

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 299

23 de septiembre de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 23 de septiembre de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-2189/2022 RGEP.18312. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno de la Comunidad de Madrid que está garantizada la seguridad en la Línea 7B de Metro.

2.- C-823/2022 RGEP.11459. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes y políticas hasta el final de la Legislatura en materia de transportes e infraestructuras del Gobierno de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b)

del Reglamento de la Asamblea). (*)

() La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.*

3.- C-1070(XII)/2021 RGE.15949. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre planes de compra de material móvil para Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

() La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.*

4.- PNL-283/2022 RGE.17409. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Realizar, a través del Consorcio Regional de Transportes, y en el presente año, una nueva Encuesta Domiciliaria de Movilidad. 2. Publicar los datos obtenidos en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de forma abierta y accesible, para que cualquiera pueda hacer uso de ellos, potenciando que grupos de investigación y gestores, puedan realizar aplicaciones que faciliten la interpretación y visualización de estos datos, impactando positivamente en la información de la que dispone la ciudadanía para desplazarse de la forma más sostenible y eficiente.

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 8 horas y 32 minutos.	17713
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Oliver Gómez de la Vega comunicando las sustituciones en sus grupos.	17713
— PCOC-2189/2022 RGE.18312. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno de la Comunidad de Madrid que está garantizada la seguridad en la Línea 7B de Metro.	17713
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	17713-17714
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo,	

respondiendo la pregunta.	17715-17716
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. ..	17716-17717
— C-823/2022 RGEF.11459. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes y políticas hasta el final de la Legislatura en materia de transportes e infraestructuras del Gobierno de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)	
<i>(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.....</i>	17717
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	17717-17718
- Exposición del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras.....	17718-17722
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez.	17722-17732
- Interviene el Sr. Consejero, dando respuesta a los señores portavoces.	17732-17735
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y la Sra. Serrano Fernández.....	17735-17740
- Interviene el Sr. Consejero en turno de dúplica.....	17741-17742
— C-1070(XII)/2021 RGEF.15949. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre planes de compra de material móvil para Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)	
<i>(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.....</i>	17742-17743
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	17743
- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA.....	17743-17746

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Catalá Martínez.....	17746-17754
- Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. . .	17754-17756
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Morano González, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Catalá Martínez.....	17756-17761
- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.....	17761-17762
— PNL-283/2022 RGEP.17409. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Realizar, a través del Consorcio Regional de Transportes, y en el presente año, una nueva Encuesta Domiciliaria de Movilidad. 2. Publicar los datos obtenidos en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de forma abierta y accesible, para que cualquiera pueda hacer uso de ellos, potenciando que grupos de investigación y gestores, puedan realizar aplicaciones que faciliten la interpretación y visualización de estos datos, impactando positivamente en la información de la que dispone la ciudadanía para desplazarse de la forma más sostenible y eficiente.....	17763
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, en defensa de la proposición no de ley.	17763-17765
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Morano González, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. González Maestre.....	17765-17768
- Interviene, en turno de réplica, la Sra. Rodríguez Moreno.....	17768-17769
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Morano González, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. González Maestre.....	17769-17771
- Intervienen el Sr. Morano González, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	17771
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.....	17771
— Ruegos y preguntas.	17771
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Segura Gutiérrez.	17771-17772
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 50 minutos.	17772

(Se abre la sesión a las 8 horas y 32 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del 23 de septiembre de 2022; bienvenidos. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones existentes. ¿Hay alguna sustitución en el Grupo Parlamentario Unidas Podemos?

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias. Como a las diez y media me va a sustituir el diputado Jacinto Morano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* ¿En el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* ¿En el Grupo Parlamentario Más Madrid?

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: A María Acín la sustituye Alberto Oliver.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿En el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Nadie, no tenemos sustituciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Gracias, señorías. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día. En primer lugar, ruego al director general de Infraestructuras y Transportes Colectivos, don Miguel Núñez Fernández, que ocupe su lugar en la mesa; pasamos, por tanto, a sustanciar el primer punto del orden del día.

PCOC-2189/2022 RGEF.18312. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno de la Comunidad de Madrid que está garantizada la seguridad en la Línea 7B de Metro.

Les recuerdo –solo lo voy a repetir una vez, porque ya lo conocen- que, de conformidad con lo dispuesto con el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y de otros cinco minutos el representante del Gobierno, repartido el tiempo de intervención de cada uno en tres turnos máximo. Comparece, como ya he dicho, don Miguel Núñez, y para formular la pregunta tiene la palabra el señor Moreno, de Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Gracias al director general de Infraestructuras, Miguel Núñez, por su presencia. En el mes de agosto se procedió a cerrar la línea 7B del metro en San Fernando de Henares para realizar en ella una serie de obras, el problema es que los antecedentes indican que en la vida tan corta que tiene esta línea de metro, apenas quince años, se ha cerrado ya nueve veces, eso es algo que enciende las luces rojas.

Todos sabemos la historia, sabemos que parte de una irresponsable decisión político-electoralista del Gobierno del Partido Popular de aquellos momentos, presidido a la sazón por doña Esperanza Aguirre, que se empeñó en hacer, sin los obligatorios estudios o ignorándolos un trazado que pasaba por una zona, que llaman los vecinos Valle Aguado, algo que no se le ocurre ni al que asó la manteca, en este caso a la señora Aguirre. Creo que a aquello hay que añadirle una mala praxis técnica, y este es el comienzo de las responsabilidades iniciales; ahora las responsabilidades son del actual Gobierno.

Cuando hablo de seguridad, me refiero a cuatro niveles de seguridad: en primer lugar, está la seguridad para los usuarios; como estoy absolutamente convencido de que ustedes son personas responsables, pienso y quiero pensar que no hay el menor problema para su seguridad. En segundo lugar, está la seguridad para los trabajadores; me gustaría saber de qué informes de la Inspección de Trabajo disponen en relación con el estado desde el punto de vista de la salud laboral, o la seguridad e higiene las infraestructuras de la línea 7 del metro. En tercer lugar, está la propia seguridad de la infraestructura; como decía, es muy llamativo que se cierre nueve veces en quince años esta línea y veremos a ver cuál es la perspectiva de futuro que tiene el Gobierno de la comunidad en relación con ella, si va a seguir inyectando hormigón, tapando oquedades..., en fin, poniendo parches, o va a tomar una decisión que, asegurando el transporte público colectivo para la localidad de San Fernando de Henares, evite que sea un pozo sin fondo en el que se está metiendo dinero sin una garantía de seguridad en el futuro. Y la cuarta área de seguridad que pedimos es para las personas que viven encima de la línea, en este caso concreto a las víctimas de este trazado desastroso, que hace que en estos momentos más de 400 familias estén afectadas y vean sus viviendas resquebrajándose. El tema se ha acelerado, esa es una evidencia, los informes técnicos así lo manifiestan, se ha acelerado, además, en todas las direcciones, si al principio comenzó en un extremo próximo a la estación de Henares, a las zonas de Somorostro y Vizcaya, en esas calles se hicieron las primeras actuaciones, después ha pasado lo que se conoce como zona cero, en la calle Presa y Rafael Alberti. Ahora mismo la expansión está siendo hacia el norte, hacia Ventura de Argumosa, hacia el este, hacia Olavide, y hacia el oeste, Virgen del Templo y plaza del Trébol.

Realmente creemos que la situación es angustiosa para estos vecinos, el martes pasado, el día 20 hubo una gigantesca manifestación en San Fernando, que hubiera 7.500 personas manifestándose en San Fernando de Henares, si lo ponemos de escala es como si salieran a la calle en la ciudad de Madrid medio millón de ciudadanos a defender, en este caso concreto, una solución definitiva, un plan integral que se aprobó en esta Asamblea de Madrid y que realmente seguimos sin conocer.

Parece que el tema es urgente y que debería darse respuesta a los cuatro tipos de seguridades, a la de los usuarios, a la de los trabajadores, a la de la infraestructura o instalaciones y a los vecinos que viven encima de las mismas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; le quedan cuarenta segundos. Señor Núñez, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracia; buenos días. Efectivamente, la línea 7B, a su paso por los municipios de San Fernando de Henares y Coslada, ha generado incidencias desde su inauguración con numerosos cortes parciales o totales como consecuencia de las filtraciones de agua. La Comunidad de Madrid ha intervenido desde ese momento para paliar esas deficiencias con una inversión superior a 30 millones de euros; sin embargo, estas intervenciones no han sido definitivas, y por ello seguimos actuando, y seguimos actuando para paliar las incidencias en esos cuatro niveles que usted señalaba: usuarios y trabajadores de la línea de metro, las infraestructuras propias ferroviarias, así como los vecinos, que son nuestra prioridad número uno.

Las medidas recogidas por la instrumentalización efectuada desde el año 2008 y que se mantienen en la actualidad tuvieron un punto de inflexión en el año 2019, en el que la categoría de daños en distintos bienes inmuebles pasó de grave a muy grave, generando inestabilidad estructural en varios edificios derivados de los movimientos del subsuelo. Este seguimiento se realiza mediante el renovado contrato de instrumentalización, monitorización y seguimiento; contrato renovado hace unas semanas con un incremento del presupuesto del 223 por ciento respecto al presupuesto de licitación del contrato anterior, de tratos sucesivos.

Del análisis y comprensión del modelo geológico e hidrogeológico se deduce que en el área de estudios se ha producido un aumento muy importante del gradiente hidráulico en el acuífero mioceno inferior; es decir, hay más agua en circulación y a mayor velocidad, lo que incide directamente en la disolución de los niveles salinos inicialmente y de los yesíferos una vez que gradiente es muy alto, provocando oquedades, cavidades y subsidencia posteriori.

La conexión de los acuíferos superior e inferior, del terciario y el cuaternario en un tramo donde se intercalan niveles de sales solubles, además de los propios yesos, ha producido un incremento de la velocidad de agua que circula verticalmente tanto dentro como fuera del pozo, provocando un progresivo aumento de sales en el agua por disolución de alita y yeso principalmente, creándose, asimismo, oquedades, cavidades y reajuste de las capas superiores al colapsar las mismas. Las principales patologías detectadas están íntimamente relacionadas con la circulación de agua subterránea hacia el túnel y dentro del túnel. Se trata fundamentalmente de daños de precipitación de especies salinas disueltas, transportadas y precipitadas en los puntos de surgencia de agua entre las juntas de dovela en la interfaz hastial y en la propia vía.

Para el seguimiento de la geometría interior del túnel se han instalado dianas en 14 secciones entre las estaciones Jarama y San Fernando, en cinco puntos por sección: clave, hastiales derecho e izquierdo y riñones derecho e izquierdo, con objeto de tomar las mediciones de los asientos y convergencias del túnel. A la vista de los estudios, ensayos, inspecciones y auscultación, las medidas previstas están dirigidas tanto a actuar sobre las causas como sobre los efectos. Las soluciones están dirigidas a reducir el volumen de agua extraído, a rellenar las oquedades presentes del terreno y en el trasdós del túnel, a realizar una consolidación global del pozo y realizar un tratamiento del túnel desde el interior.

Para garantizar la seguridad de la línea 7B y de los usuarios, así como de los vecinos de San Fernando, estamos trabajando en los siguientes proyectos: proyecto de consolidación del terreno en superficie en un área superior a 10.000 metros cuadrados, el objeto del proyecto es la estabilización e incluso recuperación de parte de los asientos que se están produciendo en el entorno del pozo del PK2 más 890, en el área delimitada por las calles que usted ha mencionado antes, Presa, Ventura Argumosa, Nazario Calonge y Rafael Alberti. Para ello se propone realizar unas perforaciones de hasta 50 metros de profundidad en las proximidades de las edificaciones y en el entorno del túnel hasta alcanzar el nivel de margas y lutitas con yesos ocasionales, pero con ausencia de sales, e inyectar en retirada mortero para lograr rellenar las cavidades presentes en zona, pero en ningún caso se inyectarán las gravas superficiales. La perforación e inyección se prevé a través de tuberías provistas de válvulas antiretorno de lechada de cemento a presión.

El siguiente proyecto en el que está trabajando la Dirección General de Infraestructuras se ejecutará a continuación de la consolidación del terreno, es el proyecto de consolidación global del pozo, y el objeto de este proyecto es la estabilización de esta zona contigua al mismo, y para ello se prevé reducir la cantidad de agua que infiltra en el pozo a valores muy inferiores a los actuales para alcanzar unos valores medios de entre 20 y 40 metros cúbicos/día. Consolidar el terreno alrededor del túnel de la zona afectada, rehabilitar y reforzar la estructura del túnel y rehabilitar, reforzar y asegurar el comportamiento futuro de la plataforma del túnel cimentando a niveles muy profundos donde ya no se perciba la presencia de materiales susceptibles de disoluciones. Parte de estos trabajos se realizarán desde la superficie, pero la mayoría de ellos se deben realizar desde el interior del túnel, por lo que el servicio también debe estar interrumpido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se le acaba el tiempo, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias; acabo enseguida. Un tercer proyecto de internización del túnel y consolidación del terreno en el trasdós del túnel. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Moreno, tiene cuarenta segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Es tan tremendo el drama que están viviendo las familias que deberían dar ustedes solución urgente; con menos de 800 euros no se puede alquilar nada, hay una persona mayor en un albergue. Es este un tema que supone un agravio comparativo terrible, en la isla de La Palma hay una situación, mayor en número, pero parecida, solo que distinta en origen, no es por una causa humana sino por una causa natural, como un volcán, allí se han dado 135 viviendas. ¿Están ustedes pensando hacer una oferta de viviendas públicas para las familias afectadas por este drama de San Fernando de Henares? Porque la única diferencia entre una y otra es que en un caso hay responsabilidad personal y política y en el otro es por la naturaleza.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Moreno; dispone de treinta segundos, señor Núñez, para responder.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): La Comunidad de Madrid está totalmente implicada con estos vecinos; de hecho, fue la Comunidad de Madrid la que inició de oficio en septiembre del año 2022 estos expedientes de responsabilidad patrimonial. En relación con la cuantía que usted señala, el contrato de emergencia ha finalizado, y en el inicio del expediente de responsabilidad patrimonial se da un alquiler y ese alquiler de 800 euros está recogido en las tablas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como precios medios de alquiler en el municipio de San Fernando; no obstante, es un adelanto respecto al presupuesto que cada familia puede recibir en el expediente de responsabilidad patrimonial. Pero esos valores de alquiler medio, que son un adelanto, están marcados en tablas oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez; gracias por madrugar esta mañana, como nosotros, y le deseamos que tenga una buena jornada.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Muchas gracias. Igualmente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Antes de pasar al segundo punto del orden del día, le pido al señor consejero de Transportes e Infraestructuras que nos acompañe en la mesa. *(Pausa.)* Buenos días, señor consejero.

C-823/2022 RGEP.11459. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes y políticas hasta el final de la Legislatura en materia de transportes e infraestructuras del Gobierno de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

Para exponer las razones que justifican la solicitud de la comparecencia tiene la palabra el señor Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor consejero, por venir a comparecer a esta comisión. Nosotros queríamos activar la comparecencia al inicio de este nuevo periodo de sesiones, al final, prácticamente de esta legislatura, porque creemos que el tema del transporte es ahora mismo un eje en la política, iba a decir española, pero creo que podría decirse global, y queríamos seguir profundizando, aunque ya se habló de esto antes de verano tanto en el pleno como en comparecencias en esta comisión, y ver cuál es la respuesta de la consejería frente a la situación actual que está viviendo el transporte.

Al final es una comparecencia muy amplia y puede usted decir, ¡faltaría más!, lo que considere, pero a nosotros nos gustaría volver a insistir, más que las nuevas proyecciones de metro o las nuevas infraestructuras que están planteando, en las preguntas que ya les hice hasta tres veces en tres ocasiones en el pleno y que no fueron contestadas; es decir, nos gustaría conocer cómo se va a afrontar tanto la subida de los precios de la luz como del combustible para todos los operadores del transporte, no solo para Metro de Madrid sino para el resto de operadores, y que nos dijera también cómo ve usted el futuro de Metro a nivel económico y cómo puede afrontar esta situación. Y ante la medida que tanto el Gobierno de España como de Madrid de gratuidad o reducción del abono transporte, si nos puede contar cómo afecta esto el transporte en cuanto a la oferta y la demanda y cómo vamos a afrontar esta situación.

Nosotros consideramos que ahora mismo el transporte es algo importante en la vida de los madrileños, siempre lo ha sido, pero ahora, ante la crisis económica que estamos viviendo más todavía. Por eso queremos ahondar en estas cuestiones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez. A continuación comparece el señor consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez García, que dispone de un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos. Gracias a todos los grupos parlamentarios, y en este caso también al autor de la iniciativa, que nos permite, efectivamente, hacer un repaso general de cuál es la actuación que en este momento estamos haciendo en transporte. Por supuesto, trataré de hacer hincapié en los temas que ha planteado y responder después a las cuestiones específicas que se planteen.

Quiero hacer un repaso general de cuál es en este momento la actividad principal que está desplegando esta consejería. Voy a iniciar esta exposición por el área de infraestructuras, muy ligada en este caso también a Metro y a los intercambiadores. El área de infraestructuras es un área absolutamente crítica, porque de ella depende el desarrollo de las infraestructuras que después dan servicio específicamente a Metro, pero también al Consorcio de Transportes, por ejemplo, en el aspecto que tiene que ver con los intercambiadores.

En este momento, nosotros, como saben, tenemos en marcha varias ampliaciones de metro. En primer lugar, y ya iniciadas, las obras de la línea 3, yo diría que es de las grandes obras financiadas con fondos europeos, probablemente la primera o de las primeras de España, que ya están en marcha, ya están funcionando, y es una obra muy importante, que va a permitir poner en contacto a toda la población que utiliza MetroSur con el resto de la red a través de Villaverde y a través del Casar de Getafe, esa es una obra que, como digo, ya está iniciada. La siguiente obra de las ampliaciones de metro, que también se iniciará, es la del tramo de la línea 11, que corresponde con la zona de plaza Elíptica, consistente en una gran obra, es una gran diagonal, con un presupuesto de 1.800 millones de euros, las obras del primer tramo comenzarán en los próximos meses, con lo cual

ya se inicia esa gran actuación, que está llamada a ser una diagonal estratégica para toda la movilidad de la región, porque va a ir uniendo una decena de estaciones de metro y otras tantas de Cercanías y va, por tanto, a ofrecer muchas posibilidades de combinaciones, de acortar los tiempos de viaje, etcétera.

Después tenemos la ampliación de la línea 5, en la Alameda de Osuna, que también empezará a lo largo del año que viene. Finalmente, la obra de MetroNorte, que empezará en los próximos años, porque es una actuación que está vinculada al gran desarrollo del nuevo Distrito Norte y nosotros hemos ido avanzando los proyectos, por un lado, los convenios bilaterales, por otro, y es una nueva línea que permitirá vertebrar ese nuevo barrio, ese nuevo desarrollo, que no solo es financiero, también es residencial, con muchos parques; un nuevo desarrollo que nacerá con la correspondiente dotación de transportes.

Está prevista la construcción de cuatro nuevos intercambiadores, el primero que va a iniciar las obras probablemente el mes que vienes es el de Valdebebas, una gran obra que va a convertirse en estructurante de la movilidad de esa zona. Después tenemos el intercambiador de Conde de Casal, el intercambiador de Legazpi y el intercambiador del Distrito Norte. Estos son los intercambiadores en los que estamos trabajando actualmente. Llamo la atención sobre el hecho de que en estos momentos tenemos cinco intercambiadores y con estos cuatro vamos a completar un anillo intermodal, que va a estar tecnológicamente intercomunicado para, precisamente, ofrecer ya, por fin, una solución global a la movilidad. De forma que un usuario que venga de cualquier parte de la comunidad se encuentre con su intercambiador de referencia y su puerta de entrada a toda esa red intermodal que tenemos en la Comunidad de Madrid, que es una de las mejores de Europa, y que seguimos ampliando.

La clave de que en este momento Madrid sea una comunidad tan competitiva se debe en gran medida a nuestra red de transportes. De hecho, ya lo he comentado alguna vez, cuando a los inversores que vienen a Madrid se les pregunta por las razones de esa decisión, el 40 por ciento señala a nuestra red de infraestructuras como uno de los motivos principales. Eso nos hace pensar que la apuesta que los gobiernos de la Comunidad de Madrid vienen haciendo legislatura tras legislatura de ampliar la infraestructura, cuantitativamente, por un lado, con nuevas ampliaciones y con nuevas dotaciones y, por otra parte, también cualitativamente, al insistir en nuevos aspectos, como pueden ser la sostenibilidad, la accesibilidad, la seguridad, etcétera, hacen que sea una apuesta que, además de ser cohesionadora del territorio es también impulsora de una competitividad, lo que se pone de manifiesto en el dato que les he indicado antes.

Por lo tanto, esas son las labores principales en las que se encuentra ahora la Dirección de Infraestructuras, además de estar abordando, como es lógico, el problema de la línea 7B, en lo que ahora no me voy a detener, salvo que ustedes luego, por supuesto, me quieran preguntar, porque ya lo acaba de explicar el director general.

La Dirección General de Transportes está trabajando en varias líneas, la primera de ellas es la estrategia de seguridad vial, donde ya se están constituyendo los distintos equipos, participados por todas las consejerías. Por ejemplo, en lo que se refiere a Educación uno puede pensar qué tiene que ver. Pues tiene mucho que ver, porque la formación de los jóvenes en materia de seguridad vial es fundamental, y así consejería por consejería, todas están involucradas en esa estrategia que estamos desarrollando.

