner, junto con el parking de Colmenar, que tiene unas 1.400 plazas, otras 4.200 plazas en los parkings del Wanda Metropolitano, de Nuestra Señora del Recuerdo y de Avenida de Portugal. También estamos en negociaciones con Renfe para establecer otro convenio para todos los aparcamientos que tienen en este momento concesionado en el Corredor de la A-6, que son: Las Rozas, Majadahonda, Pinar de Las Rozas, Las Matas y El Barrial, que son otras 4.000 plazas más. Con esto, este año podríamos poner en piloto unas 10.000 plazas de aparcamiento, a la vez que tenemos una aplicación, también piloto, en nuestro centro de innovación, que da la integración en tiempo real de todos estos aparcamientos con el organismo público.

A partir de ahí, estamos en tramitación de un decreto con el fin de establecer las reglas del juego para todas las titularidades; es decir, es necesario establecer el marco que ampare todos los aspectos jurídicos, técnicos y económicos de la creación de esta red de aparcamientos. Como digo, estamos trabajando en este decreto, que deberá aprobarse por el Consejo de Gobierno, que tiene por objeto regular la creación de la red de aparcamientos de intercambio modal de la Comunidad de Madrid, estableciendo los requisitos que deben tener dichos aparcamientos para su integración, así como la forma de adhesión de las titularidades de dichos aparcamientos a la misma; del mismo modo que tiene por objeto regular las condiciones de utilización de los aparcamientos de intercambio modal: horas de entrada, horas de salida, cuántas horas se puede estar dentro, etcétera. Además, se abordará la regulación de la financiación por parte de la Comunidad y del coste para el usuario.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): En definitiva, lo que hemos hecho en estos años es: el inventario completo, la estrategia de aparcamientos de disuasión, en el año 2020 estamos con los pilotos, estamos trabajando en el decreto, y hemos hecho los pliegos para la plataforma integradora porque la que tenemos ahora mismo es una plataforma piloto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra doña Ana Sánchez Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Mire, usted nos ha dado una información, y yo le debo contestar porque, según su información, ustedes van a paso de tortuga; le explico por qué. Ustedes decían -y lo vendían hace ya más de un año y medio- que este plan, como decía, parecía que iba a ser la panacea para mejorar esa movilidad intermodal: iba a tener 50.000 plazas, 91 aparcamientos, e iba a durar hasta el año 2029. ¿Qué está pasando en esa primera fase 2018-2021? Les recuerdo que estamos en marzo de 2020. Ustedes hablaban de 25 actuaciones, 16.000 plazas, usted me dice que están pensando en 10.000 –no sé qué va a hacer usted con las 6.000 que quedan pendientes-, y la inversión era de 75 millones; de esas 25 actuaciones, 21 de ellas eran aparcamientos que ya existían, que es algo que ustedes nos vendían como nuevo pero que son aparcamientos que ya existían. Fíjese, en seis aparcamientos solamente era poner cámaras de seguridad y control de acceso, como usted sabe, que, además, eran parkings de su propiedad, y para eso ustedes están tardando más de año y medio! -le estoy hablando de Rivas y de Arganda-; con lo cual, llevan año y medio vendiéndonos humo y haciendo –voy a ser un poco más suave- poquito.

Quería que me aclarara algo más, porque nos ha hablado de parkings que no estaban en esa primera fase como, por ejemplo, el de Wanda. Le digo más, en tres parkings hablaban simplemente de ampliación; básicamente era poner un control y ampliarlos. Ya nos ha adelantado que en muchos de ellos están en negociaciones con ADIF; así que nos gustaría que nos dijese cuánto tiempo tienen ustedes para llevarlos a cabo. Y ya el remate son los cuatro parkings de nueva creación, que, como sabe usted, estarían en Ciempozuelos, Alcalá de Henares, San Sebastián de los

Reyes y Collado Villalba. ¿Qué hay de esos parkings de nueva creación tan necesarios en esas zonas? Nosotros nos hemos puesto en contacto con los alcaldes y alcaldesas, iy no tienen ni una llamada por su parte! La alcaldesa de Ciempozuelos no ha recibido llamada suya; San Sebastián de los Reyes, tampoco. Y el único que se ha puesto en contacto con usted, a petición suya, ha sido el alcalde de Alcalá de Henares, que les ha propuesto mejoras y les ha planteado la ampliación de los parkings existentes para mejorar esa movilidad intermodal.

Más. En la primera fase nos hablaron de medidas complementarias, como plazas para recarga eléctrica, plazas para el carsharing, incluso plazas para el servicio de préstamo de bicicleta, y esa app -que, por más que he buscado, no la he encontrado- para poner en marcha esa red; nos gustaría que nos aclarara algo más al respecto.

Nos consta que lo único que están haciendo ustedes son anuncios, porque detrás de esos anuncios no hay nada. De esos cuatro parkings de nueva creación no tenemos ni una sola noticia; ¿vamos a saber algo más? Espero que nos lo conteste. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Les recuerdo que en las PCOC disponen de diez minutos, a distribuirse entre los dos. El señor director gerente ha agotado sus cinco minutos, pero, por ser benévolo, voy a concederle dos minutos para que pueda contestar a la diputada.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Los planes van a un paso, y van al paso que van en el sentido de que es un plan vivo y que no son fáciles todos los sistemas de integración; por eso estamos probando con plataformas integradoras, y vamos a sacar un concurso para tener una plataforma integradora con el fin de dar información en tiempo real a todas las titularidades que se sumen al Plan Aparca+T. Eso lo primero.

Segundo, es un plan vivo. Por ejemplo, el aparcamiento de El Casar, que era de titularidad de la Comunidad de Madrid y que estaba previsto, se paraliza porque van a empezar las obras de ampliación de la línea 3 de Metro; por tanto, hay parkings que salen y parkings que entran, como puede ser el del Wanda Metropolitano u otro.

Tercero. Hemos trabajado con todos esos ayuntamientos que nos ha dicho su señoría, icon todos! Concretamente me he reunido en dos ocasiones con el alcalde del Ayuntamiento de Alcalá de Henares y ya estamos trabajando sobre este tema. También con Ciempozuelos; hemos tenido varias reuniones para ver cómo se podrían desarrollar estos aparcamientos.

Lo que sí está claro es que no es sencillo, en el sentido de que hay que trabajar con todas las titularidades de los aparcamientos y establecer convenios con las Administraciones públicas, o contratos con privados para que se sumen a estos aparcamientos, y lo primero que hay que tener es el decreto; por eso estamos trabajando en el decreto, que es el que va a fijar las reglas del juego cuando esté terminado, y de ahí que este año solamente sean proyectos piloto. En el año 2021, con el

decreto en marcha, ya serían realidades y todas las titularidades podrían sumarse a nuestro Plan Aparca+T.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra doña Ana Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias. Le tengo que decir que ustedes no han hablado con la alcaldesa de Ciempozuelos, y tampoco han hablado con el alcalde de San Sebastián de los Reyes. Lo que ustedes están haciendo es gastar el tiempo, iporque no hay ni un solo euro detrás de cada medida que ustedes anuncian! ¿Me puede decir usted qué madrileño va a poder usar hoy el Metro, que es viernes, entrada de fin de semana, hasta las dos y media de la noche, como ustedes han anunciado? ¡No hay un solo euro detrás de cada medida!, y este es un ejemplo más. Ustedes están dilatando la medida y están dilatando el plan; con lo cual, no tendría que llamarse Aparca+T sino "Active+S". ¡Ustedes no van a poder hacer nada!, ¡no tienen presupuesto!, ¡son incapaces!; si ustedes no son capaces de hacer la pelota a Vox, ¡no van a tener presupuestos! Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan treinta segundos, señor director gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Ya teníamos un presupuesto para 2019 de 1.700.000 euros. Hay una partida, la 48300, en el Capítulo Séptimo, de 1.700.000, que pasaremos al Capítulo Cuarto, porque el Plan Aparca+T no es ni más ni menos que una subvención al usuario. Insisto, hay un millón seiscientos y pico mil euros en el presupuesto de 2019, y, como de momento el presupuesto está prorrogado, lo tenemos para 2020.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación damos paso al punto segundo del orden del día.

**PCOC-170/2020 RGE.2092. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra el proyecto para la construcción de la variante de Fuentidueña de Tajo, entre la carretera M-831, antigua N-III y la M-326.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el ilustrísimo señor don Francisco Javier Abajo Dávila, director general de Carreteras. *(Pausa.)* Bienvenido. Tiene la palabra para formular su pregunta el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Socialista.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Abajo. Quiero empezar dando la bienvenida al alcalde de Fuentidueña de Tajo, don José Antonio Domínguez, y al portavoz del Grupo Municipal Socialista de Villamanrique de Tajo, don José Ángel Isla, que hoy nos acompañan.

Como aclaración a la pregunta que formulamos sobre la situación en que se encuentra el proyecto para la construcción de la variante de Fuentidueña de Tajo entre la carretera M-831 -antigua Nacional 3- y la M-326, le concreto que tiene por objeto conocer el estado de las actuaciones solicitadas por el Ayuntamiento de Fuentidueña de Tajo para el estudio urgente de la viabilidad técnica para la construcción de una nueva variante que enlace las carreteras M-831 y la M-326, que soporta el tráfico de vehículos de gran tonelaje que transporta la producción agrícola de La Vega de Fuentidueña, Villamanrique y Colmenar de Oreja.

El peligro es la falta de seguridad a su paso por el casco urbano de Fuentidueña, con un cruce de escasas dimensiones y con maniobra muy dificultosa, lo que genera desperfectos en las calzadas y en las aceras, y hace que la variante sea una necesidad urgente que llevan demandando los vecinos y comercios del municipio desde hace mucho tiempo. En Villamanrique de Tajo también padecen esta misma problemática, con colapso en las vías principales e inseguridad para los peatones, derivada del paso de estos vehículos de gran tonelaje a elevadas velocidades por las calles del municipio. Todo esto se ha puesto en conocimiento de la Dirección General de Carreteras en varias ocasiones, a través del Ayuntamiento de Fuentidueña de Tajo en los últimos tres años, sin que hasta el momento la comunidad haya respondido o concretado nada.

En definitiva, nos gustaría que nos dijera cómo y cuándo, desde la Dirección General de Carreteras, se van a iniciar los trámites para redactar el estudio informativo de la nueva variante, en el que se recoja la solución de proyecto a las posibles alternativas de trazado, como paso necesario para la redacción del proyecto de construcción. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para contestar, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Francisco Javier Abajo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Buenos días a todos, a los miembros de la Mesa y a sus señorías, integrantes de esta comisión, en la que comparezco a petición del Grupo Socialista, y también buenos días al alcalde de Fuentidueña de Tajo.

Lo primero que tengo que decir es que la carretera 831 es de titularidad municipal, mientras que la carretera 326 forma parte de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, con una longitud de 9.190 metros, que comienza en Fuentidueña de Tajo, en la A-3, y finaliza en Villamanrique de Tajo, en la 319, pasando por Villarejo de Salvanés, a su paso por el municipio de Fuentidueña.

En Fuentidueña y Villamanrique tenemos un estudio de tráfico de una intensidad media diaria de 319 vehículos al día, con un porcentaje de vehículos pesado de un 7,84 por ciento. El tráfico que recorre ambas carreteras debe atravesar el entramado urbano -como ha mencionado- para recorrer su itinerario de una carretera a otra por secciones de viales estrechos, sobre todo para los vehículos pesados; eso ya lo he dejado bien claro. Y para evitar la circulación de tráfico pesado por el entramado urbano del municipio hemos iniciado un estudio informativo, lo que llamamos la variante de Fuentidueña de Tajo, entre las carreteras 326 a 831; es un proyecto que consiste en la construcción de una variante de población, que tiene unas dimensiones de 14 metros de anchura total

en un carril por sentido y una longitud aproximada de 2,6 kilómetros, que conecta estas dos carreteras: la que he dicho que es de titularidad municipal, la 831, y la de titularidad autonómica, que es la 326. Ya iniciamos ese estudio informativo y dimos cuenta de ello al señor alcalde cuando estuvo en la Dirección General el 3 de febrero de este año.

