

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 169

4 de marzo de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 4 de marzo de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-488/2022 RGE.1797. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que piensa impulsar el Consorcio Regional de Transportes para promover el uso del transporte público hasta que alcance los niveles de uso anteriores a la pandemia.

2.- PCOC-511/2022 RGE.1887. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos que tiene el Gobierno para la integración de los servicios

públicos de alquiler de bicicletas en el abono de transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

3.- PCOC-670/2022 RGE.2666. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la movilidad de Perales del Río.

4.- PCOC-675/2022 RGE.2715. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace de los medios destinados al Plan de Vialidad Invernal de la Comunidad de Madrid.

5.- PCOC-900/2022 RGE.4622. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la realización de las obras de ejecución del túnel de acceso al Hospital Infanta Leonor por la calle Enrique García Álvarez en el municipio de Madrid.

6.- PNL-182(XII)/2021 RGE.18146. Proposición No de Ley de los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios Más Madrid, Socialista y Unidas Podemos, comunicando, al amparo de lo dispuesto en el artículo 244.5 y 244.6 del Reglamento de la Asamblea, que asumen conjuntamente como Proposición No de Ley la PROCI-3/2021 RGE.8673/2021, Propuesta Ciudadana que insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

a) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) el cambio de la zona tarifaria de transportes B3 de los términos municipales de Arroyomolinos, Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio a la zona tarifaria de transportes B2.

b) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) una mejora general de las frecuencias de paso de los autobuses interurbanos del municipio de Arroyomolinos, especialmente la línea 495 (Madrid Príncipe Pío – Arroyomolinos – Moraleja de Enmedio) hasta equipararlas con las de otros municipios de la zona con las mismas características demográficas.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas.	9723
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo.	9723
— Modificación del orden del día: tramitación del punto sexto en primer lugar, PNL-182(XII)/2021 RGEP.18146 y del punto quinto en segundo lugar, PCOC-900/2022 RGEP.4622.	9723
— PNL-182(XII)/2021 RGEP.18146. Proposición No de Ley de los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios Más Madrid, Socialista y Unidas Podemos, comunicando, al amparo de lo dispuesto en el artículo 244.5 y 244.6 del Reglamento de la Asamblea, que asumen conjuntamente como Proposición No de Ley la PROCI-3/2021 RGEP.8673/2021, Propuesta Ciudadana que insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:	
a) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) el cambio de la zona tarifaria de transportes B3 de los términos municipales de Arroyomolinos, Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio a la zona tarifaria de transportes B2.	
b) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) una mejora general de las frecuencias de paso de los autobuses interurbanos del municipio de Arroyomolinos, especialmente la línea 495 (Madrid Príncipe Pío – Arroyomolinos – Moraleja de Enmedio) hasta equipararlas con las de otros municipios de la zona con las mismas características demográficas.	9723
- Intervienen el Sr. Moreno García, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley.	9724-9728
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Ramos Sánchez.	9729-9732
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera.	9733-9735
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Ramos Sánchez.	9735-9737
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	9737

— PCOC-900/2022 RGE.4622. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la realización de las obras de ejecución del túnel de acceso al Hospital Infanta Leonor por la calle Enrique García Álvarez en el municipio de Madrid.	9737-9738
- Interviene el Sr. Rico García-Hierro, formulando la pregunta.	9738-9739
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	9739
- Intervienen el Sr. Rico García-Hierro y el Sr. Director General, ampliando información.....	9739-9741
— PCOC-488/2022 RGE.1797. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que piensa impulsar el Consorcio Regional de Transportes para promover el uso del transporte público hasta que alcance los niveles de uso anteriores a la pandemia.	9741
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	9741
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	9741-9743
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director Gerente, ampliando información. . .	9743-9745
— PCOC-511/2022 RGE.1887. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos que tiene el Gobierno para la integración de los servicios públicos de alquiler de bicicletas en el abono de transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.	9745
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	9745-9746
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	9746-9747
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	9747-9748

— PCOC-670/2022 RGE.2666. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la movilidad de Perales del Río.	9749
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	9749
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	9749-9750
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director Gerente, ampliando información. ...	9750-9752
— PCOC-675/2022 RGE.2715. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace de los medios destinados al Plan de Vialidad Invernal de la Comunidad de Madrid..	9752
- Interviene el Sr. González Maestre, formulando la pregunta.....	9752
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	9752-9754
- Interviene el Sr. González Maestre, ampliando información.	9754-9755
— Ruegos y preguntas.	9755
- No se formulan ruegos ni preguntas.	9755
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 55 minutos.	9755

(Se abre la sesión a las 9 horas).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 4 de marzo de 2022. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios que, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, anuncien las sustituciones habidas en los mismos. ¿Unidas Podemos? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Vox? *(Pausa.)* ¿Partido Socialista? *(Pausa.)* ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Partido Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Doña Elisa Vigil sustituye a don Ignacio Catalá.

El Sr. **PRESIDENTE**. Vale. Muchas gracias. Bueno, antes que nada, quería dar la bienvenida a nuestra letrada, que por fin ha podido recuperarse del maldito bicho este que nos tiene acechando continuamente; bienvenida. Como segunda cuestión previa se plantean dos modificaciones en el orden del día, consistentes en tramitar como primer punto del orden del día la Proposición No de Ley 182/2021 prevista como sexto punto del orden del día y, como segundo punto, la Pregunta 900/2022, que estaba prevista como quinto punto. Conforme al artículo 107 del Reglamento, ¿acepta la comisión las modificaciones propuestas por asentimiento? *(Pausa.)* Gracias. En consecuencia, procedemos a cumplimentar los asuntos previstos con el orden resultante de la modificación acordada. Punto primero.

PNL-182(XII)/2021 RGEP.18146. Proposición No de Ley de los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios Más Madrid, Socialista y Unidas Podemos, comunicando, al amparo de lo dispuesto en el artículo 244.5 y 244.6 del Reglamento de la Asamblea, que asumen conjuntamente como Proposición No de Ley la PROCI-3/2021 RGEP.8673/2021, Propuesta Ciudadana que insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

a) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) el cambio de la zona tarifaria de transportes B3 de los términos municipales de Arroyomolinos, Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio a la zona tarifaria de transportes B2.

b) Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) una mejora general de las frecuencias de paso de los autobuses interurbanos del municipio de Arroyomolinos, especialmente la línea 495 (Madrid Príncipe Pío – Arroyomolinos – Moraleja de Enmedio) hasta equipararlas con las de otros municipios de la zona con las mismas características demográficas.

Procedemos al debate de la proposición no de ley de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, en primer lugar, un representante de los grupos parlamentarios que asumen la proposición. En primer lugar, por un tiempo de siete minutos, don Agustín Moreno por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy bien. Buenos días. Nosotros hemos traído aquí la propuesta ciudadana que se plantea desde estos municipios del sur de Madrid porque nos parece que es un procedimiento de participación democrática en las instituciones que tiene la Asamblea de Madrid y en sí mismo ya le damos un gran valor, un valor importante; esto desde el punto de vista formal, luego entraré en el contenido concreto que justifica dicha propuesta ciudadana, pero quería insistir un poco más en esta cuestión. Yo creo que hay dos razones que avalan la necesidad de que en esta comisión analicemos de manera cuidadosa, respetuosa y muy atenta la propuesta que nos traen los ciudadanos de esta zona del sureste de la Comunidad de Madrid, que tienen, evidentemente, deficiencias en el desarrollo de su transporte público. La primera razón desde el punto de vista formal, como os decía, es que es un procedimiento democrático y participativo que ensancha nuestro modelo de democracia; si la democracia se redujera exclusivamente al juego parlamentario en las instituciones y no estuviera abierto como una casa de cristal transparente y de puertas y ventanas abiertas para que los ciudadanos entren y salgan y traigan sus propuestas, seríamos, evidentemente, una democracia menos rica, una democracia más escasa.

Y, luego, hay una cuestión también formal que se convierte en un tema de fondo, y es que la propuesta que se trae hoy aquí se basa en una proposición no de ley que se aprobó hace ya seis años, se aprobó en el año 2016. Cuando la Asamblea de Madrid aprueba una proposición no de ley y durante dos legislaturas no se cumple, no se aplica, eso es un elemento que disuade la participación democrática, que nos aleja de la ciudadanía y que pone un poco en cuestión la eficacia y la capacidad de instrumentar sus propios acuerdos y decisiones de esta Asamblea de Madrid. No es un tema pequeño, como decía antes, me parece que es demoledor el mensaje que se lanza o se manda a la ciudadanía cuando acuerdos que aquí se adoptan de ninguna de las maneras se llevan adelante; creemos que esto, de alguna forma, en la medida en que no se recoja, en que no se aplique de una vez por todas, es una auténtica bofetada a la sociedad civil a las propuestas que nos hacen llegar a esta Cámara.

Y, yendo un poco al fondo del asunto, yo creo que el tema es como muy evidente, que estas localidades del suroeste de Madrid son cinturón de pueblos, tres pueblos en primera instancia, pero luego hay yo creo que otro cinturón en un plano secundario que también se podrían ver afectados por las propuestas que se traen y que necesitan medidas concretas, medidas administrativas, medidas políticas, para mejorar su transporte público. Los dos pueblos que están detrás de la Proci, de esta propuesta ciudadana, son Arroyomolinos, que ha tenido un crecimiento espectacular, ha pasado de apenas 1.000 habitantes a más de 30.000 habitantes, 31.000 en concreto; Humanes, que también ha crecido muchísimo, Humanes de Madrid, que está al sur de Fuenlabrada, y que tiene 19.000 habitantes, y Moraleja de Enmedio, que tiene 5.000 habitantes. Estamos hablando de que son fundamentalmente ciudades dormitorio que necesitan, por lo tanto, desplazamientos para ejercer su derecho al trabajo o su derecho al estudio, derechos que son fundamentales, utilizando un transporte público que debería ser de calidad. Creo que hay un segundo cinturón de otras localidades, como es Griñón, como es Serranillos del Valle, como es Torrejón de la Calzada, o como es Cubas de la Sagra, que totalizan del orden de 20.000 habitantes más que también se podrían ver beneficiados con una de las propuestas que trae esta Proci aquí.

¿Cuáles son las dificultades que en el terreno del transporte tienen estas localidades? En primer lugar, que es muy caro. Están dentro de la zona B3, que significa 820 euros al año el Abono Transporte; pero no solo es caro, además es escaso, es muy poco frecuente, y, luego, tiene otra serie de complicaciones que hacen que su calidad deje que desear. Por ejemplo, es un transporte poco seguro, un transporte que se realiza en buses interurbanos, en buena medida de pie por la poca frecuencia, por el número de usuarios excesivos, y recorren tramos de carreteras que son intensas, que son autovías; entonces, el hecho de ir de pie, el hecho de utilizar mucho más tiempo del necesario para los desplazamientos, el hecho de pasar del transporte público y tener que recurrir al coche privado, todo eso tiene consecuencias que no son precisamente de bienestar sobre la población, y, luego, tiene consecuencias en otro plano que nunca podemos perder de vista, que es el plano del abuso del coche particular, la emisión de gases de efecto invernadero y, por lo tanto, la nula contribución a la lucha contra el cambio climático, algo que recientemente nos ha recordado el Panel Intergubernamental de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que están todas las luces más encendidas que nunca porque la cosa se nos está yendo de las manos.

Para ir aterrizando y no enrollarme mucho más, las propuestas que se hacen en esta propuesta ciudadana básicamente consisten en dos elementos: uno, el Consorcio de Transportes debe de tomar nota de lo que se trae aquí y cambiar la consideración de la zona B3 a una zona B2, lo cual significaría un ahorro anual de 100 euros por persona en el abono anual de los usuarios y, otro, mejorar las frecuencias en el paso de los autobuses interurbanos, con especial referencia al 495, que es el que va desde la estación de Príncipe Pío a Arroyomolinos y a Humanes, y creemos que son dos propuestas absolutamente razonables.

Entonces, para concluir, como digo, creo que esta comisión debe estimar la proposición que se trae aquí por el carácter razonable que tiene; creo que merecería el apoyo de todos los grupos parlamentarios -desde luego, el apoyo de Unidas Podemos lo tiene sin ninguna duda- porque creo que va en la buena línea de potenciar el transporte público como un servicio esencial de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y que permite y garantiza el ejercicio de otros derechos fundamentales, y, en tercer lugar, creemos que es un imperativo social y ético la puesta por la descarbonización como horizonte de futuro de un compromiso en favor de un planeta y de una sociedad que sea realmente sostenible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Agustín. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pastor por un tiempo de siete minutos. (*Pausa.*) No, de momento no se puede, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días. Muchas gracias. Como se ha mencionado ya, esto es una propuesta ciudadana que, desde luego, desde el Partido Socialista no solo apoyamos sino que estamos muy muy contentos de que llegue a esta Cámara de esta manera. Este es un tema relevante para el Partido Socialista, tanto que además la hemos propuesto en distintas ocasiones, de distintas formas, en multitud de ocasiones en los presupuestos, hace nada en los últimos presupuestos, y, desde luego, hace ya seis años, en concreto el 17 de diciembre de 2015, que

desde el Grupo Parlamentario Socialista registramos una proposición no de ley; lo hizo mi compañera, la diputada socialista, la señora Mena, instando al Gobierno regional a solicitar al Consorcio Regional de Transportes el cambio de la zona tarifaria B3 del casco urbano de Humanes de Madrid, Moraleja de Enmedio y Arroyomolinos a la zona B2 exactamente en los mismos términos que la propuesta ciudadana que hoy estamos discutiendo aquí seis años después.