Por otra parte, esta dirección es la responsable de los convenios de taxi y VTC, convenios cuyos textos están muy avanzados. Nuestra intención es que puedan estar aprobados antes de finalizar este año; estamos trabajando con plazos muy justos para conseguirlos, porque creemos que en cuanto antes estén aprobados, mejor. Son dos reglamentos, el del taxi busca, precisamente, remover obstáculos que estén impidiendo que el taxi pueda competir con las VTC, y que tiene un punto principal que es la liberalización de horarios, creemos que esa liberalización es necesaria para poder afrontar esa competencia, ese futuro con cierta seguridad y garantías para que el taxi pueda hacer frente a esa competencia. Hemos mantenido reuniones con las asociaciones que tienen representación dentro del taxi, que son tres: la federación, la gremial y la Asociación Madrileña del Taxi, dos de ellas ya han expresado su apoyo a las líneas que vamos a introducir en ese reglamento. La tercera asociación, que es la federación, tiene sus reservas, seguimos en conversaciones con ellos y, ojalá consigamos acercar posiciones en todo lo que se pueda. Eso en lo que se refiere a la Dirección General de Transportes, que lleva muchas más cosas, pero no me voy a entretener, porque no me va a quedar tiempo si no.

Seguiríamos con la Dirección General de Carreteras que, en este momento, está desarrollando, por una parte, el mantenimiento de toda la red de carreteras; por otro la conservación de todas las estructuras, como pueden ser pasarelas, puentes, que tenemos un millar de ellos en nuestra región. Y, por otra parte, está atendiendo proyectos singulares, como puede ser, por ejemplo, la mejora de la M-600, una gran carretera que, desde hace mucho tiempo, presenta problemas tanto de congestión como de accidentalidad y donde se está en este momento haciendo un trabajo importante para mejorar, precisamente la seguridad; introducir elementos de protección, de señalización, de iluminación para la garantía de la mejora de la seguridad en ese trazado.

Al mismo tiempo trabajamos en nuevos proyectos para el futuro, y atendemos, lógicamente, igual que en todas las demás áreas, las distintas peticiones que nos llegan de los municipios para poder dar respuestas a los problemas que tienen cada uno en sus zonas. Hay más cosas que hace la Dirección de Carreteras, luego espero poder detenerme más en ello.

Metro tiene en este momento en marcha el segundo plan de accesibilidad, cuando lo hayamos culminado tendremos el 85 por ciento de nuestras estaciones accesibles, que ya lo son en un 75 por ciento, tenemos uno de los metros más accesibles del mundo, como saben, y queremos que esa sea una seña de identidad, como ya ha sido reconocido por la ONCE a nivel nacional, como por el Cermi a nivel estatal, lo que es un acicate para continuar haciendo una inversión, que nos

parece justa y necesaria, porque el metro no podrá ser de todos si todos no pueden acceder a él, por eso hacemos ese trabajo tan importante, que yo valoro especialmente.

Al mismo tiempo se han tomado las medidas de ajuste de gastos que no afecten al servicio, precisamente para poder afrontar la subida de la electricidad, que ya les confirmo que en este momento triplica la cantidad que deberíamos haber pagado en este momento del año, ya está triplicada respecto a cualquier año normal debido a la subida de la electricidad. Para ello, lo que nosotros podemos hacer son varias cosas: una, reducir gastos de todo tipo, que no afecten a la seguridad ni al servicio, que es una de nuestras prerrogativas clara, ya que es uno de los servicios más valorados por los madrileños, que nos han dado este año la mayor nota de la historia de Metro. Por eso, somos muy cuidadosos de no tomar decisiones que puedan afectar a ese servicio. Aquí quiero discrepar de la posición de los grupos, cuando criticaron las primeras medidas que se adoptaron para afrontar esta subida de la electricidad, cuando tomamos las medidas que afectaban a la frecuencia, más que, a lo mejor, en un minuto en el peor de los casos, medidas que, sin embargo, fueron criticadas por todos los grupos aquí presentes, cuando era una medida perfectamente justificada, y, de hecho, cuando ahora el Gobierno de España ha tomado medidas de ajuste energético, a los mismos grupos que nos criticaban les parece bien que se apliquen en otros sitios. Bueno, yo creo que fue una decisión responsable y creo que en este tipo de cosas tenemos que estar unidos, a pesar de las diferencias políticas, cuando se vea que está plenamente justificado.

Al mismo tiempo hemos reducido los gastos en 35 millones de euros, a los que hay que sumar los 25 millones reducidos el año anterior. Por tanto, estamos haciendo un esfuerzo de austeridad y de racionalidad a la hora de enfrentar la subida eléctrica. Aprovecho para reclamar un fondo estatal, que no solo reclama Metro de Madrid, lo reclaman todos los metros de España, al ministerio, sin que obtengamos ninguna respuesta, para que habiliten un fondo extraordinario, igual que hubo con la emergencia sanitaria, porque ahora hay una emergencia eléctrica que afecta a servicios públicos, y, por tanto, necesitamos ese fondo. Sé que se me está acabando el tiempo. ¿Tengo un minuto o ya he acabado?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, pero creo que por el interés, imagino que a los grupos no les importará, le damos un poquito más de tiempo al consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): No me tomo más de un minuto, y les agradezco la flexibilidad, porque de Metro habría muchas más cosas que decir, pero por mencionar al consorcio quiero decir que en el consorcio seguimos trabajando en la ampliación de las líneas y en adaptarlas a las necesidades que viene habiendo y en la aplicación de las tarifas.

Quiero agradecer a todo el equipo que me acompaña que haya estado todo el verano trabajando para adaptar esas tarifas y que puedan entrar en funcionamiento. El aumento de usuarios ha sido de un 1.700.000 usuarios en los últimos quince días, lógicamente, con la incorporación de los colegios, etcétera; en quince días ha habido un incremento de 1.700.000 usuarios, ese incremento ha

sido particularmente absorbido por Metro, por la EMT y por los autobuses interurbanos, en menor medida, pese a la gratuidad, por Cercanías, pero en este momento todavía es prematuro evaluar cuáles son los efectos de esta gratuidad, en todo caso, como es de cuatro meses, lo que intentamos es que un servicio que ya ofrecemos con una alta subvención, continuada en el tiempo, del 70 por ciento, no se vea trastocada por unos cambios que puedan estar acotados en el tiempo. Creo que las medidas respecto al transporte tienen que ser a largo plazo y tienen que tener continuidad, estabilidad y una visión general, porque todo el transporte está intercomunicado, y si tocas en un sitio afectas a otro, y eso es algo que creo que en esta comunidad se viene haciendo en las últimas décadas con un buen resultado. Esta es una novedad puntual, que hemos adaptado con la mayor disposición, colaboración y lealtad institucional, por el bien de los madrileños. Todos esos trabajos se han hecho desde el consorcio, por lo que agradezco todo ese trabajo, del mismo modo que la labor que han hecho el resto de directores, cada uno en su área, para dar el mejor servicio y cumplir todos nuestros objetivos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor consejero, por su explicación. Es verdad que el consejero se ha excedido un poco, pero creo que, dada la amplitud de la explicación, habría que dar un poquito más de margen al señor consejero. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, tienen la palabra los grupos parlamentarios. Empezamos por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos; señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, consejero, por las explicaciones y la comparecencia, porque hoy venga usted y no delegue en este caso. Desde nuestro punto de vista, los ejes principales que debería afrontar la consejería, y no está claro que todos se estén cogiendo con la premura ni potencia necesaria, deberían ser: en primer lugar, la potenciación del transporte público, no tengo aquí el gráfico de barras de la última encuesta domiciliaria de movilidad, pero claramente si se utiliza menos es por un problema de calidad. En ese sentido, aunque luego lo veremos en la PNL, que ha presentado el Grupo Parlamentario Más Madrid, es importante que se actualice para que se vea qué es lo que dificulta el uso mayor del transporte público colectivo, que es un objetivo absolutamente fundamental desde todos los puntos de vista: desde el del desarrollo económico, desde el de facilitar la movilidad de la ciudadanía y, desde luego, desde el de la lucha por la descarbonización y contra el cambio climático.

Potenciar el transporte público pasa, por ejemplo, por mejorar el servicio en metro, el metro es una herramienta fundamental, es un servicio potente, pero se han tomado medidas que han empeorado la calidad del servicio. No ha habido retrasos de un minuto, hay retrasos de catorce y quince minutos. Hay numerosas fotografías, que yo he visto y otras que he tomado, de los paneles diciendo: catorce minutos. Y no es por una incidencia, es con más regularidad de la que sería necesaria. Eso pasa por varias cosas, en primer lugar, por ejemplo, por recuperar los 170 trenes que se recortaron antes del verano, 170 unidades que se recortaron. En segundo lugar, por cumplir la tasa de reposición, falta plantilla en Metro, no se está cumpliendo el 120 por ciento de la tasa de reposición, es un tema que sigue sin desarrollarse, y luego hay que ponerse en la perspectiva del

próximo contrato programa que vence en 2024, para ver los planes estratégicos de mejora que tiene la compañía Metro.

Otro tema importante es el de las tarifas; la tendencia de las tarifas en el transporte público colectivo va a ser que sea prácticamente gratis, sobre todo por el tema de la crisis energética y del cambio climático, pero hoy por hoy hay una medida, que debería haber adoptado este Gobierno, y que no lo ha hecho, y es dar coherencia a la posición del Gobierno central, estableciendo una tarifa gratuita, en lo que está bajo su dominio y su competencia, que son las Cercanías y Renfe, y haberlo trasladado al transporte público colectivo de la Comunidad de Madrid. Eso no se ha hecho, ustedes no están aportando ahí, y nosotros defendemos que a partir del año que viene debería plantearse una tarifa plana para el transporte público de 10 euros, y el ejemplo de determinados países europeos, como Alemania, indican que funciona, que se potencia, que se utiliza mucho más el transporte público. En fin, es una medida extraordinariamente estratégica y valiosa.

Otro de los ejes es el tema del taxi, ustedes están empeñados en implantar la ley de la selva en este servicio, y esto es un auténtico disparate, nosotros votamos en contra de la liberalización, pedimos su derogación, se van a encontrar con un conflicto en los tribunales, no sé si social, pero sí, desde luego, en los tribunales, y no es aceptable, en absoluto, que la medida sea, como metimos aquí esta cuña de la uberización en general, de estos que son jorobadamente ilegales a la hora de actuar, como ellos mismos se definen, que es, digamos, barra libre para todos, 24 horas, para que el taxi esté funcionando. Creemos que esas no son condiciones, que hay que regular las cosas, no abrirlas en canal y no implantar la ley de la selva en este sector.

Otro tema, ya me he referido a ello, es el tema de San Fernando, es un drama social y humano tremendo, de verdad, de verdad, ha comparecido el director general de Infraestructuras, que tiene más contacto con los vecinos, es un drama al que, de verdad, hay que darle solución. ¿Por qué no traen ustedes el plan integral? ¿Por qué no lo discutimos? Ustedes están tomando medidas, están metiendo dinero, pero es insuficiente, costaría menos si hubiera una visión estratégica, un horizonte de futuro, unas líneas sólidas, como, por ejemplo, un tema que antes planteaba, ¿no se proponen estudiar una oferta de viviendas públicas para estar familias? Porque con el proceso de indemnizaciones que se va a sustanciar, difícilmente van a poder recuperar una vivienda digna, en condiciones, como tenían antes de esta situación, de la que son absolutamente ajenos y no tienen ninguna responsabilidad. Eso desde el punto de vista de los vecinos, luego hay otras infraestructuras afectadas, que son sociales, educativas, municipales, etcétera, que también habría que abordar y no se puede permitir que un pueblo se hunda y no haya –entiendo yo- la suficiente diligencia ni intensidad en las actuaciones.

El siguiente tema es el de la descarbonización, lo he dicho más de una vez, no hace falta ver a la Estatua de la Libertad enterrada o semienterrada en la arena de una playa para saber que esto se ha acabado, que estamos entrando en una fase distinta, y el verano del 22 marca un antes y un después –si queremos verlo-. Es un tema que estratégicamente, cualquier gobierno, ustedes, los que vengamos o los que vengan, etcétera, debe afrontar con una gran fuerza, fijándose objetivos

concretos y medidas coherentes con ello, en ese orden de potenciar el transporte público colectivo, de potenciar, por ejemplo, los coches eléctricos, de desarrollar la red ciclista, etcétera, etcétera.

Por último, hay una serie de temas concretos sobre los que estaría bien que usted nos contase, como, por ejemplo, ¿qué pasa con la implementación de bus-VAO en determinadas entradas por las grandes radiales a la ciudad de Madrid, que generan problemas y extorsiones de tráfico importantes a la ciudadanía? En segundo lugar, ¿qué pasa con la mejora de la red de carreteras, en concreto, y no solo hablemos de la M-600 donde tenemos todas las pegas para que eso se convierta en una M-60, como decía, en colaboración con otras comunidades, como la de Pezuela de las Torres a Pioz, mientras que Castilla-La Mancha, que es una comunidad más pobre que la nuestra, que ha hecho ya su parte de mejora de la carretera mientras que nosotros en la Comunidad de Madrid no lo hemos hecho? ¿Qué pasa con el intercambiador de Tres Olivos que debería suprimirse para facilitar la utilización del transporte público en esa línea de metro? Muchas gracias.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor consejero, una vez más, por su exposición. La verdad es que la petición de comparecencia era un poco amplia, y usted ha contado todas las áreas en las que el Gobierno está trabajando, y yo se lo agradezco.

Voy a seguir su mismo eje en la intervención para, simplemente, comentar algunas cosas que a nosotros nos parecen importantes. Ya le adelanto que en el futuro volveré a pedir una comparecencia para hablar de lo que está suponiendo el incremento de la luz y el incremento de los combustibles, porque nos parece que es importante.

Respecto a las infraestructuras, nosotros pensamos que el modelo que hay que seguir es el de ir estructurando nuestra región dando servicios a los madrileños y no el de imposiciones o restricciones, como puede ser el modelo de la ciudad de Madrid, con el Madrid Central, sino el modelo de dar más opciones para que la gente pueda escoger el transporte público o su vehículo privado, es decir, al final, moverse como quiera.

Del tema de los intercambiadores hemos hablado varias veces en esta comisión, creo que Madrid es un ejemplo en toda Europa en este punto por el modelo de intercambiadores, pero es verdad que a veces hemos diseñado todo bastante radial y ya que están y son muy buenos; igual el siguiente paso para los próximos años será hacer unos intercambiadores más alejados para conectar no solamente de forma radial sino entre municipios, para que no se tenga que ir a Madrid para conectarse entre ellos -esto de cara al futuro-.

Quería hacer una mención a la línea 7B en contraposición al modelo de la izquierda, no sé por qué están tan empeñados en construirles unas viviendas públicas en el propio San Fernando, creo que es mucho más interesante la propuesta que dijo el Gobierno de la Comunidad de Madrid de una

indemnización y que ellos elijan donde quieren irse a vivir. Es que a veces el concepto de la libertad de la izquierda me choca, porque habrá vecinos que sí, que querrán permanecer en San Fernando, porque es su municipio y es lo que quieren, pero habrá vecinos que seguramente lo que estén deseando es alejarse lo más posible de la línea 7B, entonces que hagan lo que quieran. Yo creo que a los que haya que indemnizar hay que darles una indemnización justa para que realmente puedan rehacer sus vidas, y la propuesta es la que ha hecho Vox desde siempre, no vale ese parche que ustedes dicen de los 30 millones que pusieron en los presupuestos. No, no, lo que hay que hacer, como bien acaba de decir el portavoz de Podemos es dar una solución global, no parches, y para eso hay que hacer un estudio global de lo que está pasando.

En cuanto al reglamento del taxi y VTC, a mí me alegran las últimas noticias y sus últimas intervenciones en cuanto a que está en marcha y que está avanzando. Yo me alegro de ello y quiero poner sobre la mesa que en Vox estamos contentos con el cumplimiento de ese acuerdo, aunque no fue un acuerdo formal, pero sí de esas conversaciones por las que llegamos a aprobar la ley de las VTC, y me alegro de que el Gobierno se lo haya tomado en serio y esté trabajando duro. Les felicito por ello y espero que esos reglamentos vean la luz en esta legislatura.

Por centrarme en el tema al que nosotros queríamos ir, que es Metro de Madrid, efectivamente, Metro de Madrid es un servicio ejemplar en nuestra ciudad, una seña de identidad de Madrid. Y a nosotros nos preocupa algo que salió este verano en el informe de auditoría del año 2021, usted ha dicho que el año pasado se ahorraron 25 millones de euros, pero el informe de auditoría del año pasado dio 51 millones de pérdidas; es decir, 1.025 millones de ingresos frente a 1.082 millones de gasto. Nos parece bien la medida que usted ha dicho de reducir todo aquel gasto que no afecte al servicio de seguridad, totalmente de acuerdo, pero, seguramente, lo que necesite Metro de Madrid, y lo vamos a ver ahora en la segunda comparecencia con la compra de trenes o la no compra de trenes, es que necesita más ingresos, seguramente, Metro de Madrid necesitará ese ejercicio por parte del Gobierno de la Comunidad de más fondos para poder hacer frente a todo lo que llega.

En esto les tendemos la mano, ya lo ha dicho varias veces nuestra portavoz cuando se ha reunido con la presidenta Díaz Ayuso al inicio de curso, les tendemos la mano para hacer unos presupuestos para 2023, entendemos que la situación actual requiere un cambio en la forma de gastar, porque los parámetros que teníamos el año pasado para hacer los presupuestos de 2022 han cambiado tanto respecto a la realidad que estamos viviendo ahora que necesitamos unos nuevos presupuestos que den unas nuevas soluciones a las necesidades reales. Les tendemos la mano, nosotros pensamos que transportes necesitará un aumento del presupuesto, nosotros estaremos encantados de decir de dónde se puede reducir el presupuesto en otras áreas para que el transporte mejore, para, como usted ha dicho, que no empeore el servicio, para que Metro de Madrid siga siendo mejor valorado por los usuarios año a año, y no solamente metro sino todo el transporte, y que esto no se pierda.

Quería hacer mención a una comparecencia que solicitó su grupo en esta comisión del presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos y Colectivos, que venía

a decir dos cosas: primera, que habían tenido un 26 por ciento de pérdidas desde la covid y ahora con la subida de los precios de los combustibles, porque, al final, ninguno de los operadores del transporte público puede asumir esos márgenes. No sé si desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid están pensando en algo para esto.

En cuanto al tema de las mascarillas, no sé si ustedes están pidiendo al Gobierno de la nación que, por favor, quiten esta medida. No sé si nos puede avanzar algo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo, también por ajustarse al tiempo. A continuación entiendo que tiene la palabra el señor Pastor por tiempo de siete minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias. Gracias, presidente. Buen día, señorías. Buen día, señor consejero; gracias por estar aquí, en esta comisión, ojalá viniese usted más a menudo y ojalá se quedase más tiempo, porque en este orden del día hay varias comparecencias, solicitadas por los grupos políticos, en este caso es por Vox, pero, luego, hay una del Partido Socialista y me temo que usted se marchará, en cualquier caso, nos alegramos de que esté usted hoy aquí.

En un contexto como el actual, en el que claramente la crisis climática, que yo creo que ya ningún negacionista puede negar -a pesar de que se empeñen- junto con la crisis energética, derivada de la guerra de Putin en suelo europeo, en Ucrania, que hace que la movilidad sostenible sea un elemento esencial para futuras generaciones y, desde luego, para lo que queda de esta legislatura que es de lo que usted, en teoría, ha venido hablar aquí, en esta comisión.

Como comparece, ya digo, para informar sobre estos planes y proyectos hasta el final de la legislatura, le preguntaremos por algunas cuestiones sobre las que seguro que usted tiene a bien contestarnos. Ha iniciado usted su intervención hablando de las infraestructuras. Señor consejero, menos mal que llegaron esos fondos europeos que ustedes intentaron torpedear constantemente, ¿se acuerdan de aquel señor con el que ustedes acabaron políticamente en escasas 48 horas, y de todos los demás portavoces, que se mantienen en el Partido Popular que durante meses y meses intentaron torpedear las negociaciones que el presidente del Gobierno de España llevaba a cabo en Europa, no sé si volviendo a utilizar el término de pedigüeño y este tipo de cuestiones? En aquel entonces desde esta comisión les decíamos que esto era un proyecto de país y que era imprescindible esa transformación del país, y ustedes seguían erre que erre; posteriormente afirmaron que estos fondos nunca llegarían, que esto era un desastre de país, en fin, ustedes siempre con lo mismo, y ahora, por fin, y menos mal, que ha llegado esta financiación extraordinaria, porque si no su gestión, señor consejero, en temas de infraestructuras sería prácticamente inexistente. A pesar de lo cual no parece tampoco que ustedes vayan a cumplir con muchas de las promesas que hicieron al inicio de la legislatura ni en las últimas décadas de sus gobiernos, porque algunas de sus promesas son cuestiones que ustedes han dicho tantas y tantas veces, la hemeroteca es muy amplia.

Ha mencionado usted los intercambiadores, ha dicho que uno de ellos se inicia en octubre, bueno, una vez más, se retrasa. Los aparcamientos disuasorios tampoco aparecen por ningún lado. Incumplimientos históricos en carreteras, que todos conocemos, en las carreteras competencia del

Gobierno autonómico. Y, por supuesto, algo de lo que usted no quiere ni hablar, uno de los tres grandes fiascos que marcan su gestión es, desde luego, el de los peajes en la sombra, que lo que hacen, en definitiva, es endeudar a futuro y lastrar el presupuesto que ustedes podrían utilizar para la gestión y las inversiones en carreteras; usted sabe que no ha renegociado las condiciones ni piensa hacerlo, y parece ser que ese es el modelo con el que usted sigue atando su gestión. El tren a Navalcarnero, todavía nadie ha sido capaz en su Gobierno de valorar de ninguna forma los centenares de millones de euros que ustedes han enterrado en esa infraestructura que nunca terminaron, termínela usted, termínela usted, como prometieron hace ya más de una década. Y, por supuesto, la ampliación del metro de San Fernando –ya se ha citado aquí- el martes pasado más de 7.000 vecinos salieron a las calles para manifestarse una vez más, y suman, y suman y suman, porque el problema, desgraciadamente, no termina. Este es un asunto en el que ustedes –se ha citado hace un momento- están de acuerdo, el Partido Popular y Vox votaron en contra del presupuesto necesario para solventar este problema, de verdad, para ejecutar ese plan integral que aprobó este Parlamento y que ustedes decidieron no ejecutar. Es curioso que usted en muchas ocasiones haya hablado en su muy extensa hemeroteca, señor consejero, de electoralismo, cuando usted lo primero que hizo ayer fue llevarse a una señora diputada a hacerse una foto en un túnel. Pues, mire qué bien, me parece estupendo que usted haga lo que le parezca oportuno, pero no hable de electoralismo, al menos, intente no hacer comentarios que casi rozan la grosería. Sin duda, este no es el Madrid que nos merecemos y las infraestructuras, como digo, están en retroceso.