De ese documento de inicio lo que tenemos es un informe por parte de la Dirección General de Medio Ambiente que nos obliga a hacer procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, y nos comentan que tiene unas afecciones bastante importantes al medio ambiente. Hemos quedado con el alcalde –así se lo prometí- en hacer una visita a la localidad para hacerme cargo de la situación, porque no es lo mismo un papel que visitar el sitio. Hemos ordenado ya hacer de nuevo estudios de tráfico en distintas épocas del año porque, como mencionaba el alcalde, cuando se produce un mayor tráfico de vehículos pesados es en el mes de mayo, que es cuando van los camiones a recoger la cosecha y a llevarla a los centros de producción, y vamos a hacer esa medida de tráfico diario en las dos épocas –en la época actual y en la época de mayo- para cotejarlo. Una vez llevado a cabo el estudio de tráfico, veremos las actuaciones y continuaremos con ese estudio informativo haciendo esa evaluación de impacto ambiental simplificada, que es la que nos exige la autoridad ambiental. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación tiene la palabra, en turno de réplica, don Agustín Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. La verdad es que esperábamos que, tras la visita de la presidenta de la Comunidad el pasado 14 de febrero para presentar el Plan Terra en el vecino municipio de Villamanrique de Tajo como plan de apoyo a los agricultores y ganaderos de la Comunidad de Madrid, hubiera habido una respuesta positiva a las reivindicaciones que en dicho acto hizo el alcalde de Fuentidueña para evitar el paso del numeroso tránsito de camiones agrícolas de alto tonelaje por el centro del municipio, que se agrava en los meses de cosecha, concretamente de mayo a octubre; por lo tanto, creo que sería oportuno realizar la visita a la que usted ha hecho mención en esas fechas, entre mayo y octubre, para que se pueda ver con claridad ese tránsito.

Este es un plan de apoyo a los agricultores –como he dicho antes-, respecto al cual decía el alcalde que, para que el ciclo sea completo, se debe equipar de infraestructuras a los municipios de la zona para que los vehículos de alto tonelaje puedan llegar a recoger el producto final y trasladarlo a los mercados centrales, como Mercamadrid, que se encuentra a cuarenta minutos; dichas infraestructuras también tienen que dar solución al peligroso cruce –como ya he mencionado antes- en el centro del casco urbano de Fuentidueña, que es el único existente para la llegada de los camiones al punto de recogida del producto final en la vega ya que la báscula municipal se encuentra a la salida del término. Y esta problemática no es ajena, como decía también, a Villamanrique de Tajo: colapso en las vías principales y problemas de seguridad para los peatones.

Desde luego, no es un problema nuevo. Como ustedes saben, en el año 2006 se definió una propuesta de variante como parte del viario estructurante necesario para el avance del Plan General

de Ordenación Urbana que se estaba tramitando en ese momento. Desde la Dirección General de Carreteras se informó de que, por lo que respecta a la variante de la M-326, el trazado de dicho vial debería dar continuidad a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, poniendo tan solo la condición de bordear todos los desarrollos urbanísticos previstos y disponer de reserva suficiente de suelo; pero dicho plan no se aprobó y se sigue sin tener nada -ustedes tienen ese plan-.

Ustedes también conocen que el tramo de la M-831, conforme a la Ley de Carreteras, es de cesión automática, al ser sustituida por una variante, y no pueden desentenderse de sus competencias desde hace más de veinticinco años, porque unilateralmente no la consideran necesaria para la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. No solamente es necesaria sino muy necesaria por una cuestión de seguridad vial; conviene, además, prevenir antes de que suceda algo irreparable.

Desde nuestro punto de vista, no valen excusas. No se puede trasladar la problemática al ayuntamiento –es un municipio de poco más de 2.000 habitantes-; hay que resolver esta situación sin más demora, y es lo que hoy les venimos a solicitar a ustedes: que realmente se impliquen en la resolución de esta problemática que se viene arrastrando desde hace muchos años y de la que ustedes son conocedores desde hace casi catorce años, habiendo aportado en su momento alguna posible solución. Eso es lo que queremos ahora: que realmente impulsen esa solución. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Le indico que se ha quedado sin tiempo para su siguiente turno de intervención. A continuación, en turno de dúplica, tiene la palabra don Francisco Javier Abajo por tiempo de un minuto y cinco segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Muchas gracias. Somos conscientes de la problemática que hay en ese tramo donde se concentran camiones y donde, en una época concreta, lógicamente, el tráfico de camiones que recogen la cosecha y la llevan a Mercamadrid es más intenso; por eso, nosotros no nos hemos cruzado de brazos. Se ha tramitado un documento informativo que ha costado unos 100.000 euros, y ese documento informativo se tramitó con Medio Ambiente; además, tenemos un informe de respuesta de Medio Ambiente -que es el que les he citado-, que lo valora con puntos de bastante complejidad para la tramitación de un estudio de impacto ambiental simplificado.

Insisto, somos conocedores de la problemática, pero tenemos 179 municipios y tenemos que escuchar a todos ellos, como estamos haciendo, y establecer prioridades. Yo me he comprometido con el alcalde a visitar su pueblo y ver esa realidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Al final, cuando tienes que manejar y gestionar un presupuesto limitado, unos recursos limitados, lo que tienes que hacer es gestionar de la forma más eficiente posible, y eso implica tener coherencia tanto técnica como económica y establecer prioridades presupuestarias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Somos conscientes de ese problema -como ese problema hay otros tantos en la Comunidad de Madrid-, y simplemente quiero decirle que lo tenemos agendado y que le daremos respuesta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su asistencia, señor director general. A continuación damos paso al punto tercero del orden del día.

**C-223/2020 RGE.3406. Comparecencia del Sr. D. Luis Miguel Martínez Palencia, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid puesta en marcha en el año 2018. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece el señor director gerente del organismo autónomo Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, don Luis Miguel Martínez Palencia. Se inicia el debate con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la comparecencia al exclusivo objeto de precisar las razones que la motivan; a saber: por el Grupo Parlamentario Más Madrid, la ilustrísima señora doña María Acín Carrera por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Buenos días. Señor Palencia, gracias por estar hoy con nosotros. La semana pasada se presentó la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018, que nació como una propuesta que trajimos aquí en 2016. Lo primero que quiero hacer es reconocer el tremendo trabajo que implica esta encuesta. Pensamos que llega tarde, y en realidad nadie nos ha explicado cuáles son los motivos por los que desde 2004 hasta 2014 no ha habido ningún trabajo de estas dimensiones en términos técnicos estadísticos en nuestra región. Básicamente creemos que entonces, en estos años, el Consorcio ha estado planificando a ciegas: no tenía modelos estadísticos para simular distintos escenarios ni para predecir la evolución de la demanda en la Comunidad de Madrid ni el comportamiento del sistema ante determinadas intervenciones.

Desde 2014, la Comunidad de Madrid ha sufrido grandes cambios demográficos, económicos y laborales que han afectado a las demandas del transporte público y también del privado: la ciudad y sus cinturones se han extendido; hay municipios, como Navalcarnero o Paracuellos, que han multiplicado su población, y además se han producido grandes desarrollos empresariales –sobre todo los de Telefónica, BBVA y Caser- en el norte de la región.

Por último, la crisis económica también cambió los patrones de movilidad; y de eso tenemos un ejemplo clarísimo: entre 2011 y 2015 descendió la venta de los abonos mensuales en un 52 por ciento. Con todo esto sucediendo, el Consorcio seguía actuando, reconfigurando líneas, Metro planeando y desarrollando nuevas infraestructuras, la Dirección General de Carreteras interviniendo,

pero en realidad en base a qué, porque creemos que en realidad no muy ajustado a las necesidades reales.

En mi siguiente intervención desgranaré más cosas reflejadas en la propia encuesta, pero hay tres datos que me parece que podemos ya poner sobre la mesa: primero, el tiempo que cada madrileño y madrileña emplea cada día en el desplazamiento. De media empleamos 69 minutos; es decir, habrá gente que tenga la gran suerte de emplear diez minutos, pero otras personas emplean tres horas, y esto es una burrada, una auténtica burrada en términos de conciliación, y es que, en realidad, en esta comunidad nunca se ha mirado la ordenación del territorio y el transporte de forma unida, y los resultados que hoy aquí se ven son consecuencia de esto.

Segundo, que las mujeres seguimos usando más el transporte público que los hombres, y 10 puntos porcentuales más el transporte público que el vehículo privado. Hemos hablado de ese tema ya en diferentes ocasiones en esta comisión; es más, de aquí sale la propuesta de las paradas a demanda. Lo que me llama un poco la atención es que la Encuesta Domiciliaria de Movilidad, si bien reconoce esta realidad, no la ha estudiado en profundidad; ¿por qué, si solo se pregunta por la finalidad o por el motivo principal del viaje, no se pregunta por el motivo de las etapas del viaje? Ahí es donde vemos todas esas etapas que tienen que ver, sin duda, con el cuidado.

Por último -y es el peor dato que arroja esta encuesta-, el uso del transporte público ha disminuido desde la anterior encuesta 8 puntos; es una bajada del 25 por ciento...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Ha pasado de superar un 32 por ciento a un 24; por lo tanto, creo que el resultado de esta encuesta impugna por completo las actuaciones del Consorcio en las últimas décadas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos de Madrid por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, comparezco en la comisión, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, para informar sobre los resultados de la encuesta de movilidad que presentamos la semana pasada y que, tal y como se anunció en la anterior comparecencia, se encuentran ya publicados en abierto -todos los datos están ya en abierto- en la web del propio Consorcio.

En esta comparecencia me voy a basar en las presentaciones que ya están colgadas en la web, y también vamos a refrescar todas las ideas de la jornada que tuvimos hace una semana, que duró cuatro horas y que también está grabada en directo y pueden escucharla todos ustedes. Quiero destacar la importancia de las encuestas domiciliarias; sí hicimos algo más: desde 2004 a 2018 hicimos una encuesta sintética de movilidad, con una zonificación más ajustada. Estos procedimientos

de investigación son procedimientos caros, que posiblemente no se vuelvan a repetir porque tenemos mucha más información; o sea, hemos seguido planificando con la información de que disponíamos del transporte público, porque todo está bajo tarjetas sin contacto, y con esa información y con la información del vehículo privado que nos proporcionan el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad hemos seguido planificando; o sea, hicimos la encuesta sintética del 14 y, luego, la del 18.

¿Cuántas encuestas se han hecho? Pues la del 74 y la del 81, y luego se ha hecho la del 88, la del 96, la del 2004, la sintética del 14, y la del 18, que es la que nos ocupa. Metodológicamente, el ámbito geográfico de la comunidad son 6,5 millones de habitantes y 2,5 millones de hogares. Es un universo de encuesta para mayores de 3 años. Para el diseño de la campaña de recogida de información se ha procedido con una zonificación de 1259 zonas, en las que ha habido una mayor desagregación, en las coronas A y B, mientras que hay menos desagregación a nivel municipal en la corona C. Las encuestas se desarrollan durante los meses de febrero a mayo del 2018, y se recaban los datos mediante 13.000 encuestas presenciales y 50.000 encuestas telefónicas, para un total de 85.000 usuarios.

En cuanto a los datos socioeconómicos, a nadie de los aquí presentes se nos escapa -y como nos has comentado María- que la movilidad depende de las necesidades de la población y que, por tanto, se encuentra estrechamente unidas a sus características demográficas, socioeconómicas y territoriales. En ese sentido, uno de los aspectos más destacables respecto a las últimas encuestas, y a las sintéticas, son los desplazamientos de la población, que todos conocemos, del empleo hacia las coronas exteriores, que es una realidad; y la encuesta de movilidad te da una fotografía de lo que sucede, pero una buena fotografía socioeconómica y una buena fotografía de la movilidad. Lo que ha pasado aquí es que la población se ha ido desde las coronas interiores hacia las coronas exteriores, donde tiende a concentrarse mayor población joven con mayores niveles de motorización y, como consecuencia, el saldo negativo de la almendra central es en ambos casos, toda la gente sale de la almendra o del municipio de Madrid hacia las coronas exteriores.