Tengo que recordar -y me ha sorprendido, la verdad, pero esto parece que es costumbre del Gobierno regional- que esta proposición no de ley fue aprobada en el pleno del día 18 de febrero de 2016. ¿Qué votaron el resto de grupos políticos, los que entonces existían? Votos a favor del Grupo Parlamentario Socialista y también del Grupo Parlamentario Podemos, abstención de Ciudadanos, y ¿quién votó en contra? Pues votó en contra el Partido Popular. La Cámara autonómica, el Parlamento en el que todos los madrileños y las madrileñas estamos representados, aprobó y mostró claramente una petición más que justificada, y de nuevo indicó el camino a seguir por parte del Gobierno regional -en ese momento el Gobierno que componían el Partido Popular y Ciudadanos, creo recordar-, pero se ve que lo que dice la Cámara autonómica no aplica al Gobierno regional. Creo que esto, señorías, es algo muy relevante y deberíamos de analizar y pensar seriamente cuál es el papel de cada institución y qué es lo que debe hacer un Gobierno con respecto a lo que le mandata un Parlamento.

La situación actual, en cualquier caso, tiene poco sentido -digo la de esta cuestión tarifaria-, se mire por donde se mire. En el mapa de zonas tarifarias del consorcio se puede observar cómo se han dejado fuera de la zona B2 a estos tres municipios en concreto, incluyéndolos en la zona B3, y quizás esto no tenga hoy en día ningún sentido -nosotros pensamos que no lo tenía ya en su momento hace seis años-, mientras otros municipios, que están a una distancia similar a la corona central, son el B2, como, por ejemplo, Las Rozas, Parla, Pinto, Torrejón de Ardoz o Tres Cantos, que tienen una tarifa diferente. Además, la equidad de esta propuesta que estamos debatiendo, como ya se ha mencionado aquí también, se justifica por la lógica preservación del medio ambiente y la apuesta por una movilidad sostenible, y creo que todos deberíamos, al menos, estar de acuerdo en este sentido.

Por otro lado, si el consorcio regional tiene como objetivo mejorar la movilidad de los ciudadanos, obviamente, y garantizar la sostenibilidad del transporte público colaborando en la lucha contra el cambio climático, es evidente que una forma de promoverlo sería tomando este tipo de iniciativas. El actual sistema tarifario no es el más apropiado para promover el transporte público de esta zona, y creemos que por eso mismo debería modificarse.

Por esta y otras muchas razones, desde el PSOE, desde el Partido Socialista, insistimos en que debe cumplirse lo que aprobó este Parlamento en el año 2016. También recordar que desde el Partido Socialista preguntamos al director del Consorcio de Transportes el 10 de junio del año 2016 sobre este mismo asunto, sobre esto mismo, y la respuesta en ese momento del responsable fue: "El firme compromiso del Gobierno regional y del Consorcio es dar debido cumplimiento y que se está trabajando para que en el menor plazo posible se implemente esta medida". ¡2016-2021! Yo creo que se explica por sí solo. Pero, bueno, como comentaba al principio, esta es una cuestión que hemos

introducido desde el Partido Socialista en enmiendas al presupuesto en multitud de ocasiones. Es verdad que no es que haya habido muchos presupuestos desde el año 2016, porque el Gobierno regional no ha sido capaz de aprobar prácticamente ninguno, pero, bueno, cuando hemos tenido la oportunidad, hemos introducido enmiendas al mismo, y las últimas, como digo, dos enmiendas para el presupuesto del año 2022, una de adición de actividad en el Consorcio Regional de Transportes, que hablaba de este mismo cambio tarifario y otra enmienda de gasto vinculada a la anterior para financiar esta cuestión. Estas dos enmiendas se presentaron de nuevo al pleno de presupuestos del pasado diciembre, y aquí sí que ya la composición de los grupos políticos del Parlamento había cambiado, ya no estaba Ciudadanos. ¿Qué grupos votaron a favor y cuáles en contra? Pues yo se lo digo por si no se acuerdan ustedes: juntos de la mano la derecha y la extrema derecha votaron en contra, PP y Vox tumbaron esta y otras enmiendas, ideo fue lo que hicieron! Hoy veremos qué es lo que hacen la derecha y la extrema derecha. Pues bien, esta propuesta ciudadana, como digo, no es más que el cumplimiento de la proposición no de ley aprobada en el pleno de la Asamblea de Madrid que el Gobierno del PP nunca llevó adelante, y yo estaba sorprendido cuando leía los antecedentes de esta cuestión. En cualquier caso, está claro que esto es un clamor ciudadano, que es una necesidad que no tiene marcha atrás, que ustedes tienen que hacerlo sí o sí, estos y otros muchos municipios, y estoy convencido de que en esta comisión todos los grupos políticos votaremos a favor de esta medida y de esta iniciativa ciudadana. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por sus palabras. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, la señora María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días. Lo primero que quiero hacer hoy es agradecer a Daniel Cabeza Romero que nos acompañe y, sobre todo, que llevase esta iniciativa a la Comisión de Participación. Creo que hoy esta Comisión de Transportes e Infraestructuras debe reconocer la labor de intervención parlamentaria directa que ejerce la ciudadanía. Esta es la primera Proci que se traslada a una comisión parlamentaria y me alegro de que haya sido a la Comisión de Transportes y cuyo debate lo hayamos activado desde Más Madrid. También le agradezco al gerente del Consorcio Regional de Transportes que esté presente en este debate y así podrá escuchar de forma muy directa las demandas de la ciudadanía.

Como saben, esta proposición no de ley llegó a la Comisión de Participación hace menos de un mes, ahí se abordó, y todos los grupos parlamentarios, menos el Partido Popular -que hoy veremos qué hace al final con su votación-, apoyaron que esta iniciativa rebotase en esta comisión y le diésemos continuidad. La propuesta que tenemos que abordar hoy tiene dos puntos: el primero, es el cambio de la zona tarifaria de la zona B3 a la zona B2 para los municipios de Arroyomolinos, Moraleja de Enmedio y Humanes de Madrid. Este tema lo venimos tratando en la Asamblea desde hace ya muchos años, por un lado, como ya han comentado, en una proposición no de ley que se aprobó en esta misma comisión en 2016 y, por otro lado, como enmiendas presupuestarias, la última vez hace solo unos meses una enmienda presupuestaria que no salió adelante porque había ya un pacto cerrado que no nos permitía hablar mucho de las cosas mundanas, de estas cosas del día a día. Porque está muy bien que aprobemos en las comisiones proposiciones no de ley, ojalá esta vez

también se apruebe esta iniciativa, pero lo que luego tiene valor e importancia es aprobar partidas presupuestarias que cumplan los mandatos que hacemos. Si han podido mirar el mapa de coronas tarifarias, verán que estos municipios se encuentran en una especie de mordisco que la B3 le da a la B2 en una curva que hace que estos tres municipios queden excluidos o, al menos, recludos dentro de una zona B3 mientras los municipios que se encuentran en distancias similares a la capital sí pertenecen a la zona B2, y, en realidad, no conocemos los criterios técnicos por los cuales se producen estas diferencias. No entendemos esta situación, tampoco se entienden otras situaciones que se dan en términos tarifarios como, por ejemplo, ¡yo qué sé!, que Rivas tenga dos zonas tarifarias dentro del mismo municipio, y lo que yo creo es que al final este Gobierno ha ido haciendo parches y medidas que no tenían en cuenta este tipo de iniciativas; tenemos, por ejemplo, que a finales de 2021 anunciaron que las zonas C1 y C2 pasaban a convertirse en B3. Yo creo que la propia consejería sabe que el modelo de tarifas y de zonas tarifarias se está agotando, pero aún no sabe bien cómo abordar o cómo solucionar de forma global a toda la región. Como en otros temas, no nos gustan las soluciones parciales, no nos gusta esto de ir haciendo pequeños parches, y nos gustaría que esta consejería abordase el tema en su conjunto, pero hasta que llegue esto hay que tomar medidas concretas en las que avanzar.

El segundo punto que incluía esta propuesta es la solicitud de que se aumenten las frecuencias de los autobuses interurbanos en Arroyomolinos. Arroyomolinos, como luego veremos con otros desarrollos urbanísticos -luego, hablaremos de Perales del Río-, ha sufrido un crecimiento exponencial de su población. La población de Arroyomolinos ha pasado de los 1.200 ciudadanos a los 34.000 habitantes, esto en menos de treinta años. Y esta no es una dinámica que haya acabado, nos seguimos encontrando con expansiones urbanísticas, y hoy podríamos hablar de El Cañaveral, podríamos hablar de Los Berrocales, que han crecido sin que este Gobierno proporcionase un marco legal que asegurase la coordinación entre los crecimientos urbanísticos y las necesidades de movilidad derivadas. Por fin ha salido el contrato de asistencia para la definición y desarrollo del nuevo mapa concesional de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas que dependen del Consorcio Regional de Transportes, pero ya llega con retraso, porque este nuevo mapa debería estar ya en marcha y ahora nos encontramos ante una prórroga hasta 2024; entre tanto, décadas en las que no se han hecho más que modificaciones parciales, parches, que han venido a solucionar un modelo que ahora mismo podemos ya calificar de ineficiente, radial y, sobre todo, no actualizado. Con estas modificaciones parciales se han dejado por el camino muchas necesidades, y creo que en Arroyomolinos y con esta situación tenemos un claro ejemplo; así que, mientras tenemos ese nuevo mapa concesional -que ya le queda un ratito-, apoyaremos esta mejora en las frecuencias en los servicios que conectan Arroyomolinos con Madrid, con Fuenlabrada y con Móstoles.

Como dijo el proponente en la Comisión de Participación, los dos puntos que se incluyen en la propuesta ciudadana suponen numerosos beneficios: ahorros para los usuarios del transporte público, mayor conectividad entre municipios, bajada de las emisiones contaminantes, ahorros en infraestructuras públicas e incentivos para utilizar el transporte público, y creo que estos son motivos más que suficientes para que hoy se planteen aprobar esta iniciativa y para que la consejería la ponga en marcha. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica. Tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo, por el Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Empezar felicitando al autor de la iniciativa, Daniel Cabrera, que vino hace unas semanas a la Comisión de Participación a explicar los motivos por los que traía esta iniciativa, y, bueno, casi hubiese sido lo más conveniente leer simplemente lo que él expuso en esa comisión porque realmente detalló muy bien todo el problema del transporte público en esa zona, justificó muy bien esta propuesta, y se explica muy bien con toda la exposición que hizo, aunque también es verdad que simplemente viendo el mapa de las zonas tarifarias también se explica; hay una especie de mordisco, como ha señalado la anterior portavoz, que no se entiende muy bien a no ser que ahora el partido que queda, el Grupo Popular, nos lo explique.

Decía que nosotros, en esa Comisión de Participación, ya manifestamos nuestro voto favorable a este tema por varios motivos: uno, por una cuestión de justicia. En esta proposición se pide equiparar este municipio a otros municipios con las mismas características demográficas, es decir, no se está pidiendo algo más, no se está pidiendo un trato de favor hacia estos municipios, no se está pidiendo algo que no tengan otros municipios con las mismas características demográficas; entonces, yo creo que es un tema de justicia que simplemente ya con esto bastaría, pero es que, además, creemos que es algo bueno y algo que creo que económicamente es posible, aunque también me hubiese gustado que los grupos proponentes que se han hecho eco de esta iniciativa hubiesen detallado un poco más esa propuesta económica porque yo entiendo que desde la iniciativa ciudadana no se pueda tener acceso a estos datos.

Yo sé que el Partido Socialista nos va a estar recordando lo de sus enmiendas por lo que queda de legislatura porque no entiende cómo funcionan los pactos, y sobre todo no entiende que, el pasado 4 de mayo, los madrileños hablan y digan que no les gusta su modelo, ¡y de ahí viene el pacto del presupuesto!; es decir, no nos gusta el modelo que la izquierda nos quiere traer a Madrid y por eso no aceptamos sus enmiendas, no porque no nos gusten enmiendas concretas sino porque no nos gusta su modelo, y esto no tendré ningún inconveniente en recordárselo y repetírselo todas las veces que hagan falta.