Hay otras cuestiones que me gustaría mencionar, que usted no menciona, el Metro Ligero ese desastre y despilfarro de infraestructura, en particular el Metro Ligero del Oeste, que nos cuesta algo que ni saben ustedes, o los autobuses interurbanos, de los que ustedes siempre dicen: no, no, no se preocupen que vamos a dar nuevas concesiones, pero ahora dirá que eso será para el año 2024, 2025, o cuando sea.

Quiero acabar con un asunto muy concreto de Metro de Madrid, que, tras sufrir los recortes en el servicio, penando las frecuencias de paso, porque se puede gestionar todo de una forma diferente, como usted bien sabe. Usted puede discutir, pelear, enfrentarse ante su consejero de Hacienda, exponer ante su presidenta, si esto realmente es relevante, doten ustedes de más dinero en lugar de regalar el dinero a los ultrarricos de esta comunidad autónoma con exenciones fiscales.

Voy a realizar aquí algunas preguntas muy concretas; preguntas que ya le hicimos el pasado 16 de junio, preguntas a las que usted no contestó en el pleno y que ustedes tampoco contestan a través de las solicitudes de información parlamentaria o iniciativas y preguntas de cualquier otro tipo. Si operan algo más de 2.300 coches en metro solo en torno a 900 son propiedad de la compañía, siendo el 60 por ciento aproximadamente el material rodante que explotan ustedes a través de contratos de arrendamiento, porque esta es una cuestión que usted también tiene que solventar en este final de la legislatura, ya se lo dijimos el 16 de junio, ¿por qué motivo no compraron el cien por cien del material rodante para el metro de Madrid? ¿Por qué optaron por esta fórmula de arrendamiento, de leasing? ¿Cuál ha sido –y esta es una pregunta clave, señor consejero, y usted ha tenido ya cuatro meses para hacer el cálculo exacto- el coste real de los intermediarios, que los hubo,

los hay en estas operaciones? Y, ¿cuáles son los motivos reales para que se adoptara entonces esta decisión?

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Es extraño que cuando un operador explota en exclusiva una infraestructura como esta, en lugar de comprar el material lo alquile a un intermediario con un coste extraordinario añadido cuando realmente esto no va a cambiar, ni va a cambiar tanto la tecnología ni el modo de explotación. Esto –y ya termino, presidente- es algo relevante.

Tengo unas cuantas preguntas más en este sentido, pero estoy convencido de que usted nos va a iluminar con su respuesta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor; siete minutos exactos. A continuación, por Más Madrid, el señor Sánchez por tiempo de siete minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor consejero, por venir a la Comisión de Transportes e Infraestructuras para exponer las labores que ha realizado durante esta legislatura. Todos estaremos de acuerdo en esta comisión, no sé si todos, pero casi todos, en que la política de movilidad es una política crítica en materia de sostenibilidad en el siglo XXI, por cierto, una palabra, la movilidad, que desapareció de su consejería como por arte de magia, quizás es bastante significativa esta desaparición.

Madrid es una región metropolitana con millones de viajes diarios entre la corona y la ciudad, y viceversa, provocados por un modelo urbanístico cada vez más disperso, que provoca una mayor necesidad de desplazamientos, no solo para trabajar sino también para ir al colegio a los lugares de ocio, a comprar, etcétera, etcétera, lo que ha provocado, históricamente, una fuerte dependencia de los modos motorizados, favorecidos por la política de infraestructuras de los distintos gobiernos del Partido Popular, lo que ha provocado finalmente una cultura del coche, y una cuestión que no se ha mencionado, que creo que es importante, es que Madrid es el área más contaminada por dióxido de nitrógeno del continente, con una mortalidad y una morbilidad asociada inasumibles, estimadas, según distintas fuentes, entre 2.000 y 10.000 muertes anuales. Frente a esto, pues tenemos una política, señor consejero, de patas muy cortas, anuncios incumplidos reiteradamente, retrasos continuados en las distintas cuestiones, no hay una política global, y justamente, cuando por motivo de la pandemia de la covid, podría haberse dado un golpe de timón a la política de movilidad en un sentido diferente, cuanto teníamos a la gente en casa y con restricciones de movilidad como para haber dado un empujón a los modos más sostenibles, como, por ejemplo, la bicicleta, se ha producido todo lo contrario, menos mal que, como ya se ha dicho, a través de las ayudas europeas y estatales van ustedes, al menos a iniciar algunas de las promesas electorales que han venido incumpliendo reiteradamente, como se ha mencionado.

Con todo esto, resulta que lo que tenemos es un sector del taxi completamente revolucionado por su proyecto de liberalización y uberización por el cual la federación profesional,

como usted ha dicho, ya les ha mostrado su negativa, las otras asociaciones, por cierto, todavía no han visto ningún texto, simplemente, se han creído lo que ustedes les han contado, ya veremos, al final, qué es lo que ustedes reflejan en ese reglamento, si es que llega alguna vez, porque ese reglamento es de estas cosas incumplidas reiteradamente, porque desde que yo estoy en esta Asamblea, se ha venido diciendo que iba a haber un reglamento del taxi al año que viene; al año que viene, reglamento del taxi, al año que viene reglamento del taxi, y así han pasado los años y los años y estamos en el año 2022.

Por supuesto, está también el tema de San Fernando de Henares, ayer ya le dijo mi compañera, María Acín, ¿señor consejero, quiere usted pasar a la historia como el consejero que dejó de patitas en la calle a cien familias en San Fernando de Henares por culpa de una infraestructura mal planteada y mal ejecutada? ¿O quiere usted arreglar, de verdad, el enorme problema de estas familias en San Fernando de Henares? A mí me parece que la excusa que nos ha dado esta mañana el director general en cuanto a que esta cifra de los 800 euros es lo que está marcado por el Ministerio de Movilidad es una excusa injustificable, ¡qué quiere que le diga! Creo que la Comunidad de Madrid, siendo la más rica de España, debería tener recursos suficientes como para poner encima de la mesa ese plan integral que hemos demandado desde la oposición para las casas de San Fernando. Yo dudo mucho que alguna vez sean ustedes capaces de poder reabrir la línea 7B de metro, pero, al menos, que las familias afectadas tengan una solución decente y digna.

Ahora, por cierto, no piden ustedes que el Ayuntamiento de Madrid entre en el accionariado de Metro, se hartaron de pedírnoslo cuando gobernábamos nosotros el Ayuntamiento de Madrid, de eso ahora se han olvidado. No voy a hablar mucho más de Metro, porque luego va a haber una comparecencia específica, pero me tengo que referir a la famosa compra de trenes, cien mil veces prometida y nunca ejecutada; los pliegos siempre van a estar al mes que viene, "al mes que viene van a estar los pliegos", así llevamos desde que estaba don Ángel Garrido, cuando se transfugó a Ciudadanos en la consejería, así estamos todavía.

Le voy a decir más, promesa electoral 301 del programa del Partido Popular: "ampliaremos las frecuencias de Metro de Madrid para lo cual compraremos 60 nuevos trenes durante los próximos cuatro años". Ni 60 nuevos trenes ni han ampliado ustedes las frecuencias de metro, todo lo contrario, lo que han hecho ha sido recortar las frecuencias de metro.

No voy a hablar del estado económico de Metro, porque mi compañero lo abordará en la siguiente comparecencia, menos mal que ustedes dieron marcha atrás con este recorte en las frecuencias de metro en las horas punta, aunque esos recortes se mantienen en las horas valle.

Más cosas, más incumplimiento, el plan Aparca+T, usted ni lo ha mencionado, a lo que se han dedicado es a hacer reinauguraciones ridículas de aparcamientos ya existentes, como el de la Ciudad Universitaria o el del Wanda Metropolitano, pero nada que tenga que ver con una red de aparcamientos disuasorios, otra promesa incumplida. No tenemos mapa concesional para los buses interurbanos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Sánchez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Han estado ustedes remoloneando hasta el final para complementar el 50 por ciento de descuento en el abono transporte, y, por supuesto, la bicicleta completamente olvidada de su política de movilidad. En 2021 prometieron una red de 250 kilómetros de carriles bici y en abril de este año nos respondieron que no tienen ni siquiera previstos los plazos de ejecución para dicha red de bicicleta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Gracias a todos los grupos por ajustarse a los tiempos. A continuación, el señor Segura dispone de un tiempo de siete minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Señor consejero, gracias por estar hoy aquí. Tengo que agradecer y así me lo han hecho saber en privado el personal de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos por haber ido a dar la cara y no hacerse fotos; usted fue a San Fernando de Henares el lunes a dar la cara, a explicar a la gente y a escuchar y no a hacerse fotos ni a utilizar políticamente el sufrimiento de los vecinos, como algunos están haciendo, algunos que tenían que haber venido aquí a comparecer a la comisión, y que no vinieron, como fue el alcalde de San Fernando de Henares, Javier Corpa.

Efectivamente, el consejero lo ha explicado muy bien. La apuesta del Gobierno de la presidenta Ayuso es seguir teniendo el mejor transporte público de Europa y que siga siendo el transporte el eje de vertebración y cohesión social. Como siempre lo que ha venido a hacer la izquierda es hablar de un transporte público, que está casi desahuciado, etcétera, etcétera. Pues, miren, señores de la izquierda, muy mal no se debe de ir en metro, tiene que haber buenas frecuencias, tiene que ser seguro, ya que una ministra del Gobierno de España, cuando nos tienen todos habituados a ir en Falcon y en Super Puma, utiliza el metro para escuchar a los ciudadanos. Por tanto, señor Pastor, debe ser seguro el metro cuando la ministra de Justicia utiliza el metro y los autobuses para sus desplazamientos. Entonces, no sé por qué ese catastrofismo sobre el metro de Madrid cuando una ministra lo utiliza.

Don Agustín Moreno, el uso del transporte público colectivo. Mire, el metro de Madrid llega al 70 por ciento de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, no entiendo a qué se refiere cuando habla de que no se hace transporte, que no hay política de movilidad, etcétera. Mire, la política de movilidad del Partido Popular es la de hacer 200 kilómetros de metro, Metro de Madrid ha llegado a doce municipios; a doce municipios ha llegado. Entonces, no digan mentiras sobre el metro de Madrid.

La crisis energética. Don Agustín Moreno, ustedes votaron en contra de una propuesta que presentó este grupo parlamentario, cuando saben ustedes que hay una crisis energética para todo el mundo y para toda España, entonces, ¿qué pasa?, ¿que para los metropolitanos no hay crisis energética? ¿Qué ha hecho la ministra, Raquel Sánchez? A lo mejor, tiene que ir desde Noviciado, que es la línea 2, a la Puerta del Sol, que es la línea 2, en metro y bajarse en la calle Alcalá y pedirle el dinero a la ministra de Hacienda, a la señora Montero.

Respecto a la subvención, señor Moreno, la subvención al transporte público antes de don Pedro Sánchez era de entre un 65 y un 80 por ciento. Tanto que habla de gratuidad, que no se preocupen que las personas mayores de 65 años van a tener gratuito el transporte público a partir del 1 de enero de 2023, y eso es gracias a las políticas de este Gobierno y a las políticas de este consejero. Respecto al bus-VAO que nos ha comentado, señor Moreno, usted está en el Gobierno, lo que no sé es si se llevan bien o no se llevan bien, porque, como cada día sale uno diciendo una cosa, no lo sé bien.

Señor Pastor, la guerra de Putin, la energía. ¿El problema que tenemos ahora es por la guerra de Putin, por la invasión de Putin en Ucrania? Pues, mire, en agosto de 2020, que no había guerra, 26 millones de euros el gasto de electricidad de Metro de Madrid; en agosto de 2021, que tampoco había guerra, 41 millones de euros. Es que son 15 millones de euros más; y en agosto de 2022, 107 millones de euros. Este año, 107 millones de euros, y ustedes siguen sin hacer nada para los metropolitanos. Pero, bueno, esas son las políticas.

Respecto a los fondos europeos, de lo que siempre está usted sacando pecho, mire, son los 140.000 millones de euros que peor se van a invertir, porque no están haciendo realmente nada; la inflación sigue por las nubes, ustedes venden y venden. Tanto que habla de la elasticidad y de las ayudas, y de los grandes y de los pequeños. Este es un recibo de luz de un restaurante pequeño del centro de Madrid, con cuatro mesas y una pequeña barra y una terraza de tres mesas. Bueno, este señor pagaba antes 1.200 con el aire acondicionado pagaban entre 1.300 y 1.400, y mire ahora: 2.961 euros, a 9 de septiembre de 2022. Cargos normativos, 1.047 euros, este es su Gobierno; esto es lo que les hace su Gobierno a los españoles.

Respecto a la hemeroteca. Miren, no hablen de hemeroteca, porque la mayor hemeroteca la tienen el señor Sánchez, que dijo: "No voy a dormir tranquilo estando Pablo Iglesias"; al rato dijo: duermo muy tranquilo estando Pablo Iglesias. Pero, mire, le voy a recordar otra cosa que también dijo: "icundo yo esté en el Gobierno vamos a estar en contra de los que roben, de los que hagan fraude, etcétera, etcétera! Y quieren indultar a un señor que se apellida Griñán, del que ustedes son sus "ERE-deros", y que ha hecho que desaparecieran 600 millones de euros.

Respecto al tren de Móstoles-Navalcarnero. Mire, la presidenta Ayuso ya les dijo que cede la infraestructura a Cercanías, porque creo que lo mejor es que esa línea esté dentro de los Cercanías y no que los vecinos de Navalcarnero tengan que ir hasta Móstoles para después coger el Cercanías -y no vamos a hablar del Cercanías, porque vaya día que tuvo ayer el Cercanías-.

Respecto a don Alejandro, la movilidad. Pues, ya se lo he dicho 200 kilómetros hemos hecho. Cuando llegó el Partido Popular a la Comunidad de Madrid llevó el metro al norte, sur, este y oeste. Que sí, y que hay que reconocer lo de San Fernando de Henares, y hay que pedir perdón, y se ha pedido, y fue el consejero, que hay que ayudas a las familias y se está haciendo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Perdón, ya finalizo. Dígnanos una cosa que se haya podido hacer y que este Gobierno no haya hecho, porque creo que se ha hecho de todos. Muchas gracias, consejero. Tiene el apoyo de este Grupo Parlamentario Popular, y la verdad es que usted ya lo hizo bien como alcalde de Alcorcón –no lo que hay ahora- y como consejero está haciéndolo igual de bien. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. A continuación, para contestar a las anteriores intervenciones, tiene la palabra el señor consejero de Transportes, don David Pérez, por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muchas gracias. Debo decir que tengo apuntados 35 puntos, voy a tratar de ir muy rápido. Lo primero de todo, quiero decir que a la explicación inicial hay que añadirle otras actuaciones que no me ha dado tiempo a mencionar, como trabajar en ese gran nodo logístico global al sur de Europa, en el que estamos trabajando para convertir a Madrid en esa fortaleza logística de lo que podemos en cualquier momento también explicar más detalles.

En segundo lugar, decir también que para los desarrollos del sureste ya hemos definido un sistema, que ayer pude explicar en el pleno, precisamente, de plataformas reservadas de autobuses inteligentes, y un tema por el que me extraña que ustedes no me hayan preguntado, como es el tema del amianto, tema que finalmente se ha resuelto con un acuerdo a través del diálogo con los afectados, al mismo tiempo que estamos destinando más de 170 millones para erradicar del amianto de nuestra red.

También quiero mencionar que es sorprendente, parece que solo existe amianto en el metro, no oigo a ningún partido político de los aquí presentes preguntar por el amianto, por ejemplo, en Cercanías o en otros sitios. No lo sé, pero parece que solo existía amianto en metro, pero lo que solo ha existido en metro ha sido la solución dialogada con los vecinos al problema del amianto, además con una permanente inversión, que mantenemos ahora mismo para su erradicación completa.

Empezaré a contestar muy rápido. A Podemos, la gratuidad. Aunque Podemos gobernara en la Comunidad de Madrid, imagínense que eso ocurriera, no podría establecer la gratuidad financieramente ni siquiera legalmente; eso no existe, la ley obliga a que haya un sostenimiento del transporte público a través también de las aportaciones de los usuarios, eso de la gratuidad no existe, ni es legal ni se puede hacer. En este momento el coste del transporte público en la comunidad es el más alto de toda España y de los más altos de toda Europa, y eso no puede ser gratis, además de que la legislación no lo permite.

El taxi, dice usted que es la ley de la selva, al revés, lo que queremos es, precisamente, ayudar al taxi a eliminar los obstáculos que le están impidiendo competir, y modernizarle y dotarle de los instrumentos para conseguirlo.

Respecto a la descarbonización. Mire, gracias a la gran red de transporte que tenemos; a que ya el 60 por ciento de nuestros autobuses interurbanos, que son 4.100, utilizan energías limpias; gracias a que el metro de Madrid en sí mismo es muy poco contaminante; gracias a las políticas medioambientales de la Comunidad de Madrid se está evitando, precisamente, una contaminación muy importante para el medio ambiente y estamos haciendo un gran esfuerzo para conseguirlo.

Respecto a Vox, lo del metro es muy sencillo –podemos hablarlo más despacio- con la covid –pero no ya Metro de Madrid sino todos los metros del mundo- ha tenido menos ingresos –nuestra región ha estado confinada de forma inconstitucional-, porque hemos llegado a estar al 8 por ciento de demanda, lógicamente eso afecta a los ingresos. Si uno tiene una gran aficción a los ingresos por una pandemia tan brutal, como la que ha habido y al mismo tiempo una subida tan brutal como la de la electricidad, es obvio que se produce un desequilibrio, que también afecta a la anualidad que usted ha mencionado, y de ahí viene y deriva ese diferencial al que usted se ha referido.

Respecto a las mascarillas. Nosotros consideramos que, por supuesto, ese tipo de decisiones tienen que tomarse siempre de acuerdo con la autoridad sanitaria. Yo sí le digo que nosotros estaremos a expensas de lo que certifique la autoridad sanitaria, que es quien tiene que decirlo, y a mí no me gusta opinar de lo que no me corresponde. Pero, como aquí se me ha planteado, creo que ha llegado el momento de retirar las mascarillas del transporte público, porque después de las correspondientes reuniones, conversaciones y análisis se ve que ya los indicadores apuntan a que eso ya podría permitirse. Ahora bien, es el ministerio quien lo tiene que establecer. Cuando eso ocurramos, nosotros lo aplicaremos de inmediato. ¿Cuánto me queda?

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan tres minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Respecto al PSOE. Fondos europeos. ¡Que nosotros hemos torpedeado los fondos europeos! Los fondos europeos, con los que el señor Sánchez se hace propaganda, los consiguió el Partido Popular europeo. *(Risas.)* Podemos reírnos y podemos cuestionarlo, pero para eso están las actas del Parlamento Europeo, donde usted podrá confirmarlo.

En segundo lugar, esos fondos no son fondos de Pedro Sánchez ni del PSOE, son fondos de todos los españoles. Le voy a decir una cosa: parece que todo lo que se hace es con los fondos europeos, 5 por ciento; solo el 5 por ciento de lo que se hace en infraestructuras, en lo que estamos invirtiendo 3.500 millones de euros, son fondos europeos, nosotros pedimos 5.000 millones de los fondos europeos y solo nos han concedido 180 millones. Lo digo, primero, porque los fondos europeos no son algo que nos regala Pedro Sánchez, no es algo que ha conseguido el PSOE, sino que es algo que ha conseguido el Partido Popular europeo y, en tercer lugar, no son tan grandes como dicen, sino que solo representan un 5 por ciento de nuestras inversiones.

Dice usted que nuestra gestión en infraestructuras es inexistente. Ya le he explicado, estamos construyendo cuatro intercambiadores, cinco ampliaciones de línea y estamos invirtiendo constantemente en nuestras carreteras y en todos nuestros servicios de transporte, con una

subvención del 70 por ciento, continuada en el tiempo durante todo el año y no una ayudita de cuatro meses, a última hora, después de años de desinversión y de no preocuparse por el transporte público. ¡Dice usted que nuestra gestión de las infraestructuras es inexistente cuando hemos hecho la mayor inversión de los últimos trece años en esta comunidad, y en marcha!

Me habla usted de incumplimientos en carreteras. ¡Hombre!, cuando el Gobierno de la nación tiene abandonadas todas las carreteras nacionales, fíjese que llevamos solicitando para la A-5, para la A-1, para la A-42, y la respuesta siempre es el silencio.

Fiascos. Dice que son un fiasco los peajes en la sombra. Esa fórmula la estableció el Partido Socialista, y quien más peajes en la sombra impulsó fueron las comunidades autónomas gobernadas por el Partido Socialista. Nosotros utilizamos ese recurso, efectivamente.

Metro Ligero, otro fiasco según usted. Acabamos de ingresar esta misma semana 89 millones de euros que le hemos reclamado a las concesionarias del Metro Ligero, por cálculos que se habían hecho mal. Por tanto, nosotros cumplimos nuestra obligación y ese dinero lo podremos utilizar, por ejemplo, para la situación financiera de Metro y del consorcio.