La almendra central ha perdido casi el 4 por ciento de la población y más del 12 por ciento del empleo, y el mayor incremento de habitantes está en la corona regional con un 39,3 por ciento y en la metropolitana con un 21,2 por ciento, que son los que incrementan tanto población como empleo. En lo que se refiere a empleo, la corona metropolitana ha ganado un 10,9 por ciento y la regional un 9,6 por ciento, mientras que la periferia urbana en Madrid ha crecido un 5,7 por ciento.

Con los índices de motorización, la Comunidad de Madrid ha pasado de un total de 340 vehículos por cada 1.000 habitantes a casi 400, y se puede destacar que, de estos 400, en la almendra central son 350 vehículos por cada 1.000 habitantes. En la Comunidad de Madrid hay un 25 por ciento de hogares que no tienen coche, en la almendra central son un 40 por ciento los que no tienen coche y, sin embargo, en las coronas metropolitanas son un 18 por ciento las que no tienen coche.

Si hablamos de movilidad global –y no confundamos en ningún momento los viajes con las etapas, todo esto para que lo tengamos claro: etapa es lo que validamos; cada vez que cubrimos una fase con nuestra tarjeta vamos dejando un registro en cada modo de transporte que usamos, mientras que el viaje es la cadena modal completa, el origen-destino global del viaje-, en esta encuesta de movilidad tenemos alrededor de unos 16 millones de viajes -15,8 millones concretamente-, con 2,44 viajes por cada persona de la Comunidad de Madrid; en las áreas metropolitanas de nuestros vecinos europeos nos encontramos con ratios en las áreas metropolitanas del entorno de 2,77 comparados con nuestros 2,44. El 11 por ciento declaró que no había hecho ningún viaje, en el año 2004 era un 15 por ciento no haber hecho ningún viaje.

En la elección del modo, si hablamos de los repartos modales, se refleja un progresivo aumento de la cuota del vehículo privada, que ha pasado del 34 por ciento en 2004 al 39 por ciento en 2008; en consecuencia, la cuota del transporte público, como nos decía María, ha bajado en una participación del 8 por ciento. Esa es la fotografía de 2008, eso es lo que sucede en 2018, una fotografía que luego simulamos, con la que trabajamos, testamos y con la que intentamos ir ajustando las redes de transporte público.

En este contexto es importante diferenciar el comportamiento de este parámetro en función de las zonas ya que, mientras los viajes por la almendra central suponen un 35 por ciento en transporte público, en vehículo privado suponen un 20 por ciento; es decir, gana el transporte público. En la corona regional es todo lo contrario: 2 de cada 3 viajes se realizan en modo mecanizado; de los 15 millones de viajes, en modo mecanizado tenemos 10,5 millones, y, de esos 10,5 millones de viaje, que son los mecanizados que se reparten entre el público y el privado, un 60 por ciento lo hace en transporte privado y un 37 por ciento que más bicicleta y más otros modos compartidos llega a un 40 por ciento en transporte público. El 60 por ciento de los viajes, es decir, más de 6 millones de viajes de los 10,5 millones son en vehículo privado y los otros 4 millones de viajes son en transporte público. Este dato que en sí no es bueno, hemos de analizarlo en función de las relaciones origen-destino, y vemos que en las cuatro zonas en las que hay más producción de viajes, en la corona metropolitana – si hablamos ya de flujos internos en el área metropolitana-, si hablamos de los viajes totales, de los 15 millones de viajes, 5,4 millones de viajes son internos del área metropolitana, y si aislamos esos viajes internos del área metropolitana vemos que un porcentaje muy importante, el 80 por ciento de esos viajes, se hace con origen-destino en el mismo municipio. Es decir, son viajes internos dentro de los propios municipios, porque si aislamos los viajes de relación entre las coronas metropolitanas o las entradas a Madrid, etcétera, el reparto es estable. Lo que ha crecido es que la población se ha ido a la periferia, al área metropolitana y se generan viajes dentro del mismo municipio, multiviajes para los que el transporte público no es muy competitivo: alguien sale de casa por la mañana, lleva a su hijo a la escuela, hace una compra y vuelve a casa o va al trabajo, y todo ello se produce dentro del mismo municipio, son viajes internos en Villaviciosa de Odón, en Alcalá de Henares, o en Leganés, etcétera. Son viajes internos en el propio municipio, no de relación entre coronas.

Por otro lado, hemos hecho esas explotaciones para ver qué nos está sucediendo, y como dato a destacar son esos viajes internos, que lo que producen es que dan un vuelco a la fracción

entre lo público y lo privado, que es de difícil corrección porque no es fácil actuar solamente con transporte urbano, y en pueblos de menos de 50.000 habitantes ni con transporte urbano. También hemos pedido datos al Ayuntamiento de Madrid para ir comprobando las secciones y ver que todos los saltos que hay entre M-40, M-50, M-30 están estables, o sea, que las carreteras de acceso a Madrid están estables y las carreteras autonómicas transversales también están estables en sus crecimientos; por tanto, lo que se ve es una gran concentración de movilidad en los propios municipios.

En resumen, las grandes diferencias de las cuotas del vehículo privado frente al transporte público de estos últimos años se están produciendo en el interior de la zona metropolitana, que, además, ha visto aumentar su población en más de un millón de habitantes desde 2004, que, unido al elevado uso del vehículo privado en este ámbito y el índice de motorización, nos lleva al desequilibrio modal que reflejan los datos de la última encuesta. Un dato positivo de la EDM respecto a la de 2004 es que ha habido un incremento de más del 20 por ciento de los desplazamientos andando y que se han multiplicado por cinco los movimientos cotidianos en bicicleta; cerca del 60 por ciento de los viajes se realizan en modo sostenible si sumamos andando, bicicleta y transporte público, frente a un 40 por ciento de los viajes que se realizan en modos no sostenibles.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Si nos vamos a las etapas de viaje, la evolución de la demanda en los últimos cinco años de la red de transporte público ha tenido un incremento de casi 300 millones de viajes, pasando este último año a 1.600 millones de viajes. Terminó ya; luego, contestaré a las siguientes cuestiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, muchas gracias; luego, tiene un turno de intervención. Seguidamente se abre turno para los representantes de los diferentes Grupos Parlamentarios, que intervendrán de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular las preguntas necesarias. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra, por un tiempo máximo de siete minutos, su portavoz, doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. Muchas gracias por la comparecencia y la explicación; consideramos muy oportuna su petición. Ya lo ha dicho la portavoz de Más Madrid, pero no deja de sorprender que desde 2004 no se hiciera ninguna encuesta domiciliaria de movilidad, porque compartimos completamente la perspectiva de que es una herramienta fundamental precisamente para planificar con criterio el modelo de región y también para evaluar las políticas pasadas que se han estado haciendo todo este tiempo. Tenemos esta nueva encuesta catorce años después, cuyos datos son de 2018 -las cosas van cambiando muy deprisa-. Nos sorprende un poco que se haya tardado tanto; sabemos el volumen de los datos que se han manejado esta vez y el coste de procesarlos, pero, hombre, tardar dos años en publicar los resultados... No sé, igual ha tenido algo que ver la imagen de las políticas públicas que se están

desprendiendo del transporte en la comunidad y que el único sitio en el que mejoran los datos sobre el criterio de sostenibilidad es en la ciudad de Madrid.

Lo que se traduce de los datos que nos ha estado contando, que son muchísimos y hay que analizarlos más despacio, es que la Comunidad de Madrid, por lo menos en mi Grupo Parlamentario así lo entendemos, ha centrado su política de transportes en hitos electorales sin rigor, sin planificación y en muchas ocasiones sin estudios. Aquí estuvimos hace muy poco tiempo hablando de la línea 7B de Metro. Es una política urbanística que ya es conocida: a golpe de pelotazo y sin importar su efecto ecosocial. Metro, M-30, urbanizaciones desconectadas del entramado urbano, la subida de los alquileres, la turistificación, y todo esto que estamos hablando de que la gente se ha ido fuera, es consecuencia de algunas cosas y todos son –entendemos– síntomas de la pésima programación y de la respuesta a los intereses, en este caso, de élites económicas, que hace que se ignoren precisamente las necesidades reales de la región.

Es curioso, o por lo menos resulta bastante llamativo, que justamente en la época de mayor ampliación de Metro se esté dando precisamente un descenso en el uso del transporte público, porque eso está sucediendo. Sobre los datos que nos ha dado, que son ya accesibles, aprovecho para preguntarle: ¿los datos brutos están accesibles? (*Asentimiento por parte del señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes.*) Fenomenal, porque era una de las peticiones que teníamos nosotros.

Es una obviedad que no solo se usa más el coche sino que, además, son más kilómetros los que se están recorriendo precisamente en coche, y nos gustaría saber precisamente cuáles son las causas de ese incremento de coche. Creemos que hay una que es fundamental, que es la ausencia de un modelo de región sostenible y que ha provocado esa desconexión entre los propios núcleos urbanos. Nos hablaba de algunas cuestiones como la relación entre coronas y demás, pero hay algo que es muy sangrante en toda la comunidad, que es la falta de interconexión entre municipios cercanos y también entre barrios; incluso dentro de grandes urbes como la propia Comunidad de Madrid es mucho más sencillo ir al centro que ir al barrio de al lado, y esto también tiene consecuencias en las decisiones de las personas que son las que están viajando, porque vemos que, tal y como está proyectado y estructurado, ni vertebra ni estructura las posibilidades, porque también las elecciones en el modo de transporte dependen de la oferta; está bien que la oferta responda a la demanda, pero a veces la demanda también se estructura en función de la oferta que hay, y esto yo creo que es una obviedad de Perogrullo.

Hay un par de cuestiones que me gustaría plantearle porque nos han preocupado bastante. Hasta esta última encuesta, los desplazamientos a pie de menos de diez minutos no se contabilizaban; ahora sí. Nosotros entendemos que esto rompe la serie histórica y desvirtúa bastante los porcentajes para hacer comparaciones con encuestas anteriores. No queremos pensar que sea un intento de disimular los datos -bastante malos- que se reflejaban precisamente en el reparto modal; así que me gustaría que me aclarase ese punto. También creemos que la movilidad ocupacional ha bajado tantísimo porque a pie se hacen muchos más desplazamientos no ocupacionales. Y, luego, de verdad

que me gustaría decirlo de manera poco agresiva, pero es increíble que con todas las inversiones que se han hecho en Metro, el uso del transporte público haya bajado un 25 por ciento; son 8 puntos porcentuales. Si hay alguien que nos pueda dar una explicación un poco racional, que la dé, iporque es tremendo! Creemos que se ha destrozado un poco la movilidad de la región.

Nos preocupa una cuestión de método que no ha dejado de llamarme la atención, y es que se agrupan las tipologías taxi y VTC, asumiendo que estamos hablando del mismo medio de transporte; me gustaría que nos explicasen el porqué de esto, porque sinceramente creemos que agrupar un transporte público con uno privado, que no es exactamente, ni mucho menos, el mismo de transporte... No sé, al menos que nos explique por qué se ha agrupado taxi más VTC como si fueran una misma cosa, porque esto también arrojaría luz...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Ya termino. Sobre algunas cuestiones que nos preocupan y que no tienen que ver directamente con este tema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra don Íñigo Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias también, director gerente del Consorcio, por venir a explicarnos esta encuesta. Es evidente que desde 2004 hasta 2018 ha pasado mucho, y sería deseable que este tipo de encuesta, que dan información valiosa al Consorcio para planificar su actividad y las inversiones que tienen que hacer todos los operadores, se pudieran hacer en menos tiempo. También entiendo que son encuestas muy caras y, lógicamente, las disponibilidades presupuestarias las dificultan; pero, en cualquier caso, quiero agradecer que venga aquí y dé esta información tan valiosa.