Y, hablando de modelo, esta iniciativa trae una cosa buena, que también lo dije en esa Comisión de Participación, que es el incentivo frente a la prohibición. Yo creo que un buen modelo a seguir cuando alguien en una Administración pública quiere aplicar una determinada política es que la incentive, que la haga atractiva, que la fomente, en vez de prohibir lo contrario, poner trabas a lo contrario, que es a lo que nos tiene acostumbrados la izquierda. Y esta iniciativa lo que hace es eso, hacer más atractivo el transporte público, hacerlo más accesible, hacerlo más económico, hacer que ahorre tiempo al usuario, y, al final, lo podrá hacer. Nos contaba el propio autor que, simplemente por tema de tiempos o por las conexiones, no era una alternativa viable y muchos tenían que usar el

transporte privado, suponiendo un coste económico, por ejemplo, mucho más elevado; por lo tanto, creo que todo lo que sea incentivar algo, hacerlo mejor, es bueno. También aquí habría que hablar del modelo y habría que hablar de lo que nos cuesta el transporte público; esto sería otro debate muy interesante. Y esto sin dejar de decir que tenemos un transporte público en la Comunidad de Madrid de muy buena calidad, pero eso no quiere decir que no podamos seguir mejorando; es decir, que sea bueno no quiere decir que sea mejor, sobre todo redistribuyendo lo mejor.

Y una vez más me vuelvo -que también lo dije en esa comisión- al tema del mapa concesional. Creo que es importantísimo que ese mapa ya vea la luz, que veamos claramente cómo está compuesto todo el transporte en nuestra región y que podamos tomar decisiones y que se puedan tomar decisiones desde el Gobierno para mejorarlo y adaptarlo a las necesidades que tenemos no solamente hoy sino que vamos a tener en los próximos años, porque la población va cambiando, va creciendo en muchos sitios, y a veces las infraestructuras que rodean a esa población no van acordes; creo que sí que deberían hacerlo, y creo que este mapa va a ser bueno y va a servir para que eso pueda darse.

¡Y poco más que añadir! Simplemente nosotros felicitar nuevamente al autor de esta iniciativa, que decía que también es un claro ejemplo de la participación ciudadana y no otros ejemplos también que nos propone la izquierda y que al final nunca llegan a nada. Bueno, esto, por ejemplo, ha llegado de un ciudadano concreto de ese municipio de Arroyomolinos después de hablar con los grupos municipales de allí, de hablar con el Gobierno, de hablar con el Consorcio..., hizo todo un periplo para traer aquí una iniciativa y que hoy se vote. A mí es verdad que me gustaría que esto se votase por unanimidad, incluso que se diese, y, salvando las distancias que tenemos, ipues voy a tener que estar de acuerdo con el señor Pastor!, porque creo que las propuestas que salgan de la Cámara el Gobierno por lo menos debería tenerlas en cuenta, no ya que las apruebe cien por cien después, justamente en cuanto acabe esta comisión, sino que sí debería tenerlas en cuenta y adaptarlas puesto que, como digo, es el mandato también de los ciudadanos, no solamente de la Cámara. Y, sin más, nosotros votamos favorable los dos puntos porque, como decía, nos parece bueno pasar a la zona B2, creo que hace que el círculo de la zona sea más homogéneo, y el segundo punto, equiparar estos municipios con la frecuencia del resto de municipios con las mismas características demográficas, pues es un tema de justicia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor don Ángel Ramos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. En primer lugar, quiero agradecer también la presencia en esta comisión del señor Cabeza Romero, a quien quiero saludar. Y, antes de entrar en la cuestión objeto de esta proposición, sí que quiero poner en valor el compromiso que han tenido los diferentes Gobiernos del Partido Popular en la Comunidad de Madrid con el transporte público que vertebra nuestra región y que hace de Madrid un Madrid más solidario, más seguro, más cercano y más respetuoso con el medio ambiente. En este sentido, la apuesta de Gobierno de la señora Díaz Ayuso por un transporte público de calidad y eficiente es clara ya que es un factor

esencial y tiene, además, una incidencia directa en el desarrollo económico de nuestra región y en la calidad de vida de nuestros ciudadanos; por ello, el compromiso del Gobierno y del Grupo Parlamentario Popular es seguir trabajando para que la red de transporte de Madrid siga siendo una de las mejores del mundo, que, señora Acín, para haberla hecho a parches, según usted, es una de las mejores del mundo; así que algo haremos bien, ¡algo haremos bien!, aunque ustedes siempre se nieguen a reconocerlo.

Entrando ahora en lo concreto del cambio de la zona tarifaria B3 de los términos municipales de Arroyomolinos, Humanes y Moraleja de Enmedio, quiero decir que la zonificación tarifaria vigente en el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid fue aprobada por el consorcio en mayo de 1986, y es cierto que desde entonces ha sufrido pocas modificaciones. Las solicitudes que ha habido sobre adecuaciones de diversos municipios a una zona tarifaria concreta nunca se han estudiado o tramitado sin perder la perspectiva de conjunto; creo que eso es fundamental, tener una visión global de todo el transporte de la Comunidad de Madrid. Y es que el hecho de que un municipio concreto viera retocada su situación en una zona tarifaria pues es una decisión que, de adoptarse sin tener en cuenta su visión global, lo que generaría sería la aparición de importante número de agravios comparativos con otros municipios que pudieran tener características similares. Creo que es, por tanto, necesario entender que la asignación zonal de un municipio a una zona concreta de transporte no puede concebirse como aquí se plantea, de una forma aislada. Como decía antes, efectivamente la zonificación tarifaria data de 1986, y es cierto que la Comunidad de Madrid ha cambiado mucho tanto a nivel demográfico como a nivel de estructura urbana y de núcleos de población de los municipios de nuestra región, eso es cierto; por eso, ante todos estos cambios, ante toda esta evolución, la Consejería de Transportes ha puesto en marcha el contrato de definición y desarrollo del nuevo mapa concesional de transporte regular de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid -que ya se ha hecho mención a él-, en el que está previsto evaluar la zonificación del transporte no en unos determinados municipios sino en toda la Comunidad de Madrid, porque, señora Acín, poner parches, según usted, no es lo adecuado, y, entonces, vamos a una solución global, que es lo que tenemos que hacer. Por lo tanto, para el futuro inmediato, está prevista una reordenación global de toda la red de transporte público de la Comunidad de Madrid, ¿de acuerdo?, y es ahí donde habría que acometer estas modificaciones en caso de que fueran necesarias. Entendemos, por tanto, que proceder a reordenar el mapa de zonas tarifarias en la actualidad, que es lo que exige esta propuesta, en estos momentos no lo consideramos procedente en tanto en cuanto la modificación que está prevista para el año 2024 es una ordenación total de todo el transporte de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, en esta proposición se hace hincapié en la insuficiente oferta de servicio con la que cuenta el municipio de Arroyomolinos, y, en este sentido, si comparamos la oferta y la demanda en los últimos años, en los tres últimos años, vemos que el número de expediciones al día de un día laborable en estas concesiones ha pasado de 458 en 2019 a 463 en 2021, es decir, a pesar de la pandemia se han aumentado prácticamente en algo más de 1 por ciento las expediciones diarias, mientras la demanda media en un día laborable ha pasado de 8.497 viajeros en 2019 a 7.836 en 2021; lógicamente, como consecuencia de la pandemia, se ha disminuido el número de viajeros, pero aun así se ha aumentado la frecuencia de las expediciones, con lo cual, creo que el compromiso

del Gobierno de la Comunidad de Madrid sí que está claro y está demostrado, y, a pesar de esa disminución de viajeros, la oferta de servicio ha mejorado sustancialmente.

Sobre los argumentos esgrimidos en esta propuesta, que, además, parecen vincular exclusivamente el incremento del servicio con el incremento demográfico, tenemos que decir que existe además otro tipo de ratios que sin duda también afectan a la movilidad, como pueden ser la densidad poblacional, el índice de empleo, la localización de ese empleo, la motorización, etcétera, etcétera. En definitiva, yo creo que de todos estos datos expuestos concluyen en que existe una clara voluntad del Consorcio Regional de Transportes de mejorar el servicio de Arroyomolinos, para lo cual ya se está trabajando directamente con el ayuntamiento de este municipio, y, además, será en el nuevo marco del nuevo mapa concesional donde se dé lugar a esta nueva planificación del transporte para la próxima década pero no de este municipio sino del transporte de toda la Comunidad de Madrid.

Y voy terminando, presidente, pero sí me gustaría decir algunas cuestiones y contestar a los portavoces de los grupos parlamentarios. Decía el portavoz de Unidas Podemos que el transporte de la Comunidad de Madrid es caro y poco seguro. Yo quisiera recordarle que llevan congeladas las tarifas del transporte público más de nueve años; en 2019, en Barcelona, su compañera Ada Colau subió las tarifas del transporte público y son bastante más caras que en la Comunidad de Madrid; entonces, si el transporte público de la Comunidad de Madrid le parece caro, me gustaría saber su opinión sobre el transporte público en Barcelona, donde se suben las tarifas, mientras que aquí llevamos nueve años con las tarifas congeladas.

Luego, decía el señor Pastor que no se ha aprobado- Yo le invito, señor Pastor, a que, antes de intervenir, se informe un poco mejor. Decía que no se aprueba ningún presupuesto desde 2016. Mire, se han aprobado todos, excepto dos, el de 2020 y el de 2021, en tiempo y forma; entonces, antes de hacer ese tipo de aseveraciones, yo le rogaría que se informara bien. Además, dice que el transporte público en Madrid no tiene la calidad suficiente, y yo le recuerdo que ustedes rechazaron una enmienda en el Congreso sobre la subida de la financiación del transporte público en la Comunidad de Madrid; probablemente, si no hubieran rechazado esa enmienda, el transporte público sería mucho mejor de lo que es. En cualquier caso, sí que me gustaría que me explicara por qué rechazar en el Congreso más de 3.000 enmiendas presentadas por el Partido Popular, ¡todas ellas!, es democrático, pero rechazarlas en la Asamblea de Madrid no; me gustaría que me lo pudiera explicar.

Y, mire, señora Acín, usted habla de la situación de barrios de nuevo desarrollo, como El Cañaveral y Berrocales. Si ustedes no hubieran paralizado esos desarrollos, probablemente la situación sería mucho mejor de lo que es en la actualidad, pero, debido a la parálisis que tuvo durante años gracias a ustedes, la situación es la que es. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Ángel. A continuación quería preguntar a los grupos parlamentarios autores de la proposición no de ley si van a abrir turno de réplica. *(Pausa.)* ¡Lo

imaginaba! Pues tiene la palabra, por el Grupo Unidas Podemos, don Agustín Moreno por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy bien. Nada, yo dar las gracias a Daniel Cabeza Romero como impulsor de la iniciativa y saludar también a Roberto Murillo, que es concejal de Humanes y que nos está acompañando en este debate. Bueno, dicho esto, le diría al señor diputado del Partido Popular que esté atento a las cosas que se dicen; uno tiene derecho a argumentar como considere, iyo respeto todas las opiniones!, pero, cuando yo he dicho que el transporte es caro y poco seguro me refiero al de Arroyomolinos, que es justamente el que se trae aquí, no estoy hablando del transporte público en general en Madrid; me refiero a eso. ¿Cuál es el sentido que tiene la propuesta que se trae aquí? Hacer un cambio de zona para que sea más barato y que aumente la frecuencia, porque, al haber poca frecuencia, los buses interurbanos a veces van saturados, van las personas de pie y recorren tramos de autovía con la consiguiente peligrosidad, además de otros efectos. ¡Y a mí que me cuenta de Ada Colau! Usted puede utilizar los argumentos que considere, ipero escuchémonos lo que decimos!

Bueno, dicho esto, me parece que el tema de fondo es que ustedes quieren dar una respuesta positiva a la propuesta ciudadana que se trae aquí, y ese es un tema muy gordo; se están escudando en 2024 para una reordenación de las zonas tarifarias y un nuevo mapa, ipero no dan respuesta concreta a este tema! Entonces, volvemos al principio, al hecho de fondo, y el hecho de fondo no son los discursos o lo que se diga, el hecho de fondo es que se aprobó una PNL en esta Asamblea de Madrid hace seis años, han pasado dos legislaturas y este Gobierno ha sido incapaz de cumplirla. Y ahora vamos a ir a otro hecho de fondo, y es que se va a acordar aquí esta propuesta con su voto en contra, pero se va a aprobar esta propuesta por cuatro grupos y ustedes van a seguir rechazando una medida que nos parece que es, a todas luces, profundamente justa y que supone al mismo tiempo dar satisfacción a una iniciativa ciudadana que habría que valorar en sí misma; es como cuando vienen personas a comparecer aquí, no es simplemente que le escuchemos, sino que atendamos lo que dicen y, en la medida en que sea razonable, se intente poner en marcha. Entonces, yo apelaría al sentido de la democracia, y el sentido de la democracia es que, si este tema se ha acordado en la Asamblea de Madrid, se debería cumplir, porque, de lo contrario, es sinceramente una burla, una burla a los procedimientos que nosotros nos establecemos. Acordamos las cosas, el Gobierno no lo cumple, deja pasar el tiempo, se vuelven a traer los temas, de nuevo se vuelven a torear para no llevarlos a efecto y a su desarrollo práctico...; nos parece que el tema realmente es un golpe a la credibilidad de las instituciones y del propio sistema democrático.