Más Madrid ha hablado de contaminación. Dice que la capital tiene ahora la mayor contaminación de toda Europa. Mire, el mejor dato de la serie histórica. En 2019 se superó –y estaban ustedes gobernando- 17 veces el límite de contaminación bajo el Gobierno de Más Madrid en ese momento -se llamaba de otra forma, pero es el mismo-; en 2021 solo se superó una vez, y ahora en 2022 tenemos el mejor dato de la serie histórica. Por tanto, no es cierto lo que dice de la contaminación.

Transportes. Dice usted que hemos borrado de la consejería la palabra movilidad; la Dirección General de Transportes se llama Transportes y Movilidad, y yo en todas mis intervenciones, incluyendo esta, incluso antes de su intervención, siempre menciono la movilidad y la defino como libertad de movimiento, que es la filosofía que nos lleva a generar muchas oportunidades y opciones para que el ciudadano elija.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): El plan Aparca+T. Dicen que no hemos inaugurado ningún aparcamiento, ustedes eso lo desfiguran para burlarse de nosotros. No se crean sus propias mentiras, simplemente esos aparcamientos se incorporaron a la red Aparca+T, no se inauguraba un aparcamiento físico, se incorporaba ese aparcamiento, con todo lo tecnológico que ello implica, a la red Aparca+T.

La bicicleta no está abandonada para nada, se hará en dos fases una gran inversión para hacer, en primer lugar, 107 kilómetros con una inversión de 37 millones y 259 kilómetros con una inversión de 91 millones.

En este momento tenemos una red de infraestructuras muy potente, una ampliación en marcha muy potente. Tenemos grandes problemas, es cierto, que son, por ejemplo, el amianto, que ya se ha resuelto y por eso ustedes no hablan de él. El tema de San Fernando, que es verdad que trae causa del pasado, pero que hoy se va a resolver y se va a resolver a pesar de todas las interferencias, críticas y aprovechamientos políticos, porque estamos cumpliendo puntualmente nuestro deber. Y la situación derivada de la falta de medidas del Gobierno en materia de electricidad, que le puedo asegurar que estamos abordando con el mayor rigor y con la mayor responsabilidad. Quedan miles de cosas por decir, pero no tengo más tiempo, y lo siento de verdad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor consejero. En turno de réplica, los grupos parlamentarios tienen a continuación un tiempo máximo de tres minutos. En representación del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias por las explicaciones, de todas forman en una serie de temas, y en nuestra opinión, no son satisfactorias.

Se ha referido al tema del amianto en metro de Madrid y, efectivamente, ahí se ha alcanzado un acuerdo después de mucho trabajo, no con los vecinos sino con las familias, los trabajadores y los sindicatos que habían puesto una demanda penal por responsabilidades claras de la empresa. Pero, en fin, hay que congratularse de dicho acuerdo. No intente usted coger la bandera de apuntarse este tanto, porque bastante trabajo ha costado a estas familias, a los sindicatos y al comité de empresa alcanzar el acuerdo. Pero tiene razón en una cosa, y es que el amianto está presente en muchos más sitios, el amianto es un material resistente, barato, ignífugo que se utilizó en forma profusa, sobre todo en el último tercio del siglo XX en multitud de instalaciones, edificios, etcétera. Por ejemplo, un tema que es responsabilidad de su Gobierno, usted es consejero de Transportes, pero forma parte de un Gobierno, es el del amianto en los colegios, sobre una población tan sensible como los niños y, evidentemente, el profesorado, el personal de administración y servicio, etcétera, etcétera. Es llamativo -y lo hemos llevado varias veces a otra comisión, y no me salgo del tema, pero le doy la razón en que tenemos que ampliar la mirada- que no exista un censo, un inventario sobre los colegios públicos, concertados y privados que tienen amianto en Madrid, que se descompone, que vuela y que, desgraciadamente, son pocos los compromisos y la pequeña inversión nimia que está haciendo la Consejería de Educación y el Gobierno de doña Isabel Díaz Ayuso ante la envergadura del problema, pero totalmente de acuerdo con usted.

Segundo tema. En relación con la potenciación del transporte público colectivo, tengo que decirle que no se ha recuperado el volumen de usuarios del transporte público colectivo de antes de la pandemia. Creemos que ese es un tema fundamental, de ahí la insistencia en que se haga una encuesta ciudadana de movilidad para saber exactamente en qué términos nos movemos. El principal dato, la principal variable de las anteriores es que si no se utiliza es por un problema de calidad y de frecuencia no por un problema de precio ni de tarifa, eso es verdad, sino sobre todo por lo anterior. Entonces, creemos que hay que avanzar en mejorar el servicio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Acabo con los temas de tarifa. Nosotros decimos gratuidad hasta el 31 de diciembre, otra cosa es el horizonte, el horizonte a 2050, ya veremos y; desde luego, una tarifa plana de 10 euros.

Descarbonización. No dicen una palabra de la puesta en marcha de las zonas de bajas emisiones, que es un imperativo europeo y de salud pública y de lucha contra el cambio climático.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Señor consejero, dijo usted en una entrevista hace unos meses: "Un Gobierno que se dice defensor de lo público tiene una oportunidad muy buena para apoyar un transporte público que ahora mismo es prácticamente inviable, especialmente ahora que hay gente que vuelve al transporte público, porque no puede pagar la gasolina. Justo que necesita esta ayuda no la dan, no hay respuesta ni para el sector público ni para el privado." Totalmente de acuerdo. Lejos de que Vox le eche la culpa a su Gobierno de la crisis de la covid o de la crisis de Sánchez, por mucho que aquí los socialistas quieren llamarlo la crisis de Ucrania o lo que sea, esta es la crisis de Sánchez. Y lo que nos preocupa a nosotros es la respuesta que se le va a dar, nosotros opinamos como usted dijo en esta entrevista, que ahora mismo es prácticamente inviable, entonces, le tendemos la mano desde Vox para hacer unos presupuestos que hagan viable el transporte público de Madrid y para poder seguir garantizando que el transporte público de Madrid sea la enseña que es y sea el mejor transporte público de Europa y del mundo, como lo es, porque además se necesita.

Dice en esa entrevista que he citado: "especialmente ahora que hay gente que vuelve al transporte público, porque no puede pagar la gasolina." Una vez más, totalmente de acuerdo. El transporte público ahora mismo se está volviendo muy necesario para la gente que antes igual lo usaba menos o no lo veía entre sus opciones, y pensamos que hay que reforzarlo, y especialmente Metro, pero no solamente a Metro o al consorcio sino también a los operadores privados, a los operadores que también dan ese servicio de transporte a nuestra región.

Insisto a nosotros nos preocupa este tema, les tendemos la mano para hacer unos presupuestos que se adapten a la realidad y a las necesidades, creo que juntos podemos sumar más que todas estas cosas que propone aquí la izquierda y podemos ayudar a los madrileños ante esta situación y esta crisis tan grave provocada por Sánchez. Muchas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente. Señor consejero, cuando quiera, usted tiene todo el tiempo, estoy convencido de que en esta comisión estaremos todos de acuerdo en

darle todo el tiempo que necesite; es más, si usted se quedase a la comparecencia siguiente, también tendría usted todo el tiempo que necesitase, estoy seguro de que llegaríamos todos a un acuerdo para que usted pudiera explayarse y quedarse aquí en esta comisión, a la que no viene casi nunca, creo que ha venido dos veces, todo el tiempo que necesite.

Yo le digo por qué no contesta a las preguntas que le hemos hecho en relación con la compra del material de Metro. ¿Por qué no contesta usted? Le he hecho las preguntas, se las hicimos el 16 de junio, se las hemos hecho a través de diferentes iniciativas y usted no ha contestado a nada, ni siquiera lo ha citado; no nos ha explicado el motivo por el que no compraban el material rodante al cien por cien, ni por qué optaron por la fórmula de leasing ni por qué ustedes decidieron tener estos intermediarios con los costes que supone. Y no conocemos los motivos reales para adoptar esta decisión, porque, le decía antes y le repito ahora, es muy extraño que un operador que explota una estructura, que en exclusividad es también de la Comunidad de Madrid se dedique a hacer este tipo de operaciones financieras.

Le preguntaba antes también y le pregunto ahora, porque usted ha hablado de gestión, ha dicho: "qué gran gestión hemos hecho en Metro Ligero, porque hemos conseguido..." ¿Cuánto dinero de más, cuánto dinero habría que recuperar de ese Metro Ligero? Seguramente si ustedes hicieran esa buena gestión, que es lo mismo que le estoy indicando en relación con los trenes de Metro, tendríamos mucho más dinero los madrileños. Porque le pregunto: ¿cuál ha sido el coste real del arrendamiento operativo de ese material? ¿Cuáles son las fórmulas financieras que finalmente desarrollaron ustedes para este fiasco, para que se dé esta situación económica tan mala? ¿Cuántos millones de euros extra supuso esa fórmula cuando podrían haberse comprado los trenes en su momento? Usted ya era entonces diputado, fue portavoz, en fin, y su hemeroteca, además, incluso en esto es muy extensa. ¿Qué tipo de valor residual consideraron y por qué? ¿Y por qué calculan, además, una vida útil de 35 años, cuando con el adecuado mantenimiento, sabe usted, que esa vida útil sería mucho mayor, o podría serlo? Quizá es porque en esas cuentas que ustedes se echan a sí mismos no les salen las cuentas. Pero le pregunto sobre todo ¿por qué hacer uso de un intermediario, que solo consigue encarecer la operación en tanto que corre con el supuesto riesgo, que ya le digo yo que no existía? Porque ya le digo yo que sí o sí ese material se iba a comprar. De esto usted no ha dicho ni una sola palabra, de los motivos reales por los que adoptaron esta decisión ni de las sociedades limitadas unipersonales que participaron en toda esta cuestión.

Respecto a las bonificaciones, francamente consejero, ayudita, yo no sé en qué mundo viven ustedes, pero decir que eso es una ayudita... Francamente, señor consejero, cuando ustedes acaban de regalar más de 900 millones de euros al 1 por ciento de los ultrarricos de esta comunidad autónoma, ¡señor consejero, hablar de ayudita es una cuestión que creo que se la tendría usted que hacer mirar!

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Ya termino, señor presidente. Usted gestiona, tiene una política tarifaria, hay una crisis energética, el Gobierno de España financia el cien por cien de las bonificaciones y ¿qué hace la Comunidad de Madrid? Insisto, regalar más de 900 millones de euros a los ultrarricos de esta comunidad autónoma.

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

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor consejero. No le extrañe que no mencionemos cosas en nuestras intervenciones, porque, si a usted no le da tiempo en sus diez minutos, a nosotros no nos da tiempo en nuestros siete minutos; es lo que pasa. Entonces, no se extrañe de que no mencionemos cosas. De todas maneras, si usted no tuviera bloqueados en redes sociales a algunos de nosotros, de los diputados, a lo mejor, se enteraría mejor de las cosas que vamos proponiendo en la Asamblea, como, por ejemplo, en relación con el amianto.

Ya le han mencionado aquí que, a instancias de la oposición, concretamente de mi grupo parlamentario, se han aprobado dos proposiciones no de ley en materia de amianto mucho más allá de Metro, en las infraestructuras en general de la Comunidad de Madrid y concretamente en los colegios, como se acaba de mencionar.

No voy a discutir con ustedes de materia de infraestructuras, en materia de infraestructuras no hay quien les gane, otra cosa es que luego funcionen, ese es el problema; el problema es que ustedes se dedican a abrir túneles y a hacer cosas, pero luego los túneles se les caen, como en el caso de la línea 7B o directamente no los terminan, como en el caso del tren de Navacarnero. Por no hablar de Metro Ligero y de otras muchas infraestructuras que están como están, como el TFM, etcétera, etcétera, etcétera. En fin, hay que pedir que funcionen y que no se hundan.

Por cierto, en cuanto a la línea 7B, mire, señor portavoz, lo que pedimos son viviendas dignas para las personas que han tenido que dejar sus casas por culpa de una infraestructura mal ejecutada por el Partido Popular, eso es lo que pedimos, y eso todavía no lo tienen. ¡Ese es el tema fundamental en este momento! Y no me diga que están ustedes haciendo todo lo que se puede. ¡No!, ¡no están haciendo todo lo que se puede!, porque el otro día hubo una gran manifestación en San Fernando de Henares en la que se puso de manifiesto que no están haciendo ustedes todo lo que se puede y se debe.

Por supuesto que lo que traemos aquí son los incumplimientos; si no recuerdo mal, esta comparecencia era para informar sobre las políticas y planes de la consejería a lo largo de esta legislatura. ¿De qué vamos a hablar? Pues de los anuncios que ustedes hacen y de los incumplimientos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Sánchez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Por cierto, no ha mencionado usted el famoso proyecto de ley de movilidad sostenible que anunciaron en su día. No ha mencionado usted el Plan General de Carreteras para la Comunidad de Madrid, que anunciaron en su día. Van diciendo cosas sueltas, como el anuncio este del desdoblamiento de la M-600, que luego tuvo que desmentir aquí un director general, para ir picoteando cosas sin que haya una estrategia de movilidad.

Por último, ustedes quieren ahora arreglar con el taxi lo que han destrozado; o sea, primero, ponen la alfombra roja a las VTC, dejan 9.000 licencias, que cobran lo que quieren, cuando quieren, en el momento que quieren, y ahora hay que arreglar el taxi. ¿Cómo lo hacen? Uberizándolo no nos parece que sea la manera de hacerlo, señor consejero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Había otras maneras, y por eso esto se verá en el Constitucional. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. A continuación, en la réplica, va a intervenir doña Alejandra Serrano, del Partido Popular, por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **SERRANO FERNÁNDEZ**: Gracias, presidente. Consejero, gracias, una vez más, por mostrar el trabajo y el compromiso de San Fernando de Henares con los vecinos desalojados y con los que sufren día a día las consecuencias de la obra de la línea 7B de metro, a los que sin duda nunca se les podrá reparar el daño moral que se les ha causado. Efectivamente, como bien se ha dicho hoy aquí es un drama social y humano y ese es el eje central de las actuaciones del Gobierno regional. Se ha pedido perdón por haber generado esa situación hace quince años y se está ayudando a las familias, se están poniendo todos los medios humanos, materiales y técnicos, con grandes profesionales al frente, por cierto.

Este es el asunto que más prioridad tiene y que cuenta con más recursos para encontrar una solución. Por eso, les animo a ustedes, al Partido Socialista, y al alcalde de San Fernando de Henares, a dejar a un lado la confrontación política, la demagogia y la utilización partidista del sufrimiento de los afectados, ¡aportemos soluciones! ¡Arrimemos el hombro! Es intolerable que se traslade a los vecinos que la Comunidad de Madrid es su enemigo o que va en contra de sus intereses, firmando, por ejemplo, decretos de desalojo apresurados, que solo generan incertidumbre y miedo. Y que conste que creo que lo hicieron pensando en el interés de los vecinos, pero no mientan ni digan que la Comunidad de Madrid ha abandonado a San Fernando de Henares porque eso es absolutamente mentira. Reconduzcamos el diálogo, les tendemos la mano, y hagamos un trabajo conjunto. Que se agilicen los expedientes de declaración de ruina por parte del ayuntamiento y que se siga trabajando para dar cuanto antes unas indemnizaciones justas y una solución global.

Quiero trasladar, una vez más, todo nuestro apoyo a las familias, a las que, por cierto, el consejero estuvo visitando el lunes. Por cierto, le tengo que decir al señor que sí que ayer estuvimos

visitando las obras para asegurar el edificio, que es nuestra obligación hacer, como representantes públicos.

Mientras la Comunidad de Madrid no está escatimando ningún recurso humano ni económico para solventar cuanto antes esta situación, el Ayuntamiento de San Fernando de Henares sigue en su oposición y confrontación con el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso, como si fuera una cruzada personal del alcalde. Le recuerdo al señor alcalde que entre las competencias municipales se encuentra la activación de la emergencia municipal, un instrumento de intervención social, que como finalidad tiene la cobertura de situaciones de necesidades que transitoriamente pueden afectar a individuos o familias y que por su carácter perentorio requieren ser afrontadas de modo inmediato. Las fotos, la confrontación política, ponerse detrás de una pancarta, no solucionan el daño ni el problema causado. A pesar de esta deslealtad, es el propio alcalde el que siempre reconoce la labor que se está realizando por parte de la consejería y del director general. Ayer, mismamente, cuando estuve visitando las obras con el consejero así lo manifestó.

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

La Sra. **SERRANO FERNÁNDEZ**: Mientras que el Gobierno de Ayuso desde septiembre de 2021 ha destinado aproximadamente 1,4 millones de euros para los realojos de los vecinos, mudanzas, alquiler de los pisos en los que se han instalado, la manutención y los traslados, el ayuntamiento no ha activado ni un solo recurso de renta mínima de inserción para ayudar a estos vecinos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Serrano.

La Sra. **SERRANO FERNÁNDEZ**: Lo que permitiría aumentar el gasto de alojamiento durante seis meses de 4.788 euros que la Comunidad de Madrid ha conseguido desbloquear y que garantiza las necesidades básicas de la vida en tanto se realizan las acciones de inserción necesarias para lograr una vida independiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias.

La Sra. **SERRANO FERNÁNDEZ**: Acabo tendiéndoles una vez más la mano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias.

La Sra. **SERRANO FERNÁNDEZ**: Abandonemos la confrontación, encontremos los puntos de encuentro que son muchos, por el bien de los vecinos de San Fernando de Henares, que son realmente los afectados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Serrano. A continuación, y ya para cerrar el debate, por un tiempo máximo de cinco minutos, sé que no es suficiente, pero es lo que viene establecido en el Reglamento, aunque es cierto que estamos siendo un poco más flexibles con el

consejero para que se explaye un poquito más, cierra el señor consejero de Transportes, don David Pérez, tiene usted cinco minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Gracias. Bien, respecto a Podemos. Efectivamente, el amianto hay que erradicarlos de todos los lugares donde esté. Pero mi invitación hoy es a que, una vez que han visto que en Metro se está haciendo una inversión tan importante, piensen que hay otros servicios de transporte, estamos en la Comisión de Transportes, en España, en Madrid, sobre los que nunca he oído a ninguno de estos grupos de la oposición -¡a ninguno!- decir qué pasa con el amianto en otros sitios, esta es simplemente mi invitación, aquí ya nos estamos ocupando.

Respecto a la demanda del transporte. Decir que la demanda de transporte no se ha recuperado, cuando la pérdida está asociada directamente a la covid, por la falta de calidad y de frecuencias es un poco fuerte. Porque eso no se contrasta con ningún informe, con ningún dato, con ningún análisis. Es evidente que ha habido una pérdida de demanda, provocada directamente y acreditable en el tiempo por la covid, luego está costando recuperar entre un 10 y un 15 por ciento de esa demanda, ¡esa es la realidad! Decir que eso no vuelve por la poca calidad del transporte público no se sostiene. Por tanto, no voy a gastar más tiempo en esto. Tomo nota del tema de la encuesta, nosotros tenemos ahora mismo en marcha alguna encuesta, trataremos, si estamos a tiempo de introducir alguno de los aspectos que usted plantea, si eso sirve, precisamente para aclarar este tipo de cosas. Pero si nos fijamos en Metro, repito, la mejor valoración de la historia de Metro se ha producido este año, valoración de los usuarios. Por tanto, no parece que apunte a eso.

A Vox. Agradecerles la disposición, desde luego que podremos trabajar en dar esa solución. Como comprenderá, todos los consejeros buscan tener el mayor presupuesto posible en su área, pero luego lo que impera es una visión global, donde lo que todos queremos es que se hagan las cosas más necesarias y se destinen los recursos a lo más necesario. Obviamente, debo decir que he contado, en todo momento, con el máximo apoyo de la presidenta y de todo el Gobierno para dotar a esta área de los recursos necesarios. De hecho, hemos tenido este año un aumento del 20 por ciento del presupuesto y tenemos el cuarto presupuesto, pero a nivel inversor es de los primeros o el primero para seguir mejorando la red de infraestructuras, pero gracias por el ofrecimiento, seguro que trabajaremos juntos en la mejora de esos presupuestos.

Respecto al PSOE. Hombre, que el Partido Socialista se fije tanto en los trenes de metro cuando es un partido que nos ha quitado 5.000 millones de inversiones en Cercanías... Y lo digo tal cual, el PSOE ha quitado a la Comunidad de Madrid 5.000 millones de euros en inversiones para Cercanías, ¡tal cual! Lo puedo decir aquí y lo puedo decir fuera de aquí por si alguien quiere cuestionarme en cualquier otra instancia. Porque aquí lo afirmo, pero lo afirmo fuera también. Entonces, creo que el PSOE que ha quitado a los madrileños 5.000 millones de inversiones en Cercanías no está habilitado para venir aquí a criticar nuestras políticas de Metro que, por cierto, son una referencia. Estamos haciendo un mantenimiento ejemplar; cuando estamos, además, trabajando por esa accesibilidad que le decía, con programas para la reducción del consumo eléctrico, tan

necesarios ahora, debido al incremento, y cuando solo encontramos insolidaridad por parte del Gobierno socialista.

Y sí, digo que son ayuditas, porque nosotros todos los años destinamos a subvencionar el transporte público en la Comunidad de Madrid 1.200 millones de euros, y no hacemos tanta propaganda, lo hacemos todos los años. ¿Sabe cuánto son todas esas ayudas, tan cacareadas, con tantas campañas, con tanta publicidad que ha hecho don Pedro Sánchez? ¿Saben cuánto es? ¿Saben cuánto significa para nosotros en Madrid? 120 millones de euros, y solo durante cuatro meses. Nosotros 1.200 millones todo el año, todos los años, y, por tanto, sí comparado con eso. ¿Qué es esto? Algo puntual de muy corto alcance, sin una visión a medio o largo plazo, sin continuidad, sin estabilidad, y con una cuantía muy baja. Es así.