Quiero comentar muy rápidamente algunos datos que me han llamado la atención. Se ha hablado aquí de cómo la población se ha ido desplazando desde el centro de la ciudad de Madrid hacia la periferia, hacia la corona metropolitana; sobre eso habría mucho que hablar. Creo que en la almendra central se ha ido perdiendo población por muchos motivos, no solamente por las viviendas turísticas, que es lo que la izquierda siempre utiliza. La terciarización del centro de Madrid es un proceso que se da desde hace muchísimos años, cuando no había este fenómeno de las viviendas turísticas, y tiene que ver con eso, con la terciarización, con el cambio de uso residencial a otros usos, comerciales y terciarios que expulsan al residente, y también con un modelo de centro de ciudad que hace que la vida de las familias no sea agradable, porque se hacen tantas peatonalizaciones y se ponen tantas dificultades a la utilización del vehículo privado por parte de la familia... Por cierto, aquí todos tenemos vehículos privados; el parking de la Asamblea lo veo lleno siempre y, además, hay un uso bastante equitativo entre hombres y mujeres, pero luego hablaremos de ello. En fin, hace falta una reflexión también sobre el modelo de ciudad, el centro de Madrid, y cómo eso ha hecho ingrata la vida a las familias y, por tanto, ha habido ese desplazamiento hacia la periferia.

En cuanto a los datos de motorización, dentro de lo que es el vehículo privado, estamos en un 98 por ciento de vehículos que se mueven con combustibles fósiles, el porcentaje de híbridos es de 1,6 y el de eléctricos es de un 0,3. Creo que eso debe poner el foco de atención en la necesidad de dar ayudas a los ciudadanos para que cambien y puedan tener alternativas de vehículos menos contaminantes, porque hace muchos años se empezó a incentivar el uso de vehículos diésel y ahora parece que los que tenemos un vehículo diésel somos unos presuntos delincuentes a los que cualquier día detienen. En fin, creo que todo esto también pone el acento en la necesidad de ayudas.

De los datos de aparcamientos, también me llama la atención que casi un 40 por ciento de ciudadanos que tienen coche aparcan en la calle. Creo que esto también tiene que llevarnos a reconocer la necesidad de que se sigan construyendo aparcamientos de residentes; por eso, me hace tanta gracia que la izquierda ponga tantas trabas a los aparcamientos de residentes. Ahora, con el parking del Retiro, estamos viendo un buen ejemplo de todo ello.

Sobre el reparto modal, es una evidencia que el transporte público está perdiendo cuota frente al transporte privado, y todo eso debe merecer una reflexión de por qué los ciudadanos toman ese tipo de decisiones. Evidentemente, hemos aumentado la población, hemos aumentado el número de desplazamientos, pero en la disputa entre transporte público y transporte privado está perdiendo el transporte público. Eso es lo importante y sobre lo que me gustaría que usted nos dijera qué podemos hacer para intentar incentivar más el uso del transporte público. Nosotros somos partidarios de incentivar, no de prohibir, porque los ciudadanos libres tienen derecho a la movilidad y toman sus propias decisiones. Creo que el desarrollo económico y ese desplazamiento hacia zonas donde, a lo mejor, hay menos facilidades de transporte público que en el centro de una ciudad como Madrid también tienen que ver un poco con el uso del vehículo privado en los desplazamientos y en la movilidad.

Me hace mucha gracia eso de que las mujeres se desplazan mucho más por modos sostenibles que los hombres. ¡Hombre, a lo mejor falta información! También falta saber el porcentaje de mujeres que a lo mejor no tienen permiso de conducir frente a los hombres, porque eso también puede que en un momento determinado tenga una influencia.

Me ha interesado mucho la incidencia de las preferencias en la elección modal, es decir, las razones por las cuales una persona opta por un medio de transporte o por otro. Entre las razones para el no uso del vehículo privado, el 60 por ciento dice que es porque no tienen -claro, si no tienes vehículo privado, no lo usas- y un 12 por ciento alega que la imposibilidad en el aparcamiento es lo que le lleva a no utilizar el vehículo privado, pero tiene muy poca incidencia el tiempo de viaje y la concienciación ambiental; la conciencia ambiental no influye mucho en la toma de este tipo de decisiones. Desde luego, el tiempo de viaje seguramente es menor en un vehículo privado que en el transporte público; eso es una evidencia y un factor que también influye a la hora de tomar este tipo de decisiones. Y, entre las razones para no usar el transporte público, más de un 30 por ciento dice que es porque tarda más -es una razón importante; el tiempo es valioso para todos y, cuando uno

toma ese tipo de decisiones, al final opta por lo que menos tiempo le quita-, un 18 por ciento es por mala combinación, y un 7 por ciento es porque no hay servicio.

Nosotros, como ya he dicho, consideramos que hay que potenciar el uso del transporte público como alternativa al vehículo privado; sobre todo creo que es importante que se hagan Bus VAO en la corona metropolitana que faciliten las entradas, porque la movilidad es muy radial. Esto es así; sinceramente creo que hacen falta porque se prometen y se dicen, pero se tarda mucho en realizar. También creo que el transporte de Cercanías tiene que mejorar; tiene una incidencia muy pequeña en la movilidad y, sinceramente, creo que eso no debería ser así porque en otros países no es así.

Creo hay que hacer realidad la red de aparcamientos disuasorios; no puede ser algo que siempre se diga pero que nunca se haga. En la ciudad de Madrid, a la señora Carmena se le llenó la boca hablando de doce aparcamientos disuasorios y, al final, el único que se hizo fue del Atlético de Madrid, porque el ayuntamiento no hizo ninguno; esa es la realidad. Usted se ha referido a que algunos aparcamientos del Plan Aparca+T, que tienen que ver con la zona de la A-6, tienen un nivel de utilización bajo, algunos de los que ya existen! A lo mejor hay que plantearse si hay que cambiar y modificar el tema tarifario. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Gracias, señor Palencia, por sus explicaciones. Lo primero que le quiero plantear son tres dudas de la propia metodología, porque entiendo que la empresa les planteó un modelo y el Consorcio aceptó la fórmula. La primera es por qué no se ha decidido preguntar por los motivos de las diferentes etapas del viaje, porque ahí nos estamos perdiendo mucho. Es lo que le decía antes: en esta encuesta se habla de movilidad ocupacional y no ocupacional, y no entiendo bien esa distinción, porque creo que no recoge gran parte de los motivos de etapas de viaje, que son cuidados, compras, acompañamiento y llevar y traer a los críos del cole. ¿No hubiera sido una mejor fórmula diferenciar entre desplazamientos obligados y no obligados? Porque al final creo que la movilidad de las mujeres queda de nuevo un poco sesgada en estos viajes pendulares.

La segunda es que no entiendo muy bien esta zonificación en tan pocos lugares, teniendo en cuenta que estos han sido muy grandes y contando, por ejemplo, con el gran desarrollo de los PAU; creo que ahí se ha perdido cierto detalle que nos hubiera gustado tener. Por último, me sorprende mucho que el informe no presente conclusiones, no lo termino de entender; no me refiero a conclusiones en términos políticos, pero sí obviamente en términos de movilidad.

Volviendo a la propia encuesta, he sido clara desde el principio: creo que esta encuesta muestra el resultado de un modelo fallido o, en realidad, la falta de un modelo claro, porque los resultados de la encuesta en términos de transporte público, que es lo que nos ocupa, son malos. Los resultados son malos, por un lado, porque la función principal del Consorcio desde su creación es la

promoción del transporte público y un descenso de 8 puntos en el uso del transporte público no se puede tomar como si fuera un accidente geológico; lo que quiero decir es que aquí hay una responsabilidad clara al respecto, los resultados son tremendos y todavía no he oído una mínima autocrítica. Por otro lado, porque en la política de la Comunidad de Madrid –que es lo que le decía al principio- creo que se ha obviado esa unión entre desarrollo urbanístico, ordenación del territorio y planificación de la movilidad, y esto ha generado que cada vez sean mayores los desplazamientos insostenibles; ante ello, de nuevo, la Comunidad de Madrid ha permanecido como ausente, como si en esto no tuviese nada que ver. Entre 2004 y 2018 ha habido en la Comunidad de Madrid una política que favorecía la ocupación urbanística extensiva fuera de la corona metropolitana, limitando incluso a veces las alturas de los nuevos desarrollos. Esto, ¿qué implica? Un mayor derroche de suelo y favorece de forma indiscriminada la derivación de los ciudadanos hacia lugares más lejanos, y ahí de nuevo se produce el mayor aumento de movilidad mediante el vehículo privado. Y esto no es una posición ideológica, esto lo muestran los datos de su encuesta.

Tenemos problemas graves de insostenibilidad en las coronas: en la corona metropolitana y en la corona regional, el uso del vehículo privado es del 48 y del 56 por ciento, respectivamente, y esto es un fracaso de la política del ente que tiene que planificar la movilidad regional! Si analizamos la evolución de la distancia media de viaje por corona, vemos que se producen aumentos elevados en las distancias diarias recorridas; es decir, en general, cada vez se recorren distancias más grandes. Analizando los resultados diarios entre coronas vemos cómo los viajes dentro de Madrid o incluso entre las coronas –usted ya ha comentado algunos- vuelven a mostrar, de nuevo, datos muy malos. Le pongo un ejemplo de una de las tablas que creo que tienen mayor importancia dentro de esta encuesta: si nos vamos a los movimientos entre Madrid y la corona metropolitana, en la encuesta domiciliaria de 2004 los movimientos eran en torno a los 900.000 y el uso del transporte público disminuye en 200.000 viajes. El que recoge esos 200.000 viajes de forma directa es el vehículo privado, que está indicando que los movimientos entre Madrid y la corona metropolitana han pasado de algo más de un millón a 1.200.000; por lo tanto, hay -o parece que hay- un trasvase directo entre lo que se pierde en transporte público, que pasa al transporte privado, y los movimientos entre las coronas metropolitanas. No es que sean datos malos, ¡es que son malísimos! ¡Es que la encuesta domiciliaria de Movilidad de 2018 nos está diciendo que en vehículos privados se dan 2.240.993 viajes diarios! Son unos datos que le están diciendo que la movilidad regional en transporte público no funciona, no va. Y, de verdad, yo creo que el Consorcio tiene responsabilidad ahí, y también me gustaría saber qué planes va a implementar para contrarrestar esta situación. Confían todo en el nuevo mapa concesional de los autobuses interurbanos y aprovechamos para preguntarle por esto, porque no entendemos bien si estos nuevos mapas van a responder a los datos de este informe; asumimos que sí, pero estaría bien que nos lo confirmase. Usted ahora mismo ha dicho que es difícil romper esta tendencia, pero, claro, ¡es que es la responsabilidad del Consorcio! Yo entiendo que es difícil, pero nos tienen que plantear soluciones.

Hay más. Ustedes en la presentación y en el informe hablan solo del Bus VAO de la A-2. Soy la primera en exigir al Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana que cumpla su denominación y asuma sus competencias en todas las vías de acceso, pero donde ustedes pueden actuar de forma directa es,

por ejemplo, en la carretera M-607, y lo que han decidido ahí es ampliar la capacidad de la carretera; lo que hacen ustedes es ignorar que los problemas de congestión no se solucionan desdoblado carreteras, eso solo los incrementa. Por tanto, para enmendar lo que ha ocurrido o los datos que nos muestra esta encuesta no se debería caer en los viejos errores.

Tampoco sabemos nada de los intercambiadores comarcales de transporte. Los volvemos a poner sobre la mesa porque sí es cierto que necesitamos crear nodos de transporte que den servicio a las coronas metropolitanas y regionalmente permitan el trasvase de usuarios.

Hablan de la ruptura de la radialidad y de la importancia que eso tiene; ¡claro, esto lo sabemos desde hace unos cuantos años! ¡Es que el trabajo fundamental, o una de las líneas fundamentales del Consorcio, debería haber sido esto!

Los modos de transporte no motorizados aumentan realmente y, aunque los patrones de comparación sean difíciles, lo que queremos saber es a qué lo achacan básicamente, porque, por ejemplo, la política respecto a las bicicletas en los últimos años ha estado anidada en Turismo, no en Transporte; es decir, ni desde el Consorcio ni desde esta Consejería se han abordado realmente los modos no motorizados con un objetivo. Entonces, me gustaría saber si hay algún tipo de plan.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Por último -no me puedo resistir-, la comunidad y el Consorcio fueron coorganizadores de la jornada de presentación de la encuesta, y en una de las mesas, la de cambio de paradigma en la movilidad, solo hablaron hombres de más de 50 años; por lo tanto, le pediría que, para que no tuviéramos sesgos, ampliáramos esta visión de la movilidad. Muchas gracias. (El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES**: *Y además son más ecológicas las mujeres.*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. (La Sra. **ACÍN CARRERA**: *O los jóvenes incluso.*) Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Martínez Palencia. No sé si esa mención a los hombres mayores de 50 años tiene algo que ver conmigo, ¡espero que no! (*Risas.*) ¡Lo deseo! No, no; no me he dado por aludido y menos viniendo de la señora Acín.