Creo que este tema supone evitar agravios comparativos, es una medida que se puede tomar ya, no hay que esperar más tiempo. No se olviden ustedes de que esto es una fuerza de movilización muy importante desde el punto de vista social -digo el agravio comparativo- y también desde el punto de vista electoral; entonces, ustedes verán lo que hacen.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, don Agustín.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Termino diciendo que no son más que ventajas, y les pediría que reconsiderasen su posición.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Agustín. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Pues, por lo que hemos podido escuchar, la señoría del Grupo Popular lo que pretende es dar una patada para adelante a este asunto; año 2024, ¡y ya está! Efectivamente, el hecho de fondo es que esto fue una proposición no de ley aprobada en diciembre del año 2015 y que parece que ustedes no están interesados por este asunto; votaron a favor el Partido Socialista y el Grupo Parlamentario Podemos, se abstuvo Ciudadanos y el Partido Popular votó en contra, desde entonces han pasado cinco o seis años, y ahora ustedes quieren que pasen más años todavía.

Yo aquí le diría a la señoría de Vox que tiene de nuevo una oportunidad. Es verdad que no introdujeron ninguna enmienda al presupuesto en temas de transportes y movilidad urbana o movilidad autonómica o regional en el presupuesto y se quitaron muchas oportunidades de modificar cosas como esta misma, y es verdad que también votaron PP y Vox en contra de esta enmienda; pero hay una diferencia sustancial que yo creo que deberíamos, como diputados, entender, y es que en un Parlamento se parlamenta, se discute, se habla, se argumenta..., y, luego, el voto, las mayorías y las legitimidades son indiscutibles, quién gobierne, quién no gobierne, cuáles son las mayorías..., esto es como el ABC, ¡pero se debate! Decir que no a todo sin ni siquiera debatir nada eso no es debatir, decir que no a más de 1.000 enmiendas sin ni siquiera entrar a debatir ni una sola de ellas eso no es debatir, ¡eso no es respetar esta institución ni esta Cámara autonómica! Esto aquí no sucedió, aquí no se debatió; en el Congreso de los Diputados sí que se debatió, es verdad que algunos grupos estuvieron más presentes o menos, pero, bueno, esto ya es una decisión de cada cual, pero ahí se debatió y, luego, se votó, como es lógico y natural.

En cualquier caso, mencionar en último lugar que esta propuesta también es municipal, evidentemente. Estos municipios han discutido estos asuntos en diferentes ocasiones en el Ayuntamiento de Humanes, de donde es vecino el señor Cabeza, a quien también quiero agradecer su iniciativa. También el Grupo Municipal Socialista de Humanes instó en muchas ocasiones a la alcaldía de Humanes, al Gobierno de Humanes, y allí en Humanes siempre se rechazó esta propuesta, la verdad; entonces, cuando dicen que están trabajando con el Ayuntamiento de Humanes..., ya llevan cinco o seis años y parece que quieren seguir trabajando hasta el año 2024 más. En definitiva, señorías, respeten las instituciones de las que nos hemos dotado, ¡esto es un acuerdo del pleno!, respeten los acuerdos parlamentarios y escuchen lo que piden los vecinos, y cumplan e incentiven de verdad el transporte público y demuestren ese compromiso que esta Administración pública tiene que tener con el transporte. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por el Grupo Más Madrid, la señora Acín por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Bueno, inicialmente me alegro de que esta iniciativa se vaya a aprobar, y lo que sería estupendo es que esto se convirtiese en realidad dado que el Gobierno lo asumiese. Señor Ramos, si a mí me parece muy válido que ustedes voten no o que se vayan a abstener, ¡es que es muy respetable!, pero, hombre, lo que me gustaría es que debatiésemos sobre el contenido y nos hiciésemos menos trampas, porque las trampas me parece que ya son innecesarias. Me habla de estudios globales, porque estudios globales ha habido para las bajadas en las tarifas del Abono Joven o en las tarifas de los mayores, ¡es que me habla de unos estudios globales que no existen más allá de ciertos equilibrios o de ciertas ventajas en términos electorales! Además, hace trampas porque usted compara los viajeros antes y después de la pandemia, y, ¡claro!, los patrones de movilidad han cambiado muchísimo.

Y, por último, hay algo que me ha llamado muchísimo la atención, y me gustaría que me lo confirmase porque igual yo lo he entendido mal; si no, es muy preocupante. Usted me dice que se produzcan mejoras sustanciales del transporte público, que se aumenten las frecuencias del transporte público..., bueno, se tienen en cuenta muchos criterios, y uno de los criterios de los que usted me ha hablado ha sido de los niveles de empleo. ¡Claro!, esto, aparte de una visión totalmente productivista de la vida -quiero decir, aquí se mueve el que tiene que ir al trabajo pero el resto de movimientos, como, por ejemplo, el vinculado a los cuidados, no existen- me parece preocupante en tanto que afirma que las personas en situación de desempleo tienen menores derechos para ejercer su derecho a la movilidad; por lo tanto, me gustaría que me lo explicase, porque yo creía que este tipo de patrones no estaban sobre la mesa, y, si es que sí, tendremos que tener una conversación muchísimo más profunda de cómo funciona el sistema tarifario porque, en base a ese tipo de criterios, aparte de desactualizado, es perverso. Claro, usted me dice que todo está muy bien, que en Arroyomolinos el transporte es estupendo, ¡pero llevamos con un mapa concesional desde hace cuarenta años!, ¡es que se puede hacer una pequeña autocrítica! Pues, sí, está desactualizado, lleva cuarenta años el mismo sistema, ¡no funciona! Entonces, si no se han dado prisa y no han cumplido los plazos para esa renovación del mapa concesional -ahora nos vamos a 2024-, ¡hombre!, acepten que la ciudadanía les haga propuestas de forma directa y acéptenlas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación, en turno de dúplica, si quieren ejercer ese turno, por un tiempo máximo de tres minutos el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Bueno, aprovechando que está aquí el gerente del Consorcio, voy a ver si le convenzo; ya sé que con el Partido Popular no lo voy a conseguir, pero sé que usted es un gran profesional de esto y, además, nos trata siempre muy bien a esta Cámara. Yo simplemente les animaría a que escuchasen la intervención que se hizo en la Comisión de Participación por parte del autor de la iniciativa, donde se explicó desde varios puntos de vista, como, por ejemplo, el transporte, la movilidad, las infraestructuras, el económico, también se nos habló de cómo es la población de esos municipios, que es muy joven, es decir, que esto va a estar en crecimiento exponencial en los próximos años.

Ha habido dos argumentos que el Partido Popular ha utilizado un poco como para excusarse de esto, y es el tema de los agravios comparativos, y justamente por esto mismo se trae esta comparativa, porque a estos municipios se les está tratando injustamente en comparación con otros de sus mismas características; es decir, que no es que pidan algo más o que pidan algo que no les corresponde o que quieran ellos tener algún trato de favor con respecto al consorcio, sino al revés, lo único que están pidiendo es que se les trate igual que a otros municipios de sus mismas características. Y hablaba del tema de la demanda, su segundo argumento. También se explicó muy bien yo creo que en esa intervención en la Comisión de Participación en qué es causa y qué es efecto. Muchas veces, si uno mejora el transporte, pues igual aumenta la demanda; es decir, no solamente es cuestión de por qué no se utiliza, pues igual porque no compensa o por tiempo y económicamente, entonces, si se invierte, igual mejora. Simplemente eso, tengo algo de esperanza de que desde el consorcio estudien esta iniciativa, que sé que lo van a hacer porque, como he dicho, sé que usted es un profesional de esto y que lo va a valorar, y que lo valoren en serio, que no esperen a este mapa concesional, sino que, cuando se haga, ya se vea toda la región en su totalidad. Pero claramente en esta zona, en este valle justo del sur de Madrid, se está produciendo una situación un poco injusta para esos municipios, y creo que con muy poco esfuerzo económico se puede mejorar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Y a continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor don Ángel Ramos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, colocamos el micro.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Decía, señor Moreno, que me alegro de que haya reconocido... Como decía que se ceñía solamente al transporte público en Arroyomolinos, que era caro y poco seguro, le decía que me alegro de que reconozca que el transporte público en la Comunidad de Madrid ni es caro ni es poco seguro; con lo cual, en ese sentido, me alegro de su intervención. Dice usted que vamos a votar en contra. Yo no he dicho que vayamos a votar en contra; con lo cual, no ponga en mí palabras que no he dicho y no se adelante a situaciones que no conoce, sea un poco más prudente en ese sentido. Y, luego, ha hablado de que hay que hacer aquello que se aprueba en la Asamblea y que sería de obligado cumplimiento para el Gobierno. Mire, ¿quiere que le diga todo lo que se aprueba en el Congreso de los Diputados y ustedes no hacen?, ¿se lo digo? ¿Le digo todas las cantidades de propuestas que se aprueban y ustedes no hacen en el Gobierno de la nación? Porque ustedes están en el Gobierno de la nación, igual que estos señores; entonces, no me diga que lo que vale allí no vale aquí, porque no es justa esa doble vara de medir.

Mire, señor Pastor, le pasa un poco igual. Usted, con tal de justificar lo injustificable y con tal de justificar esa doble vara de medir que ustedes siempre tienen, dice que aquí se han rechazado 2.000 enmiendas y que se debatieron, pero allí se rechazaron 3.000, no 2.000, ¡3.000!, y aquí se

debatieron exactamente igual que allí, en comisión, ini más ni menos!, iexactamente igual aquí que allí! Entonces, la doble vara de medir no la justifique cuando es injustificable y no nos exija a nosotros aquí lo que ustedes no hacen allí donde gobiernan.

Y, señora Acín, dice: "Es que los estudios globales se han hecho para el Abono Joven o se han hecho para la tarifa de mayores". Mire, el Abono Joven y la tarifa de mayores es para todos los jóvenes y para todos los mayores de la Comunidad de Madrid, no para los de un municipio o para los de otro, ipara todos! Entonces, cuando se hace un estudio, ise hace para todos!, como es el Abono Joven o la tarifa de mayores. Ha dicho que yo juego con las cifras de viajeros antes y después de la pandemia, iy no! Mire, lo que le quería poner en evidencia es que si, antes de la pandemia, las expediciones eran 458 al día, han pasado después de la pandemia a 463; por tanto, a pesar de la pandemia, ha subido el número de expediciones, la frecuencia ha subido, y los viajeros -y lo he dicho-, lógicamente, como consecuencia de la pandemia, pasan de 8.400 a 7.800, pero, a pesar de esa reducción de viajeros, aumentamos la frecuencia de los autobuses, y es lo que quería decir. ¡Claro que estamos diciendo que por la pandemia!, pero, a pesar de eso, aumentamos las expediciones.

Y, luego, cuando hablamos de criterio de empleo, pues, efectivamente, eso se llama movilidad obligada. No es lo mismo las líneas que pueden ir a un polígono industrial un lunes que un domingo, y, por tanto, el domingo se reducirán las frecuencias, ilógicamente!, iporque claro que influye el empleo de una determinada zona! En un polígono industrial, las líneas de los domingos son menos que las de un lunes, un martes o un miércoles, y eso se llama movilidad obligada; si no lo sabe, infórmese antes de hablar.

Y, claro, cuando hablamos que desde el 86 está pendiente..., ipues, efectivamente!, iya lo he dicho yo!, estoy haciendo esa autocrítica. Ya sé yo que hay que mejorarlo, y por eso hemos hecho un plan global para toda la Comunidad de Madrid, que es el que vamos a poner en marcha. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a votación la proposición no de ley en sus términos originarios. *(Pausa.)* Por consiguiente, queda aprobada la Proposición No de Ley 182/22.

Sí agradecería para el siguiente punto, dado que hay más invitados... Bueno, agradecer primero la presencia a los invitados y, si es posible, para dejar paso a otros invitados que quieren asistir a la Pregunta 900/22, si no les importa...; agradecerles mucho su presencia, gracias por estar esta mañana con nosotros. *(Pausa.)* Tal y como se ha planteado, el punto quinto se adelanta a continuación.

PCOC-900/2022 RGE.4622. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la

realización de las obras de ejecución del túnel de acceso al Hospital Infanta Leonor por la calle Enrique García Álvarez en el municipio de Madrid.