Respecto a Más Madrid. Gracias a las medidas que estamos tomando para hacer cada vez más sostenible el transporte público estamos ahorrando la emisión, y lo tenemos calculado y, por supuesto, las cifras las podemos discutir, pero el cálculo que tenemos es que estamos evitando arrojar al medio ambiente 370.000 toneladas de CO2 gracias a nuestras medidas de protección ambiental.

Respecto al taxi. Dice que ponemos la alfombra roja a las VTC, nosotros cosas rojas ponemos pocas, pero alfombras ninguna, y mucho menos a las VTC, porque lo que hemos hecho respecto a las VTC ha sido diseñarles unas normas que lo que van a hacer es poner orden ahí, exigiéndoles que tengan, por ejemplo, un 5 por ciento de vehículos accesibles; exigir que los conductores tengan una antigüedad mínima de un año; exigir unas condiciones para el servicio, para los vehículos, para los derechos de los usuarios. Es decir, hasta ahora eso no estaba reglamentado y nosotros lo vamos a reglamentar para poner orden.

Al mismo tiempo, lo que vamos a hacer con el taxi es intentar liberarle de un corsé que le está impidiendo avanzar y evolucionar. ¿Cuánto me queda?

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya ha terminado su tiempo, pero si quiere cerrar...

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Vale. Pues, entonces, no me voy a extender. Les agradezco a todos su atención. Desde luego, estoy dispuesto a volver en otra ocasión para profundizar en cualquiera de estos temas. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor consejero de Transportes, don David Pérez, por haber venido esta mañana y estar un rato con nosotros; le deseamos una buena jornada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-1070(XII)/2021 RGE.15949. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre planes de compra de material móvil para Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 13-9-22, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

Pido a la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, en la que ha delegado el consejero de Transportes e Infraestructuras que ocupe su lugar en la mesa. Muchas gracias y bienvenida, señora Roldán. Para exponer las razones que justifican la solicitud de la comparecencia tiene un tiempo máximo de tres minutos el señor Pastor, que va a ser quien va a hacer la exposición.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente. Una lástima que el señor consejero, ya le digo, señor presidente, no tenga diez, doce, trece, catorce minutos para estar aquí hoy; tampoco ha tenido tiempo para contestar a ninguna de las preguntas que le hemos realizado desde el Grupo Parlamentario Socialista, es una pena, señor presidente de esta comisión, que esto sea así.

Bueno, hemos activado esta comparecencia para intentar dar luz a algunas preguntas a las que, de otra forma, la verdad, no hemos conseguido que nos conteste el Gobierno en ningún caso. Aunque he citado algunas ellas, voy a aprovechar para citarlas y estoy convencido de que en quien ha delegado el consejero nos va a contestar de una forma rauda y veloz y totalmente precisa, las quiero repetir también. ¿Cuáles son los motivos por los cuales no se compró el cien por cien del material rodante de Metro de Madrid en su momento y cuáles son las fórmulas que han utilizado? Sobre todo, que me conteste de una forma clara y sencilla a cuál es el coste que ha tenido esta operación. Es decir, si uno compra los trenes en un momento dado tiene un coste, y un coste financiero, pero si uno utiliza estas fórmulas de arrendamiento tiene otro distinto. Díganoslo por unidad o como quiera, pero se le ven las costuras a un tipo de gestión muy concreta del Partido Popular.

Como sé que la compareciente, a quien agradezco su presencia aquí, por supuesto, ha tomado buena nota, pues nos va a contestar a cada una de las preguntas. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación comparece la señora delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán, a la que agradecemos su disposición, por un tiempo máximo de diez minutos; la avisaré cuando le quede un minuto.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias a todos. En primer lugar, quiero pedir disculpas por la voz, voy a intentar todo lo posible, pero esto de que haya bajado la temperatura a mí me ha afectado mucho. Comparezco hoy en esta comisión, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre los planes de compra de material móvil para Metro de Madrid.

Al respecto, lo primero que debo indicarles es que la Comunidad de Madrid y Metro están trabajando en un escenario estratégico para Metro de Madrid con horizonte 2030, que guíe las inversiones y actuaciones de la compañía en este periodo, de modo que en Metro de Madrid se pueda garantizar su papel esencial como eje vertebrador del territorio.

Desde el punto de vista técnico a mí me parece esencial disponer de esta estrategia, que no solamente marcará la forma de trabajar hasta el año 2030 de Metro de Madrid sino que además permitirá a todas las empresas con las que trabajamos estructurarse y organizarse desde el punto de vista técnico y mucho más en la coyuntura actual en la que vivimos.

Lógicamente, dentro de esta estrategia el ámbito de material móvil tiene una gran relevancia ya que lógicamente es fundamental para la correcta explotación del sistema ferroviario. Para ello, por una parte, Metro tiene previsto la adquisición del nuevo material móvil y, por otra parte, la ejecución de opción de compra del material de arrendamiento, que es sobre lo que usted me está preguntando.

Si les parece, en mi primer turno de intervención voy a centrarme en la estrategia que estamos elaborando para la compra del nuevo material móvil y en el segundo turno de intervención me centraré en la ejecución de opción de compra del material de arrendamiento, y les aseguro que voy a intentar dar respuesta a todas las dudas que ustedes están planteando sobre todo para quitar estas dudas y dar claridad a este tipo de operaciones.

Como saben, hace un tiempo anunciamos una estrategia de material móvil que suponía la compra de 60 trenes de galibo ancho, destinados principalmente a las líneas 6 y 8 de metro. Esta estrategia fue diseñada en el año 2019, cuando Metro de Madrid había cerrado el ejercicio con una demanda de 677 millones de viajes. Manejábamos entonces prognosis que nos decían que en el año 2020 íbamos a alcanzar los 690 millones de viajeros, un récord jamás alcanzado en Metro de Madrid. Esta estrategia de compra de trenes estaba calculada, tanto financiera como técnicamente para incrementos de demanda de un 2 por ciento anual durante unos treinta años.

En ese momento era absolutamente necesario priorizar la capacidad de transporte y por ello se prepararon los pliegos para la adquisición, como les digo, de esos 60 trenes de galibo ancho. No les voy a contar, porque ya saben lo que sucede. En 2020 cerramos con una demanda de 349 millones de viajes, lo que supone un descenso de viajeros cercano al 50 por ciento, y en 2021, aunque se empieza a recuperar la demanda, nos quedamos todavía en 442 millones de viajes. Es decir, estamos hablando de una pérdida de 235 millones respecto a 2019, que es año precrisis, con un descenso del 35 por ciento de viajeros. Para que se hagan una idea, y tengan órdenes de magnitud, nos estamos moviendo en niveles de demanda de hace veinte o treinta años.

En esta situación, provocada por el descenso de demanda, se sumó en 2021 la crisis energética y la subida continua de los precios de la energía eléctrica. Todo provocó que, en 2021, Metro de Madrid haya gastado en energía, como saben, 45 millones de euros más de lo que se gastó en 2020. En este momento es cuando Metro de Madrid, en un ejercicio absolutamente responsable, tiene que valorar cuál es la situación y revalorar esa estrategia para, ante una decisión tan relevante como es la compra de material móvil para un futuro de treinta años, tomar la mejor estrategia. Por supuesto, en este momento de los análisis de la demanda, como les digo, estaban indicando ustedes, que se ha perdido demanda, que no se recupera la demanda, porque no resultaba suficientemente

atractivo, tengo que decirles que hoy estamos en un entorno de recuperación del 85 o 90 por ciento de demanda, pero es tremendamente relevante analizar dónde se ha recuperado esas bandas diarias.

La movilidad ha cambiado, hay muchísimos hábitos que han venido para quedarse, creemos que se van a quedar y se van a instalar, esa pérdida de demanda probablemente sea estructural, todos los operadores de transporte público a nivel mundial estamos evaluando esta movilidad y en todos, absolutamente, en todos los puedo asegurar que nos estamos encontrando en la misma situación. Mire, datos absolutamente relevantes, nosotros disponemos de una demanda media de un 85 por ciento, aproximadamente, y fíjense, lo más sorprendente, en las bandas o en los periodos de hora punta se ha recuperado en torno al 70, 75 por ciento, esto es efecto del teletrabajo, esto es efecto de las nuevas políticas de movilidad que hay en la Comunidad de Madrid, y a nivel mundial, como les digo. Esto es algo que se repite no solamente en Metro de Madrid sino absolutamente en todos los metros, en todos los operadores, en todo el transporte público y a nivel mundial, sin embargo, donde se recupera de manera muy evidente es en los viajes de ocio, en los viajes de fin de semana nos estamos encontrando con recuperaciones de demanda del 90-95 por ciento.

Tengo que decir también, porque ha surgido que nosotros estamos disponiendo y hoy estamos poniendo en marcha –cuando digo hoy me refiero a meses- la tabla de trenes que poníamos en el año 2019, es decir, en ningún momento se han reducido las frecuencias en hora punta ni en hora valle. Hoy estamos sacando a la circulación las tablas que sacábamos en el año 2019. Obviamente, como les digo, la situación, en un ejercicio de responsabilidad, nos exige hacer una modificación de esta estrategia. En este proceso es en el que, durante todo el año, todo el equipo técnico de Metro de Madrid ha estado evaluando estos nuevos impactos de movilidad y, sobre todo, teniendo reuniones con otros operadores a nivel internacional para poder tomar la mejor estrategia.

¿En qué se ha basado esta estrategia? Pues, reconducirla, obviamente, ante un panorama ante el que todas las prognosis nos dicen que esa recuperación de demanda no se va a producir ni va a haber una recuperación como la que se esperaba, reconducimos la política, de manera que lo que hemos hecho ha sido estructurar la estrategia de compra de material móvil, focalizándonos en dos áreas, por una parte, haciendo una inversión en compra de material de galibo estrecho con objeto de renovar la flota más antigua, la que está cercana a llegar a su periodo de vida útil, sobre todo, para impulsar el proceso de desamiantado en el material rodante que, como saben, para nosotros es prioritario, pero sin olvidar la compra del galibo ancho, de manera que lo que hacemos, de nuevo, es reconfigurar esa parte de galibo ancho para que se pueda, como digo, aumentar la capacidad de transporte.

Miren, yo les traigo, para que vean la complejidad de la operación, porque esto no es nada sencillo –saben que suelo ser bastante visual-, este gráfico en el que aparece la operación de compra de galibo ancho que tenemos estructurada y no consiste en comprar trenes, sabe que cada una de las líneas, tal y como las disponemos, tienen una configuración específica tanto en sistemas de electrificación como de señalización y no podemos hacer intercambio de trenes de una a otra. Una operación de compra de galibo ancho solamente supone una reconfiguración de los trenes en todas

las líneas, de galibo ancho, como les digo, aquí pueden observar cómo se realizaría la movilidad, como llegarían los trenes para la línea 6 o para la línea 8, y todos los movimientos que tenemos que realizar de reestructuración de la flota para que esto sea absolutamente eficientes; es decir, no solamente priorizamos si vamos a mejorar con la compra de material para la línea 6 o la línea 8 sino que va a beneficiar absolutamente a todas las líneas de galibo ancho y, como les digo, también de galibo estrecho, con el pliego que se llevará a cabo para sustituir toda la serie 2.000 y 5.000, que son de galibo ancho.

Esto no solamente va parejo a una inversión, como les digo, muy relevante en la compra de material móvil sino todo el desarrollo de inversiones de adaptación de los planes de infraestructura que van parejos. Es necesario realizar inversiones en las áreas de electrificación o en las partes de señalización para que esto, esto que ven aquí, sea un hecho. Esto de aquí es fruto de los técnicos del benchmarking, que se ha realizado con los otros operadores, y del trabajo de diálogo competitivo que se ha realizado con todos los operadores y empresas del sector, con objeto, por supuesto, de que sea la operación más eficiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Con todo ello, no solamente están concluidos los pliegos técnicos sino que, efectivamente, ahora mismo estamos estudiando, como en el contexto y coyuntura actual ante la que nos encontramos, podemos abordar este plan.

Les voy a decir, y creo que no se le escapa a nadie, que en estos dos años hemos vivido lo que jamás pensábamos que íbamos a vivir, estamos en un mundo absolutamente cambiante, en el que pasamos de poder hacer una estrategia, con unas condiciones determinadas, a tener en unos meses impactos tan relevantes, como la inflación; las subidas de tipos de interés, que afectan considerablemente al euríbor; la subida de la energía, etcétera. Todos esos son elementos cambiantes tan rápidos que nos exigen adaptar la estrategia de compra de material móvil de una manera urgente y rápida y, sobre todo, ser rápidos en esta adaptación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. A continuación intervienen los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de siete minutos. Comienza el Grupo Parlamentario Unidas Podemos; el señor Moreno, por favor.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente. Gracias, señora consejera delegada de Metro. Hay dos problemas, usted se ha centrado ahora fundamentalmente en el tema de las nuevas compras de trenes, que se han anunciado tantas veces, y ha dejado para una segunda parte de su intervención lo que van a hacer con aquellos trenes de metro que tienen arrendados, y que suponen un porcentaje muy alto respecto al total del material móvil o rodante que tiene la compañía. Yo voy a hablar de las dos cosas.

Respecto a lo primero, al tema de la compra de los nuevos trenes. Esta es una promesa que se ha reiterado muchas veces, es un compromiso electoral explícito del Partido Popular, que ha sido totalmente incumplido. No sabemos exactamente por la intervención suya en qué término nos encontramos.

Me parecen muy bien algunas de las cosas que ha dicho; me parece muy bien, por ejemplo, que hable de elaborar un escenario estratégico hasta el año 2030, creo que eso hay que hacerlo en una compañía de la importancia de Metro, creo que hay que trabajar con esos plazos y con esos horizontes; me parece muy bien también la estrategia de ir adecuando la realidad a las nuevas necesidades, pero en concreto respecto al tema de los 60 trenes anunciados de galibo ancho desde 2019 para las líneas 6 y 8, no me ha quedado claro en qué se traduce. Ha dicho dos cosas: una, vamos a invertir en galibo estrecho, que es la flota antigua, porque priorizamos el proceso de desamiantado dentro de Metro, y no olvidamos -eso lo entrecomillo- la compra de galibo ancho, pero me sigue sin quedar claro que va a pasar con los 60 trenes, ¿si se olvidan de ellos? ¿Si van a planteárselo? ¿En qué fechas? ¿Cómo está la licitación posible? ¿O si realmente usted no quiere enseñar ninguna carta aquí, porque considera que no es una decisión suya sino que es una decisión política del Gobierno de la señora Ayuso? No me queda claro. ¿Qué es eso de no olvidamos la compra de trenes de galibo ancho? ¿De los 60 tan reiterados y cacareados, que se vienen anunciando desde hace ya varios años, desde hace tres años en concreto?

El segundo tema es el del sistema de leasing o de la gestión, más que discutible, errónea que, desde nuestro punto de vista, hipoteca a la propia compañía, que es esa política de arrendamiento de material rodante. De los 2.341 trenes que tiene Metro solo 951 son propiedad de la compañía, un 40 por ciento, y 1.400 están arrendados por ese sistema. Según los plazos, correspondería pagar 161 millones en el año 2022 y 174 millones entre 2027 y 2028. Entonces, nosotros creemos que hay que replantearse ese sistema de política de arrendamientos y trazar ese horizonte estratégico hasta el año 2030 y más adelante un cambio en relación con la política de compras para evitar un sistema que es nefasto y que al final acabamos encareciendo muchísimo el coste de la utilización de ese material rodante.

Tercera cuestión. La compra de nuevos trenes, de la política nueva, diferente a cambiar en relación con el arrendamiento de material rodante, son dos partes del problema y la tercera parte del problema es la calidad del servicio. Antes el consejero no ha querido entender de qué estamos hablando, en la encuesta ciudadana de movilidad de 2020, en ese gráfico de barras, hay una primera barra horizontal que dice que la principal razón por la que no se utiliza el transporte público es porque no ofrece las frecuencias necesarias y la tarifa está al final de lo mismo. Ese es un tema y otro tema es la pandemia y él lo ha mezclado y ha hecho un batiburrillo, no sé, para salir un poco del paso.

La calidad del servicio es absolutamente fundamental y tiene que ver con cuatro cosas: primera, el material de movimiento, del que estamos hablando aquí. Segunda, la plantilla adecuada, y la plantilla adecuada se obtiene cumpliendo la tasa de reposición, contratando a todo el personal necesario, de movimiento, de instalaciones, de mantenimiento, y al hablar de plantilla también cerrar

de manera rápida y satisfactoria para todas las partes el convenio colectivo. Tercera, la organización de las frecuencias y del servicio. No se da el servicio deseado, se va muchas veces como sardinas en lata, aguantar esperas de 14 minutos en hora punta no es razonable, el tema es mejorable, no se pueden recortar trenes ni servicio. La denuncia que hacen los sindicatos de Metro, el comité de empresa es que faltan trenes y plantilla. Cuarta, el saneamiento financiero, tema del que no hemos hablado aquí, pero que me parece que es absolutamente fundamental para plantearse ese plan estratégico o ese escenario hasta 2030. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por ajustarse a los tiempos. A continuación, el señor Pérez Gallardo por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada, por estar hoy aquí. Yo solo quiero decir a mis compañeros de grupo que me encanta esta comisión cuando viene usted, porque explica las cosas sin defender a ultranza, pero me va a permitir decirle que hoy ha pinchado un poco, porque no ha dicho nada de lo que viene en la comparecencia. Yo entiendo perfectamente que ha cambiado la demanda y que por eso hay que cambiar el plan, pero ¿qué plan?, ¿cuál es el plan? ¿Van a comprar? Yo, por lo menos, no he podido en esos diez minutos ver la realidad de cuál va a ser el futuro respecto a la compra de los trenes.

Comparto con usted el argumento que ha utilizado en cuanto a que ese plan que se hizo en función de un incremento de demanda hay que cambiarlo si no se cumplió, pero, entonces, me gustaría que ahondase en qué consiste este cambio y en cómo va a hacer.

Hay una realidad, al menos, la realidad que nos llega de los propios trabajadores de Metro, y es que, en algunos casos, sobre todo, en algunas líneas más que en otras urge cambiar esos trenes que están más tiempo en el mantenimiento que sobre las vías. De hecho, a veces, cuando vas a esos hangares ves que hay muchos trenes.

Confiando en esas explicaciones técnicas que nos suele dar usted, si al presidente le parece bien, le cedo los cinco minutos que me quedan de intervención para que nos hable cuál va a ser el plan para la compra de material móvil. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, pues anotado queda, y si quiere hacer uso la señora consejera delegada, pues que lo haga, a su libertad. A continuación, el señor Pastor por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señora consejera delegada. Muy interesante su exposición, pero ciertamente, no es de lo que veníamos a hablar aquí esta mañana. Lo que pasa es que tampoco ha querido quedarse el consejero, porque, por lo visto, tampoco quiere hablar de este asunto. Es normal que digan ustedes que no tienen tiempo, porque vienen aquí y hablan de otras cosas, que no se les preguntan.

Ya digo, estoy convencido, porque todos queremos una mejor y mayor transparencia del Gobierno autonómico, señor presidente, de que vamos a acordar que los tiempos sean mucho más amplios para todos los comparecientes, especialmente cuando viene el consejero o cuando parece que viene y en el último momento va y se marcha. Le digo esto, señora consejera delegada, porque esta es la cuarta ocasión que en sede parlamentaria el Grupo Parlamentario Socialista pregunta por unas cuestiones muy concretas, en comparencias y en comisión. Se preguntó por estas mismas cuestiones el 16 de junio en el pleno al señor consejero, que, por supuesto, tampoco contestó. Hemos registrado iniciativas parlamentarias en aras de esa transparencia, solicitando información y no se nos ha contestado tampoco.

Usted ha venido aquí a hablar de algo que francamente es interesante, pero no es el motivo por el cual comparece usted aquí. Como decía en mi primera intervención en ninguna, en ninguna, de las solicitudes de información parlamentaria que ustedes, el Gobierno de la Comunidad de Madrid, despachan de una forma tan alegre, tan alegre como vacía e irregular en su contenido, en ninguna han contestado a estas preguntas. Incluso a este respecto diría yo que ustedes han hecho una campaña imaginativa de comunicación, porque han llegado a contar a los medios y aquellos que les interesaba lo han publicado, que Metro de Madrid comprará más de 1.000 coches entre 2022 y 2023. Pues bien, si operan algo más de 2.300 coches y solo en torno a 900 son propiedad de la compañía, siendo el 60 por ciento del material rodante, estos trenes que explotan ustedes a través de estos contratos de arrendamiento operativo son unos 1.400. Entonces, le vuelvo a insistir, usted ha escuchado con anterioridad las preguntas que el consejero no ha querido contestar, es muy probable que usted también escuchara las preguntas que le hicimos en el pleno, y que el consejero tampoco quiso contestar y es muy probable también que, dada la extraordinaria labor del gabinete del consejero y de sus cargos de confianza en relación a las gestiones parlamentarias, conozca perfectamente todas y cada una de estas respuestas vacías, que se le han dado al Grupo Parlamentario Socialista cada vez que hemos preguntado.

Dicho lo cual, le vuelvo a insistir, y es muy concreto, señora consejera delegada, ¿cuál es el motivo por el que en su momento no compraron el cien por cien del material rodante de Metro de Madrid? ¿Por qué optaron por esta fórmula, llamémosle de leasing, de arrendamiento? ¿Cuál ha sido el coste de los intermediarios que operaron y siguen operando en esta compra de material? ¿Cuál es coste para los madrileños y madrileñas? ¿Cuáles son, en definitiva, los motivos reales para que adoptaran esta decisión? Porque, y usted lo sabe, y lo sabe muy bien, señora consejera delegada, es muy poco común, por no decir nada común que, insisto, un operador como Metro, que circula y opera en una infraestructura, como Metro, pública, y va a seguir haciéndolo sine die, hasta el final de los tiempos, decida tomar estas decisiones tan particulares, porque ya digo, esto solo lo hace uno cuando se presenta a un concurso internacional y no tiene el material, porque, evidentemente, la complejidad de la operación así es y tiene que arrendarlo, por ejemplo, en Lituania, porque va a operar en Lituania, se me ocurre ahora mismo, y no tiene el material y dice, pues lo voy a arrendar y voy a hacer este tipo de operaciones y demás, lo que tiene un coste, pero aquí, en Madrid.

Usted, en su intervención ha hablado de la configuración específica de cada una de las líneas con el material de los trenes que, en definitiva, están dedicados a cada una de las líneas, con lo cual va a circular por esa línea sí o sí. Si usted arrienda ese material, usted lo hace, porque ha considerado otra cosa, pero es material solo va a circular por ahí, y como quiera que luego usted dice, no, no lo vamos a comprar, al final, dónde queda el material. ¿Cuál es el riesgo o no riesgo para ese intermediario? Ustedes sabían que esto no iba a suceder.

En cualquier caso, sabe usted, señora consejera delegada, que la tecnología no iba a cambiar tanto en estos años. 2006, hablamos de contratos de 2006, ¿no iban a seguir siendo útiles estos trenes? ¿Iba a cambiar tanto la tecnología que iban a ser innecesario? En definitiva, ¿cuál ha sido el coste total de este arrendamiento operativo desde el inicio del mismo? Es muy sencillo, el coste unidad, ¿cuánto costaría ese material que se compró, que se licitó y demás y cuál sería el coste al final de esta operación? ¿Cuáles son las fórmulas financieras que finalmente han demostrado ser un fiasco, porque las arcas de la compañía están como están? ¿Cuántos millones de euros extra han supuesto esta fórmula cuando podría haberse comprado el material desde el principio?

Le voy a decir más, usted utilice el tiempo como considere, ya me lo voy imaginando, ¿qué tipo de valor residual consideraron y por qué calculan una vida útil de treinta y cinco años cuando con un adecuado mantenimiento, y usted lo sabe, señora consejera, esa vida útil puede ser mucho mayor? ¿Por qué hacer uso de un intermediario? Lo que solo consigue encarecer la operación en tanto que corre con el supuesto riesgo que, como usted misma ha dicho, en realidad no existía; un intermediario que, por lo tanto, va a cobrar estos costes a futuro, nos los va a cobrar a todos los madrileños. Ya me dirán ustedes el riesgo para estas empresas, Ferromovil 3000 SL, Ferromovil 9000 SL, ¿cuáles son los motivos reales y quiénes son todas y cada una de estas empresas?

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Eso es lo que tiene usted que explicar aquí, señora consejera; es muy sencillo y usted lo sabe, si no contesta es porque no quiere hacerlo, igual que no ha querido hacerlo el consejero, el viceconsejero ni nadie. Esto es así de sencillo, es $X+Y$; $X+Y+Z$; despeje usted la incógnita, tiene esa oportunidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid va a intervenir don Alberto Oliver por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Bienvenida, señora Roldán, a esta comisión. Hace tiempo que no intervengo en la Comisión de Transportes, así que perdóneme si estoy un poco oxidado.

Hoy hablamos del material móvil de Metro de Madrid, muchos datos, muchas líneas bitensión, monotensión, galibo ancho, galibo estrecho, se imagina usted que no es fácil cuadrar todo, usted que lo vive diariamente. Yo quería empezar de más a menos -entre comillas- con una reflexión sobre el transporte en nuestra región que, sin duda, no es achacable a su gestión, pero merece una

profunda reflexión sobre lo que estamos haciendo. Ayer estuve mirando las encuestas domiciliarias de movilidad de los diferentes años, la última encuesta es de 2018. El transporte público pasó de tener una cuota modal del 32 por ciento en 1996 a una cuota modal del 24 por ciento en 2018. Mientras, el vehículo privado pasó de un 28 por ciento a casi un 40 por ciento. Yo creo que esto refleja que las cosas no se están haciendo bien. En el año 1995 entró a gobernar el Partido Popular por primera vez en esta Comunidad y desde entonces los índices de evolución del vehículo privado no han hecho más que crecer en detrimento del transporte público, de una movilidad sostenible, incluso diría que de Metro de Madrid; es decir, si hubiese habido otro tipo de movilidad, los 690 millones de viajes de Metro de Madrid que se esperaban para 2021 a lo que se ha referido antes, seguramente se hubiesen alcanzado mucho antes, y la ciudad de Madrid, la Comunidad de Madrid en su conjunto serían mucho más sostenibles.

Yo estoy seguro de que tiene mejores datos, pero creo que hay algunas cuestiones que han ocurrido en Metro de Madrid, que pueden hacer que esta movilidad sea como es ahora mismo y no como nosotros deseamos que fuese. Por ejemplo, el pésimo funcionamiento de algunas de las líneas, como, por ejemplo, la línea 12, donde la reducción de kilómetros por tren en uno de los sentidos ha decrecido un 25 por ciento, los últimos años; es decir, los trenes van muy lentos, muy lentos, estoy hablando de datos de entre 2012 y 2021. Trazados construidos sin ninguna base de demanda, como decíamos anteriormente, estamos hablando de la línea del Metro Ligero Oeste, donde el consorcio acaba subvencionando, además, a una empresa privada, es decir, ni siquiera es Metro de Madrid, prácticamente el 95 por ciento del coste por viajero, lo cual es, creo a todas luces fruto de una malísima planificación y de unos malísimos estudios de demanda.

Habla usted de la tabla de 3, ayer no había salido la tabla de octubre de este año, si usted dice que ya ha salido y que es igual a la de 2019, no tendré problema en compararlas, la tabla del año 2019, era razonablemente buena, pero tenía un pequeño problema, y es que no se cumplía. Entonces, si el material móvil del año 2019 es el mismo que ahora, me da la sensación de que tampoco se va a cumplir, aunque en realidad la falta de trenes tampoco era el mayor de los problemas que tenía Metro, la mayor parte de la falta de operaciones se debía a la falta de personal, y con la tasa de reposición que ustedes han llevado a cabo hasta ahora, me da la sensación de que tampoco lo solventamos. Por último, esto conecta con la falta permanente desde aquella prejubilación famosa, con lo que usted no tiene nada que ver, pero que le afecta a usted en tanto que consejera delegada actualmente, del año 2013-2014, si no recuerdo mal.

Digamos que en Metro de Madrid tiene usted una labor difícil, porque con los recursos que tiene y con los parches que van poniendo es muy difícil ponerse al día ante esta situación. Mire, lo sabrá usted mucho mejor que yo, en el año 2021 Metro de Madrid arrojó una pérdidas de 60 millones de euros, usted dice que 45 son debidas a la mala provisión, en este caso, nadie podía prever un aumento del coste de la electricidad de estas características, también podríamos haber hecho algo para evitar esta cuestión en el futuro, aunque solo sea desde el punto de vista administrativo no es su competencia, pero la Comunidad de Madrid ha dejado de invertir 19 de cada 20 euros de los fondos

Europeos en los compromisos que tenía adquiridos para la instalación de placas fotovoltaicas o de autoconsumo.

Desde que el Ayuntamiento de Madrid salió del accionariado, los grandes gestores de esta comunidad, usted es la última de los grandes gestores que ha habido en Metro de Madrid, han dilapidado el patrimonio de Metro, si he echado bien las cuentas, si lo hago mal, por favor, siéntase libre de corregirme, Metro de Madrid ha pasado de 1.176 millones de euros en 2010 a un exiguo patrimonio de 366 millones de euros en 2021, esto es un 70 por ciento menos. Y, además, yo tengo una curiosidad, porque si yo miro el activo corriente de Metro me salen 263 millones de euros, por supuesto, podrán estar mal los datos o los he podido entender mal, y el pasivo corriente es de 507 millones de euros, es decir, lo que debemos en el corto plazo es muy superior a lo que podemos generar en el corto plazo, explíqueme usted qué va a hacer con esta situación, porque afecta, obviamente, al material móvil.

Luego, me he tomado la libertad de calcular la ratio de kilómetros por vía de trenes existentes, una ratio un poco rara, yo soy muy de ratios y de hacer cosas extrañas. En el año 2010, la ratio de trenes por kilómetro era de 8,05, y en la actualidad estamos en 7,75, pero eso no es todo, es que para el cálculo he usado los trenes teóricos de Madrid no los que realmente están en funcionamiento; es decir, he usado 2.341 trenes frente a los 1.961, que están disponibles. La ratio, con datos reales, sería de 6,5 trenes por kilómetro, la misma que existía en 1986, cuando la red de metro tenía la mitad de kilómetros y un número de viajeros muy inferior al actual.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ¡Pues no me queda! Bueno, yo creo que, a lo mejor, algunas de las cuestiones se han planteado previamente, así que, no entraré en ellas. Respecto al tema del leasing, yo creo que es interesante saber cuánto ha costado y, sobre todo, qué van a hacer para afrontar los pagos, creo que hay uno que vence a finales de este año de en torno a 135 millones de euros, y otro que vence en 2027 o 2028, que también va a afectar muy negativamente a las cuentas de Metro.

Me preguntaba si se plantean ustedes que vuelva el ayuntamiento al accionariado de Metro de Madrid. Con los trenes que ha anunciado usted, ¿no podría haber sacado los de galibo ancho con anterioridad destinados a las líneas correspondientes y luego sacar los de galibo estrecho? Tenemos un problema estructural en las líneas de galibo estrecho que es urgente, porque nos quedamos sin trenes. Gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor don Ignacio Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, quiero darle la bienvenida a la señora delegada y agradecer su presencia aquí. No hemos tenido, como siempre, la fuerza de su voz, pero hemos tenido la fuerza de sus argumentos, pese a que haya quien no los

quiera escuchar. Supongo que usted, cuando viene aquí a comparecer, y lo hace con mucha frecuencia, se ve sometida a una exótica situación. Usted es la consejera delegada de una de las principales empresas de este país y, de vez en cuando, tiene que venir aquí a escuchar a los distintos representantes de los grupos políticos que valoran mal todo lo que hace; establecen que es falso todo lo que dice, y, por lo tanto, entiendo que a quien está en la labor empresarial esto le debe parecer una cosa, como decía, verdaderamente notable.

Sobre todo notará que hay una extraña relación entre la realidad y lo que aquí se dice, porque escuchamos a los grupos parlamentarios decir que Metro de Madrid está fatal, en resumen, que hay pocas frecuencias, que se va de manera masificada, las ratios que nos ha dado el señor Oliver, todo mal. Y, sin embargo, los usuarios, cuando se les realiza la encuesta, que se hace en el andén del metro, dicen que el servicio del Metro tiene una valoración en torno al 8, siendo la última valoración la mejor de toda la historia. Con lo cual, uno se pregunta qué es lo que sucede.

¿Están equivocados los propios usuarios cuando les preguntan en el metro o es que en esta comisión se pretende establecer un relato totalmente alejado de la realidad? Decía Mark Twain que viajar es la mejor arma contra los prejuicios y las incomprensiones, yo les animo a que viajen por los distintos metros de Europa y los comparen, comparen el metro de Londres, el metro de París, el metro de Roma, y luego súbense en cualquiera de las estaciones del metro de Madrid y saquen sus propias conclusiones, que seguramente serán que los usuarios de metro, que valoran con un 8 el servicio que se les presta, tienen razón y estaban equivocados desde su patinete o desde su coche en la Asamblea de Madrid.

Nos ha hablado del 2 por ciento de la planificación estratégica, pero hay distintos grupos políticos, como, por ejemplo, el de don Agustín Moreno, que nos hablan del saneamiento financiero. Claro, es que resulta que, en julio de 2021, con gasto consolidado, Metro de Madrid había pagado 35 millones en electricidad, y en julio de 2022, con gasto consolidado, ha pagado 91,6 millones. Resulta que a usted hoy vienen a fiscalizarla quienes le están buscando la ruina, es que Podemos y el Partido Socialista son los que están en el Gobierno de España, son parte de los culpables de la subida de los costes de la energía, son los culpables de la situación de inflación y son, por supuesto, grandes culpables de que no se hayan incorporado como empresas electrointensivas a los metros públicos, como Metro de Madrid, por lo tanto, a usted hoy la viene a fiscalizar quien le busca la ruina.

Dirán ustedes: esto es culpa de Putin. Que ya lo hemos escuchado. Incluso con esas, incluso despojando de toda culpa sobre la situación económica al Partido Socialista y a Unidas Podemos, cuál es la ayuda que desde el Gobierno central se está dando a empresas como Metro de Madrid, que es un transporte público. Y claro, por ejemplo, hablábamos ahora de las actuaciones de ese Partido Socialista, como la del plan de Cercanías, que lo han vuelto a mencionar, dónde está, señor Pastor, dónde está el plan de Cercanías, en algún sitio tiene que estar, eran 5.000 millones de euros, que estaban planificados y pintados en los presupuestos. Es que los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal laboral de Adif y Renfe planificaron un plan de 5.000 millones, que en algún sitio debe estar. ¿A quién se lo han dado ustedes? Es como lo de los trenes, los 2.000 millones de

euros para trenes, que van a dar, y, ¿cuántos nos tocan a nosotros? Porque, si van a ser para distintas comunidades autónomas, no sigan diciéndonos que los 2.000 son para Madrid.

Por ejemplo, también se mencionaba, lo hacía el señor Oliver, a los maquinistas, esa jubilación de maquinistas, les recuerdo que Metro de Madrid dijo que se iba a contratar a 300 y al final se acabó contratando a 473, ilo cual no está mal!

Hablaba usted, señora consejera, de las tablas, de las frecuencias, por intentar aportar datos. Yo la invito a que se los ofrezca a los grupos parlamentarios, porque no va a haber manera de que salgan de la argumentación en la que están instalados: de que hay pocas frecuencias, de que las pocas que hay están masificadas, ofrézcales los datos para que los tengan.

En todo caso, quiero dejar un poco más de tiempo para su segunda intervención y hacerle alguna pregunta. En concreto, ¿cuáles son los plazos que se están manejando precisamente para las opciones de compra? También quisiera, aunque sé que no es algo en lo que nos hayamos centrado ahora, saber en qué medida la planificación estratégica de Metro de Madrid, también en la compra de trenes, está impactada por la creación de las líneas que van a ir por Madrid Nuevo Norte.

Me ha sorprendido que hoy Más Madrid no hablara de eficiencia energética, siempre lo hace, pues hoy voy a ser yo quien lo haga, quisiera, por favor, que nos dijese si en la compra de nuevo material rodante está previsto que estos equipamientos tengan una mayor eficiencia energética y cómo se va a lograr eso. Esperando sus respuestas, muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Para contestar a las anteriores intervenciones tiene la palabra la señora consejera delegada por un tiempo máximo de siete minutos, que serán flexibles en función de lo que ella quiera.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Gracias. Comienzo mi segunda intervención pidiéndoles disculpas, señor Gallardón, señor Pastor, si no he sido clara en mi primera intervención. No se preocupen, voy a intentar corregirlo, ya saben que yo soy ingeniera, tremendamente técnica, me gusta hablar claro y voy a intentar dar respuesta absolutamente a todo lo que me han preguntado. Pero permítanme, en sus réplicas me han hablado de todo. Me han hablado de tasa de reposición, me han hablado de frecuencias, me han hablado de electricidad, de las encuestas domiciliarias, del Consorcio Regional de Transportes, creo que, quizá, debemos centrarnos en responder a las preguntas y ser exactos en lo que queremos, porque si no, luego, efectivamente, no tenemos tiempo suficientes en el poco que tenemos para poder dar respuesta técnica, sobre todo, como les digo, con toda transparencia, que es lo que vengo a hacer aquí, que es a darles toda la información que ustedes me están requiriendo.

Voy a ser tremendamente clara y precisa y voy a intentar de verdad, aclararlo. Vamos a ver, efectivamente, como les digo en el año 2019 había una estrategia para la compra de 60 trenes de galibo ancho, porque las prognosis nos indicaban que nos teníamos que centrar en la compra de material rodante para aumentar la capacidad de transporte. A tenor de los datos actuales, en los que

vemos la recuperación de la demanda, se modifica esa estrategia de una manera absolutamente responsable para dar el mejor servicio a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid en dos líneas: se va a hacer una compra de galibo estrecho para hacer la sustitución del material rodante más antiguo, los 2000A en la línea 1 y galibo ancho para aumentar la capacidad de transporte adaptada a esta nueva situación de crecimiento de demanda que vamos a tener en los siguientes años, línea 6 y línea 8 y, como le digo, la reestructuración del resto de la flota de la entrada de los trenes para la línea 6 y línea 8, que también beneficiará, como les digo, a la línea 9, a la línea 10A, línea 10B, línea 11 y línea 7A. Por reiterar, la estrategia es compra de material de galibo estrecho para sustituir los 2000A, línea 1, galibo ancho, para potenciar la capacidad de transporte en la línea 6 y en la línea 8, lo que beneficiará, además, toda la reestructuración de flotas en galibo ancho. Esa es la estrategia actual en la cual ha trabajado Metro de Madrid, como le digo, adaptándose a la nueva situación de contexto y al futuro de las prognosis de la demanda. Los pliegos técnicos están terminados, ha sido complejo, como comprenderán ustedes, la modificación de una estrategia y la elaboración de un pliego de prescripciones técnicas en apenas un año.

Y, señor Pastor, sí, la tecnología cambia diariamente. Yo vengo de ver todos los desarrollos tecnológicos y es increíble cómo cambia la tecnología ferroviaria de un año para otro y es necesario estar al tanto con ese diálogo para que nuestros trenes, por lo menos, en esa compra que se realice, puedan ser los mejores y los más tecnológicos. Como les digo, dentro de la compra de material, que vamos a realizar, está incluido el material rodante que será necesario para las nuevas líneas, de acuerdo, para las ampliaciones, el plan de infraestructuras desarrollado por este Gobierno y, por supuesto, no lo duden, los trenes no solamente van a ser los mejores desde el punto de vista tecnológico sino que, además, cuentan y van a contar con las prescripciones técnicas más exigentes en las que ha trabajado Metro de Madrid, y que son el cumplimiento de la máxima eficiencia energética. Se van a buscar trenes que sean tremendamente eficientes, reduciendo el peso de estos, por supuesto, y el menor consumo energético, y ese va a ser uno de los elementos esencial desde el punto de vista técnico, que se tomaran en la valoración técnica. Esto respecto al nuevo material móvil.

Respecto a los nuevos arrendamientos operativos. Miren, nosotros tenemos cuatro planes de arrendamiento operativo: plan Azul, Ferromovil 3000, Ferromovil 9000 y plan Metro, en los cuales Metro de Madrid va a ejercer la opción de compra planteada y que estaba prevista dentro de estos arrendamientos operativos. Usted me pregunta cuál es el sobrecoste, y yo le digo: ninguno. Me pueden explicar cuál es la diferencia financiera entre tener un leasing, con un arrendamiento operativo, como es el que tiene Metro de Madrid y la opción de comprar trenes, opción por la que cualquier operador, cualquier infraestructura tiene que ir al mercado a endeudarse para poder hacer frente a una compra como la que se va a realizar ahora. Tome usted como referencia cualquiera de las compras que se ha realizado, por ejemplo, en Cercanías, se estaba haciendo de la misma manera. Es decir, es necesario emprender un endeudamiento, hay que acudir al endeudamiento. Pues, mire, los arrendamientos operativos son una operación por la cual el 70 por ciento del importe se va pagando año a año hasta que, a mitad del ciclo de vida útil, entre quince y diecisiete años, ya solamente se hace, si se ejerce la opción de compra, el pago del 30 por ciento del precio residual. Es

decir, se ha venido pagando el 70 por ciento durante estos quince años y, ahora, una vez que se ejerce la opción de compra se paga el 30 por ciento. Por concretar los importes, por lo que me preguntaba, le digo que se va a hacer a través del plan Azul un importe de 135 millones de euros. En concreto, cada uno de los coches va a estar en una media de 391.000 euros; solamente se paga el valor residual, ese 30 por ciento.

¿Cuál es la diferencia si comparamos los dos modos, el modo leasing o el modo de compra directa por la que hace falta acudir a un mercado a un BI de financiación? Los costes financieros, y los costes financieros son exactamente idénticos. Con lo cual, vamos a dejarnos de hacer demagogia, los costes financieros son exactamente igual. En su día, Metro de Madrid y la Comunidad de Madrid optaron por ese modelo, entiendo que en ese momento el contexto, los modos de financiación o la situación en la que se abordaban determinadas cosas eso era lo mejor, yo no la puedo valorar; pero, como le digo, el coste financiero es exactamente el mismo.

Miren, otros operadores también trabajan con este modelo, este es un modelo que se ha ido cambiando con el tiempo, hay modelos en los que se puede ir a un leasing, como les digo y hay modelos en los que se puede ir a una compra directa. Con lo cual creo que en esto soy tremendamente clara, Metro de Madrid va a ejercer la opción de compra de todo el material arrendado, lo que en ningún momento supone un encarecimiento o una operación que suponga - como dicen ustedes- un pago adicional, como les digo el 70 por ciento se ha pagado en los quince o diecisiete años, y ahora mismo se ejerce la opción de compra, pagando o abonando el 30 por ciento del valor residual.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pues se ha ajustado perfectamente al tiempo, los siete minutos. En turno de réplica, los grupos parlamentarios tienen la palabra por un tiempo máximo de tres minutos. Entiendo que por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos va a hablar don Jacinto Morano, ¿verdad?

El Sr. **MORANO GONZÁLEZ**: Sí. Muchas gracias, señor presidente. Tengo que sustituir a mi compañero Agustín por un imponderable. Quiero agradecer a la señora consejera delegada sus palabras, bien es cierto que sobre lo que ha contestado ha sido clara, obviamente, y esto es una obviedad, sobre lo que no ha contestado no ha sido clara en absoluto, ni tampoco oscura, simplemente no ha contestado.

Bien, si se nos plantea que es absolutamente equivalente la compra al leasing, son palabras de la señora consejera, si es absolutamente equivalente, yo espero una explicación de por qué se opta por una o por otra. Porque si es equivalente, creo que esto es relevante, habrá alguna ventaja en la opción que se ha decidido, o lo han echado a suertes, que también, hay un cuento de Isaac Asimov, que es La máquina que ganó la guerra, que era uno que tiraba una moneda y, al final, ganaba la guerra. Oiga, pues si es eso, está muy bien. Yo creo que ese es un elemento para tomar en cuenta.

A mi buen amigo, el señor Catalá, vamos a ver, el Gobierno del Estado es el culpable de la inflación, y ha dicho: van a decir que es Putin. No, es el capitalismo, señor Catalá. (*Rumores.*) ¡Claro que sí, claro que sí, claro que sí! En un sistema internacional donde los recursos esenciales y necesarios están sometidos al capricho del mercado, pues pasa esto. Si hubiera otro modelo no pasaría esto.

Por cierto, ese incremento del coste energético, al que se ha referido, que en caso del Estado español, gracias a las medidas del Gobierno progresista es muy inferior al de otros lugares, para la Comunidad de Madrid representa un porcentaje nimio, por ejemplo, de los 995 millones que ha dejado de ingresar la Comunidad de Madrid por el impuesto de patrimonio, por ejemplo.

¿Necesita la Comunidad de Madrid más recursos o no los necesita? Si los necesita, ahí lo tienen: el impuesto de patrimonio, las bonificaciones de sucesiones, los tipos más altos del IRPF. Aplíquenlo, y tendrán recursos, porque lo que hacen es decir: no, no, nosotros necesitamos dinero, no aplicamos nuestros recursos, pero que venga el malvado Gobierno de la nación, el señor Sánchez, la señora Belarra o doña Yolanda Díaz a ponernos el dinero. ¡Pues eso no vale, necesita recursos la Comunidad de Madrid, pues le digo donde están, como decía Bony y Clear hay que ir donde esté el dinero!

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Morano.

El Sr. **MORANO GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Entiendo que se ha centrado en algunos asuntos, pero sí nos preocupan algunos elementos. Es cierto que el incremento de material móvil está sobre la mesa, pero para vincular estos desarrollos son muy importantes los desarrollos de la plantilla.

Nos hemos referido previamente al cumplimiento de la tasa de reposición, que por los elementos que tenemos es absolutamente insuficiente, y nos preocupa también, y así nos gustaría que hiciera alguna referencia, la situación de la negociación colectiva en el marco de la entidad, de cara al próximo convenio, que vence, si no tenemos mal las fechas, en los próximos días, porque son importantes las condiciones laborales para una prestación correcta del servicio. Gracias.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera. Disculpe, porque en la primera intervención le he afeado que no ha contestado, pero, efectivamente, lo que han hablado los grupos parlamentarios, de hecho, lo acabamos de oír, es hasta del impuesto de patrimonio, que tiene mucho que ver con los trenes.

Efectivamente, a mí me queda claro que para la compra cambian la estrategia y pasan a galibo estrecho para la línea 1, lo cual nos parece una decisión acertada, y la línea 6 y 8 con galibo ancho, que beneficia al resto de líneas.

Sobre el arrendamiento. A mí me parece muy bien la opción de compra es algo que puede estar bien, es algo que está ahí que incluso financieramente no tiene por qué ser igual, es que puede ser inferior incluso, porque, al final, ya has pagado un porcentaje importante y por una cantidad, en este caso, nos ha dicho del 30 por ciento, puedes tenerlos, si quieres unos nuevos tendrías que plantear una compra totalmente nueva. Ahora bien, a mí lo que me preocupa es que sean de todos los planes y que sean de todos los trenes, porque estamos viendo que hay muchos de esos trenes que igual pasan más tiempo en mantenimiento que sobre las vías. Entonces, merece la pena hacerlo para todos o es realmente porque si no nos vamos a quedar sin trenes, porque realmente si por ese 30 por ciento, estos trenes -al final la vida útil se les va a ir acabando- no van a poderse utilizar, igual merece la pena hacer un planteamiento más genérico, aunque sea más presupuestado, está claro, pero eso nos preocupa, que por un poco de falta de planificación, al final, vaya a suceder que hayamos comprado unos trenes viejos que estén más tiempo en mantenimiento o que no se puedan usar directamente. No son todos, pero no sé si sería la mejor opción la de esos cuatro planes.

Por último, simplemente, nos gustaría que nos hablase de los plazos. Ha dicho que el pliego técnico ya está realizado para los nuevos, y no sé si nos puede avanzar un poco más los plazos que tienen previsto para que se pueda realizar esta compra y para que lleguen estos trenes, porque son compras que suelen tardar mucho. Recuerdo que cuando empezó la anterior legislatura se nos comentó que podrían ser incluso unos cuatro años; por tanto, me quedo satisfecho si nos puede decir algo sobre los plazos. Muchas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora consejera delegada. Lo exótico es que el señor consejero no tenga tiempo para acudir a esta comisión; lo exótico es que no contesten a ninguna pregunta, señora consejera delegada; lo exótico es que ustedes no contesten a ninguna solicitud de información; lo exótico es que este Gobierno no es transparente en absoluto; lo exótico es que el portavoz del PP quiera apuntar al consejero a la lista de concejales de la oposición de Alcorcón; lo exótico es que hagan ustedes el mismo discurso que la candidatura de unidad popular, la CUP, ¡y estamos en Madrid, eh! Eso es lo exótico; no es exótico, es vergonzoso y es bochornoso.

Dicho lo cual, a mí no me van a despistar, porque vamos a hablar de buscar la ruina. Las preguntas, 20 preguntas, 20; 16 de junio, pleno; solicitudes de información; preguntas por escrito; todas las iniciativas parlamentarias que ustedes se puedan imaginar. Y a todo ello respuestas bochornosas. 20 preguntas a las que el consejero no ha querido contestar, de las 20 preguntas, usted, señora delegada, contesta a 2 de ellas. Bien, un habla sobre la tecnología y cómo ha evolucionado. Fíjese cómo ha evolucionado la tecnología que los mismos trenes, por los que les hemos preguntado, de 2006, que, como ha evolucionado tanto la tecnología, son los mismos que van a seguir operando en Madrid por treinta y cinco o cuarenta años, y si el mantenimiento es adecuado

incluso más tiempo. Esa es la grandísima evolución, y uno de los motivos por el que adoptaron esta decisión financiera.

Ha contestado también a otra pregunta de la que le garantizo que tomamos muy buena nota, cuántos millones de euros extra ha supuesto esta fórmula de compra en diferido, diría yo, de leasing, de arrendamiento. ¿Cuánto podría haberse ahorrado? ¿Cuánto podría haberse utilizado de otra manera de ese dinero público de todos los madrileños? Usted ha dicho que el coste es exactamente el mismo, pero no ha contestado a cuestiones que usted sabe que son muy relevantes: ¿qué tipo de valor residual consideraron y por qué? ¿Por qué calculan ustedes una vida útil en sus cálculos de treinta y cinco años, cuando podría hacerse esta vida útil mucho más larga con un adecuado mantenimiento? Y, sin duda, ¿por qué hacer uso de un intermediario? Que lo debe hacer porque le apetece. ¿Por qué se ha optado por esta fórmula? Es tan sencillo como eso. 20 preguntas, 2 respuestas, señora consejera delegada; el consejero no contesta, el viceconsejero no pasa ni por aquí. En fin, algunos tachan esto de exótico, yo lo calificaría de bochornoso. Muchas gracias.

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

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, quiero agradecer las respuestas a la señora Roldán. Pero no podía empezar esta intervención sin dar la enhorabuena al señor Pérez Gallardo, porque, por fin, ha descubierto la relación entre los impuestos y los servicios público. A mí me parece que es algo extraordinariamente relevante y le doy la bienvenida al Estado del bienestar.

Al señor Catalá. No sé si ha escuchado mi intervención, pero yo no he expuesto ninguna certeza; yo solo tengo dudas, al revés que usted, porque usted lo tiene todo muy claro a pesar de que técnicamente se ha referido poco a esta cuestión, cuando hablamos de leyes, no dudo de su competencia, en esta ocasión creo que puede ayudarle a comprender bien las dinámicas del material móvil en el metro de Madrid.

Yo tenía dudas, y ninguna era relacionada con el leasing, que según la compañía puede ser interesante, por temas de balance, en concreto Metro de Madrid no debería tener ese problema, porque, al final, los administradores y la Comunidad de Madrid responden solidariamente de estas cuestiones, puede ser más o menos interesante, según la empresa, ya le digo, pero yo tenía algunas dudas que no han sido resueltas. Es decir, en el ejercicio anterior hubo unas pérdidas de 60 millones de euros; el patrimonio de Metro de Madrid ha bajado en 800 millones de euros en los últimos once años; el activo circulante es inferior al pasivo circulante, y eso deja una situación en Metro muy comprometida, porque eso significa que Metro no puede afrontar los siguientes pagos que tiene que hacer y, además, este año, en el año 2022, lo ha dicho usted, tenemos que afrontar un pago de 135 millones de euros, y en los próximos años, en 2027, tenemos que afrontar otros pagos del mismo montante si no recuerdo mal, pero, bueno, esa es otra cuestión, y a mí no me queda claro cómo lo vamos a hacer, y estoy muy preocupado.

Por otra parte, no he entrado antes, porque no me ha dado tiempo -soy novato en la comisión-, está la antigüedad del material móvil; usted sabe que los pliegos de condiciones tardan un tiempo en hacerse, según he leído en anteriores comparencias suyas, se llevan haciendo los dos últimos años -me llama la atención que tarden tanto en sacar unos pliegos-.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Han cambiado la estrategia, pero siguen construyendo líneas, espero que las estrategias y las líneas estén compensadas y, además, la antigüedad media de nuestros trenes a día de hoy es de veintidós años, no teníamos una antigüedad igual desde que teníamos los trenes clásicos, y usted, cuando acabe la legislatura, señora consejera delegada, va a ser la consejera delegada con la mayor antigüedad en el material móvil, y yo le pregunto: ¿cómo no hacen algo ya, vamos muy mal, señora Roldán? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Catalá por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, agradecer las explicaciones sobre las decisiones financieras, el porqué, y sobre la igualdad del coste, que nos ha explicado a propósito de lo que es el arrendamiento, el leasing, y lo que son las compras y a que se destina cada una. Espero que eso sí pueda, como ha hecho en la intervención anterior, ir contestando de manera técnica a todas las preguntas que le vienen haciendo. Ya le advierto que no va a ser especialmente satisfactorio, porque habrá cosas que, aunque usted las diga, no serán escuchadas.

En todo caso, nos decía el portavoz de Grupo Parlamentario Unidas Podemos que con los 992 millones de euros del impuesto de patrimonio y del impuesto a los ricos se solucionaba esto, el problema, señor Morano, es que si ustedes quieren, con ese dinero, construir todos los hospitales, todos los trenes, todos los centros de salud, todos los colegios, todo aquello que proponen, más la estatua del Che Guevara en el centro de la Puerta del Sol, no les va a dar, van a tener que buscar otro impuesto distinto al de patrimonio. *(Rumores.)* Algunos más van a tener que buscar.

Al señor Barahona. Hombre, tiene usted razón cuando dice en muchas ocasiones que el consejero no viene, pero se da la circunstancia de que hoy sí que lo ha tenido, ha sido como una disociación en el espacio y el tiempo que por un momento parecía que estábamos en una película de Stanley Kubrick *(Rumores.)* ¡Pero no ha comparecido, no como el alcalde!

El Sr. **PRESIDENTE**: Cíñanse a la cuestión, vamos a dejar intervenir al señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Claro. *(Pausa.)*

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a dejar, por favor, en ruegos y preguntas, señor Pastor. *(Pausa.)* Continúe, señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Continuo, espero que retomando desde los treinta segundos que he perdido por este pequeño engarzamiento que he tenido. Estaba en la cuestión; hoy ha venido el señor consejero, es una cuestión del día de hoy, y por un momento creía estar en la disociación de una película de ciencia ficción, seguramente de serie B. Quien tiene que venir, y lo reclamo, es el alcalde de San Fernando, a comparecer aquí.

Respecto al señor Oliver, al que verdaderamente agradezco lo preparada que se trae la intervención, la cantidad de datos y, por lo tanto, las dudas que le surgían, solamente hacerle una pequeña matización. Es verdad que estamos en una situación elevada de años de vida del material, pero si precisamente estamos en una comparecencia sobre las compras que se van a acometer, creo anticipar que la señora Roldán no cesará en su cargo, cuando eso suceda, siendo la que tiene los equipamientos más antiguos sino algunos de los más momentos.

¡Bueno, continuamos, por tanto, en la película de ciencia ficción! ¡Hablábamos de la disociación y ahora hablaremos del futuro! ¿Quién sabe lo que nos depara?

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Señora Roldán, le deseamos desde esta comisión éxito en su gestión y que puedan acometer todo lo que nos va a explicar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá, por su intervención. Para cierre de debate, por un tiempo máximo de cinco minutos -la avisaré cuando le quede uno-, la señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Miren, yo estoy encantada de darles cuantas explicaciones quieran de todos los temas, ya saben que yo intento hablar con toda la transparencia del mundo, es muy complicado venir a esta comisión e intentar dar respuesta a todo lo que ustedes plantean aquí, porque hablan de tantas cosas, que es muy complicado. De verdad, lo intento, pero intento ceñirme a las preguntas que ustedes hacen. Si les parece, por aclarar las dudas que han quedado respecto al tema que nos traía aquí, les diré lo siguiente: en cuanto al periodo de vida útil, a por qué se calculan los treinta y cinco años. Miren, cuando se realiza una operación de este tipo, un pliego de prescripciones técnicas y una compra de este tipo, hay que irse a los datos técnicos y a los datos con los que el mercado trabaja normalmente, como les digo, los técnicos, esto lo pueden ver en cualquier país, utilizamos esta medida como periodo de vida útil para un equipamiento, como puede ser el material rodante, treinta y cinco años. Obviamente, señor Pastor, desde luego, le puedo asegurar que, como consejera delegada, y más, porque tengo una experiencia de muchos años en el mantenimiento, soy absolutamente consciente de que con buenas labores de mantenimiento se puede aumentar el periodo de vida útil de los equipos, pero cuando se realiza una operación de este tipo siempre hay que partir de una hipótesis en la que es necesario establecer este periodo de vida útil, treinta y cinco años, porque para las operaciones financieras, como las que se pueden emprender nos piden que concretemos esta información. Con lo cual los datos se basan en la experiencia que nosotros sacamos del periodo de vida útil que nos dan los tecnólogos respecto a este equipamiento.

Por aclararle, cuando yo me refería a que los avances tecnológicos van muy rápido, me estoy refiriendo al nuevo material móvil, obviamente, esa es la razón, por la que nosotros durante estos dos años, y conecto con la cuestión que me planteaba el señor Oliver, que me decía que no hemos hecho nada durante estos años, hemos trabajado con mucho ahínco teniendo ese diálogo competitivo con absolutamente todo el mercado para poder licitar unos pliegos que, desde el punto de vista técnico, no quiero decir que fueran visionarios, pero que fueran capaces de estar adaptados a la evolución tecnológica que nos vamos a encontrar en los próximos treinta años, asumiendo que, como digo, tecnológicamente, todo cambia a una rapidez pasmosa, y no solo tecnológicamente, como les digo sino también desde el punto de vista estratégico, porque yo que vengo gestionando transporte público desde hace veinte, jamás había visto un contexto, desde el punto de vista técnico, tan cambiante, casi mes a mes, para poder elaborar estrategias. Vivimos en un mundo en el que un día nos levantamos con situaciones que nos impactan seriamente sobre la estrategia que tomemos.

Respecto a los plazos. En cuanto a los arrendamientos operativos, y por corregir una información que daban, se van a hacer efectivas las compras que finalizan en el año 2022, otras en 2023 y otra en el 2029, de acuerdo, como le digo, cien por cien Metro de Madrid va a hacer efectiva la compra del material arrendado.

Respecto a los plazos de los nuevos. Los pliegos técnicos los tenemos terminados, es verdad que ahora es necesario culminar la parte y la gestión administrativas, más recabar todas las autorizaciones correspondientes, como empresa pública que somos, en eso estamos trabajando actualmente, y los plazos ya dentro del propio pliego. Y me van a perdonar, pero al ser un pliego que todavía no hemos licitado, soy tremendamente transparente, pero no puedo dar más información, porque crearía cualquier tipo de ventaja competitiva ante los posible tender, y en eso tengo que ser rigurosa. Los plazos van a ser similares a los que estaban planteados para los pliegos iniciales, porque desde el punto de vista técnico, más allá de la reconfiguración estratégica que se ha hecho para galibo ancho y galibo estrecho y la adaptación que ha habido que hacer en la reconfiguración de estos planes, técnicamente se ha trabajado sobre el mismo criterio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Una ingeniería de diseño puede estar en torno a los 12, 18 meses y, a partir de ahí, una llegada del material arrendado, de las cajas, a medida que se van fabricando con la capacidad productiva que tenga la empresa o las empresas adjudicatarias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, sobre todo por el esfuerzo de venir hoy en la situación en la que tiene la voz; esperamos que se recupere pronto y tenga una buena jornada. La despedimos y pasamos al cuarto punto.

PNL-283/2022 RGE.17409. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Realizar, a través del Consorcio Regional de Transportes, y en el presente año, una nueva Encuesta Domiciliaria de Movilidad. 2. Publicar los datos obtenidos en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de forma abierta y accesible, para que cualquiera pueda hacer uso de ellos, potenciando que grupos de investigación y gestores, puedan realizar aplicaciones que faciliten la interpretación y visualización de estos datos, impactando positivamente en la información de la que dispone la ciudadanía para desplazarse de la forma más sostenible y eficiente.

Procedamos al debate de la proposición no de ley de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento. Tiene la palabra, por parte del Grupo Parlamentario Más Madrid, doña Esther Rodríguez por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Muchas gracias, presidente. Como hemos estado viendo en las intervenciones anteriores, las pautas de movilidad de la población se han transformado profundamente en los últimos años; la pandemia, la crisis climática, energética y socioeconómica han empujado a ello. La pandemia de covid que hemos sufrido nos condenó durante meses al confinamiento, con restricciones severas sobre los desplazamientos, y las medidas laborales que se aplicaron en consecuencia, el teletrabajo o la flexibilidad horaria de la jornada de trabajo para evitar horas punta han provocado cambios en los patrones de la movilidad. A esto se le añade que, desde principios de 2021, estamos soportando subidas históricas del coste del megavatio/hora, el año pasado el precio medio de la electricidad en la tarifa regulada fue de 111 euros el megavatio, llegando a los 200 euros entre octubre y diciembre, es decir, cuatro o cinco veces de media más que toda la década anterior. Esta situación se ha agravado aún más con la invasión de Rusia a Ucrania, que se ha traducido en una escalada de los precios de los combustibles, sin que aún podamos concluir las dimensiones de su impacto en el uso del vehículo privado por parte de madrileños y madrileñas.

Creemos que estos hechos son especialmente relevantes e inciden en la movilidad cotidiana, lo ha comentado el señor consejero en su intervención, hay que afrontar la subida eléctrica y la pérdida de usuarios en el transporte público, porque sabemos que las personas adaptan su forma de desplazarse acorde a sus circunstancias, a su condición económica, a su lugar de residencia, a los servicios que hay disponibles en su entorno; es decir, que el género, la edad, la situación laboral, el tipo de trabajo que desempeña, su nivel de formación, etcétera, configuran las pautas de movilidad de la población. Incluso el momento vital que están viviendo también influye en la forma de desplazarse; es decir, tener o no tener cargas familiares, asumir más o menos responsabilidades y tareas, condicionan nuestra forma de desplazamiento.

La movilidad también puede ser un motivo para tomar decisiones en su vida, porque no nos extrañará que haya quien decida su lugar de residencia, dependiendo de las posibilidades de movilidad y servicios que ofrezca un determinado entorno. Todos estos elementos combinados con otros, como la congestión del tráfico, los altos tiempos en los trayectos, la contaminación, la

accidentabilidad, los atascos, tienen bastante qué ver con esa distribución en el territorio, y documentar todo ello nos abre los ojos a la hora de planificar las medidas.

De hecho, las Administraciones han empezado a ser conscientes de la necesidad de implantar políticas de fomento de la movilidad sostenible para asegurar el derecho a desplazarse de manera segura y saludable por sus territorios. Estamos en un momento en el que queremos asegurar esa libertad para moverte por toda la región, y para lograrlo se tienen que identificar los patrones de movilidad existentes.

En el siglo XXI no podemos permitirnos no asegurar esa libertad de movimiento por nuestro territorio. Se calcula que en España un quinto de la población permanece inmóvil por falta de accesibilidad o por no proximidad o temor al tráfico. Según el informe de Foessa, el 15 por ciento no puede acceder a la sanidad por no poder pagar el transporte. O sea, en Europa, siglo XXI, eso no puede pasar y menos en la Comunidad de Madrid, que estamos en disposición de garantizar el acceso a todos los servicios, porque creo que convendremos que es esencial una correcta planificación de la movilidad en la región, para ello hay un instrumento esencial que nos permite obtener información sobre cómo y por qué se mueve la población, que son las encuestas de movilidad.

En el ámbito de la Comunidad de Madrid se han realizado cinco encuestas domiciliarias de movilidad en los años 1974, 1981, 1987- 1988, 2004 y 2018. Los datos de la última encuesta, la de 2018, se presentaron en 2020, y nos alertaban de tres tendencias: una, el uso del transporte público había disminuido desde la anterior encuesta, y había disminuido 8 puntos –tendremos que saber en un momento pospandémico cómo estamos, antes se daban opiniones sobre si esto era así o no-. En 2018 habían aumentado los viajes diarios entre coronas y entre coronas y la ciudad de Madrid, habiendo crecido significativamente los viajes en coche o moto. Si nos preocupa la calidad del aire que respiramos, y creo que a todos nos preocupa, tenemos que saber si esa tendencia se ha consolidado, ha aumentado o ha disminuido.

El tercer indicador que nos daba era que quienes vivimos en Madrid empleábamos, de media, 69 minutos diarios en trasladarnos, lo que implica que habrá quien tarde veinte minutos y otros más de dos horas. Vivimos en una sociedad en la que queremos tener derecho al tiempo, elegir cómo usarlo, y eso pasa por mejorar los tiempos de demora y de desplazamiento.

Los responsables políticos, a la hora de actuar sobre infraestructuras y gestión de los servicios públicos, necesitan contar con la información aportada por los encuestados sobre sus necesidades y expectativas. Para que el esfuerzo en mejorar esos servicios obtenga el resultado esperado es imprescindible manejar los datos, ayer en el pleno, el Grupo Parlamentario Popular decía que dato mata relata. Aquí hemos estado hablando si se recupera o no el transporte público y que mejor ejemplo que tengamos datos gracias a una encuesta de movilidad.

Decía la compareciente anterior, doña Silvia Roldán, que las pautas de movilidad han cambiado y han venido para quedarse, pero ¿tenemos datos que avalen esta afirmación? ¿De verdad han venido para quedarse? ¿Sabemos cuál es la intención de los usuarios? Por eso queremos hoy

instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que inicie los trámites para poner en marcha ya una nueva encuesta domiciliaria de movilidad y que, por favor, se publiquen los datos obtenidos en formato abierto y accesible, de manera que se estimule, además, el mercado de datos y se abran oportunidades para la innovación.

En la comparecencia del consejero de 21 de septiembre de 2021, hace ya un año, le recordamos la importancia de realizar una nueva encuesta y, como un año después no se ha activado nada, venimos hoy con esta proposición no de ley. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede a continuación la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica; es decir, empezamos por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos y damos la palabra al señor Morano por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **MORANO GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Seremos breves, porque creemos que este asunto está muy claro. En primer lugar, queremos agradecer la iniciativa al Grupo Parlamentario Más Madrid, nos parece absolutamente pertinente el modelo de encuesta domiciliaria de movilidad, que permite conocer las posiciones no solo de los usuarios del transporte público sino, con una muestra bien construida, de las personas que no son usuarias y de por qué no lo son y cuáles son sus hábitos de transporte y en qué podemos mejorar. Esta, en general, es una buena medida.

En segundo lugar, el hecho dicho por la señora Rodríguez muy pertinentemente, que los últimos años han supuesto necesariamente un shock, un impacto en los patrones de desplazamiento de los ciudadanos y ciudadanas por la covid, por las restricciones, por la situación energética, incluso por lo que sería un momento muy muy importante para la Administración conocer los resultados de una encuesta de estas características para poder orientar a medio plazo sus políticas.

Por supuesto, nos parece también absolutamente pertinente la solicitud de la publicación de los datos de esa encuesta de una forma accesible, que pueda ser tratada tanto por los profesionales como por la ciudadanía en general, por las asociaciones vecinales, para que se permita que el principio de participación, que es uno de los principios que informan las nuevas prácticas legislativas y también de gestión, puedan cumplirse en el caso del transporte público madrileño. Poco más por nuestra parte; votaremos a favor, y entendemos que la racionalidad y pertinencia de esta propuesta debería llevar a que fuera aprobada por unanimidad, lo que entendemos que sería muy buena noticia. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morano, por su brevedad y por ser conciso. A continuación, el señor Pérez Gallardo por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. A Vox le parece bien todo aquello que suponga tener más información para poder planificar el transporte y para que las medidas políticas se tomen sobre criterios objetivos, y este tipo de encuestas ayudan, no sé si la forma

correcta es la telefónica; hay muchas formas, eso se lo dejamos al Gobierno. El Gobierno ha anunciado que la tarjeta de abono transporte será más digital, lo que dará información de los usos y de la movilidad de los madrileños. En definitiva, nos parece bien, como decía ser capaces de adaptar la oferta a la demanda, y ese tipo de encuestas nos ayudan a ello.

Sobre lo único que quería hacer hincapié y que a Vox le gustaría saber es cómo utiliza Más Madrid y, en general, la izquierda, los datos, siempre los utilizan como les conviene, claro, pero, hay veces que el mismo dato lo pueden utilizar para decir una cosa y la contraria. Fijaos, voy a leer cosas de la exposición de motivos, haciendo referencia a la encuesta anterior, a la última encuesta de movilidad, la de 2018, sacan las siguientes conclusiones: lo primero es que el uso del transporte público había disminuido desde la anterior encuesta en 8 puntos, una bajada del 25 por ciento. El uso del transporte pasaba de un 32 por ciento a un 24, y en el mismo sitio dice, por último, esta encuesta revela que cada madrileño y madrileña emplean 69 minutos diarios en traslados, lo que quiere decir que habrá afortunados que tarden diez minutos y otros que empleen tres horas.

A mí me gustaría que con este mismo rigor hagan las PNL, por ejemplo, cuando hablan de la bici, porque han llegado a decir que el 80 por ciento de los viajes en Madrid se puede hacer en esos recorridos cortos y, sin embargo, aquí están diciendo que no, que hay algunos que tardan tres horas, no sé si quieren que los que tardan tres horas hagan el recorrido en bici. Estuve a punto de realizar una enmienda para decir: que la encuesta también incluya el tema de la bici; pero eso se lo dejo a la opinión del Gobierno.

Efectivamente, las conclusiones que ellos sacan tanto de la pandemia como de la crisis producida por los costes energéticos y de los combustible urge hacer una mejor oferta a los madrileños usuarios del transporte público, porque para muchos va a ser la única opción, y hay que adaptar esa oferta a la demanda real que ellos necesiten, incluso añadiría los cambios de población, porque hemos visto que en Madrid se hacen nuevos desarrollos en distintas poblaciones, que van creciendo, y hay que hacerlo.

Sin más, no quiero insistir mucho más en ello, porque reitero que creo que es bueno que todas las decisiones que se tomen desde cualquier Gobierno, desde cualquier Administración, se tomen con la mayor cantidad de datos posible para hacerlo mejor. Aunque, lo dicho, nosotros no sabemos si la mejor herramienta es está encuesta o realizar otras informaciones, como ya lo ha hecho el propio consorcio, porque el Consorcio de Madrid es bastante digital, está bastante adaptado, es bastante moderno, y es capaz de adaptar oferta y demanda en un tiempo bastante ágil. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente; brevemente. En realidad, es evidente, todos estamos de acuerdo, estoy convencido de ello, que las encuestas de este estilo tienen que ser más amplias y producirse de una forma continuada en el tiempo, porque es la única manera

de conocer con exactitud cuál es esa demanda y las necesidades para así ajustar la oferta y poder mejorar el transporte público y la movilidad sostenible en nuestra región.

No hemos presentado enmiendas, efectivamente, a los dos puntos en cuestión, es verdad que hay alguna afirmación, que se hace en la exposición de motivos, con la que no estamos del todo de acuerdo, pero ahí no podemos enmendar. En cualquier caso, la referencia que se hace, en este sentido, a las Cercanías de Madrid, es cierto que durante prácticamente una década se descapitalizó el sistema ferroviario español, en particular el de Cercanías de Madrid, no llevándose a cabo ni siquiera el mantenimiento básico, pero es cierto también que esa curva tan complicada de modificar en un sistema compleja, como el sistema ferroviario, está tendiendo a ser distinta, precisamente, un ejemplo claro de ello es cómo se capitalizan las empresas públicas de nuestro país y las que prestan el servicio de Cercanías, y es con la compra de material móvil por parte del Gobierno de España, compra del material móvil al momento, ni leasing, ni renting, ni otras fórmulas que lo que consiguen es descapitalizar a las empresas, como ocurre con Metro.

Por lo demás, ya le digo, publicar los datos obtenidos parece una obviedad, debería hacerse, sin duda, alguna ese formato, en open data, para que cualquier ciudadano, cualquier ente, cualquier asociación pueda utilizarlos y llevar a cabo sus análisis. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por su brevedad y por ser conciso. A continuación, el Grupo Parlamentario Popular; don Carlos.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, señor presidente. Efectivamente, les agradezco el tono que han tenido al referirse a la cuestión técnica, la proposición pide dos cosas, y las dos no son posibles, pero es cierto que estamos de acuerdo con el fondo de lo que piden, que es que los datos son fundamentales para la toma de decisiones, también en la gestión pública. No son posibles, porque una encuesta domiciliaria de movilidad requiere un gran esfuerzo económico y un trámite administrativo muy largo, con lo cual, sería de todo punto imposible hacerlo antes de que termine el presente ejercicio; por ello, no vamos a poder votar a favor.

No es que se vaya a hacer una encuesta, pero está en marcha la tramitación de una encuesta, que no sería domiciliaria, porque son técnicas sociológicas que se van superando con los tiempos, sino que se va a hacer una encuesta sintética de movilidad, y como adelantó el consejero, cualquier aportación que tengan a la misma para poder detallar al máximo cuáles son los hábitos de movilidad de los madrileños será bienvenida.

El segundo punto de la proposición, que hablaba de la transparencia, no solamente se hará en su caso, o se hará en el futuro, sino que ya se viene haciendo. Ustedes saben perfectamente que está publicada en la página web de la Administración madrileña las encuestas que se han venido realizando hasta ahora. Respecto a las motivaciones que en la exposición de motivos sacan de los datos de movilidad de los madrileños se les olvida una cosa, la inversión enorme que ha hecho la Comunidad de Madrid, gobernada por el Partido Popular para mejorar el transporte público de nuestra

región, hasta tal punto que podemos hablar sin ninguna duda de que tenemos el mejor transporte público de España, uno de los mejores de Europa y del mundo.

De hecho, hemos tenido que escuchar en la comparecencia anterior una conclusión a raíz de los datos de la encuesta de movilidad del año 2018, reivindicando la etapa previa al Partido Popular, todos los madrileños saben que el Partido Socialista estuvo gobernando trece años e hizo 14 kilómetros; el Partido Popular ha hecho 200 kilómetros de metro. Creo que es evidente el esfuerzo que ha hecho la comunidad en las últimas décadas en el transporte público es extraordinario. ¿Tenemos que mejorar? Por supuesto. ¿Lo estamos haciendo? Yo creo que sí. El consejero también nos ha dicho que se está invirtiendo más en transporte público que en los últimos trece años, legislaturas en las que se ha invertido mucho, pues estamos en el nivel máximo.

Con lo cual, podemos concluir que los datos son muy importantes para la toma de decisiones, que el Consorcio de Transportes ya está trabajando en la elaboración de una encuesta adaptada a los métodos más eficientes en coste y en tiempo, y podemos decir que la consejería está trabajando haciendo un esfuerzo tremendo para que sigamos teniendo el mejor transporte público. ¿Tenemos ejemplos concretos? Por supuesto, tenemos la ampliación de la línea 11 y de la línea 5; tenemos anillos intermodales de intercambiadores, que se están haciendo, no voy a relatar el detalle de todos ellos; y también cosas menos conocidas como el hub logístico que se tiene la intención y el fuerte compromiso de que sea el más importante del sur de Europa. Son estrategias que se están realizando a largo plazo. A eso también se están dedicando los esfuerzos de la Consejería de Transportes, y una nueva estrategia de seguridad vial para reducir la siniestralidad en un 50 por ciento, hasta 2030. Es decir, la encuesta es importante, de la misma se van a sacar conclusiones muy importantes para poder adaptarnos a las necesidades de los usuarios, pero el trabajo que se viene realizando yo lo calificaría de extraordinario.

Por último, independientemente de que en la réplica podamos decir alguna cosa más, creo que está claro que el modelo movilidad del Partido Popular es un modelo que está basado en dos ejes: en la libertad y en la excelencia. Son los ciudadanos quienes eligen cómo quieren moverse, y eso nosotros siempre lo vamos a priorizar. Es cierto que la Administración tiene que dar posibilidades; para poder elegir hay que tener opciones, y la Administración madrileña lo hace. ¿Cómo? Teniendo el mejor transporte público de Europa; haciendo continuas inversiones para ampliar las rutas de metro, del transporte interurbano, etcétera. Con lo cual, creo que los ciudadanos valoran la gestión que la Comunidad de Madrid ha hecho en transportes, las elecciones, de forma reiterada así nos lo muestran, y vamos a seguir apostando siempre por el modelo de movilidad basado en la libertad y en la excelencia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. ¿El Grupo Parlamentario Más Madrid quiere abrir turno de réplica? (*Pausa.*) Entiendo que sí; tiene la palabra.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias. voy a empezar por esto de libertad y excelencia, porque entronca con otra cosa que quería decirle al representante de Vox sobre los tiempos de

demora en los desplazamientos. Estamos en la Semana Europea de la Movilidad, que acababa ayer con el Día Sin Coches. Durante toda la semana ha habido un montón de concentraciones y de convocatorias que pedían libertad para movernos y desplazarnos de manera segura y saludable a través de movilidad activa y sostenible, como pueda ser andando o en bicicleta. Insisto, desde Coslada a Madrid hay kilómetro y medio. Ahora enlace con lo que le decía de las tres horas, hay otra vía ciclista y peatonal que se pide, que uniría Soto con Collado Villalba, no llega a 24 kilómetros, para toda esa población su hospital de referencia es el de Collado Villalba, en abril de 2021, por fin, consiguieron tener una línea de autobús que les traslada durante hora y media para recorrer esos 24 kilómetros, ahí tiene usted los tiempos de demora de tres horas para 20 kilómetros. O los chicos de Manzanares el Real, cuyo instituto está en Soto del Real a 8 kilómetros, pero tienen que hacer un trasbordo de dos autobuses. Yo no creo que eso sea libertad y excelencia, creo que ir a ello es darnos la libertad de elegir todos los medios de transporte, no solo uno, y hay mucha gente en la región que solo puede elegir uno. Es verdad que los que vivimos en la capital podemos elegir muchos, pero los que viven fuera de la capital están mucho más restringidos, y al llamar excelencia a esos tiempos de demora de un autobús que tarda hora y media me parece que no tenemos el mismo concepto de excelencia.

Otra cosa que quería decir es que nos hablan de que las encuestas son necesarias, pero votan en contra, porque no se va a poder desarrollar. Perdonadme, pero el consejero acaba de decir que las ampliaciones del metro no las va a poder desarrollar en esta legislatura, ¡y las lleva en su programa!, es decir, no entiendo por qué no puede llevar en su programa la encuesta de movilidad e incluirla en los presupuestos, que vamos a trabajar este año, para el año que viene, de manera que el año que viene no vuelva a ser excusa no tener dinero para hacer la encuesta de movilidad.

No entramos en la metodología, es verdad que dejamos libertad al Gobierno para que decida qué metodología, entendemos que van a utilizar los enfoques más modernos en los que ya se incluye, efectivamente, preguntar por la bicicleta, porque a esta ahora no se preguntaba, y por otros medios de transporte que se han ido incorporando, por lo que antes no se preguntaba. Hace mucho tiempo que pedimos que se incluya una pregunta sobre qué trayectos se dejan de hacer, para saber qué cosas no estamos cubriendo, hasta ahora siempre se preguntaba qué trayecto haces y cómo lo haces, pero no se preguntaba por lo que dejas de hacer por distintos motivos. Nada más, gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. Procedemos al turno de dúplica, que esperemos que no dure más que la primera intervención pero que tiene pinta. Don Jacinto Morano, de Unidas Podemos.

El Sr. **MORANO GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Solo decir que yo no entiendo a la derecha. ¡Hombre, que es una encuesta!, ¡por el amor de Dios! La cuestión es oponerse a cualquier cosa, una encuesta en la que no se concreta ni siquiera la metodología, además de que ya han hecho ustedes previamente en sus Administraciones una igual. Reconsidérenlo y salgamos felices este viernes a mediodía y voten a favor de esto. ¡Han hecho unos jeribequés para no votarlo que no

entiendo! ¡Se lo pido, señores de la derecha, vótenlo! Es una encuesta, no es Fidel Castro, en serio. Voten esto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morano, por su brevedad. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Yo no he dicho que vayamos a votar que no; es más, nosotros nos vamos a abstener porque nos parece en sí bueno todo lo que sea recabar datos, lo que no sabemos es si la mejor opción es una encuesta o simplemente puede haber muchas otras formas de recabar datos, que son con los recorridos reales, por ejemplo, con el propio sistema.

Y, luego, por contestar a la portavoz de Más Madrid, no sé si lo que pretende es que los vecinos que quieren ir al hospital de Collado Villalba hagan los 24 kilómetros en bici, a nosotros nos parece que ese carril bici de 24 kilómetros no es movilidad, es deporte. Por último, es verdad que esta ha sido la Semana de la Movilidad, he escrito un artículo en Madrid es Noticia, que se lo recomiendo, igual se echa unas risas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo, por su brevedad. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Pastor, por favor, tres minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Lo mire por donde lo mire, por arriba, por abajo, por la izquierda o por la derecha, la iniciativa es tan blanca, tan sencilla que no tiene sentido votar en contra de esto, pero ya le digo a nosotros nos parece más que sensato hacer este tipo de encuestas, se podía haber enmendado perfectamente el texto, se podía haber dicho que al año siguiente. Es una obviedad tan grande que..., en fin. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, igualmente por ser breve y conciso. A continuación, el señor González Maestre para acabar.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, presidente. Efectivamente, yo creo que lo he explicado, pero no me importa repetirlo, votamos en contra por dos cuestiones: porque en la proposición se especifica que se tiene que hacer en un año, y eso es absolutamente imposible desde el punto de vista presupuestario y temporal, y también porque se especifica que se haga una encuesta domiciliaria, y ahora mismo el consorcio está trabajando en otro tipo de encuesta, si lo que realmente les preocupa es tener datos, no se preocupen los vamos a tener, el consorcio está trabajando en una encuesta para tener esos datos. También piden que sea transparente, las anteriores encuestas eran transparentes, las que se hagan en el futuro serán transparentes.

Se tienen que preguntar si les importa más su PNL o los datos y la encuesta. Si les preocupa la encuesta, no se preocupen que se va a hacer. Si lo que les preocupa es esta PNL y estos minutos que hemos dedicado hoy en la comisión, obviamente, todos coincidiremos que no tiene mucha relevancia si tenemos los datos.

En definitiva, señor Morano, las encuestas son importantes; si en Cuba solo hubiese encuestas y se le preguntase a la población, aunque solamente fuera, por transporte y movilidad, estaríamos todos mucho más contentos, incluso usted.

Quería terminar diciendo simplemente que tenemos que mejorar el transporte público, que es la prioridad de este Gobierno, pero también debemos sentirnos orgullosos de lo que se ha hecho para tener el mejor transporte público de España y de lo que ahora se está haciendo e invirtiendo en Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. Ruego a los grupos que digan, por favor, si ha habido sustituciones a lo largo de la comisión. *(Pausa.)* Tiene la palabra el señor Morano.

El Sr. **MORANO GONZÁLEZ**: Como es notorio, yo he sustituido al señor Moreno.

El Sr. **PRESIDENTE**: Es evidente que usted ha sustituido al señor Moreno, eso está claro. ¿Por Vox? *(Pausa.)* Nadie. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Tampoco.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: En Más Madrid, María Acín es sustituida por don Alberto Oliver.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, como se dijo originalmente, no era necesario; era por si había habido alguna durante la comisión. Señor Segura, por favor.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: El señor Brabezo va a sustituir a Enrique Serrano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. A continuación hay que hacer la votación de la proposición de ley en sus términos originales. *(Pausa.)* Con 7 votos a favor, 8 votos en contra y 2 abstenciones, queda rechazada la proposición no de ley.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Sí, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy brevemente, es el mismo ruego que formulamos en la anterior comisión. Nos parece mal que desde algún grupo político se afee el comportamiento del presidente en el sentido de que una mala gestión que se llevó a cabo en su momento de una invitación a un alcalde, que no fue invitado de forma alguna, se cite constantemente por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Vox, cuando, francamente, creo que usted, señor

presidente, no se lo merece; creo que deberíamos acordar todos no volver a hacer este tipo de alusiones, que son falsas...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡No, si a mí no me afean! Yo doy libertad de expresión a cada uno de los grupos, y entiendo que luego, en ruegos y preguntas, ustedes hagan sus sugerencias, lo que me parece correcto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Señor presidente, si me deja terminar... Creo que lo más correcto -y se lo dejo, por supuesto, a su libre decisión- es que usted parara el debate en ese momento y dijera: por favor, dejen de hacer alusiones a esta cuestión, que es un error que, sinceramente, cometió la Mesa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, señor Pastor, lo dijimos la última vez: todos tenemos libertad de expresión. Al final del debate, usted hace ese ruego; incluso, después de la comisión, lo volvemos a comentar. Aquí se hacen alusiones continuamente hacia un lado y hacia otro lado, y lo que yo no quiero es interrumpir un debate -y menos en un día como hoy, que no sé cuántas horas seguidas llevamos- cuando de lo que se trata es de dar agilidad y de intentar, a través de ruegos y preguntas, volver a hacer esa sugerencia y que cada grupo parlamentario la piense, la retome, la reflexione y saque sus conclusiones. Muchas gracias. *(Pausa.)* Señor Segura.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Voy a hacerle un ruego al señor Pastor, y es que se lea los artículos 70 y 211 del Reglamento. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 50 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