Primero quiero hacer un breve comentario de introducción en cuanto a la superación del modelo. Yo creo que todos ya deberíamos saber que eso de que la solución es única y existe es incierto. Ya en 7º y 8º de EGB -lo siento, soy de la época de la EGB- dábamos ecuaciones de segundo grado que tenían dos soluciones y luego entendimos que las soluciones se definían por un entorno, normalmente en función de un radio épsilon que tiende a cero; en fin, que no todo es lo que parece.

Segundo, quiero contar mi caso personal, hablando de esto de que no todas las soluciones son iguales. Yo me he ido y vivo fuera, yo vivo en la corona metropolitana y, de hecho, he vivido

desde en la almendra central hasta en la parte periférica de la ciudad, en todos los sitios. Yo me he ido por una decisión personal: la decisión personal de dar mayor calidad de vida a mis hijos -tan simple como eso-, asumiendo el sacrificio que nos suponía a mi mujer y a mí en cuanto a desplazamientos lógicamente. Pero no siempre es por razones únicas; con esto quiero decir que cada uno tenemos nuestras razones diferentes para irnos a vivir a un lugar o a otro, e insisto en la decisión personal.

Me centro en el informe. Hay varios aspectos que han comentado varios portavoces y que me han llamado la atención. En cuanto al gap de tiempo entre las diferentes encuestas, si bien es cierto que es importante hacer encuestas -no vamos a negarlo-, me gustaría poner en valor una cosa: estamos hablando de gestión; estamos hablando de que en gestión, durante la operación, se hace recolección de datos y esos datos se utilizan para analizarlos precisamente en el séptimo proceso de gestión, que es el de calidad, para ver las desviaciones, para ver dónde tenemos que modificar nuestras actuaciones e incluso nuestro modelo. Interpreto -y corrijáme si me equivoco; espero que nos lo confirme- que el Consorcio -como así espero- trabaja precisamente bajo el criterio de gestión, analizando los datos de manera permanente.

En definitiva, yo lo plantearía como la diferencia entre una foto y una película: la foto es la encuesta, pero la encuesta nos está dando la foto de hace casi dos años, de 2018; vivimos en una película, estamos en un fotograma ya mucho más avanzado y tenemos que adaptarnos. ¿Qué vamos a hacer, encuestas cada año para ir adaptándonos a ellas ya con retraso? No; yo prefiero el modelo de verdad de la gestión, de la gestión proactiva, en el cual toda esa información, toda esa recopilación de datos, la obtengo de la operación o del resultado real que me da la foto real de la vida diaria, y me permite además planificar, como director de cine -en este caso es la labor que desempeña usted-, cuáles van a ser las siguientes escenas o planos que voy a tomar. Y no me meto más en cine porque no sé mucho más.

Otra cuestión que me gustaría destacar -yo he comentado que he vivido en la corona metropolitana y hay que conocer la situación-: esa centrifugación se ha dado, ese millón de habitantes que usted nos ha mencionado, efectivamente se ha desplazado hacia la corona metropolitana y ha cambiado completamente la realidad de la situación. La corona metropolitana, para entendernos, no es una almendra central de Madrid, son diferentes almendras separadas entre ellas y eso es lo que provoca el uso del vehículo privado, entre otras cosas porque, además, tenemos grandes avenidas -es decir, carreteras, no calles- para desplazarnos y con unas distancias bastante importantes. Eso es lo que motiva de verdad el incremento del uso del vehículo privado en los desplazamientos internos dentro de la corona metropolitana, en mi opinión. No vamos a negar -y, de hecho, lo hemos dicho muchas veces- que tenemos que trabajar en esa comunicación, en ese transporte transversal al mismo nivel de las coronas, como hemos comentado muchas veces, y somos conscientes que se está empezando a actuar en este sentido, pero, en definitiva, estamos hablando de medidas adaptativas a la realidad, y lo único que pido es que no dejen de hacer esa recolección permanente de datos para poder tener información real, no vamos a decir en tiempo real, pero por lo menos sí con un tiempo

suficiente para una toma de decisiones objetiva, con base en información y no en base a criterios doctrinarios, vamos a decir.

También me ha llamado la atención la diferencia entre taxi y VTC. Vamos a ver, una cosa son las reglamentaciones que tenemos y hacia qué público se orientan, pero en cualquier caso, estamos hablando de transporte público. Es un servicio público que se presta con empresas privadas que utilizan conductores que tienen la misma consideración que los taxistas, que, en este caso, son autónomos. Pero no veo yo que los VTC sean un transporte privado, de la misma manera que interpreto –permítame el error, si me lo permite- que el transporte discrecional de pasajeros por carretera sigue siendo un transporte público, por mucho que lo realicen empresas privadas. Vamos, interpreto que las rutas de los colegios, sin ir más lejos, son transporte público, por mucho que sean de un colegio privado con una empresa privada.

Decía que no vamos a negar la realidad de la situación, y así lo hacemos. En estas cosas interpretamos que sí hay que ser novedoso, precisamente porque cambian nuestras situaciones mientras se realizan los estudios. Querría preguntarle si han valorado –lógicamente no depende de ustedes, sino de la iniciativa privada- la viabilidad de que empresas, como Carsharing o Motosharing, puedan implantarse en estas almendras distribuidas alrededor de la almendra central de Madrid para poder facilitar un uso de vehículo –entre comillas- “privado” más eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

Y nada más. Solamente pedirle que se mantenga este modelo de recolección de datos, que se mantenga el modelo de ir adaptando, y sí poner énfasis en esta parte que le he comentado y que hemos hablado en más de una ocasión del ataque contra el uso masivo del vehículo privado en la corona metropolitana, que es el aspecto donde más nos disparamos estadísticamente hablando. Pues seguir trabajando no solamente en un modelo de transporte público masivo transversal sino en otro tipo de soluciones, aprovechando tanto nuevas tecnologías como nuevos productos y servicios que se han puesto en el mercado de la movilidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de La Torre, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchísimas gracias por su comparecencia, señor director gerente. Yo la verdad es que prácticamente coincido con los análisis de los portavoces del resto de los Grupos. ¡Hombre, tengo mis propias opiniones!, porque es verdad que en las conclusiones, que imagino que también cuando se las han pedido desde otros Grupos al señor director gerente es que no le ha dado tiempo a terminar su exposición y posiblemente las dirá después, pero, vamos, a mí la que más me ha llamado la atención ha sido que cada madrileño recorre una media de 17 kilómetros al día y dedica 69 minutos en sus desplazamientos; lo cual, la verdad es que me resulta muy llamativo, sobre todo por la cantidad de tiempo que dedica en sus desplazamientos. Evidentemente, si es en vehículo privado, poco puede hacer, salvo que tenga un manos libres en el vehículo, pero, desde luego, es un tiempo precioso, que verdaderamente nos tiene

que hacer pensar, y yo creo que a lo largo de estos años evolucionará, porque yo creo que el teletrabajo cada día se está imponiendo más, y, evidentemente, los desplazamientos en vehículos privados en esta encuesta, a lo mejor, cuando se haga dentro de veinte años, ya seguramente se habrán reducido muchísimo. Pero resulta curioso que en la propia encuesta haya un apartado, que me llama mucho la atención, que es, por número de vehículos, de coches: las familias que tienen dos coches, donde más porcentaje hay es en la corona regional, que prácticamente es un 36 por ciento, y eso quiere decir que en la corona regional evidentemente hay familias en las que el padre de familia y la madre de familia están trabajando y necesitan dos vehículos, por lo cual posiblemente se tenga que mejorar ese transporte público.

Luego, yo creo que esta encuesta nos va a ayudar mucho precisamente a visualizar dónde hay que incidir más en las medidas de transporte público. Por poner un ejemplo, en la zona de los Santos de la Humosa y Alcalá de Henares, precisamente la línea 275 puede ser que tenga un recorrido de mucha duración, perdiéndose mucho tiempo en el viaje -esa línea va en un único sentido, hace un recorrido circular-, y si lo hiciera en dos sentidos podría rebajarse la duración del trayecto; solo es un ejemplo. Yo lo que veo es que se nos ayuda mucho con esta encuesta y les animo a que la hagan, digamos, con mayor frecuencia incluso, no con tanto periodo de tiempo.

Me llama también la atención que somos, dentro de las diez regiones que hay en Europa, la que utiliza más el transporte sostenible, y creo que vamos a ir mejorando tanto en los colegios, concienciando a nuestros hijos en el uso del transporte público, con lo cual estoy totalmente de acuerdo, como por todos, precisamente para evitar este desastre de cambio climático y evitar la combustión de fósiles.

Sin embargo, también me ha llamado mucho la atención que el uso del transporte público haya crecido tanto exponencialmente y cómo se produjo durante la época de la crisis ese descenso tan enorme, desde el año 2007, cuando se produjo una curva convexa, que tuvo su mínimo ya en el periodo del 2015; es decir, llevamos siete u ocho años de complicaciones.

También me ha llamado la atención, ¡y mucho, la verdad!, cómo es posible -y creo que algún portavoz lo ha comentado- que el porcentaje de uso de Cercanías sea del 13 por ciento, cuando entiendo que debería ser un porcentaje mayor. Me gustaría saber, por ejemplo, por qué los autobuses interurbanos se utilizan en un porcentaje mayor -me parece que un 14 por ciento- respecto a Cercanías, y, claro, ahora con las obras del túnel de Getafe, que se van a hacer dentro de poco en la zona de Parla y Getafe, verdaderamente ese porcentaje se va a reducir muchísimo. Son obras que deberían haberse hecho en el periodo 2018-2019 y, sin embargo, llegan un poco tarde. Creo que las zonas de los municipios del sur, a nivel de transporte público, tienen que estudiarse con una intensidad mucho mayor, porque precisamente en ese plan bianual que se hizo en su momento con el Gobierno del señor Rajoy se hizo un modelo de 2018 a 2025 para el plan de Cercanías que lo que intentaba evitar eran los colapsos que se van a producir a partir de este año. Pero, claro, si durante el año 2019 se invierten porcentajes mínimos, de un 5 por ciento de lo que estaba previsto en los presupuestos del señor Montoro, pues, evidentemente, el problema -la pelota- se está haciendo

enorme y vamos a generar muchos conflictos, y lo que tenemos que ver es cómo solucionar esa problemática.

A nivel de bicicletas creo que el Ayuntamiento tiene ya en marcha un plan muy interesante también para aumentar BiciMAD ya fuera de lo que es la almendra central, con lo cual yo creo que se va a fomentar mucho más el uso de la bicicleta fuera de la M-30 precisamente porque la población está saliendo de la almendra central. Luego, el uso de la bicicleta, que yo la uso frecuentemente... La verdad es que me encantaría que hubiera un aparcamiento de bicicletas aquí, en la Asamblea, me vendría encantado y creo que lo haríamos muchísimos de nosotros! Creo que sería una idea estupenda y, además, como bien ha dicho don Íñigo Henríquez de Luna, el aparcamiento seguramente se vaciaría bastante; también nos pondría en forma y podríamos ser personas saludables o más saludables todavía.