Vamos a esperar que entren los invitados, y, mientras tanto, si puede ir pasando, por favor, por parte del Gobierno, el señor director general de Carreteras... *(Pausa.)* Bienvenido y buenos días. *(Pausa.)* Bienvenidos a los invitados que participan hoy con nosotros aquí; buenos días. Como decía, para contestar en representación del Gobierno, el ilustrísimo señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales, va a ser quien responda a la pregunta del señor don Enrique Rico. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación será de diez minutos, ya saben ustedes, repartidos en cinco minutos, con un máximo de tres turnos. Para formular la pregunta tiene la palabra don Enrique Rico.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias, presidente. Buenos días a todas y todos. Gracias, señor director general. Lo primero que quiero hacer es agradecer a los representantes de la asociación vecinal UVA de Vallecas su presencia aquí, pero agradecerles principalmente otra cosa: el trabajo que hacen diariamente en la defensa de su distrito Villa de Vallecas.

Y la pregunta que formulamos es: ¿qué actuaciones tiene previsto el Gobierno regional respecto a la realización de las obras de ejecución del paso inferior del acceso al Hospital Infanta Leonor? Y la formulamos, señor director general, por su importancia; importancia porque se trata de una reivindicación justa y necesaria de las entidades vecinales, de la asociación vecinal la Unión de la UVA de Vallecas, pero también de la asociación vecinal La Colmena, de la asociación vecinal el PAU de Vallecas, de la plataforma en defensa y mejora de la sanidad pública y de Santa Eugenia Se Mueve. Reivindicación justa y necesaria, señor director general, porque estamos hablando de un hospital, el Infanta Leonor, que tiene una población de referencia superior a 300.000 personas. Reivindicación justa y necesaria porque la construcción de este paso inferior a este hospital ya tiene un retraso prolongado, lamentable y vergonzoso de catorce años.

Por lo tanto, actualmente nos encontramos, señor director general, con una certeza, ese retraso, y con dudas e incertidumbres de si se va a construir definitivamente este paso inferior y de cuándo se va a construir, dudas e incertidumbres más que justificadas, desgraciadamente. Porque también para la ejecución de este paso inferior de esta obra se precisa voluntad política, y la voluntad política se demuestra con recursos, y la máxima expresión tanto de la voluntad política como de los recursos son los presupuestos, y en los últimos presupuestos regionales no existe una partida explícita para llevar a cabo la ejecución de esta necesaria obra. Y dudas e incertidumbres desgraciadamente más que justificadas también porque ya no hay excusas, ya no les pueden ustedes imputar la responsabilidad ni al ministerio ni se la pueden imputar tampoco al Ayuntamiento de Madrid, que aprobó con carácter definitivo el proyecto de urbanización del paso inferior al Hospital Infanta Leonor; es decir, ustedes, a pesar de eso, no quieren recibir, están esquivando una reunión con las entidades vecinales, ustedes como Gobierno. ¿Por qué están evitando esa reunión? ¿Para evitar dar una fecha de licitación y posterior adjudicación? ¿Para evitar un compromiso con las vecinas y los vecinos de Villa de Vallecas?

Señor director general, por eso yo les pido esa fecha de licitación y adjudicación y les pido ese compromiso. Tienen una obligación política pero también moral con las vecinas y los vecinos de Villa de Vallecas. Muchas gracias. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico. A continuación, para contestar a la pregunta, el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho; le recuerdo que tiene cinco minutos, que los puede usted ir repartiendo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Buenos días. Lo primero que quiero dejar constancia en esta comisión es de que esta actuación por la que se interesa su señoría es competencia de la Dirección General de Hospitales e Infraestructuras Sanitarias del Servicio Madrileño de Salud -Sermas- de la Comunidad de Madrid; la Dirección General de Carreteras no ha intervenido, pero he hablado con el Sermas para recabar toda la información y, por lo tanto, poder contestar. Entonces, el Sermas está en proceso de licitación de estas obras de paso inferior bajo las vías ferroviarias que separan el Hospital Universitario Infanta Leonor del barrio de Santa Eugenia, tiene un presupuesto de 4,43 millones, con un plazo de ejecución de nueve meses, y ahora mismo está en el servicio de contratación la aprobación del pliego para su licitación inmediata. Tiene presupuesto en el presupuesto del Sermas, que está en el Programa presupuestario 312A, Capítulo Sexto, en el artículo 69, "Servicios nuevos", en el subgrupo 69000, "Nuevas inversiones", del Programa 312A, en el que se encuentran englobados varios proyectos. Además de la construcción del citado túnel, este programa está dotado con 14 millones, de los cuales hay una partida genérica para las obras y para la dirección de la misma. He hablado con el Sermas, y el Sermas, después de todo el proceso administrativo que han seguido, tiene la intención de licitarlos y de asumir este proyecto y va adelante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. A continuación tiene la palabra el señor Rico; le recuerdo que le queda un minuto y cuarenta.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias, presidente. Bueno, veo que siguen ustedes sin adquirir ese compromiso, sin dar una fecha de licitación y adjudicación. Y, con respecto a lo primero que decía, también parecen ustedes expertos en eludir responsabilidades; me habla de que corresponde... Hasta lo que yo sé, ustedes hoy también son Gobierno, por eso se lo hemos preguntado.

Y le pediríamos o le pido en concreto, pese a esta tendencia que tiene el Gobierno del Partido Popular a no buscar los acuerdos en esta Cámara y tampoco buscarlos fuera de ella -que este caso también es un ejemplo porque nosotros en su momento presentamos una enmienda para la construcción de este paso inferior que rechazaron de plano, pero es que tampoco quieren escuchar a los vecinos- que recapaciten, que cambien esta dinámica, que escuchen, busquen acuerdos, insisto, con el resto de grupos parlamentarios, y que, por favor, sobre todo, escuchen a las vecinas y los vecinos, porque se lo merecen; comprométanse con ellos y cumplan.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico. A continuación, en turno de dúplica, tiene la palabra don Jorge Urrecho Corrales por un tiempo de tres minutos y veinte segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Señor diputado, yo no quiero eludir responsabilidades, pero tengo una serie de competencias, y a lo mejor la pregunta la tendría que haber hecho la Consejería de Sanidad al responsable; no obstante, yo le contesto. La Dirección General de Carreteras no actúa porque no tiene competencia, pero no por nada; entonces, yo le contesto como tenía que hacer, y, además, he hablado con ellos.

Esta actuación tiene muchos antecedentes, ha sido sometido todo el proyecto al Sermas, he hablado con el ayuntamiento, ha sido sometida a información pública, lo han hablado, incluso en una de las alegaciones han aceptado varias alegaciones como, por ejemplo, las del Grupo Más Madrid, presentado por Rita Maestre, en el que se ha admitido que se señalará la velocidad máxima a 20, se estudió el tratamiento paisajístico...; o sea, que de alguna forma se ha hecho todo... ¿Cuándo se va a licitar? Pues, mire, a mí me ha dicho que lo antes posible, está en proceso administrativo de licitación, está ahora mismo en el servicio de contratación y está pendiente de la aprobación del pliego. El pliego tiene que pasar por contratación, luego, por la Dirección General de Presupuestos, intervención, irá al Consejo de Gobierno para su autorización del gasto, y eso se producirá en este año y lo antes posible. Simplemente hay voluntad política, y lo único que se está haciendo ahora mismo son los trámites administrativos que establece la legislación para su licitación.

El compromiso es firme y decidido. He hablado con el Sermas y tienen la voluntad, tienen el dinero y tienen todo para que se haga este nuevo acceso al hospital; es lo que le puedo decir. Y, con respecto a la colaboración con los vecinos, yo se lo transmitiré por si quieren de nuevo hablar o tener más reuniones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Aún le quedan cuarenta segundos; con lo cual, puede hacer uso en el tercer turno.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias, presidente, nuevamente. Espero que lo antes posible, porque viene a ser como un concepto abierto y abstracto; para nosotros, lo antes posible debe ser una fecha y no catorce años, lo digo por si van a ser otros catorce. Terminar reiterando el agradecimiento a las vecinas y vecinos por estar hoy aquí y por el trabajo que hacen, y agradecerle al señor director general su presencia aquí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico, por ajustarse a los tiempos. Señor director general, cierra; tiene un tiempo de un minuto y cuarenta.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Cuando le digo, lo antes posible es porque no depende de nosotros; o sea, yo también tengo actuaciones que tengo que licitar y ojalá pudiera licitarlo mañana mismo, pero la ley me dice que, como no me lo apruebe Hacienda o presupuesto de intervención, es imposible. Pero sí que lo que quiero asegurar es que está en ese proceso, y ese proceso puede tardar equis o menos, pero también depende un poco de las

observaciones que nos pongan la abogacía, los servicios jurídicos..., pero de verdad que está en ese proceso. Hay dinero y la voluntad del Sermas es licitarlo y tardaremos, de verdad, lo menos posible, y no le digo una fecha porque, primero, no me la han dado, pero sé, porque vivo la misma situación de ellos en este último proceso administrativo, que de momento son duros y tenemos que luchar contra nuestros compañeros en otros departamentos para agilizar al máximo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general, por estar esta mañana con nosotros, y le despedimos para dar paso al siguiente punto; gracias a los invitados también por asistir.

PCOC-488/2022 RGE.1797. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que piensa impulsar el Consorcio Regional de Transportes para promover el uso del transporte público hasta que alcance los niveles de uso anteriores a la pandemia.

Va a comparecer en representación del Gobierno el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, don Luis Miguel Martínez Palencia; bienvenido y buenos días. *(Pausa.)* Como ya saben, según el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta son diez minutos, repartidos en partes iguales y en tres turnos máximo. Para formular la pregunta, si quiere formularla, el ilustrísimo señor don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias al director general del Consorcio de Transportes de Madrid. La pregunta es muy concreta: qué medidas piensan tomar ustedes para impulsar el uso del transporte público colectivo en la Comunidad de Madrid a niveles, al menos, como los anteriores a la pandemia y, a ser posible, más allá por la necesidad de hacer esta apuesta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Para responder a la pregunta y para contestar en primer turno, el señor director gerente del Consorcio, don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Gracias, señor Moreno. En los últimos veinticuatro meses, la movilidad de la Comunidad de Madrid ha sufrido cambios muy importantes debidos a la pandemia de la COVID-19. Nosotros realizamos un cuadro de mando obtenido a través de nuestra billética inteligente y la monitorización diaria de la telefonía móvil, y en ese cuadro de mando podemos ver que en el año 2019 se hacían de media unos 22 millones de viajes diarios a nuestra región antes de la pandemia COVID, incluyendo viajes en vehículo privado, transporte público y otros modos blandos, cifra que se redujo drásticamente en el periodo de confinamiento más duro y que se ha recuperado de forma progresiva. Y, en la actualidad, en nuestro cuadro de mando de febrero de 2022, se sitúa la movilidad en 20,4 millones de viajes -comparado con

los 22 millones, 20,4 millones de viajes-, aproximadamente un 92 por ciento de la movilidad que había antes de la pandemia.

Sin embargo, la movilidad no se está recuperando en la misma proporción en todos los modos: los modos blandos, a pie y en bicicleta, están en niveles similares a los previos de la pandemia, y el vehículo privado ha recuperado casi el 95 por ciento. El transporte público a día de hoy solo cuenta con el 78 por ciento de la demanda de un día equivalente antes de la pandemia. La tendencia es creciente, vamos creciendo día a día; sin embargo, existen factores, como la pérdida de confianza por parte de los usuarios o los nuevos hábitos, como el teletrabajo, las compras por internet, etcétera, que dificultan la recuperación hasta los niveles prepandemia. Es por ello que desde el Consorcio Regional de Transportes combinamos una buena gestión de la movilidad con acciones de comunicación que nos permitan recuperar esa confianza en los usuarios.

Y, por lo que respecta al servicio propiamente dicho, en el corto plazo se continúa mejorando y adaptando la oferta a la demanda de los viajeros, así como la modernización de los servicios de autobuses interurbanos y urbanos, la renovación y electrificación de las flotas, las mejoras tecnológicas, las inversiones en innovación, en big data, las nuevas app de carga que se han puesto en marcha para que los usuarios puedan cargar sus tarjetas de transporte público, etcétera. Además, trabajamos en un nuevo sistema EMV para el pago en toda la red de transporte público, no solamente ya con las tarjetas transporte público, las TTP, tarjetas de viajes, sino también con tarjetas de crédito o débito. Y también en nuestro calendario está un planificador para que los ciudadanos a través de su teléfono móvil puedan planificar y ejecutar sus viajes en transporte público de toda la región.

En el medio plazo, la mejora de los servicios vendrá de la mano del nuevo mapa concesional que han comentado ustedes recientemente adjudicado y que en los meses próximos definirá los nuevos patrones y esquemas de la movilidad de la región. Pero, además de trabajar para garantizarla, hay que trabajar para garantizar la intermodalidad y complementariedad entre los diferentes modos de transporte, ofreciendo al ciudadano un amplio abanico de posibilidades de movilidad, como son los proyectos de aparcamientos de disuasión, los bus-VAO, los nuevos intercambiadores que están ya en proyecto, como Conde de Casal, Valdebebas y Legazpi.

Y, por último, se seguirá con la política tarifaria que se ha llevado a cabo durante los nueve últimos años y que ha contribuido a mejorar la movilidad de los ciudadanos con medidas como la Abono Joven o las unificaciones tarifarias que han comentado ustedes anteriormente para 129 municipios; por ello, se mantendrá la congelación de las tarifas, se combinará la gratuidad para los mayores, etcétera. Esta buena gestión de la movilidad tiene que ir acompañada de una serie de acciones de comunicación que incentiven el uso del transporte público. En este sentido, la consejería, en el mes de octubre, lanzó una primera campaña de publicidad con el lema "Vuelve al transporte público" para promocionar el uso del transporte público, y nuestra intención es seguir trabajando en este sentido para recuperar la demanda en el corto y medio plazo recuperando la senda positiva de la última década. Pero, además de las campañas de comunicación, se llevarán a cabo otras acciones -un proyecto que a mí me gusta muchísimo y que lo tenemos ahora en total auge-, como la promoción de

transporte público en los centros educativos; estamos yendo a los centros educativos para fomentar el uso del transporte público entre los más jóvenes, entre nuestros bachilleres, las universidades y las empresas. En definitiva, desde el consorcio se seguirá trabajando para ofrecer a los ciudadanos un transporte de calidad, limpio, fiable, seguro, económico e inteligente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias; casi ha agotado su tiempo, así que le quedan solo veinte segundos, señor director gerente. El señor Moreno luego, si quiere, le puede dejar algo de tiempo para responder porque solamente le quedan veinte segundos; a usted sí le quedan cuatro minutos y medio.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, director general, por las informaciones. Yo creo que sí, que el consorcio está haciendo cosas, está trabajando, intenta planificar y adelantarse un poco en visión no solo a corto sino a medio plazo a aquellos problemas que puedan surgir y por esa apuesta por el transporte público colectivo fundamentalmente. El asunto es si vamos suficientemente rápido y si somos capaces de enfatizar aquellas cuestiones que pueden ser más importantes para esa recuperación, porque, de toda la información que usted nos ha dado, yo creo que el dato más significativo es que la pandemia ha supuesto -claro, ilógicamente!- una caída en la movilidad y que esa movilidad se ha recuperado en buena medida, no del todo, del orden del 90 por ciento, pero que es infinitamente mayor en el transporte privado y con coche particular, hasta un 95 por ciento, frente a un 78 que se ha recuperado solo en el transporte público; hay ahí un agujero y de ahí la pertinencia de la pregunta, qué van a hacer ustedes, qué se plantean y qué planifican en orden a alcanzar niveles no solo equiparables a los anteriores a la pandemia sino seguir fomentando y desarrollando el transporte público.

Anteriormente hacía una breve referencia que voy a volver a insistir en ella porque me parece que tenemos que poner en contexto de qué estamos hablando, y poner en contexto de qué estamos hablando es tener presente cómo se encienden todas las luces rojas en el terreno del cambio climático. Antes hacía referencia al último informe de 2022 del panel intergubernamental de expertos de Naciones Unidas, que dice que la cosa está realmente muy muy complicada. Estamos hablando de 270 autores, estamos hablando de 67 países y estamos hablando de 64.000 estudios científicos y dicen que la inacción es un coste elevadísimo el que tiene y que es urgente, por lo tanto, tomar medidas que sean ambiciosas, que sean rápidas y que sean profundas. Además, nos señala con el dedo, dice que la región mediterránea -es decir, nosotros entramos en ella- somos una zona de profunda y gran vulnerabilidad. ¿Esto qué supone? Bueno, la naturaleza, ofrecen alternativas, puede ser un escudo protector para la humanidad, pero, especialmente en las ciudades, forman parte de la solución o forma parte del problema, y, en ese sentido, hay muchas medidas que se pueden tomar en relación con el desarrollo, la planificación urbanística, los edificios ecológicos, la energía sostenible, pero sobre todo el transporte colectivo público sostenible es una de las claves fundamentales.

Y hay un tema que yo creo que conviene analizarlo, que es la encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid, donde se señalan cuáles son aquellos elementos que realmente facilitan el uso del transporte público. Este cuadro me parece muy significativo, y supongo que ustedes lo habrán

estudiado mucho. Por ejemplo, lo que más disuade del uso del transporte público es que se tarda más, ique se tarda más!, lo que menos disuade es que es más caro, efectivamente, no es un transporte público caro el que hay en la Comunidad de Madrid, pero, si analizamos esto -que creo que es una base importante para partir del principio de realidad y buscar las soluciones más adecuadas y más positivas-, el primero y el principal, con un 30 por ciento, se tarda más y, por eso, se recurre al vehículo privado. Con un 18 por ciento está la mala combinación, es más incómodo, no hay servicio...; en fin, hay una serie de factores que yo creo que quizás no se tienen suficientemente en cuenta. Porque, ¿de qué estamos hablando? De que, para que no se disuada el uso del transporte público y mejorar este tema de que se tarda más, hay que ampliar las frecuencias en todos los servicios públicos, desde Cercanías, metro, EMT e interurbanos, y eso supone más material móvil, eso supone más plantilla... Por ejemplo, nosotros hicimos una propuesta de enmienda para los presupuestos del año 2022 de 1.060 trabajadores más en Metro de Madrid, de circulación y de mantenimiento de estaciones, y eso supone, por ejemplo, tener en cuenta que en la mala comunicación hay que extender la red de servicio público; hay un par de iniciativas con la línea 11 y la línea 3, ipero hay que suprimir barreras!, como el trasbordo que hay en Tres Olivos que también disuade en su utilización. Cuando se dice que es más incómodo es porque justamente, cuando hay menos frecuencia, se va de pie, se va hacinados y se tiene ese temor que usted mismo expresaba por parte de la ciudadanía; entonces, es una cuestión de mejorar la accesibilidad al transporte público y la asequibilidad. Esto conecta con el debate anterior de la Proci, en la medida en que a este tipo de soluciones hay que darles una medida satisfactoria porque nos parece importante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Es decir -y concluyo-, se está haciendo un trabajo, creemos que hay que insistir en ello, hay que poner el énfasis en aquello que es más importante y tenemos muchos recursos, y los presupuestos generales de la Comunidad de Madrid en materia de transporte creo que son insuficientes; solo de fondos europeos hay 150 millones de euros, que me parece una cantidad muy elevada para poder desarrollar iniciativas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Dado que nos hemos pasado un poquito del tiempo, ese exceso del tiempo también se lo vamos a dar al señor director gerente, que, si quiere hacer uso de él, tendría un minuto y medio.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Simplemente comentar, señor Moreno, que claro que sí analizamos todas las encuestas y variables que condicionan los transportes públicos. Solamente vamos a comentar una de las variables, que es: se tarda más. Se tarda más lo que quiere decir es que, cuando un modo de transporte no tiene una plataforma exclusiva, como son los modos de capacidad, ahí el tiempo de viaje está muy ajustado y puedes tardar mucho menos porque tienes tu propia plataforma, que es la plataforma por donde circula metro de Madrid o cercanías ferroviarias, etcétera. El tiempo está prácticamente asegurado, solamente hay que ser metropolitano para comparar lo que tardas si vas en Cercanías o en metro a si utilizas tu vehículo privado con la

congestión que hay también sobre los viarios. Pero el tiempo de viaje cuando tienes que compartir una infraestructura que no es tuya, que no es propia, pues es muy complejo porque tienes que compartirlo con el vehículo privado. Y por eso decía que entre las medidas que tomamos, que no solamente analizamos datos, ya no tenemos una encuesta domiciliada, tenemos una diaria, que es el cuadro de mandos, isomos capaces de hacer una encuesta domiciliaria ahora!, que es lo que tenemos ahora, y vamos viendo cómo se mueve toda la población, de dónde a dónde, etcétera, y también podemos ir controlando el tiempo de viaje, pero, para poder tener un buen tiempo de viaje metropolitano, tenemos que irnos a plataformas exclusivas. Por eso digo que dentro de las infraestructuras que estamos trabajando y que una de ellas será una realidad a muy corto plazo es el carril bus-VAO exclusivo de la N-2, y tenemos que trabajar en ese sentido. Y yo con esto quisiera terminar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor director gerente; continúa usted con nosotros para la siguiente pregunta.

PCOC-511/2022 RGE.1887. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos que tiene el Gobierno para la integración de los servicios públicos de alquiler de bicicletas en el abono de transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Como hemos comentado en anteriores ocasiones, tiempo diez minutos, a repartir en tiempos iguales; les ruego que se ajusten a los tiempos, por favor, y tienen tres turnos. Comienza el señor Pastor Barahona para formular la pregunta.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, señor director gerente, por su presencia hoy aquí. Señorías, en múltiples ocasiones hemos debatido en esta comisión sobre el futuro en la movilidad, sobre esos cambios y esas transformaciones que sin duda están sucediendo en nuestras ciudades, en nuestra región, en nuestros modos de transporte, y el papel que desde el Partido Socialista entendemos que tiene que tener la Administración pública, cada uno de los niveles de la Administración, del sector público en esa transformación. Pues bien, el Gobierno de España, su Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, ha adjudicado recientemente 1.000 millones de euros del fondo de recuperación a 170 municipios y 2 entes supramunicipales para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana. En nuestra región destacan en esta primera adjudicación la capital de España, Madrid, con más de 150 millones, Fuenlabrada con 9 millones de euros, Alcalá de Henares con 5 millones de euros o Pozuelo de Alarcón con algo más de 4 millones de euros.

Como todos sabemos y comprendemos, salvo aquellos que niegan el cambio climático o aquellos "atrasistas", la descarbonización de la movilidad es una exigencia de salud pública y una necesidad inaplazable para mitigar el cambio climático. El objetivo del programa del Gobierno de España incluido en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia es acelerar la implantación

de zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible del transporte. El objetivo está claro, el camino ya está trazado, ahora cada Administración tiene que hacer su parte. Esta estrategia de país que compartimos los europeos, todos los europeos, es, en definitiva, dejar de construir ciudades para los coches y hacerlo para las personas, porque somos los ciudadanos, las personas, quienes habitamos en todos los municipios de nuestra región y en la capital de España, quienes debemos ser protagonistas de nuestra ciudad y no tener que andar en el espacio público compartido buscando ese espacio donde poder desarrollarnos y vivir a gusto.

Como digo, la estrategia está clara y el camino está claro, cada uno debe hacer su parte, paso a paso y de forma firme en las ciudades, que se están transformando. Señorías, en esta adjudicación el 40 por ciento del presupuesto de esta convocatoria ha sido asignado al desarrollo de la movilidad activa, construcción de carriles bici, peatonalización de calles, instalación de puntos de alquiler de bicicletas... Algunas cuestiones relevantes que quiero comentarles, señorías, es que se van a destinar más de 100 millones de euros de esos fondos de esta primera adjudicación en ampliar y mejorar la red ciclista también en los municipios de nuestra comunidad autónoma, se financiará la implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas y se promoverá la intermodalidad, ese concepto que todos deseamos, también se aumentará el espacio para peatones en las ciudades implementando zonas e itinerarios peatonales. Las ciudades, en definitiva, se van a transformar, se están transformando, y también el transporte público. Usted acaba de mencionar precisamente que son los modos blandos los que ya han recuperado los niveles prepandemia, impulsémoslos para conseguir que esos niveles aumenten y en la tarta, en el reparto, sea mayor.

La pregunta es por esto mismo: ¿cuáles son los proyectos de integración de los sistemas públicos de alquiler de bicicletas en el Abono Transportes de la Comunidad de Madrid? Porque creemos que eso volvería a impulsar de nuevo esto tan necesario, y cada uno empezaría a hacer su parte. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, para contestar a la pregunta, el señor don Luis Miguel Martínez Palencia por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señor Pastor. Desde hace años, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid dentro de sus actuaciones de fomento de la movilidad sostenible ha llevado a cabo diversas líneas de trabajo relacionadas con la integración y complementariedad de la movilidad ciclista en la red de transporte público de nuestra ciudad. Dentro de estas líneas de actuación nos referimos a los estacionamientos para bicicletas en las áreas de intercambio modal, que era el plan Red, si lo recuerdan sus señorías; el establecimiento de itinerarios seguros para bicicletas favoreciendo la intermodalidad, que era el plan RIB; la creación de rutas verdes para las prácticas deportivas y de ocio que pueden comenzar y finalizar en algún nodo de la red de transporte público de la región; la mejora también del marco normativo en el transporte de bicicletas a bordo de los vehículos de transporte público y, cómo no, la integración de los servicios

públicos de alquiler de bicicletas en la tarjeta de transporte público -TTP-, que se ha llevado a cabo tanto en Getafe, en bici Getafe, como en bici Madrid en BiciMAD en Madrid.