Al fin y al cabo, le quiero dar las gracias, señor director gerente, por todo lo que está haciendo y le animo mucho precisamente a hacer un estudio más exhaustivo en la zona más exterior o limítrofe de la región, en la que yo es donde veo que ha crecido el número de vehículos privados y eso merece un estudio precisamente para fomentar o trazar esas líneas de transporte que a lo mejor van a evitar el uso de ese vehículo privado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Yo me uno a venir en bicicleta a la Asamblea también. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Martínez Palencia; bienvenido. En relación a la encuesta domiciliaria, que se presentó la semana pasada, hay dos aspectos que me llamaron la atención, a los que voy a sumar hoy un tercero, antes de entrar luego en algunos de los datos que se extraen de este estudio. Me llama la atención la cadencia de tiempo en cuanto a la realización de las diferentes encuestas; es verdad que el periodo más largo entre encuestas es este último, entre 2004 y 2018, si obviamos la encuesta sintética, que no es lo mismo -lo digo yo antes de que lo diga usted-, no es exactamente lo mismo ni aporta exactamente lo mismo; ese es un elemento que nos llama la atención. Alguien señalaba anteriormente que las encuestas son muy caras; bueno, depende de cómo tomemos ese concepto, si como gasto o como inversión. Yo entiendo que es una inversión; una inversión que a medio y largo plazo permite ahorro, porque nos permite planificar -si se hace- cómo debe ser la movilidad en el futuro de la Comunidad de Madrid y cómo debemos planificar también las infraestructuras precisas para ello.

Hablaba el portavoz de Ciudadanos de que lo realmente importante es la recogida continuada de datos frente al modelo de elaboración de encuestas, pero, si atendemos a lo que dice el propio Consorcio en el documento de síntesis, donde habla de que las encuestas domiciliares de movilidad constituyen una herramienta indispensable para la generación y la calibración de modelos de transporte, que a su vez permiten realizar planificación del transporte, pues parece que desdice un poco lo que decía el señor Rubio. Igualmente, también decía el consejero de Transportes, Movilidad e

Infraestructuras el pasado miércoles en la presentación de la encuesta –abro comillas–: “Esta encuesta nos aporta el conocimiento para poder intervenir en la oferta del transporte público con precaución, precisión y responsabilidad.” Por tanto, entendemos que sigue siendo a día de hoy un elemento indispensable y que, de hecho, es perfectamente compatible con la recogida continuada de datos. Cabría, por cierto, preguntar, de las palabras del señor consejero, si durante todos estos años, dado el excesivo tiempo transcurrido desde la última encuesta, se ha actuado con esas premisas de precaución, precisión y responsabilidad, pero, bueno, esa es una apreciación sobre la que no sé si querrá comentar algo.

Entrando ya en la encuesta, presenta datos francamente preocupantes: se ha reducido un 8 por ciento el uso del transporte público, pasando del 31,6 al 24 por ciento, mientras que del vehículo privado ha aumentado un 5 por ciento en ese mismo periodo. El consejero de Transportes fijaba el pasado miércoles el objetivo de que uno de cada tres viajes se haga en transporte público; es decir, volver a los datos del 2004, y eso nos parece preocupante. Nos parece preocupante porque lo que demuestra es que hay una tendencia, con los cambios demográficos, como consecuencia del desplazamiento de la población y el empleo del centro de la capital a los municipios, lo que es el modelo de la derecha de los últimos 20 o 25 años en la Comunidad de Madrid, que al final ha generado una situación de falta de planificación territorial que se muestra con especial crudeza en la movilidad. Al final, hemos creado un modelo de movilidad que se caracteriza por la exclusión social y territorial que produce impactos ambientales y configura barrios y municipios cada vez más segmentados.

Para nosotros el transporte público es un elemento fundamental para la igualdad de oportunidades porque creemos que la movilidad es un derecho. Es evidente, a nuestro juicio, que de estos datos lo que se extrae es que el modelo actual de movilidad en la Comunidad de Madrid no es sostenible pensando en el medio y largo plazo. Hay factores que creemos que es absolutamente necesario corregir y algunos ya los he señalado antes: estamos hablando de esos 10,4 millones de desplazamientos mecanizados, de los cuales, el 60,5 por ciento se realizan en vehículo privado, lo que supone una reducción del peso del transporte público y un aumento del vehículo privado.

También nos llama la atención que los medios como la bicicleta solo representen algo menos del 1 por ciento de los desplazamientos que se realizan; creemos que es necesaria la creación de redes ciclistas protegidas, porque, de otro modo, ese medio no va a llegar a ser lo que debería ser, que es una alternativa viable y al alcance de toda la población. Nos llama también la atención que, en el periodo nocturno, el vehículo privado sea el modo más utilizado para realizar viajes, de lo que cabe deducir que la oferta de transporte público es insuficiente.

En cuanto a los datos por género, nos llama la atención una cuestión, y es que, si bien apenas existen diferencias relevantes en cuanto a los ritmos temporales, sí existe tendencia a una mayor movilidad de las mujeres en horas valle, una menor intensidad de viajes en las últimas horas de jornada y una carencia en relación con la hora de inicio de los viajes, que a primera hora se retrasa

y a última se adelanta; lo cual creemos que está íntimamente relacionado con la conciliación real y efectiva, para la que aún queda mucho camino por recorrer.

Un último dato que quiero comentar es que para los usuarios la principal razón de no usar el transporte público es que se tarda mucho -el 30,4 por ciento- y le sigue la oferta inadecuada -el 17,9-. Esto también creo que indica que hay que adoptar medidas con relación a este tema para mejorar esos datos, que son determinantes a la hora de que el usuario tome la decisión de qué tipo de transporte utiliza.

Termino simplemente con la segunda cuestión que me ha llamado la atención de esta encuesta, que es: y ahora, ¿qué? Es decir, hay un documento de síntesis, pero no hay un documento de conclusiones. ¿Se van a elaborar documentos no solamente de recomendaciones y conclusiones sino estratégicos para avanzar en lo que debe ser una estrategia de movilidad en la Comunidad de Madrid que corrija estas desviaciones y estos datos negativos? De momento, nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para contestar a los representantes de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Muchas gracias. Yo creo que muchas de las preguntas son comunes, así que vamos a empezar por el tema de las encuestas, sobre el tiempo que hemos tardado en hacer una encuesta u otra, y vamos a hablar también -como decía Juan Rubio, de Ciudadanos- de los datos continuos. Nosotros, la verdad, es que tenemos datos continuos de todos los modos de transporte. La encuesta se iba a haber hecho un poco antes; hicimos la sintética en 2014, pero no quisimos hacer la encuesta hasta que no estuviera toda la TTP activa en toda la Comunidad de Madrid, que fue en 2018. Así, teníamos una comparación de todo el registro; teníamos la validación por una parte y la encuesta por otra.

La encuesta no deja de ser una fotografía, y de la fotografía se traslada a modelos. ¿Cómo se traslada de la fotografía a los modelos? Con mediciones continuas de todo, tanto del transporte privado como del transporte público. Se hace un modelo y a ese modelo luego le hacemos preguntas como, por ejemplo, qué pasa si yo empleo una línea de Metro o qué pasa si yo pongo una línea exprés, y el modelo me da una respuesta a eso.

A lo que nos comentaban desde el Partido Socialista en cuanto a que hay documentos de síntesis, pero no hay documentos que nos digan qué estrategia vamos a seguir, nosotros tenemos nuestra estrategia, que ya estaba fechada y que va a entrar en revisión; como tenemos una nueva fotografía y vamos a tener un nuevo modelo, nuestra estrategia entra en revisión, y en ella habrá objetivos, que muchos serán la continuidad de los que teníamos y otros serían nuevos objetivos.

Desde distintos Grupos, como Vox, han comentado: ¿qué tenemos que hacer?; o sea, ¿cómo tenemos que seguir trabajando? Pues yo entiendo que tenemos que seguir trabajando -y todos lo habéis dicho- con el tiempo de viaje, estos 69 minutos de los que estábamos hablando que son lo que dedica un ciudadano a viajar -yo soy metropolitano también- en su viaje de ida, en su viaje de vuelta, o sea, cuánto tiempo dedica a viajar. La gente se ha ido cada vez más allá, mucha población ahora está viviendo a 30 o 40 kilómetros de la ciudad de Madrid y luego hace desplazamientos internos, desplazamientos metropolitanos, etcétera; o sea, que el tiempo de viaje ha aumentado y la velocidad ha descendido, porque también hay mucha congestión en los viarios, y por eso hay viajes en los que se tarda mucho en llegar a la ciudad.

Por eso, ¿cómo seguir trabajando? Potenciando la intermodalidad, por una parte; tenemos que seguir potenciando la intermodalidad como sea, porque no hay que llegar desde el origen al destino, no tengo que venir desde Bustarviejo hasta Madrid, sino que posiblemente con la intermodalidad en las Cercanías San Sebastián de los Reyes será suficiente, pero para eso el Plan de Cercanías se tiene que desarrollar de verdad, porque hay carencias, y nos consta que ese Plan de Cercanías se va a desarrollar.

Nuestros planes también se tienen que desarrollar; los planes conjuntos que tenemos con el Ministerio, como el Bus VAO tecnológico; o sea, tenemos que ganar la batalla al tiempo. Aquí lo fundamental es el tiempo porque, cuanto menos tiempo tardemos en viajar en transporte público, más vueltas podemos dar con los mismos recursos. El problema fundamental es el tiempo; entonces, tenemos que ganar la batalla al tiempo con los Bus VAO, como con el tecnológico, que ya está en información pública y va a entrar en licitación. Creo que al final de este año o al principio del que viene tendremos el primer Bus VAO tecnológico. Está abierta la mesa para seguir trabajando en los Bus VAO; o sea, tenemos la mesa abierta para seguir trabajando, porque nosotros vamos a hacer un intercambiador más asociado a la prolongación de la línea 11 de Metro. Por tanto, ahí va un intercambiador más y queremos que el segundo proyecto de Bus VAO tecnológico, si nos va bien con el de la A-2, sea el de la A-3. También estamos trabajando con el Ayuntamiento de Madrid, porque, como se va a soterrar toda la avenida de Portugal hasta la carretera de Boadilla, para continuar ahí con otro Bus VAO tecnológico hasta Móstoles.

En cuanto a lo que nos decía Izquierda Unida, las encuestas son totalmente comparables. El otro día, en las jornadas que hubo de cuatro horas, decían que tenían una fiabilidad superior a la de la Encuesta de la Población Activa. Hubo varios catedráticos hablando de esta encuesta, de la metodología que se utiliza, de la fiabilidad que tiene y de cómo es comparable con el resto de las encuestas. Siempre se ha dicho que tiene una fiabilidad excelente. Está todo a disposición de sus señorías en nuestra página web.

Como son encuestas domiciliarias, hay que ir a los hogares a preguntar qué ha hecho usted: "¿Usted que ha hecho hoy? Pues yo me he ido de este origen a este destino y he utilizado esto." Por eso, nosotros hemos agrupado taxi y VTC, porque hay que dar una relación completa de todo lo que se puede utilizar, hasta un patinete o un no sé qué. Entonces, para no confundir, porque no es fácil

preguntarles si han cogido un taxi o un VTC, nosotros hemos puesto taxi y VTC juntos en ese epígrafe, sin ninguna buena ni mala intención; esto también quería matizarlo.

¿Qué más cosas tenemos que potenciar o seguir haciendo? La transversalidad. Daros cuenta de que en todos los razonamientos que hemos hecho aquí los flujos que van de las coronas metropolitanas hacia Madrid y las relaciones del exterior de Madrid hacia Madrid están bastante estables; aquí el problema está en la corona metropolitana y lo he dicho desde el origen de la presentación. En la corona metropolitana, una vez que nos centramos en ella, el problema está en el propio municipio, pues el 80 por ciento de la movilidad metropolitana se da sin salir del propio municipio, isin salir!

Entonces, hilando eso con la pregunta que hacía María, que nos decía que por qué no habíamos preguntado el motivo de las etapas de viaje, tengo que decir que sí que se han preguntado, María. Preguntamos cuál es el motivo del viaje, y dicen: "Yo tengo un viaje cuyo origen es mi casa y el destino es dejar al niño en el cole; yo, como padre, tengo el origen en la casa y voy a dejar al niño en el cole. Es un viaje de una sola etapa en vehículo privado y mi motivo no es ocupacional sino otro motivo." Seguimos: "¿Y, desde ahí, usted qué hace? Sigo en el coche y me voy a trabajar." Ese es otro viaje con una sola etapa que tiene un motivo ocupacional. O sea, se preguntan los motivos de los viajes; entonces, si el viaje tiene tres etapas, no tienes que preguntar si has cogido un coche hasta un intercambiador, luego, el ferrocarril y después he llegado a mi trabajo; esas tres etapas tienen el mismo motivo, que es el trabajo. O sea, se preguntan los motivos de los viajes y se extienden a las etapas, y está todo íntimamente relacionado.

¿Cómo seguir trabajando también? Pues hay que seguir trabajando con la intermodalidad y la disuasión, con los aparcamientos de disuasión -que era el tema de mi intervención anterior-, para que haya intermodalidad y poder dejar los vehículos en la periferia y los aparcamientos asociados al transporte público.

Se sigue trabajando con buenas políticas tarifarias; o sea, ¿qué cambió desde 2015, como nos decía el representante del Partido Popular?, ¿qué cambió? Que hubo una tendencia negativa y la crisis nos llevó a un desastre, pero de momento cambia y cambia por distintos motivos: por una parte, por la economía y, por otra, por las políticas tarifarias, porque se metió el Abono Joven y eso hizo cambiar mucho las tendencias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): En definitiva, con la encuesta de movilidad y con todas las problemáticas que hemos estado analizando, lo fundamental es el ámbito metropolitano, que es donde más tenemos que trabajar, ien el ámbito metropolitano! Es una buena herramienta y es posible que no se hagan más encuestas de movilidad con esta misma metodología sino que ahora, basándonos en datos reales tanto del transporte público como del vehículo privado, por distintas técnicas, se va a ir alimentando

nuestro modelo y tendremos un modelo continuo que nos sirva para la planificación de la comunidad durante los próximos años.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, se abre un turno de réplica para los representantes de los Grupos Parlamentarios que deseen intervenir en este sentido. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra, por un tiempo máximo tres minutos, su portavoz, doña Sol Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Pues vamos a pensar en que, si se tarda en publicar dos años, no tenga nada que ver con los periodos electorales, porque los datos no son precisamente buenos. Hay algunas cosas que no he entendido muy bien de esto que ha dicho al final sobre los motivos de las etapas y los viajes, porque hay viajes que empiezan llevando al niño al cole, tienen otra parada para hacer la compra y acaban yendo a trabajar, de hecho, son muy habituales; entonces, no me ha quedado muy claro esto.

En cuanto a los motivos, he estado viendo algunos y hay cosas -no sé dónde lo tenía anotado-, como acompañar a otras personas, que tampoco me han quedado claras. A lo mejor merecería la pena darle una vuelta para pulir esto, porque acompañar a otras personas puede ser por temas de cuidados, que en realidad implican otras cuestiones, o puede ser directamente por acompañar alguien -no sé- al cine; vamos, que creo que no está muy definido.

Había alguna cuestión más por aquí que quiero aclarar. Sí que tiene bastante que ver eso que no nos hemos inventado desde la izquierda, que son los procesos de gentrificación del centro de las grandes ciudades, que creo que se ha puesto un poco en cuestión, que también puede ser por elección, pero esos procesos se están dando y, de verdad, que no es cosa nuestra.

Por otro lado, el tema de las mujeres y los medios de transporte, sus formas de utilización, es muy importante, como importante es el tema -voy a decir los datos; disculparme si no atino perfectamente- de los accidentes laborales in itinere, que las tasas que tenían las mujeres se han duplicado precisamente porque hacen muchos más trayectos por esas cuestiones que le digo que deberían afinarse más en los motivos, que tienen que ver con los cuidados, que tienen que ver con la parcelación de los trabajos y con la precarización, incluso con la compatibilización de varios trabajos por esa precarización. Entonces, todas estas cuestiones de medios de transporte, de quién los utiliza, cómo y para qué, tienen mucho peso y mucha importancia también en cuestiones como esta. Por eso, no es como para tomárselo a broma y decir si tienen o no carnet de conducir las mujeres. Creo que tiene bastante importancia este asunto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra don Íñigo Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Este debate de movilidad nosotros lo ponemos siempre en clave de libertad de elección y de sana competencia que genera esa libertad de elección. Ayer también tuvimos en la Asamblea un debate sobre la escuela

pública, la conciliación, las actividades extraescolares y, claro, uno se da cuenta de que en ese mayor compromiso que tiene la Administración con la escuela pública y también con el transporte público hay que darles facilidades; si lo que se hace es poner dificultades, pues al final esa competencia se termina desequilibrando.

En el transporte público lo que creo que hay que hacer es apoyarlo y ponérselo fácil al ciudadano para que elija el transporte público. Si el problema lo tenemos en la corona metropolitana, donde muchas veces el transporte público a lo mejor es menos eficiente, porque esos desplazamientos intermodales para llegar a la estación y tal son complicados, pues habrá que hacer aparcamientos disuasorios o a lo mejor habrá que tener un buen régimen tarifario o unas condiciones para el aparcamiento. Evidentemente, si uno tiene que elegir entre gastar una hora y media o dos horas todos los días en un embotellamiento, oyendo la radio, o venir en un tren de Cercanías o en un autobús interurbano, trabajando o aprovechando ese tiempo, al final, el ciudadano puede que termine eligiendo la segunda opción, la del transporte público frente a la del vehículo privado, pero para eso hay que intentar poner fácil las cosas. Nosotros no creemos en prohibiciones; nosotros creemos siempre en incentivar los buenos usos, en este caso, el transporte público.

Evidentemente, yo agradezco que hoy en la comisión no se haya hablado de catastrofismo climático y de ese tipo de cosas, porque realmente aquí se hace un *totum revolutum* con estos temas. Al final, el problema de la contaminación en las grandes urbes nada tiene que ver con el cambio climático, tiene que ver, en todo caso, con la calidad del aire y otro tipo de factores. Y yo creo sinceramente que, como nosotros somos positivos y pensamos que las tendencias van a ir a generar una movilidad con vehículos cada vez menos contaminantes, al final lo que tendremos será atascos de vehículos eléctricos, pero a lo mejor no tendremos el problema de la contaminación. Y vuelvo a lo que estaba diciendo antes: la clave es facilitar que la elección libre de los ciudadanos –que nosotros siempre la vamos a defender– se dirija siempre hacia lo que nos interesa para alcanzar una movilidad más eficiente y para favorecer el transporte colectivo, pero para eso hay que hacer carriles Bus VAO, para eso hay que hacer aparcamientos disuasorios, para eso hay que hacer muchas cosas que todavía no se han hecho, y ese es el camino que tenemos que seguir. Y, desde luego, debemos tener un transporte público de calidad, cómodo, sin aglomeraciones, para que precisamente ese tiempo de 69 minutos que estamos destinando al transporte –que en muchos casos es muy superior, como también se ha dicho– se haga en unas condiciones de confort que nos lleven a optar por el transporte público. Así lo vemos nosotros y así, desde luego, lo vamos a defender en esta Asamblea. Muchísimas gracias por su información y por su comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo tomo con prioridad. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz por un tiempo máximo de tres minutos, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Gracias por sus explicaciones, señor Martínez. Para acabar, voy a decir algo positivo de esta encuesta, y es que los datos están abiertos y muy bien desagregados; esta es una petición que hemos hecho y creo que es bueno reconocerlo.

Tampoco creo que desde la Consejería, a partir de estos resultados o de los que ustedes ya venían gestionando desde hace meses, haya una gran intención de enmienda. El 2 de marzo se ha presentado la prolongación de la línea 5 al aeropuerto sin que haya unos estudios de demanda. Pienso que empezar a planificar con base en esta encuesta nos va a costar bastante más de lo que pensábamos, y ojalá que lo implementen.

Para que dentro de veinte años la situación sea mucho mejor, como decía el señor Portero, hay que implementar políticas públicas. Usted nos habla de potenciar la intermodalidad, algo que todos defendemos, pero no nos ha dicho nada más allá de competencias estatales; por lo tanto, me gustaría que nos hablase de los planes que tiene la comunidad sobre sus propias competencias. Si hoy no puede ser porque el tiempo se nos va, yo pediré su comparecencia para otro día y hablaremos de los planes y medidas de competencia regional para abordar los problemas que esta encuesta revela, porque, más allá de que soy totalmente partidaria de que el Plan de Cercanías de Madrid se implemente ya o de los carriles Bus VAO, creo que hay competencias regionales, y al final no venimos a aterrizar sobre lo que se podría y se debería hacer.

En cuanto a si va a haber más encuestas o si son encuestas caras o no, yo creo que cuando se implementó la tarjeta de transporte público perdimos una gran oportunidad de implementar una tarjeta inteligente, una tarjeta monedero que permitiera a la propia Administración tener los datos. Si seguimos entrando y no validando a la salida, no estamos teniendo un modelo, y yo soy partidaria de que los datos sean de la comunidad y que, con esos datos, la Comunidad de Madrid diseñe de forma muchísimo más ágil. Por lo tanto, ahí se perdió una oportunidad; ojalá se lo replanteen.

Para cerrar, le repito que los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad no son buenos, y no es una cosa que me guste más o menos. No es que yo esperase que fuesen más o menos malos, ya tenía la intuición de que los datos regionales no iban a ser muy positivos: nos encontramos con los 69 minutos, la reducción del uso del transporte público a un 40 por ciento -¡esto es una barbaridad!-, los trasvases de transporte público a transporte privado en los movimientos de Madrid y de la corona metropolitana y los cerca de 2,5 millones de viajes en transporte privado en la corona metropolitana. Como sistema de movilidad sostenible, esto no aguanta. Entonces, cuenten con estos datos en esos planes. Nosotros hemos sido partidarios en otros momentos -y también lo somos ahora- de que el Consorcio se reformulase, de que también se generase un espacio de coordinación metropolitana; tal vez ese sea un modelo que haya que explorar ahora, y nos gustaría que usted nos lo contase. Muchísimas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señora Acín. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora presidenta. Quiero decir varias cosas. Primero me gustaría aclarar, señor Vinagre, que en ningún momento he dicho que las encuestas no fuesen necesarias; acepto lo que ha dicho al final de que eran complementarias, efectivamente. No doy más importancia a una cosa o a la otra, en ambos casos nos quedaríamos cojos.

No me ha gustado la descripción que ha hecho de este modelo de movilidad; ha dicho que casi está diseñado con mala leche, para ver si fastidia. Yo no creo que fastidiar a los madrileños sea el objetivo ni del Consorcio ni de ningún trabajador de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, consideramos fundamental conocer los motivos de los viajes, entre otras cosas porque entendemos que responden a dos realidades completamente diferentes. Respecto a la movilidad laboral, yo, por desgracia, no voy a poder implantar ninguna medida que la modifique; sí podemos mejorarla, pero no modificar ese tipo de desplazamientos: no voy a modificar que vaya de su casa al puesto de trabajo. Sí puedo llevar a cabo ciertas actuaciones mucho más importantes en otro tipo de movilidad.

El punto en el que me quería centrar es en que, por favor, analicemos con seriedad este problema que hemos tenido de centrifugación de población hacia la corona metropolitana y, de pronto, una inclusión, una llegada masiva en un entorno no preparado, en un entorno diseñado en los años sesenta y setenta en muchos municipios, que crea una realidad mucho más compleja. Yo puedo poner un ejemplo muy simple, que es el de las urbanizaciones. Aquí no se trata de conectar un municipio con otro municipio, es decir, la plaza del pueblo A con la plaza del pueblo B, sino que el pueblo A y el pueblo B tienen urbanizaciones a las que tenemos que dar servicio; urbanizaciones que muchas veces –la mayoría de ellas, dicho sea de paso- son heredadas, insisto. Y en los años sesenta y setenta los criterios de urbanización son los que conocemos, que básicamente es que no eran: cada uno construía lo que quería. Podemos hacer varias cosas: podemos hacer que los municipios paguen su transporte dentro de las urbanizaciones, también podemos subir el precio del transporte, pero, claro, no sería social; podemos subir los impuestos, que es lo que se está buscando, pero ¿para qué?, ¿para meter más autobuses?, ¿para meter autobuses en las urbanizaciones? Y también podemos hacer solamente paradas en las entradas de las urbanizaciones y allá se busque la vida cada uno para llegar hasta la puerta de la urbanización. Lo que yo pido es profesionalidad, respeto a los profesionales.

Ante este cambio de realidad, ante este nuevo modelo, nos encontramos con una situación nueva, y yo simplemente recurriría al concepto de ingeniería. Hace mucho tiempo me describieron la ingeniería como la capacidad para realizar cosas nuevas, para solucionar problemas nuevos con las técnicas que tenemos actualmente y con el conocimiento que tenemos actualmente. Bueno, pues eso es lo que pido: trabajo de ingeniería. Entiendo que esta encuesta, junto con la recolección permanente de datos, no es nada más que un proceso de -vamos a llamarlo así- toma de requerimientos, en el cual a partir de ahora, puesto que no estamos diseñando un servicio nuevo sino adaptando un modelo nuevo, tendremos un plan de transición hacia el nuevo modelo que se defina como definitivo a fecha de hoy y, en el momento en que lo tengamos implantado, tendremos que empezar a trabajar con esa recolección de datos, con esos criterios de calidad y de gestión del servicio para poder desarrollarlo. En ese sentido, prefiero buscar soluciones, y cuenta con nuestro Grupo Parlamentario para trabajar en esa dirección, que no es solamente identificar los problemas; preferimos dar soluciones a los madrileños. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene ahora la palabra el señor Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señora presidenta. Reitero mi agradecimiento y animo al director gerente del Consorcio a seguir trabajando en estas líneas; yo creo que él tiene mucha experiencia en el Consorcio y no hay nada que enseñarle, pero le animo a seguir trabajando en ese sentido.

Quiero hacer un par de matizaciones, pero le pregunto primero un par de cosas: ¿van a estudiar ustedes algún otro modo de transporte, aparte de los que existen actualmente, que tenga ventajas ecológicas? Me refiero a que ya hay algunos modelos de transporte por cable que se están implementando en determinadas grandes urbes, grandes ciudades, como incluso en Nueva York o en San Francisco, precisamente para utilizar los modelos ecológicos de transporte por cable –me refiero a telecabinas- o incluso modelos de transporte que se están estudiando aquí, en el CSIC, que son telecabinas solares o telesillas solares. Es un modelo muy interesante que incluso se está planteando en el ensanche norte de la ciudad de Madrid, al ser lineal, como un posible modelo de transporte muy ecológico; creo que muy interesante de cara al futuro de nuestros hijos, ecológicamente hablando.

Por otro lado, quiero decirle al señor Vinagre que siempre hablamos de modelos de la derecha y de modelos de la izquierda; yo creo que el modelo de movilidad de la derecha no implica fragmentar ni segmentar a la población. Quizás el modelo de la izquierda sea precisamente la inmovilidad, es decir, la no movilidad, y el ejemplo lo ha comentado la señora Acín con lo del aumento de la capacidad de la M-607: por mucho que aumentemos la capacidad de la M-607, si el puente de la M-40, que es competencia del Ministerio de Fomento, sigue sin hacerse, tendremos un problema de colapso continuo; da igual, como si queremos aumentar 500 carriles en un sentido u otro de la M-607! Tampoco podemos fomentar la inmovilidad generando paradas en Cercanías durante tres meses en los municipios de Parla y Getafe; eso es fomentar la inmovilidad, y eso no se puede hacer desde el Ministerio de Fomento, o si no hablen con los alcaldes para fomentar esa inmovilidad en los meses de menos tráfico, como puede ser en verano.

Si se habla de aparcamientos disuasorios, que es una gran solución, no se puede dar ejemplo desde las políticas de la izquierda, cuando se hicieron cero aparcamientos disuasorios, ni Plan Aparca+T, ni nada por el estilo, y, por supuesto, lo que no se puede utilizar son lemas de movilidad como...

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Señor Portero, tiene que ir terminando.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: "Sola y borracha, quiero llegar a casa"; ese modelo de movilidad es muy borrachuzo...

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor Portero; ha terminado ya su tiempo.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Y, sobre todo, muy indecente por parte del Ministerio de Igualdad. Gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor Portero. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, señor Vinagre Alcázar, por tiempo de tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias. Aludía el portavoz de Ciudadanos a soluciones. Creo que ayer el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Gabilondo, aportó diferentes soluciones desde nuestra visión, como la Ley de Movilidad Sostenible, un pacto por la movilidad urbana, la creación de un área metropolitana de movilidad, la reforma del Consorcio Regional de Transportes, en términos que ya aquí se han hablado en esta comisión, y además creo que hay un amplio consenso en esa necesidad y en la orientación de la misma. Por lo tanto, soluciones el Grupo Parlamentario Socialista tiene y las ha aportado, y ayer el señor Gabilondo puso encima de la mesa algunas de ellas.

No voy a entrar en cuanto al modelo de la izquierda o al modelo de la derecha-izquierda asociada a progreso, derecha asociada a conservación, sobre eso creo que está todo dicho, pero sí diré que las políticas de los últimos veinte años las ha desarrollado un partido político de centro derecha, menos centro y más derecha; que esas políticas han determinado una problemática mucho más profunda que tiene que ver con la concepción ideológica que tienen, que se sustenta en un modelo de desarrollo exclusivamente inmobiliario, un desarrollo urbanístico en el que no existe planificación territorial, en el que no se tiene en cuenta la sostenibilidad y en el que la movilidad se tiene que adaptar al mismo. Y eso es una realidad, y no voy a entrar en los juicios de valor, que, evidentemente, los tengo. Y sobre ese modelo que se ha desarrollado en estos años tenemos hoy en día la situación que tenemos y que viene reflejada en la encuesta de movilidad.

Es verdad que para aportar soluciones hay que partir de un buen análisis; el análisis ya lo tenemos, pero también hace falta voluntad, y en este caso yo sí echo en falta por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid cierta autocrítica en cuanto a los datos que se han extraído de esta Encuesta de Movilidad. Por tanto, ¿soluciones? Por supuesto. Vamos a ponernos a trabajar con espíritu constructivo, con espíritu de autocrítica.

Se ha hablado de la intermodalidad y se ha hablado, y hay que hacerlo, del cambio de paradigma e introducir el término de transversalidad, que ya se ha mencionado, pues trabajemos en esa dirección, pero trabajemos desde la necesaria implicación, coordinación y cooperación de las Administraciones.

Veinte segundos solamente para una cuestión en relación a Renfe: el Plan Nacional de Cercanías de Movilidad Urbana que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana va a implementar va a partir de los planes ya presentados -en lo que se refiere a Madrid, del plan ya presentado-; por tanto, sobre esta cuestión el Gobierno de España va a avanzar en el sentido de solucionar los problemas que hay en Cercanías. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor Vinagre. En turno de dúplica, tiene de nuevo la palabra el señor director gerente del Consorcio Regional por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Para terminar ya en estos últimos cinco minutos, autocrítica. Por supuesto que sí hay autocrítica y la vamos a reflejar en la nueva estrategia. Estamos trabajando en modificar la nueva estrategia; ahí estará nuestra autocrítica, con nuevos objetivos que vamos a cumplimentar.

También estamos trabajando en la Ley de Movilidad Urbana Sostenible de la Comunidad de Madrid, hay un grupo de trabajo desde el inicio de la legislatura en el que están todas las Direcciones de la Consejería; esto responde a otra pregunta que nos han hecho. Ahí cuestionaremos este modelo territorial; cuestionaremos posiblemente la autoridad, sus competencias, porque posiblemente si la autoridad tuviera más competencias podría hacer más cosas. Bueno, pues es un buen marco dentro de la Ley de Movilidad para poder discutir sobre este tema.

¿Que hay que buscar un modelo que sea totalmente sostenible; bueno, que sea lo más sostenible posible? Pues tenemos que buscar entre todos ese modelo, con esas acciones que habíamos hablado, que estamos hablando entre todos, de intermodalidad, de disuasión, etcétera. Y que no se me olvide el mapa concesional, porque la mayoría, digamos, de las problemáticas que estamos teniendo en este momento se dan en el área metropolitana. Yo insisto en que este es un problema fundamentalmente del área metropolitana por el modelo territorial, por..., pero esto es un problema del área metropolitana. Entonces, el modelo concesional tiene que cambiar en los próximos cinco años, tiene que cambiar, y este modelo territorial se tiene que ajustar a las necesidades de movilidad, a las que tenemos ahora. Habrá que trabajar mucho en las redes urbanas ya que si verdaderamente el 80 por ciento de la movilidad metropolitana se da dentro de la propia ciudad, que no sale del propio municipio, habrá que trabajar en redes urbanas, habrá que trabajar en transversalidad, habrá que trabajar en este tipo de acciones de transporte.

Lo nocturno; somos el referente de lo nocturno de Europa, tenemos la red de nocturnos más grande de Europa. Y vamos a trabajar más, que vamos a abrir el Metro, por fases, 24 horas; temas de lo nocturno que habéis comentado antes.

En cuanto a la M-607, aumentamos su capacidad, porque, si no la aumentamos, jamás podríamos hacer ningún Bus VAO tecnológico en ella; si no tenemos el tercer carril, no podemos hacer Bus VAO tecnológico. Pero vayamos por partes: tenemos que tener el tercer carril con la problemática que tenemos con Nudo Norte, Operación Chamartín, etcétera, que una cosa es llegar hasta los accesos a Madrid y otra entrar hasta los Intercambiadores, que tenemos una problemática importante en el corredor de la M-607 y en el de la N-1.

Otros modos de transporte: estamos testando otros modos de transporte. Nada de cable; o sea, yo, en 30 años que he estado, sí que he escuchado los temas de cable de ciudades como Quito u otras ciudades y en ciudades colombianas. Lo que nosotros estamos intentando es introducir un nuevo modo de transporte que creemos que puede ser sostenible, que serían los BRT atendidos con material eléctrico, como nos comentaba el representante de Vox. Estamos viendo si con plataformas exclusivas, que serían plataformas de capacidad, podríamos tender a algún continuo urbano o desarrollos de Madrid urbano para no tener que llevar el Metro hasta allí.

Tomamos nota de los motivos, porque es muy complicado ir a un hogar a preguntar lo que se ha hecho, pero próximamente se podrán matizar los motivos de viaje en las siguientes encuestas.

Con todo esto y con los datos que tenemos en estos momentos sobre la mesa, nuestro modelo ya está en funcionamiento. Los datos que tenemos ahora son los de la TTP, y nuestra tarjeta es una tarjeta de viajes, María, iuna tarjeta de viajes!, y esa fue nuestra apuesta, ino es una tarjeta monedero, es de viajes!, y el back office es nuestro, si fuera una tarjeta monedero el back office sería del banco; es una tecnología nuestra con un back office nuestro, del que presumimos por medio mundo. Y vamos a virtualizar y las empresas y las empresas más importantes del mundo quieren virtualizar con nosotros, porque no se ha virtualizado jamás una tarjeta de viajes y es en lo que estamos trabajando; primero, cargaremos la tarjeta con los móviles y, luego, virtualizaremos, ¿vale?

Hay que cerrar todas las estaciones de Metro para tener la salida -solamente tenemos la entrada-, que es un proyecto ambicioso, pero también vamos a hacer una prueba en el Centro de Innovación del Consorcio, una prueba en Metro, para confinar también un tramo de la red para ver cómo funcionan las tarjetas de crédito. Eso también lo vamos a hacer en el marco de la innovación del Consorcio.

Yo creo que con esto voy a terminar, pero estoy a su disposición para cualquier pregunta que se quisiera hacer en el marco del Consorcio. Me he permitido traer -y voy a entregar a cada grupo político- un documento resumen de la encuesta domiciliaria con los crípticos que se entregaron el día de la presentación y tienen a su disposición este -que yo creo que está colgado también-, y que es el documento síntesis, que yo creo que es más detallado; están colgados todos los documentos, igual que la encuesta. De momento, nos comentan que no es fácil de explotar tal como está, así que estamos trabajando para que esos datos abiertos se puedan explotar. Dejo aquí un documento para cada grupo político y para la Mesa.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Con esto damos por finalizada la comparecencia. Gracias por el merchandising. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Alguien tiene algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) Damos por finalizada la sesión.

(*Se levanta la sesión a las 12 horas y 6 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)



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

Asamblea de Madrid