En líneas generales, la integración permite la convergencia de los servicios de transporte público, que es la tarjeta más extendida en la Comunidad de Madrid, tenemos 20 millones de tarjetas en circulación, 5 millones son personales y 15 millones son tarjetas no personales, con las ventajas de índole práctica, que esto supone no tener que usar varias tarjetas, y, además, los interesados se benefician de los descuentos económicos sobre la tasa anual del sistema de bicicleta pública que efectúan los ayuntamientos; esta es la práctica que estábamos llevando hasta ahora. Como muy bien usted nos ha comentado, en los próximos meses en diversos municipios de la Comunidad de Madrid previsiblemente van a obtener -ya los han tenido, como usted nos ha dicho- financiación de los fondos europeos para la recuperación y resiliencia para mejorar y ampliar el sistema de bicicleta o de itinerarios ciclistas, como es en el Ayuntamiento de Madrid, que en uno de sus proyectos ha solicitado 30 millones de euros para BiciMAD, el sistema de bici pública de Rivas-Vaciamadrid, que creo que ha obtenido 0,5 millones de euros, y también podríamos poner el ejemplo de Villalba, y hay otros muchos que están haciendo redes ciclistas completando sus redes ciclistas, etcétera.

En definitiva, el consorcio está abierto a llegar a acuerdos con los municipios interesados por este tipo de actuaciones ya que somos conscientes del papel que las bicicletas y otros vehículos de movilidad personal están jugando en el escenario posCOVID y que van a jugar en el futuro próximo de la movilidad como complemento o como una etapa más de transporte público; por ello, también el consorcio está trabajando en el proyecto europeo Skylab junto con las ciudades de Amberes y Turku a través del cual desarrollamos estrategias basadas en datos y centrados en el usuario para conseguir una movilidad limpia, inclusiva e inteligente a través de nodos urbanos multiuso y bien conectados que alcancen los niveles necesarios para conseguir los objetivos europeos sobre el clima y el transporte; este proyecto Skylab es un proyecto de movilidad como servicio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, en turno de réplica, tiene la palabra el señor Gonzalo Pastor por un tiempo de un minuto y treinta y cinco.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias por su exposición. La integración, si me lo permite, hasta ahora es parcial, la cuestión sería que fuera completa. Usted ha mencionado además los 30 millones de euros que, efectivamente, va a recibir el sistema de BiciMAD en la capital de España, y la cuestión es tan sencilla como que fuera un modo de transporte más; es decir, no solo esa reducción en esa tarifa anual, sino que pongo un ejemplo: coge usted un Cercanías, baja usted en Atocha, ha dejado su bicicleta seguramente en un aparcamiento seguro, si es que lo hubiera en esa estación o en el entorno cercano -quien dice cercanías dice un metro o un metro ligero-, llega a la estación de Atocha y coge con la misma tarjetita, o ni siquiera, con cualquier otro sistema que puede tener en el teléfono móvil o aplicación, una bicicleta, y que ese modo de transporte esté integrado, no que tenga que pagar usted un extra más por esa bicicleta, que se defina un tiempo concreto, que se modifiquen esas tarifas... ¡Esa sería la integración! Exactamente igual que lo hace con cualquier otro modo de transporte, con el metro, metro ligero, cercanías o cualquier autobús, es decir, yo paso de

un modo a otro y no me cobran más, sin embargo, en ese caso que usted ha mencionado, no es así; esa integración es el camino por el que hay que ir. Y lo que precisamente venimos a plantear es: tiempos, un calendario y, entiéndame, no solo palabras bonitas, sino una calendarización de las propuestas y del plan que realmente tengan ustedes en la cabeza. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse a los tiempos. Para cerrar el debate, porque no hay más tiempo, un minuto cincuenta y cinco segundos para el señor director gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Señor Pastor, no vengo a contar palabras bonitas, yo lo que digo es que hemos integrado a través de una fórmula, se puede integrar a través de mil fórmulas, ¿no? Por eso estamos en el proyecto Skylab. El Skylab, que es un proyecto de movilidad como servicio, lo que intenta es hacer una valoración de todo este sistema, porque lo compartido no es solamente la bicicleta pública, como bien sabe usted, Madrid es un laboratorio de movilidad para el tema compartido y tenemos patinetes, bicicletas, coches compartidos, etcétera. También sabe que los recursos no son ilimitados; o sea, que contar con cada uno de estos sistemas compartidos como si fuera un modo de transporte, significa que ese viaje también tendría que tener una subvención. Entonces, para ello habría que -como los recursos no son ilimitados- inyectar -que no por el pago del uso, por el pago del uso estaría subvencionado como cualquier otro modo de transporte- por parte de las Administraciones nuevas subvenciones al consorcio regional, que es la autoridad del transporte. Y todo eso se está valorando -o sea, qué supondría eso-, y se está valorando para tratarlo monográficamente, con nuestro proyecto Skylab, y decir: y esto ¿qué representa? Esto representa que haya aportaciones -imagínate- de más de 100 millones de euros, de 200 millones de euros más al año de los socios del Consorcio de Transportes que tiene, como bien sabe, de socio el Estado, de socio la comunidad autónoma y de socio los ayuntamientos.

Pues para poder potenciar todo esto la ley de financiación del Estado debería de dotar de más financiación a los transportes públicos, y estamos con la misma financiación de hace diez años, con los 126 millones. El Ayuntamiento de Madrid también como socio nuestro tendría que dotar de más financiación al Consorcio de Transportes y la Comunidad de Madrid también.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Entonces, es una cuenta que hay que realizar, pero nuestro proyecto de Mobility as a Service quisiera integrar todo, pero todo tiene el límite de los presupuestos y los recursos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director gerente. Continúa usted con nosotros en la siguiente pregunta.

PCOC-670/2022 RGE.2666. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la movilidad de Perales del Río.

Igualmente, ya lo he comentado, continúa con nosotros el señor director gerente del Consorcio. Tiempos: diez minutos, cinco minutos cada parte, en un máximo de tres. Comienza la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Hola, señor Martínez Palencia. Hoy quería abordar las problemáticas que sufre Perales del Río con relación a su movilidad. Perales es un barrio, un gran barrio dentro de Getafe, que está bastante aislado, aislado en términos de los servicios públicos de los que dispone, que son escasos, y también aislado para los vehículos privados, sobre todo después del temporal de Filomena, del que hace ya más de un año.

Hoy les traemos esta pregunta lo primero porque los vecinos y vecinas nos lo han pedido y porque les hice esta pregunta de forma escrita hace ya unos meses y ustedes me dijeron que la valoración que hacía con respecto a la movilidad de Perales era adecuada. Yo estoy acostumbrada a contestaciones de valoraciones positivas; por lo tanto, adecuadas asumo que es un poquitito menos que positiva. También entiendo que van copiando y pegando estas respuestas de una pregunta que hacemos la oposición a otra pregunta, pero necesitamos que nos explique en mayor detalle qué significa ese adecuado.

Perales del Río tiene cerca de 10.000 habitantes, ha tenido un crecimiento exponencial en los últimos doce años y es consecuencia, como otros muchos desarrollos urbanísticos, de que Madrid ni tiene ley de movilidad ni ha implementado realmente políticas que acompañasen este desarrollo urbanístico con las necesidades de servicios públicos. Perales cuenta con dos líneas interurbanas, una urbana, que es la que une con Getafe, y claro que el nuevo mapa concesional será el que venga a ordenar o reordenar toda esta situación, pero, como ya hemos hablado antes, este mapa concesional no estará hasta finales de 2024; por lo tanto, es ahora cuando le pedimos que nos cuente si considera realmente que están dando un buen servicio a los vecinos y vecinas de Perales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para responder a la pregunta tiene el turno el señor don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señora Acín; es una pregunta muy concreta y voy a procurar ser conciso también en la respuesta. Como saben, señorías, Perales del Río es el barrio de Getafe, que nos contaba la señora diputada, ubicado en el término municipal de Getafe, que cuenta con esos 9.900 habitantes y que ha crecido en los últimos años; está muy próximo al municipio de Madrid, porque también nos reunimos con los residentes en estos municipios y siempre dicen: tirar de las líneas de la empresa municipal, tirar de ellas que las tenemos muy cerquita en el barrio de Los Rosales, pero, como bien conocen también ustedes, eso no se puede hacer porque

te vas del ámbito del municipio de Madrid, que es donde opera la empresa municipal. Tiene dos líneas, una que va a Legazpi y una que va al cruce de Villaverde. Los dos puntos son inmejorables de intermodalidad: la primera, la 411, conecta Perales del Río de forma directa con Madrid y, concretamente, con el área intermodal de Legazpi donde está la línea 3 y 6 de metro, como bien conocen, dos cañones, una radial central y, luego, la circular, y creo que en Legazpi hay como veinte líneas de autobuses de la EMT, la 6, la 8, la 18, la 19..., las más estructurantes de Madrid muchas acaban también en Legazpi. Asimismo, los itinerarios que hacen estas líneas pasan por el Doce de Octubre, también por el cruce de Villaverde, donde se pueden atender temas sanitarios. La línea cuenta con intervalos interesantes de quince, veinte minutos, e interesantes digo porque los recursos no son ilimitados y vamos adecuando las ofertas a los demás. Opera desde las 05:30 de la mañana, se prolongó por la noche porque no había transporte nocturno y ahora opera hasta las 02:00 de la mañana, y esto se traduce en más de cincuenta expediciones todos los días laborables. La segunda línea es la que va al cruce de Villaverde, que viene de Villacañeros, y, luego, continúa hacia Madrid; el cruce de Villaverde se ha vuelto un punto muy interesante también de la red de transporte, línea 3 de Metro, la Avenida de Andalucía, donde hay un haz de líneas que también suben por la Avenida de Andalucía y que dan accesibilidad a los vecinos de Perales del Río. La línea 4 urbana es la que le relaciona con su municipio porque tienen que ir al hospital, a los polígonos industriales. Es una línea que opera cada treinta minutos, es una línea urbana que se va ajustando según la oferta y la demanda, y opera también desde las 06:00 de la mañana hasta las 23:00 horas y en fines de semana hasta las 02:15. Los datos de demanda de las líneas están por debajo de la media: 18, 20 viajeros por expedición/día, más o menos, en la línea 411 o en la línea 4.

Con estos datos nos muestran, señorías, que este barrio cuenta con ofertas de transporte público adecuadas que garantizan la cobertura de sus necesidades, tanto de la movilidad obligada como otros motivos, ya sean sanitarios, etcétera. No obstante, y como todo es susceptible de mejorar, nos vamos reuniendo y vamos encajando nuevas expediciones; o sea, es que toda nuestra red es viva y nos reunimos con los vecinos y nos dicen: oye, una expedición antes o después, que coordino mejor con Metros y... ¡En fin! Todo eso es el trabajo diario del Consorcio de Transportes y, como decía, todo es susceptible de mejorar y dicha configuración se podrá ver mejorada, como bien ha comentado la señora diputada, con el nuevo mapa concesional, pero por el camino seguiremos trabajando.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, en réplica, tiene de tiempo tres minutos quince segundos la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Hubieran sido de estas preguntas interesante compartir las respuestas con el señor Urrecho, porque hoy la verdad es que no quería solo hablar de los servicios de transporte público a los que volveré. A raíz de Filomena, que ya se lo comentaba al comienzo, la vía que une Perales y Getafe, que es La Vereda de la Torrecilla, quedó totalmente destrozada. Este barrio está rodeado por la M-301, llevamos años metiendo enmiendas presupuestarias e iniciativas para que se haga una conexión directa entre el barrio de Perales con esta vía, con un ramal, con una rotonda, como fuese técnicamente más viable y, además, pensábamos que

este acceso debería contar con un carril bici y una pasarela peatonal. Es más, el pasado verano esta consejería hizo uno de estos anuncios globos sonda, que yo les llamo, en los que decían que se licitaría el acceso y no hemos sabido más; este acceso mejoraría las conexiones del barrio con el municipio, el servicio público que tienen y mejoraría el acceso al polígono de Los Olivos. Me gustaría saber en qué estado se encuentra, asumo que usted no me va a poder contestar a esto, pero sí es cierto que, mientras que no exista esa conexión con la M-301, obviamente está afectando a los servicios interurbanos que ahora mismo están teniendo que salir a la M-45, lo cual implica que los autobuses interurbanos están tomando una vía de alta capacidad y con gran velocidad, que en servicios que vienen muy ocupados y en los que hay gente que puede ir de pie, pues creemos que no es la mejor solución.

Respecto a los servicios de transporte público, me habla de que los niveles de demanda son inferiores a la media y al final ya sabemos que todo esto es una pescadilla que se muerde la cola: menos servicios, menos demanda, menos demanda, pues menos servicios, y no se pone un punto y final para acabar y abordar realmente la situación de lo que sucede.

Me ha hablado de los puntos importantes de intermodalidad en relación con Legazpi y Villaverde, pero el problema es llegar a ellos; es decir, no queremos hablar de a dónde llegan, que está muy bien, sino de cómo se llega. Además de la mejora de los servicios interurbanos, que conoce de forma directa por parte de los vecinos, tendríamos que hablar también de la línea 4 que, como decía, también está teniendo que salir a esta carretera porque la vereda o la carretera está impracticable.

No nos ha hablado mucho de ciertas posibilidades de futuro y le planteamos algunas como, por ejemplo, los servicios de autobuses lanzadera entre Perales-Getafe y Getafe y los polígonos industriales, porque solo contamos con un servicio que es el que da servicio al de Los Olivos, ni de posibles servicios lanzadera entre Perales y Villaverde que, como usted ha dicho, están al lado y tienen un gran flujo de viajeros. Tampoco nos ha hablado ni nos ha dicho nada respecto a las marquesinas y sabemos que es una gran demanda de los vecinos y vecinas porque las marquesinas que están en Perales del Río pues no están cumpliendo ciertas condiciones de espera e inmediatamente de calidad. Creemos que este es el foro, ya no solo para que nos haga un análisis, sino también para que nos diga un poco cuáles son los planes que tienen en el Consorcio Regional de Transportes más allá de este nuevo mapa concesional para que se lo podamos trasladar a los vecinos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín, por ajustarse al tiempo. Por un tiempo de un minuto y cuarenta cierra el debate el señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues posiblemente tenga razón, señora Acín, que no he adelantado... Dice: "No lo deje usted todo para el mapa concesional". Y, ¿futuro? Tenemos una buena oportunidad de futuro que es la conexión de la línea 3 de Metro con El Casar. Y

el barrio de Buenavista, Los Molinos..., todo eso va a llegar a una simplificación de la movilidad también para toda esa zona y es una obra que terminaría el segundo semestre del 2023, es una obra comenzada ya con fondos de reestructuración; entonces, en el segundo semestre del 23, que es algo que está muy próximo. Va a haber una gran área intermodal en El Casar y un gran aparcamiento de disuasión que va a ser de la red Aparca+T y titularidad de la Comunidad de Madrid.

Mientras tanto podemos probar con distintos sistemas. Estamos haciendo ahora una serie de pruebas de lanzaderas que las llamamos lanzaderas piloto porque, cuando tú pones una línea, no hay quien la quite; entonces, hay que dejar claro que tenemos una serie de lanzaderas piloto. Por ejemplo, pusimos una de la empresa municipal de Isla Azul a plaza Elíptica y la vamos a quitar, ha sido un piloto que lo vamos a quitar. Bueno, pues nos hemos reunido también con los vecinos de San Martín y les dijimos: vamos a ver si se clarifican los sistemas viarios para poder hacer algún otro servicio especial con las líneas de Perales del Río. Yo creo que nada más, no tengo nada más que decir.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Muy bien! Señor director gerente, muchas gracias por haber compartido esta mañana con nosotros en varias preguntas; le despedimos ya, que tenga buena jornada. Y a continuación pasamos al punto sexto.

PCOC-675/2022 RGE.2715. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre valoración que hace de los medios destinados al Plan de Vialidad Invernal de la Comunidad de Madrid.

Comparece para contestar en representación del Gobierno nuevamente el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho. Y, como ya hemos comentado, según el artículo 196, tienen tiempo de diez minutos a repartir en cinco y cinco minutos, en un máximo de tres turnos. Comienza el señor don Carlos González Maestre.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, queremos agradecer al señor Urrecho su presencia en la Comisión de Transportes e Infraestructuras y efectivamente preguntarle desde el Grupo parlamentario Popular la valoración que realiza de los medios destinados al plan de vialidad invernal de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. A continuación, para responder, el señor director general de Carreteras.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. La presidenta de la Comunidad de Madrid presentó el pasado 13 de diciembre el plan de inclemencias invernales en el puerto de Cotos, este plan se activó el pasado 1 noviembre y se mantendrá desplegado hasta el próximo 30 de abril de este año e integra tanto medios de emergencia como el protocolo para la campaña de vialidad invernal de carreteras. Este año cuenta con más

medios materiales y humanos que el anterior y suman un total de 5.695 profesionales, 740 vehículos y 2 helicópteros, y con ello se garantiza la asistencia en materia de emergencias y la accesibilidad a los más de 2.500 kilómetros de carreteras de titularidad autonómica durante esta época del año.

Si nos centramos más en carreteras, el objetivo de la campaña de vialidad invernal es hacer frente a las inclemencias invernales por heladas y/o nevadas que pueden producirse en la región y mantener las carreteras de titularidad de la Comunidad de Madrid en buenas condiciones de seguridad para la circulación. La red de carreteras de la Comunidad de Madrid está dividida en tres categorías: tiene la red principal, son 662 kilómetros; la red secundaria, 634 y la red local, 1.276, que suman un total de 2.572 kilómetros de carreteras de competencia de la Comunidad de Madrid. Y dentro de éstas hay que destacar que 518 kilómetros están situados en una cota superior a 1.000 metros de altura, así como 78 municipios del total de los 179 municipios de la Comunidad de Madrid están por encima de los 800 metros de altitud, lo que supone un mayor riesgo de heladas y nevadas. Y para una mejor gestión tanto de la vialidad invernal como de conservación ordinaria y la explotación, se ha dividido el territorio en nueve zonas, todas ellas gestionadas con contratos y, además de estas nueve zonas, hay cuatro tramos de carreteras gestionados por concesiones de peaje en sombra, que son tres tramos en la M-45, la M-501 y M-407 que gestionan ellos mismos la vialidad invernal inspeccionado por técnicos de la Comunidad de Madrid. En cada una de estas zonas disponemos de un centro de conservación dotados de los recursos técnicos, humanos y materiales para hacer frente al mantenimiento de las carreteras y a la gestión de las inclemencias invernales. Los medios de los que dispone la Dirección General de Carreteras para cumplir con la misión de vialidad invernal son: 271 personas, tenemos 57 máquinas quitanieves de empuje dotadas con sistema de posicionamiento GPS, 2 máquinas quitanieves dinámicas, 16 palas cargadoras o retroexcavadoras, 91 vehículos de vigilancia, 13 naves y 29 silos para acopio de sal con una capacidad de almacenamiento de más de 5.000 toneladas, tenemos 10 plantas de fabricación de salmuera con una capacidad de 135.000 litros, tenemos 23 estaciones meteorológicas propias, 24 cámaras de vigilancia también propias, un centro de coordinación e Información, Cecoin, de carreteras ubicado en las dependencias de la Dirección General de Carreteras en la calle Orense, 60, desde el que se procesa y distribuye toda la información y está operativo 24 horas al día durante toda la campaña, también tenemos un sistema de gestión de carreteras, Sigescas Madrid, en el que se trabaja desde todos los centros de conservación registrando diariamente los datos necesarios para la gestión de conservación y la vialidad invernal. Este sistema nos permite disponer de forma centralizada de la información para poder tomar las decisiones oportunas en cada momento así como para poder informar al usuario de cualquier incidencia desde el Centro de Coordinación e Información de Carreteras, que está operativo las 24 horas del día, y por duodécimo año consecutivo también hemos elaborado un protocolo para la campaña de vialidad invernal de carreteras que está accesible en la web de la Comunidad de Madrid y lo que hace es establecer sobre todo las prioridades de actuación en función de las alertas, lo que sirve de base a los ayuntamientos de la región pues para coordinar las acciones a llevar a cabo en todos estos casos. Les quiero decir que los medios de los que dispone la Comunidad de Madrid son los adecuados para asegurar la vialidad invernal manteniendo las carreteras de titularidad de la misma en buenas condiciones de seguridad para la circulación. Le puedo decir que el consumo medio de sal en toda la campaña es aproximadamente de 8.000 toneladas y aproximadamente 800.000 litros de salmuera. Se

trabaja todos los días aunque no nieva porque lo más importante es el tratamiento preventivo y todas las noches, en función de la temperatura, se echa sal, salmuera, para evitar que se formen placas de hielo que, aunque, bueno, ha aparecido el buen tiempo, pero todas las noches se trabaja en una total coordinación también con todas las consejerías implicadas, con el Estado, con la Guardia Civil, con Protección Civil, y desde aquí quiero agradecer el trabajo realizado por el personal laboral y funcionario que tenemos en la Dirección General de Carreteras que hacen un trabajo que en muchas ocasiones lo realizan en situaciones muy comprometidas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general; ha agotado su tiempo clavado. A continuación, señor González Maestre, agote usted el tiempo, que son cuatro minutos cuarenta y cinco segundos.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Urrecho, por la información que nos ha dado y que muestra el gran operativo que tiene la Comunidad de Madrid y que protege la movilidad de los madrileños en las peores condiciones. Señorías, es competencia, como bien saben, de la Comunidad Autónoma de Madrid planificar el plan de emergencias invernales con el fin de prevenir en la medida de lo posible que se produzcan situaciones de emergencia derivadas de las bajas temperaturas y, en su caso, actuar con la mayor rapidez posible buscando la eficacia e intentando minimizar sus efectos adversos. El objetivo fundamental de este plan es la coordinación de los diferentes servicios aportados por la Comunidad de Madrid y también de otros organismos implicados tanto en la prevención como en la solución frente a las inclemencias invernales.

Señorías, sin duda es primordial para el buen funcionamiento de este plan de vialidad invernal el estado en que se encuentre nuestra red viaria, y desde la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, que tiene atribuidas las competencias en materia de conservación, mantenimiento, vialidad invernal, señalización, reparaciones, mejoras y explotación de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, se ha puesto desde hace años especial hincapié en el buen mantenimiento de la red de competencias de la Comunidad de Madrid. Me gustaría reseñar brevemente algunos ejemplos de estas grandes inversiones que se han realizado en los últimos años, concretamente desde 2018, como pueden ser: el contrato de servicios de conservación y explotación de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid en la que se han invertido más de 105 millones de euros o el contrato de servicio de mantenimiento de las instalaciones semafóricas y las luminosas, de alumbrado exterior y del equipamiento de control de las carreteras de la Comunidad de Madrid en el que se han invertido ya más de 11 millones de euros desde 2018; también está el contrato de servicios de mantenimiento y reparación de estructuras en la que se ha invertido más de 23 millones de euros o el contrato de servicios de mantenimiento y rehabilitación de firmes en el que se han invertido más de 77 millones de euros. Es decir, existe un compromiso serio por parte de la Comunidad de Madrid, del Gobierno de la Comunidad de Madrid, para la correcta conservación y mantenimiento de la red de carreteras de su competencia y que permite aplicar el plan de vialidad con total garantía.

Respecto al plan de vialidad invernal, del que el señor Urrecho nos ha especificado el dispositivo, es fundamental la colaboración con los ayuntamientos afectados y me gustaría destacar

que se les envía cumplida información trasladándoles las previsiones que tienen que realizar para enfrentarse a posibles nevadas y olas de frío u otro tipo de inclemencias. Incluye, además, este plan de vialidad una serie de recomendaciones para tener en cuenta en caso de grandes nevadas o temperaturas extremas que conviene recordar. Los madrileños que residen en zonas especialmente frías y apartadas de la región se les aconseja que cuenten con medios alternativos de calefacción, reservas de comida y combustible, así como linternas, pilas y velas; por su parte, los enfermos crónicos o ancianos deberán disponer en sus domicilios de las medicinas que pudieran necesitar durante varios días. Es importante que los madrileños en sus desplazamientos en transporte público en estas condiciones tengan información de la previsión meteorológica y el estado de las carreteras con anterioridad a los mismos. En caso de ser necesario el uso del vehículo propio, los conductores deberán asegurarse de que el depósito está lleno y el teléfono móvil cargado. Asimismo, se deberá conducir con una velocidad moderada, manteniendo la distancia de seguridad y con debida precaución ante la posibilidad de encontrar placas de hielo en la calzada; en todo caso, se prestará especial atención a las indicaciones de las autoridades como corresponde.

En definitiva, el Gobierno de la Comunidad de Madrid una vez más ha dispuesto de los recursos necesarios para garantizar la movilidad en las condiciones más adversas, además, incrementándolo respecto a años anteriores. Por ejemplo, en cuanto a medios materiales, dispone este plan de 57 quitanieves, 16 retroexcavadoras, 29 silos de sal, 740 vehículos, 2 helicópteros entre otros medios, y también se han incrementado los medios humanos: 5.695 profesionales. En definitiva, el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha puesto en marcha un año más un dispositivo eficaz para garantizar la asistencia en materia de emergencias y de accesibilidad de los más de 2.500 kilómetros de carreteras de titularidad autonómica, por lo que queremos felicitar desde el Grupo Parlamentario Popular a la Consejería de Transportes y al Gobierno de la Comunidad de Madrid por el trabajo realizado y les animamos a seguir gestionando con rigor y eficacia los recursos de todos los madrileños. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. También agradecer al señor director general de Carreteras su presencia hoy aquí en dos preguntas; que tenga una buena jornada, y le despedimos. A continuación, el último punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) ¡Muy bien! No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, y, a continuación, Mesa y Portavoces. Gracias.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 55 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid