

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 71

22 de octubre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 22 de octubre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-81(XII)/2021 RGEF.9657. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno para el fomento del uso de la bicicleta en la región.

2.- PCOC-82(XII)/2021 RGEF.9658. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre objetivos que tiene el Gobierno Regional para el uso de los fondos de recuperación europea, Next Generation EU, en las políticas de movilidad.

3.- PCOC-344(XII)/2021 RGEF.12279. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que tiene previsto impulsar la Consejería de Transportes e Infraestructuras para promover la movilidad sostenible y luchar contra el cambio climático.

4.- PCOC-387(XII)/2021 RGEF.12740. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora y explica la Comunidad de Madrid que varios vagones de metro, comprados por la Comunidad entre 2005 y 2007, tengan piezas de amianto.

5.- PCOC-400(XII)/2021 RGEF.12837. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la necesidad de compra de material móvil por parte de Metro Madrid.

6.- PCOC-480(XII)/2021 RGEF.13358. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del proyecto de ampliación de la Línea 11 de Metro.

7.- PNL-105(XII)/2021 RGEF.14465. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de la Nación, a convocar de manera urgente la Comisión de Seguimiento del Plan de Cercanías Madrid de 2018-2025.

8.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto.....	3619
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su Grupo.....	3619
— PCOC-81(XII)/2021 RGEF.9657. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno para el fomento del uso de la bicicleta en la región.....	3619

- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, formulando la pregunta.	3619-3620
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	3620
- Intervienen la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. Director General, ampliando información.....	3620-3622
— PCOC-82(XII)/2021 RGEP.9658. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre objetivos que tiene el Gobierno Regional para el uso de los fondos de recuperación europea, Next Generation EU, en las políticas de movilidad.	3622
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	3622-3623
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta.	3623-3624
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Viceconsejero, ampliando información.	3624-3626
— PCOC-344(XII)/2021 RGEP.12279. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que tiene previsto impulsar la Consejería de Transportes e Infraestructuras para promover la movilidad sostenible y luchar contra el cambio climático.	3626
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	3627
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta.	3627-3628
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Viceconsejero, ampliando información....	3629-3630
— PCOC-387(XII)/2021 RGEP.12740. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora y explica la Comunidad de Madrid que varios vagones de metro, comprados por la Comunidad entre 2005 y 2007, tengan piezas de amianto.....	3630
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	3630-3631
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta.	3631-3633

- Intervienen el Sr. Moreno García y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	3633-3634
— PCOC-400(XII)/2021 RGE.12837. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la necesidad de compra de material móvil por parte de Metro Madrid.....	3634
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	3635
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta.....	3635-3636
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	3636-3638
— PCOC-480(XII)/2021 RGE.13358. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del proyecto de ampliación de la Línea 11 de Metro.	3638
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	3638-3639
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	3639-3640
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. . .	3640-3641
— PNL-105(XII)/2021 RGE.14465. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de la Nación, a convocar de manera urgente la Comisión de Seguimiento del Plan de Cercanías Madrid de 2018-2025.	3642
- Interviene el Sr. Ramos Sánchez, en defensa de la proposición no de ley.	3642-3644
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera.	3644-3650
- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Ramos Sánchez.....	3650-3651
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera.	3652-3654

- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	3654
— Ruegos y preguntas.	3654
- No se formulan ruegos ni preguntas.	3654
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 57 minutos.	3654

(Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 22 de octubre de 2021. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego, por favor, a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* No están todavía; están abajo, en la cafetería aún. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Y el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Sí, Alejandra Serrano sustituye a Isabel Redondo y Marta Marbán sustituye a Carlos González Pereira.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señorías. A continuación, procedemos a abordar el orden del día previsto.

PCOC-81(XII)/2021 RGE.9657. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno para el fomento del uso de la bicicleta en la región.

Les ruego que, de conformidad en lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y otros cinco minutos el representante del Gobierno, repartido el tiempo de intervención de cada uno en tres turnos. Comparece, para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno, el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales. Pase, por favor. *(Pausa.)* Para formular la pregunta, tiene la palabra doña Esther Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bienvenido, señor Urrecho. Le formulo la pregunta: ¿qué planes tiene el Gobierno para el fomento del uso de la bicicleta en la región? Y aporto una matización: con uso nos estamos refiriendo no a la bicicleta como un juguete para peques ni a un elemento deportivo sino a un medio de transporte que se ha erigido como parte de la solución a la crisis sanitaria, climática, medioambiental y socioeconómica. En muchas regiones y países han entendido este potencial, se han puesto en marcha muchas medidas, se han construido infraestructuras de vías ciclistas seguras y conectadas para facilitar la movilidad urbana. Es muy significativo el caso de París, con su área metropolitana, donde en un año han logrado que la ciudad tenga menos coches y más bicis: se han construido aparcamientos cerrados para facilitar el estacionamiento de bicicletas en puntos neurálgicos, como estaciones e intercambiadores de transporte público; se han establecido bonificaciones por trayectos al trabajo a quienes utilizan este medio activo y sostenible y a las empresas que lo fomentan; o se dan ayudas a la reparación y compra de bicicletas; se impulsan proyectos empresariales que sustituyen vehículos de combustión

por bicis de carga para el reparto de última milla y milla cero en las ciudades, etcétera. Esperamos que en su respuesta encontremos medidas similares para la Comunidad de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para contestar a la pregunta, y en representación del Gobierno, tiene la palabra el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Buenos días, señorías. Comparezco en esta Comisión de Transportes e Infraestructuras por primera vez y, antes que nada, presidente, permítame saludar a todos los miembros de la comisión y ponerme a su disposición para trabajar, en el ámbito de mis responsabilidades, en beneficio de todos los madrileños.

Contesto a su pregunta. Entre los objetivos del Gobierno de la Comunidad de Madrid se encuentra fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte activo y sostenible. Para ello, desde esta Consejería de Transportes e Infraestructuras, y en concreto desde la Dirección General de Carreteras, estamos actuando en los siguientes puntos: planificación y construcción de una red básica de nuevas vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, aproximadamente 273 nuevos kilómetros de vías ciclistas; mejora de la red de vías ciclistas existentes en nuestra región –actualmente 113 kilómetros– para garantizar una movilidad segura; mejora de la seguridad vial de los ciclistas en las carreteras más transitadas por este colectivo donde conviven vehículos y ciclistas; y, luego, buscar una buena coordinación con otras Administraciones para conseguir una adecuada integración de nuestra red con las redes urbanas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Por favor, en el turno de réplica, doña Esther Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Muchas gracias. Agradezco mucho que ya parece que nadie discute el... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Económico, muy versátil, y por ello merece la pena impulsar su uso. Ahora bien, me sorprende, porque ahora mismo en la Comunidad de Madrid tenemos más de 3.000 kilómetros de carreteras en una comunidad autónoma uniprovincial. No sé, ¿entienden que con 173 kilómetros nuevos y 113 se da la posibilidad de dar una movilidad? ¿Hay una equiparación entre esos 3.250 kilómetros, que son en total 2.500 de gestión autonómica más 750 de titularidad estatal? O sea, ¿cómo es que para desplazarnos en bici solo se proyectan unos 300 kilómetros? ¿Nos puede confirmar que ese número de kilómetros de carril bici asegura una movilidad activa, segura, sostenible para la región o es que están considerando que esa red de 3.000 kilómetros de carreteras sirve para que cualquier persona –niñas, niños, mayores– pueda desplazarse por la región subida a su bicicleta?

También ha comentado la colaboración con otras Administraciones y esto es muy interesante porque en esto nos estamos topando con un hándicap para el impulso de la bicicleta; a la hora de planificar, proyectar y construir las vías ciclistas entramos en un conflicto competencial entre consejerías. La Consejería de Transportes, que es el agente que se está haciendo cargo, no tiene competencias para diseñar vías por caminos rurales, tampoco para promocionar el cicloturismo, perdiendo así una gran oportunidad para la reactivación económica de las áreas rurales. De esta

manera, en Madrid estamos ostentando el triste ranking de tener en nuestra región la única capital europea por la que no pasa una EuroVelo. La oportunidad económica que estamos perdiendo es de gran repercusión si tenemos en cuenta los datos oficiales que aportan otros países europeos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos, señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Sobre este impacto, donde Francia nos dice que tiene 4.200 millones de euros por cicloturismo, sabiendo que los turistas en bicicleta gastan una media de 70 euros diarios frente a los 50 del resto de turistas. Nos quedan bastantes más hándicaps por superar, pero nos tienen a disposición para cimentar un verdadero apoyo al uso de la bicicleta y me gustaría que me respondiera a esto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Nosotros vamos a construir una red importante de vías ciclistas que creemos que va a satisfacer y, como todo, a lo largo de la planificación y demás veremos cuál es la necesidad y si es necesario construir más o menos.

Pero sí que me gustaría desarrollar un poquito más nuestro proyecto. Como le he dicho anteriormente, estamos trabajando en la planificación de esa red básica, que constituirá una infraestructura destinada sobre todo a la circulación de bicicletas a través de itinerarios de interés regional cuya función en el sistema del transporte afecte a más de un municipio. Entonces, la red propuesta mejorará y ampliará la trama de carriles bici gestionados por la Dirección General de Carreteras, permitiendo adecuarlos a los parámetros actuales de diseño para su correcto funcionamiento y de explotación. Además, como usted ha dicho, se facilitará la conexión con las rutas EuroVelo, teniendo en cuenta el trazado propuesto para la EuroVelo 16, Ruta Ibérica. La red básica ciclista de la Comunidad de Madrid tendrá entre sus fines: convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana contribuyendo al incremento de la cuota modal de los modos de transporte no monitorizados, dando respuesta al incremento de movilidad individual generada a partir de la pandemia de la COVID-19; facilitar la conexión de las principales localidades de la Comunidad de Madrid mediante este modo de transporte, contribuyendo al desarrollo y a la cohesión territorial mediante un modo de transporte sostenible, para lo que se fomentará la conexión con las redes ciclistas urbanas y la intermodalidad con otras redes de transporte; facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista y fomentar el desarrollo del turismo sostenible y de calidad, para lo cual se facilitará el acceso autónomo a los espacios naturales protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural, y también fomentaremos la movilidad sostenible, segura y conectada implementando los sistemas de gestión de la red que garanticen la difusión de itinerarios entre la población; y, sobre todo, movilizar inversiones en el ámbito de la movilidad sostenible y las infraestructuras resilientes como motor de inversión para la reactivación económica y social.

La red básica de vías ciclistas que estamos desarrollando cumple con el objetivo país de crear ciudades saludables mediante el fomento de la movilidad sostenible, Plan de Recuperación,

Transformación, Resiliencia, Plan España Puede; contribuye al desarrollo de varias políticas palanca recogidas en dicho plan; se enmarca en dos de los objetivos políticos de la Unión Europea: PO2, una Europa más verde, y PO3, una Europa más conectada con las redes estratégicas de transporte. Además, está en sintonía con las recomendaciones del Semestre Europeo, ya que el proyecto propuesto cumple con la recomendación de esfuerzos adicionales para el fomento del transporte sostenible y la anticipación de los proyectos de inversión pública, que se encuentran en una fase avanzada de desarrollo ya que la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid cuenta con proyectos ya desarrollados al respecto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Cuarenta segundos, señor director general.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Lo que quiero decirle es que –aparte de todo esto- vamos a desarrollarlo en dos fases. Habrá una primera fase 1, que vamos a financiar con fondos de resiliencia, y una fase 2. En total van a ser 273 kilómetros de nuevas vías ciclistas que se sumarán a los 113; es decir, que tendremos aproximadamente unos 390, con lo que multiplicaremos por 3,5 los carriles actuales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Se ha acabado el tiempo. Entonces, tendremos que pasar a la siguiente pregunta. Por tanto, quiero despedir al señor director general de Carreteras, agradeciéndole su presencia hoy aquí con nosotros y deseándole los mayores éxitos. A continuación, pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-82(XII)/2021 RGEP.9658. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre objetivos que tiene el Gobierno Regional para el uso de los fondos de recuperación europea, Next Generation EU, en las políticas de movilidad.

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta 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 o en lo que ellos establezcan oportuno. Comparece, para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno, el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache Gosende. Bienvenido, señor Díaz-Pache. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña María Acín Carrera, del Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Buenos días y gracias por estar aquí, viceconsejero. Mire, antes de las elecciones del 4 de mayo, el Gobierno regional presentó un documento en el que marcaba los objetivos de cumplimiento y las intervenciones que incluirían a cargo de los fondos europeos. Posteriormente, pedimos en esta comisión que viniera el Gobierno a explicarnos un poco más el desglose de lo que tendría que ver con esta comisión y con esta

consejería, y la viceconsejera nos contó los objetivos programa que estaban sobre la mesa, con cierto desglose presupuestario y de intervenciones incluidos en estos fondos de recuperación.

Me gustaría hacerle un repaso de lo que nos contó la viceconsejera, sobre todo para que así en su intervención nos pueda precisar si se siguen teniendo sobre la mesa esos objetivos –ese presupuesto entiendo que no- y también si se mantienen algunas de esas medidas. El primer objetivo que se marcaba era la apuesta por los modos de transporte de alta capacidad y vertebradores del territorio. Aquí estaba prevista una inversión de 2.055 millones de euros y estaban incluidas las ampliaciones de la línea 11 y los intercambiadores de Valdebebas y Conde de Casal. El segundo objetivo era el fomento de la sostenibilidad en el transporte, con una inversión por encima de los 1.240 millones de euros y donde se enmarcaban: la Ley de Movilidad Sostenible –de la que no hemos vuelto a saber nada-, la implantación de una red básica de vías ciclistas –que entiendo que es de la que nos acaba de hablar el director general de Carreteras- y la mejora de los firmes de las mismas carreteras. El tercer objetivo era el fomento del uso del transporte público. Aquí estaban incluidas: la compra de material móvil para Metro, las ampliaciones de las líneas 3 y 5 y la construcción del intercambiador de Legazpi. Y, por último, en el cuarto objetivo se enmarcaba la transformación digital de la movilidad; por ejemplo, se hablaba de nuevos intercambiadores, de digitalización de la planificación o de explotación. Nosotros en ese momento fuimos críticos porque considerábamos que toda la política de esta consejería se estaba relegando a una posible llegada de fondos europeos. Ha pasado algo de tiempo, muchas de estas cosas y de estas intervenciones que se nombraban han desaparecido del horizonte: no sabemos, por ejemplo, si se mantiene en el primer objetivo el fomento del transporte de alta capacidad, porque ya sabemos que la línea 11 no se financiará vía fondos europeos –no sé si lo serán los intercambiadores-; de la Ley de Movilidad Sostenible enmarcada en el segundo objetivo tampoco hemos vuelto a saber nada; del objetivo 3 de transporte público sí sabemos que la línea 3 vendría financiada por fondos europeos; del objetivo 4 sabemos poco. Por ello, le pedía hoy que nos actualizase los objetivos de la Comunidad de Madrid, por si han cambiado en términos de agenda o de prioridades políticas, por conocer si, por tanto, se mantienen o no las intervenciones que estaban enmarcadas y por conocer también un poco el avance del procedimiento de solicitud, dada de alta de proyectos y cuándo empezará a llegar la financiación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para contestar a la pregunta, en representación del Gobierno, tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora Acín. Gracias a todos por estas preguntas. En primer lugar, saben ustedes que la posición de las comunidades autónomas respecto al diseño de los planes y de los repartos de la financiación de los fondos Next Generation en España, en concreto también del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la posición de las comunidades autónomas ha sido absolutamente subordinada a la del Estado. Es decir, nosotros presentamos un plan muy ambicioso, que nosotros considerábamos que estaba bien enfocado y que daba respuesta a los desafíos que teníamos en la Comunidad de Madrid, concretamente, en la parte del transporte, a la

movilidad y especialmente fomento del transporte público, pero no hemos podido participar en el diseño de ese plan y, por tanto, tenemos que circunscribirnos al papel que nos ha otorgado el Estado, el Gobierno de España. Ya saben que en España este plan ha pivotado en el director del gabinete del presidente del Gobierno, algo que ha sido una elección distinta en otros países donde ha habido comités de expertos o donde han podido participar las entidades regionales, como es el caso de Alemania, donde los länder han estado en los debates sobre cómo debían repartirse estos fondos y los objetivos que debían tener, pero nosotros no lo hemos hecho así, en España no se ha hecho así. Entonces, a la Consejería de Transportes e Infraestructuras le corresponde plantear proyectos en dos componentes del plan estatal: en el componente 1, que es el Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en Entornos Metropolitanos y Seguros; y en el componente 6, que versa sobre movilidad sostenible, segura y conectada. Estos componentes tienen unos objetivos, como son la aceleración de la implantación de las zonas de bajas emisiones, priorizar el transporte público colectivo y la movilidad activa en entornos urbanos y metropolitanos como alternativa al vehículo privado, fomentar la transformación del transporte hacia una actividad de cero emisiones, impulsar la digitalización en la actividad de los servicios públicos y el transporte, mejorar la eficiencia en el transporte, la digitalización de los servicios de transporte, la introducción de nuevas tecnologías y el apoyo a medios de transporte más sostenibles.

Así que, siguiendo esos criterios que nos han marcado en el plan, nosotros hemos presentado una serie de proyectos que buscan, de manera muy concreta: la creación de áreas intermodales que faciliten a los madrileños la elección de distintos modos de transporte público colectivo frente a la utilización del vehículo privado –así que, respondiendo a su pregunta, sí estamos en eso-; una importante apuesta por la promoción del uso de la bicicleta a través de nuevas infraestructuras, nuevas vías ciclistas –como ha explicado hace un momento el director general de Carreteras-; mejorar la gestión y la explotación del transporte público, mediante la actualización de distintos sistemas tecnológicos de comunicaciones y la introducción de sistemas más avanzados para facilitar el pago y la validación de los distintos títulos de transporte que nos permita mejorar la gestión, nos permita mejorar la competitividad del servicio de transportes y, además, obtener datos clave para mejorar la gestión de los aforos y ofrecer mejores tarifas a los usuarios.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero. A continuación, en el turno de réplica, tiene la palabra la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. No me voy a detener en ello, me parece muy respetable que usted nos cuente aquí su posición política sobre esta subordinación o no al Estado y sobre cómo debería haberse hecho. Pero, sobre lo que es concreto de los planes que estaban aquí previstos –que se contaron, con los que ustedes también fueron a una campaña electoral, y lo que se le dijo a los municipios y a la gente-, lo que he entendido es que se mantienen dentro de los fondos europeos las áreas intermodales de Valdebebas y de Conde de Casal –Legazpi sale del marco-, que se mantiene el plan de bicicletas que nos ha comentado el director general de Carreteras ahora mismo, entiendo que la Ley de Movilidad Sostenible desaparece del marco, entiendo que también desaparecen la línea 11 y la ampliación de la línea 5 –sé que se mantiene la ampliación de la línea 3

porque lo hemos visto por otras vías aunque usted tampoco lo ha nombrado-, entiendo que de estos fondos tampoco vendrá el dinero necesario para la compra de nuevos trenes –que estaba aquí también recogida-. Entonces, lo que le quiero trasladar es que al final creo que hicieron ustedes no ya solo un plan ambicioso, un plan del que sabíamos que los números en ningún caso iban a coincidir con lo que llegaría a toda la Comunidad de Madrid, sino que hacían unas estimaciones, solo para la consejería, que eran superiores a las que proporcionalmente iban a llegar a la Comunidad de Madrid. Y me gustaría saber, por tanto, las fases, los tiempos, porque quiero decir que ahí, como usted sabrá, tenemos poca información. Supongo que ustedes sabrán algo más sobre en qué momento llegan estos fondos, en qué momento empiezan todas y cada una de estas actuaciones, y me gustaría saber si el resto de las actuaciones que salen de aquí se mantienen en el marco de esta consejería o si la consejería las da por perdidas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para el turno de réplica tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes por un tiempo máximo de dos minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Muchas gracias. Pues el plan fue ambicioso, como lo fueron los de otras comunidades autónomas, porque entendíamos que así debería hacerse y que era un importe razonable para los fondos que iban a venir de Europa. No fue así; desde el Gobierno de España se priorizaron otras actuaciones, otros modos de gestión y, por tanto, ha llegado menos dinero a la Comunidad de Madrid del que preveíamos. En concreto, del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia ha llegado un importe claramente inferior, 144 millones para estos proyectos, y, por tanto, con esos fondos podemos financiar estas actuaciones. Hay otras actuaciones que hemos avanzado que se harán y que, por supuesto, en nuestro plan de grandes actuaciones siguen vigentes. Sigue, por supuesto, la ampliación de la línea 3, que sí que se financia con estos fondos. Sigue la ampliación de la línea 5, que conectará la Alameda de Osuna con el aeropuerto. Sigue la ampliación de la nueva línea Madrid Nuevo Norte. Sigue, por supuesto, toda la diagonal de la línea 11. Sigue el plan de grandes intercambiadores: el de Conde de Casal, el de Legazpi. Siguen en marcha todos los planes de grandes actuaciones que hemos contado, lo que pasa es que no se van a poder financiar con fondos europeos porque los fondos europeos son los que son.

Hemos ido de la mano del ministerio con muy poquita información. Entonces, cuando nos pregunta cuándo llega la financiación, también nos gustaría saberlo; cuando nos pregunta alguna de estas cuestiones insistimos al ministerio para saber cuáles son los plazos que podemos tener para poder acceder a estos fondos y, bueno, la información que va llegando del ministerio lamentablemente va con cuentagotas y cuando tengamos más información se la podremos trasladar, sin ninguna duda. Pero quiero que se quede con la idea de que todas las actuaciones, las grandes actuaciones que hemos avanzado, siguen adelante se financien o no se financien con fondos europeos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero. Le quedan cuarenta y dos segundos a la señora Acín si quiere hacer uso de ellos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Sí, claro. Muchas gracias. Lo que no sé es si le queda a usted tiempo luego para contestarme.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, tiene treinta y siete segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Bueno, también muchísimo. Me gustaría añadir como última pregunta, aunque entendemos que la próxima semana llegarán los presupuestos regionales, si nos puede explicar algo más sobre cómo se integran los fondos europeos en los presupuestos regionales. Veremos el detalle dentro de dos semanas, pero, si nos puede indicar más o menos cómo está previsto que esto funcione, sería muy útil para saber cómo va a hacerse todo esto que está planificado. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Si quiere contestar para el cierre, tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Como sabe, como ha anunciado la presidenta, el miércoles que viene llevará al Consejo de Gobierno la aprobación del anteproyecto; cuando esté aprobado el anteproyecto podrán ver todo el detalle. En cualquier caso, los fondos, si llegan este año, se trasladarán al año siguiente para poder ejecutar alguna cosa. Entendemos que el Gobierno de España no puede pretender que el dinero que llegue en noviembre o diciembre sea ejecutado en este mismo año.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero. Bienvenido hoy aquí, esta mañana. Cuando usted quiera, puede abandonar... (*Rumores.*) Sí, ahora continuamos con la tercera pregunta. Ya hemos... (*Rumores.*) No, no, no. ¡Ah! Sí, va usted, es verdad. Perdone. Disculpe. Disculpe. Se queda. Se queda. (*Rumores.*) Pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-344(XII)/2021 RGEF.12279. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que tiene previsto impulsar la Consejería de Transportes e Infraestructuras para promover la movilidad sostenible y luchar contra el cambio climático.

Les recuerdo, igual que antes, que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta 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. Comparece, para dar la contestación a la pregunta y en representación del Gobierno, el señor viceconsejero que ya está aquí hoy con nosotros. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Gonzalo Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Gracias, señor viceconsejero, por su presencia aquí, en esta comparecencia. Se lo agradecemos mucho. Mire, hacemos este tipo de preguntas, este tipo de propuestas, porque el día de su intervención usted ha hablado de transparencia. El Grupo Parlamentario Socialista presentó una iniciativa, que fue rechazada por el Partido Popular y por Vox, para que hubiese una comisión expresamente -una comisión!- en esta Cámara -que, como usted, ha dicho usted respeta y todos respetamos mucho- que tratase sobre estos fondos; sobre la ejecución de los mismos, sobre las manifestaciones de interés que hacen a distintas consejerías, sobre cuál es el trabajo que está haciendo, en definitiva, el Gobierno de la comunidad autónoma al respecto. Y esa propuesta fue rechazada por unos y por otros; por esa mayoría que suman las derechas en esta Cámara. Esta, en definitiva, es otra oportunidad para preguntarle concretamente al Gobierno por esas manifestaciones de intenciones: cuéntenos usted, si es tan amable, en el componente 1 y en el componente 6, proyectos concretos, porque ustedes hablan de transparencia y esto es lo que debemos hacer en esta comisión.

La verdad es que también ha hablado usted de que son ustedes poco menos que meros observadores. Usted sabe que eso no es así. Es verdad que la estrategia es una estrategia marcada, como en el resto de Europa, por los Gobiernos nacionales, pero es verdad que, dada nuestra estructura administrativa, ustedes en esta comunidad autónoma tienen mucho que hacer; tienen que ser proactivos, tienen que trabajar y hacer su parte. Y yo creo que, además -si me lo permite-, con la cantidad de retos que la movilidad de nuestra comunidad autónoma tiene por delante, ustedes tienen mucho trabajo que hacer desde la lealtad y la colaboración institucionales. Yo creo que eso es algo fundamental porque, mire, ayer mismo en el pleno discutimos sobre un asunto crucial para el día a día de los usuarios de transporte público, un asunto que usted conocerá sobre la tarjeta actual del Consorcio y un asunto que desde 2017 ni siquiera está resuelto, y este tipo de cuestiones son las que ahora podrían ustedes resolver. Ya le digo: ¿qué proyectos han presentado y cuáles han sido sus manifestaciones e interés? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. En el turno para contestar a la pregunta, en representación del Gobierno, tiene la palabra el señor viceconsejero, don Carlos Díaz-Pache, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Gracias, señor presidente. Señor Pastor, me parece curioso que desde el PSOE pidan una comisión para estudiar la gestión de los fondos europeos cuando el mismo PSOE que gobierna en España, el que diseña el plan, el que fija los objetivos, el que fija los importes, no se ha atenido a contar con los demás para hacer este tipo de gestión. Nosotros somos aquí meros ejecutores y, desde luego, no tenga ningún problema, no tenga ninguna duda de que vamos a dar cumplida cuenta de todo lo que se hace, como le voy a contar ahora los proyectos que en el marco de este programa ha presentado la Consejería de Transportes.

De acuerdo con la última información proporcionada por el ministerio, y según lo aprobado esta misma semana en el Consejo de Ministros, el Gobierno transferirá 1.010 millones de euros de

dinero europeo para que las comunidades autónomas gestionemos proyectos de transformación de la movilidad. De este dinero, la comunidad nos ha asignado –como decía antes- 144 millones y desde la Consejería de Transportes e Infraestructuras hemos planteado ocho proyectos: cinco de ellos de movilidad y tres de ellos de digitalización. En primer lugar, vamos a poner en marcha el área intermodal en la ciudad de Getafe a través de la prolongación de la línea 3 de Metro de Madrid, hasta El Casar. Como sabe, queremos crear una gran área intermodal en el municipio de Getafe que se convierta en uno de los nodos de comunicación más importantes en el sur de Madrid. Esto permitirá mejorar el transporte público para un millón de vecinos del sur de nuestra región y permitirá la conexión de MetroSur con el resto de la red, cosa que hasta ahora solo pasaba, a través de Alcorcón, con la línea 10. Por otro lado, vamos a poner en marcha el intercambiador de Valdebebas, Ciudad de la Justicia y la zona del Hospital Enfermera Isabel Zendal. Este es un intercambiador que va a dar servicio a uno de los barrios con una capacidad de crecimiento más grande y que, además, tiene grandes infraestructuras e instalaciones públicas y privadas que se prevé que tengan una gran capacidad: el Hospital Isabel Zendal, la Ciudad de la Justicia, el Instituto Anatómico Forense, la ampliación de Ifema, la Ciudad del Real Madrid y, por supuesto, todo el barrio de Valdebebas, que es uno de los grandes desarrollos.

En cuanto a los importes: el área intermodal de la ciudad de Getafe, es decir, la prolongación de la línea 3, cuenta con 92 millones; el intercambiador de Valdebebas está calculado en 32 millones; vamos a poner en marcha también la red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid –que ha explicado esta mañana también el director general- por un importe de 27,7 millones; tenemos también la reseñalización para la digitalización de la vía de la línea 7B de Metro de Madrid, que permitirá mejorar la comunicación bidireccional, optimizar los intervalos y mejorar la frecuencia de trenes e incluso la velocidad, por un importe de 3 millones; y la instalación de los sistemas de comunicaciones del nuevo centro de proceso de datos de Metro de Madrid, con un importe cercano a los 3 millones de euros.

Y en cuanto a la digitalización del transporte, tenemos tres proyectos dentro del componente 6: la implantación dentro del sistema de peaje cerrado EMV en autobuses interurbanos, proyecto que cuenta con unos 4 millones de euros y permitirá el pago con tarjeta de crédito en los autobuses interurbanos; la implantación de esta validación también en Metro, en la fase de back office, por un importe de 4 millones de euros; y el sistema de peaje cerrado en la red de Metro de Madrid, por un importe de 12,8 millones, que nos va a permitir no solo mejorar la calidad del transporte que utilizamos sino también aplicar unas políticas tarifarias más justas en función del uso del transporte público y nos va a dar muchísima información sobre cómo están utilizando el transporte público los usuarios, tanto a la entrada como a la salida, y podremos diseñar mejor los itinerarios y gestionar los aforos. Estos son los proyectos que tenemos, y luego tenemos también unas subvenciones que, si quiere, en la segunda intervención le podré detallar.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor viceconsejero. En turno de réplica, tiene la palabra don Gonzalo Pastor por un tiempo máximo de dos minutos y cincuenta y cinco segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Bien parece, señor viceconsejero, que para ser meros ejecutores ustedes han decidido, como poco, ocho actuaciones sobre 140 millones de euros. Francamente, no sé, el discurso... Le digo otra cosa, aquí curiosidad tenemos la justa, la necesaria como personas que nos despertamos por la mañana y tenemos curiosidad, pero fundamentalmente lo que queremos es transparencia. No es una cuestión de curiosidad, es una cuestión de transparencia. Ustedes tienen que hacer una tarea esencial para este país, para esta comunidad autónoma, y nuestra labor en este Parlamento es fiscalizar la misma, ver si ustedes la hacen, cuándo la hacen y de qué manera la hacen. Ni más ni menos.

Entonces, nos alegramos mucho de estas cuestiones que usted ha dicho que son tan relevantes, como el pago con tarjeta –que ya venía siendo hora- en los autobuses interurbanos y las demás cuestiones que ha mencionado también en relación con Getafe, porque yo debería insistirle más en este asunto; o sea, esta es una cuestión de proyectos. Usted, dentro de su argumentario, no menciona nada de otros territorios –no ha dicho nada de Cataluña y tal-, con lo cual, ¡oye!, parece que hoy, esta mañana, estamos más calmados y me alegro. Seguramente la mañana será larga y en esta comisión no va a ocurrir lo mismo, pero el problema es que ustedes yo creo que en algunas cuestiones... Ya ha mencionado cuáles eran los objetivos generales del Plan España Puede, y algunos de ellos no les encajan en su política; parecía que usted hablaba con cierto desinterés de esos objetivos generales, porque: es que nos los ha marcado España. Pues mire, yo, de todo lo que usted ha dicho, la verdad, de cinco o seis que ha mencionado –podemos leer muchísimos más-, no sé qué problema tendrían ustedes con ninguno de ellos, salvo que el problema que tengan sea que ustedes necesitan en esta Cámara, necesitan para sostener su Gobierno –y su consejería también, evidentemente- a un partido negacionista, como Vox, que dice cosas como que hay que cerrar la M-50 y que para que un túnel por ahí, entre la nacional I y la nacional VI, y tal tal, podemos hacer que el Monte del Pardo y demás, pues no, ¡que no nos importa mucho! Ese es un partido negacionista; que si la Agenda 2030 y estas cuestiones, ¿no? Ese puedo entender que es su problema, pero, en cualquier caso, ya le digo, nosotros tenemos esta labor que hacer, esta labor de fiscalización; ustedes deben ser proactivos, deben tener un liderazgo público claro y esperemos que el consejero tenga esto claro –estamos convencidos de que parte de su equipo sí que lo tiene-, que esa comunicación sea fluida con el ministerio...

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Voy terminando, señor presidente. De verdad estos fondos son una oportunidad para los madrileños, para los españoles; es un proyecto de país. Si queremos demostrar de alguna forma que queremos a nuestro país, hagamos de esto un proyecto de todos y cuenten con nosotros, por supuesto que sí. Para esto, cuenten con nosotros sin ningún problema. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Lo único es que ha agotado su tiempo. En turno de dúplica, señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache, por un tiempo máximo de un minuto y diez segundos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Gracias, señor presidente. Señor Pastor, usted ha pedido aquí transparencia y luego, a continuación de mi exposición, en la que le he explicado con todo detalle los proyectos que vamos a hacer, se ha dedicado a hacer juicios de valor sobre mi tono o sobre los objetivos, si los compartimos o no los compartimos, que es una cosa que yo no he dicho en la mía. Nosotros compartimos los objetivos, estamos absolutamente comprometidos y usted no se puede apropiarse de las buenas intenciones y de las intenciones de promocionar el transporte público, de hacer una movilidad más sostenible, de los objetivos de la descarbonización; usted no puede apropiarse de esos objetivos que compartimos. Lo que yo he dicho es que el Gobierno de España no nos ha permitido participar para enriquecer esa estrategia, que es una estrategia de país, y que se ha apropiado el Estado, el Gobierno central, de ella a través del director del gabinete del presidente. Eso es lo que yo he dicho. No he dicho que no compartamos los objetivos; compartimos los objetivos, tenemos estos proyectos que estamos financiando, que vamos a financiar con dinero europeo –aunque parezca a veces que este dinero salga del bolsillo del presidente del Gobierno- y que compartimos y que tenemos un plan de grandes infraestructuras que vamos a poner en marcha, sea con este dinero o sea con dinero de los madrileños, con las grandes infraestructuras que no se van a quedar atrás porque están comprometidas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz-Pache, pero el tiempo se le ha terminado. Muchas gracias. Esta vez sí, le despido y le agradezco mucho su presencia hoy aquí con nosotros. A continuación, seguimos con la siguiente pregunta.

PCOC-387(XII)/2021 RGEP.12740. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora y explica la Comunidad de Madrid que varios vagones de metro, comprados por la Comunidad entre 2005 y 2007, tengan piezas de amianto.

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta 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. Comparece, para dar respuesta a la pregunta en representación del Gobierno, la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, a la cual doy la bienvenida de nuevo a esta Cámara. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Agustín Moreno, del Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Muchas gracias por la comparecencia. Queríamos saber las causas del accidente en la línea 5 que se produjo el día 31 de julio de este año, cómo se aplicó el protocolo de descarrilamiento frente al amianto y qué se encontró, y qué conclusiones saca

Metro para evitar que se repitan accidentes de esta naturaleza y para evitar la presencia de amianto con el consiguiente riesgo para la plantilla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor don Agustín Moreno, yo no sé si se ciñe esto a la pregunta.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Si, sí, perfectamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Hombre!, yo lo que le pediría es que, si va a hacer alusiones a alguna línea en concreto, lo haga a través de la pregunta, no –digamos- en la explicación. De cualquier forma, ¿quiere continuar con la exposición?

El Sr. **MORENO GARCÍA**: No, no; ya he formulado la pregunta. ¿Cómo se detectan, a partir de un accidente, elementos de amianto en trenes comprados en determinadas fechas por Metro de Madrid?

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Muy bien. Para contestar a la pregunta, y en representación del Gobierno, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Buenos días a todos. Lo primero, gracias, señorías. Para mí es un placer de nuevo estar aquí compareciendo para dar respuesta a toda la información, a todo lo que acontece en Metro de Madrid. Normalmente, en las respuestas que yo hago en las comparencias doy información muy técnica y aquí hay mucha información técnica que quiero hoy aportarles. He dividido la respuesta en tres bloques principales. Entonces, lo primero de todo es indicarles que los trenes a los que usted está haciendo referencia se compran, o se adquieren, por parte de Metro de Madrid en mayo de 1996 a través de un contrato que se suscribe con dos empresas: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles –CAF- y Bombardier –que ahora mismo ha sido adquirida por Alstom Transporte, o Alstom en muchos de los nombres que tienen-. El contrato incluye la construcción y el suministro de 63 unidades autónomas tipo 2000B, compuestas cada una de ellas por dos coches, motor y remolque con cabina. Dentro del propio contrato se incluye una cláusula novena en la que se establece que Metro de Madrid puede hacer una ampliación del número de unidades a suministrar cuando decida que puede hacer uso de esa cláusula. De esta forma, el 26 de marzo de 2002 se insta, a través de este contrato, a la adquisición de 10 nuevas unidades MR tipo 2000B –lo que nosotros llamamos trenes 2000B-, la octava remesa, que llegan a Metro de Madrid entre el año 2004 y 2005. Es decir, existen unas unidades que se adquieren por parte de este contrato, que son anteriores al año 2002, y posteriormente se ejecuta la opción de compra que establecía el contrato, llegando 10 nuevas unidades que empiezan a llegar a Metro de Madrid entre los años 2004 y 2005. Esa es la primera parte del bloque para poner en contexto las unidades a las que ustedes hacen referencia.

A partir de ahí, como saben ustedes, el 7 de diciembre de 2001 se publica la orden ministerial que establece que son necesarias las prohibiciones respecto a la comercialización de productos con amianto. Dentro de esta orden ministerial se establecía un plazo de seis meses para su

entrada en vigor, pero introducía una prórroga de seis meses más para la comercialización de los productos ya fabricados, de manera que tenemos dos fechas importantes que hay que tener en cuenta: el 15 de junio de 2002 entra en vigor la prohibición de fabricar productos que contengan amianto y hasta el 15 de diciembre de 2002 se podían comercializar e instalar productos con amianto fabricados antes del 15 de junio de 2002; de manera que a 15 de diciembre de 2002 se produce la prohibición de producir, comercializar e instalar amianto en productos que lo contengan. Como les digo, por un lado, he explicado el contexto de los trenes a los que usted hace referencia y, por otro lado, el marco legal en el que nos tenemos que basar para poder dar la explicación técnica al respecto.

Usted ha mencionado que se detecta amianto a raíz de un accidente. Esto es absolutamente erróneo –lo que estaba diciendo usted-. Desde el año 2017, Metro de Madrid está incurso en un proceso de caracterización de la presencia de amianto, no solamente en el material rodante sino en todas sus instalaciones. Es un proceso de caracterización tremendamente ambicioso, reglado con una serie de protocolos y procedimientos tremendamente exigentes y es precisamente en este proceso de caracterización en el que se detectan unos positivos en determinados elementos y se procede a hacer la caracterización de este material rodante en el cual se detectan estas piezas. Este proceso de caracterización no es un proceso sencillo. Yo hoy iba a haberles traído, para que las vieran –lo que pasa es que ha habido un momento en el que he tenido dudas-, las piezas que se pueden detectar; o sea, dentro de lo que son juntas, iba a traer una arandela de amianto para que vieran ustedes la dificultad que tiene poder localizar estas piezas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señora Roldán, por si se quiere guardar algo para el segundo turno.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Me guardo... Bueno, o continúo; lo que quieran. En principio, como les digo, estamos incursos dentro de este proceso de caracterización, trabajamos dentro de este proceso de caracterización con los proveedores de los trenes, que –muchos de ellos- disponen de la información técnica y que nos ayudan a hacer este proceso de caracterización y, dentro del proceso de caracterización, tenemos que, detectado un positivo en cualquiera de las unidades, se extiende al resto de las series de los trenes, aunque no sea positivo en el resto de las unidades de los trenes, pero, por protocolo, por protección para nuestros trabajadores y, por supuesto, porque así lo debemos hacer, se extiende al resto de las series. En este proceso de caracterización uno de los problemas más difíciles es identificar si se trata de piezas de origen o se trata de contaminación cruzada. En el momento en el que nosotros tenemos esta información, hacemos un requerimiento a las dos empresas...

El Sr. **PRESIDENTE**: Se le ha acabado el tiempo.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Terminó ya. Hacemos un requerimiento a las dos empresas, tanto a CAF como a Alstom, en este caso. Se han formado dos grupos de trabajo en los cuales ahora mismo se está trabajando para identificar si se

trata de piezas de origen o de contaminación cruzada. Desde luego, el objetivo de Metro de Madrid es eliminar el amianto y, desde luego, tomará las acciones necesarias en el caso de que se identifique...

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

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Que son de origen.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para la réplica, señor Moreno, tiene usted un tiempo de cuatro minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy bien. Según nuestra información, en este accidente de la línea 5 sí que aparecen, al menos en una de las unidades, piezas de amianto. Y, desde luego, hay un tema relevante, que es la fecha de compra de dichos trenes. Parece que se licitaron entre 2001 y 2003, pero llegaron entre 2003 y 2006. Está la fecha de referencia de 2002, que es en la que se prohíbe comercializar materiales que contengan amianto, y este es un tema importante y relevante desde el punto de vista de la responsabilidad en materia de compra por parte de la consejería y del Gobierno de Madrid.

¿El accidente cómo se produce? Pues se abre una bandeja, un faldón, donde va el cofre de baterías, se desplaza y produce el descarrilamiento, y esto es difícil que sea debido a un fallo de diseño de ingeniería, porque son trenes que, efectivamente, tienen un diseño de los años setenta u ochenta, son trenes que llevan mucho tiempo en funcionamiento, con mucha vida y esto nunca había pasado. Más bien parece, en este tipo de modelos –que es la línea B, de la burbuja-, que se deba a falta de mantenimiento y de plantilla, porque hay un déficit importante de personal en este terreno. Si no hay suficiente personal para actuaciones preventivas o predictivas, sino que más bien se actúa exclusivamente ante incidencias correctivas, realmente estamos asumiendo un nivel de riesgo importante, porque cada vez se hacen menos revisiones –se hacen evidentemente las básicas, pero no todas las necesarias- y la actuación de Madrid en materia de aplicación del protocolo –que es un protocolo unilateral, legal, lícito, que se aprobó, pero sin consenso con los sindicatos- quizá deje que desear desde el punto de vista de la actuación y de la existencia o no de, por ejemplo, trabajadores RERA, que son fundamentales para intervenir en estos casos. ¿La responsabilidad de quién es? Bueno, ustedes dicen que han abierto ahí una comunicación con CAF y con empresas que se dedican al ensamble de esas piezas por si en alguna de ellas hay contaminación, como usted ya ha planteado, pero lo cierto es que les obligó la Inspección de Trabajo a etiquetar y a enumerar todas las piezas que puedan contener amianto para inventariarlas y para ver su trazabilidad, porque, en la medida en que la trazabilidad no está asegurada, eso pone en circulación piezas que tienen realmente una componente de peligrosidad importante.

Para ir concluyendo, yo creo que hay seis ideas que me parecen fundamentales. En primer lugar, usted no ha dicho nada sobre la causa del accidente y, en nuestra opinión, parece que el fallo de diseño e ingeniería no cuadra y no es muy creíble. En segundo lugar, el protocolo que aplican en materia de descarrilamientos cuando hay riesgo de amianto es una aplicación unilateral por su parte,

que no tiene el consenso de los sindicatos y de los agentes sociales en Metro. En tercer lugar, creemos que los trabajadores de Metro no están suficientemente protegidos cuando aparecen piezas de amianto, algo que antes podía parecer casual, pero que cada vez se va volviendo más habitual. En cuarto lugar, hay falta de personal para mantenimiento, lo que hace que se asuman más riesgos de los debidos y habría que plantearse una política de reforzamiento de la plantilla en este terreno, lo mismo que en otras, como en conductores o en personal de estaciones. En quinto lugar, les plantearía que funcionen siempre bajo el principio de precaución total, algo que es básico para no jugar a lo que se llama la pormenorización del riesgo, que es algo que no garantiza la seguridad en caso extremo. Y, en quinto y último lugar, deberían sentarse a negociar y a pactar un nuevo plan de desamiantado en Metro, en aplicación de la nueva ley de residuos que entrará en vigor al principio del año que viene, en febrero o marzo, que establece un horizonte fijo e importante, de 2028, para que se retiren todos los elementos de amianto en las instalaciones públicas. Deberían sentarse y negociarlo con los sindicatos de Metro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Esto no va a ser habitual: veinte segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Es muy difícil darle respuesta a todo lo que ha dicho. Lo primero que le puedo decir es que simplemente yo no tengo ningún inconveniente en explicarle las razones técnicas por las que se produjo el incidente, pero realmente la pregunta que ustedes efectuaban no era esta. Creo que he dado respuesta cumplida y he informado de cuándo se adquieren los trenes, cuál es el marco legal y las acciones que se están realizando.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno. Señora Roldán, como va a continuar usted con nosotros aquí, luego, a lo mejor... Aunque yo me ceñiría a la pregunta porque si no luego se nos van los tiempos y la cuestión es repartirlos en las exposiciones. Vamos a la siguiente pregunta.

PCOC-400(XII)/2021 RGEP.12837. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la necesidad de compra de material móvil por parte de Metro Madrid.

Les recuerdo –igual que antes– que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196, el tiempo de tramitación de la pregunta 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 en tres turnos, o dos, o los que vean oportunos. Comparece, para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno, la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán Fernández. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Gonzalo Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, señora consejera, por estar aquí hoy. Ha mencionado que usted ofrece información técnica y nos parece muy adecuado; seguramente, con los tiempos que tenemos en esta comisión, la información técnica vendrá muchísimo mejor por el canal de las solicitudes de información. Estoy convencido de que entonces usted nos dará mucha información técnica.

Desde nuestro grupo parlamentario consideramos que el Metro que los madrileños nos merecemos es algo mejor que el que tenemos ahora. Todos sabemos lo importantes que son las ampliaciones de la red de Metro –y el consejero dice, una y otra vez, las que va a hacer en esta legislatura de apenas unos meses-, pero, aunque la infraestructura es importante, también es importante el servicio que se presta a diario, y el mejor servicio es el que se presta con el mejor material; el mejor material rodante y los mejores medios humanos, con un mantenimiento siempre adecuado. Directamente queríamos preguntarle si usted considera necesaria la compra de material, si ese material mejorará el servicio, qué fórmula van a utilizar y qué fórmula –en definitiva- financiera han considerado, si van a externalizar o no su mantenimiento, porque con las ampliaciones que además mencionó el consejero, y algunos problemas que hay y que todos conocemos en Metro, quizá esto no sea posible. Si usted nos lo comenta, gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Bueno, como saben, en... Primero, muchas gracias...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un momento, un momento. Muchas gracias, señor Pastor. Ahora tiene la palabra la señora consejera delegada, doña Silvia Roldán Fernández, por un tiempo máximo de cinco minutos repartidos en los turnos que vea oportunos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Gracias, presidente. Como saben, hemos informado en otras ocasiones de cuál era la estrategia de compra de material rodante por parte de Metro de Madrid. Es uno de los proyectos prioritarios que tenemos en marcha y lo que quiero detallarles es cuál era la estrategia que se decidió para hacer esta adquisición de material rodante. Cuando se decide la estrategia de compra y de adquisición de material rodante es necesario analizar los diferentes objetivos a los que va destinado; puede ser el aumento de la capacidad de transporte, la renovación de la antigüedad de las flotas o incluso la adquisición de trenes mucho más modernos, digitales, eficientes y sostenibles en el consumo energético. En el momento en el que se decide hacer esta estrategia, estamos hablando del material rodante que tenemos ahora mismo con una vida útil media de aproximadamente 19 años, estamos hablando de que ahora mismo Metro de Madrid tiene 7 series de trenes, 11 si contamos las distintas generaciones, y en el momento en el que se realiza y se detalla esta estrategia estamos hablando del año 2019 en el que Metro de Madrid se cierra con una demanda de 677 millones de viajeros y que las prognosis nos decían que en el año 2020 íbamos a alcanzar 690 millones de viajeros –un record jamás alcanzado en Metro de Madrid- y la prognosis, o la estrategia de compra de trenes, estaba calculada, tanto financieramente como técnicamente, para prever un incremento de un 2 por ciento anual en los 30 años siguientes que duraría el nuevo material rodante que se adquiere. De esa manera, se decide priorizar la

capacidad de transporte y se preparan los pliegos para la adquisición –como saben- de 60 trenes, más la posibilidad de una ampliación posible para dar prestación a gálibo ancho principalmente a la línea 8 y a la línea 6, pero con una modificación, una remodelación o reestructuración de todo el material rodante de las líneas de gálibo ancho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. En turno de réplica, tiene la palabra, por un tiempo de tres minutos y cuarenta segundos, don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Mejor todavía. Gracias, presidente. Gracias, señora consejera. Usted acaba de mencionar una estrategia, obviamente, de una compra muy relevante. Nos gustaría que nos diese información en relación con las cantidades, en relación con los plazos concretos. Ha hablado de una estrategia del año 2019, aprobada en ese año; es verdad que mucho ha pasado desde entonces. Tenemos todavía una situación, con la COVID-19, compleja. Es verdad que –ayer mismo se lo decíamos al consejero en el pleno de esta Cámara- mucho queda por hacer, también por parte de los modos de transporte, para recuperar la confianza de los viajeros y de los usuarios; sin duda, en Metro de Madrid también. Estaría muy bien salir de esta comisión –en estos segundos que nos quedan para usted y para este grupo parlamentario- con una idea clara, que sería que usted, señora consejera, dijera cuáles son los plazos concretos en los que va a licitar y comprar este material, y también que hiciera una estimación de cuándo ese material –que sin duda es necesario para mejorar el transporte público y el Metro de Madrid como eje fundamental del transporte en esta comunidad- va a llegar, porque al final todos sabemos que estas cuestiones tardan tres, cuatro años –o cinco, depende-, pero hay que ponerse a ello. Desde mi grupo parlamentario sin duda estaremos en el control –que es nuestra labor- de lo que ustedes hagan. Y es que, claro, aquí el señor consejero –que hoy tampoco está entre nosotros en esta comisión, aunque es verdad que hoy no dijo que iba a venir; otras veces dice que va a venir y luego al final no viene por problemas de agenda, aunque le cambiamos el orden del día, somos así de flexibles, y sigue sin venir-, la única vez que vino a esta comisión dijo que “en breve sacaremos el concurso”. Esto es lo que dijo. Le pedimos que nos indique concretamente cuándo van a sacar ese concurso y cuándo se va a comprar ese material, si esa estrategia continúa, porque en 2019 parece ser que había otro consejero diferente –aunque no sabemos muy bien ahora de qué partido es-, pero “en breve sacaremos el concurso” fueron las palabras del consejero. Por lo tanto, estaremos encantados de que usted, aparte de la información técnica que nos pueda ofrecer en otros foros – iremos a visitarla; en fin, es muy interesante el mundo del Metro, evidentemente-, nos deje claro ese mensaje en esta comisión: fechas, plazos, presupuesto y esa estrategia. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra a continuación la señora consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Pues, mire, con muchas de las cosas que ha dicho estoy absolutamente de acuerdo; una de las prioridades que tenemos es recuperar la confianza de los usuarios en el uso del transporte público. Nuestras ciudades lo necesitan. El transporte público es un pilar fundamental de la movilidad sostenible, con lo

cual, creo que es uno de nuestros objetivos, en eso estamos trabajando y creo que todos tenemos que ser responsables para que animemos de nuevo a los usuarios a recuperar la confianza en el transporte público.

Como le decía, efectivamente esta estrategia que se fija en el año 2019 es una estrategia absolutamente técnica, como no puede ser de otra manera; una inversión tan importante se basa en los datos que en ese momento existen y en el contexto o en lo que se cree que va a ser la evolución de la demanda a futuro. Efectivamente, tiene usted razón, llega el COVID y el COVID ha venido a trastocarlo todo, no solamente en el retraso que se ha podido dar en las posibles contrataciones. También es cierto que este contrato iba dentro de los fondos de recuperación y resiliencia y hasta casi mediados de este año no hemos sabido cuáles eran las condiciones en las que había que licitar o no para poder entrar a formar parte, o que fuera uno de los proyectos elegibles. En cualquier caso, tiene usted razón, hoy es necesario evaluar cuál va a ser el futuro de la movilidad. Es por ello que nosotros tenemos, técnicamente, el pliego terminado para poder licitarlo. Ahora mismo nosotros contamos, no solamente desde el punto de vista técnico, con esta información –este pliego está informado por la Abogacía de la Comunidad de Madrid-, pero es que además el pliego cuenta con el aval de la financiación necesaria para poder proceder a hacer esta licitación, con independencia de si llegaban o no los fondos de recuperación y resiliencia. Ahora bien, es necesario hoy sentarnos a reevaluar si la estrategia de compra que se estableció en el año 2019 sigue estando vigente porque, como usted bien dice, los parámetros de movilidad han venido a cambiar. Hoy todos los operadores del transporte ferroviario y mundiales...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señora consejera delegada.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Estamos reestudiando cuál va a ser precisamente esta movilidad. Para nosotros, en Metro de Madrid, era esencial ver el comportamiento de la recuperación de la demanda que íbamos a tener en este mes de septiembre y en este mes de octubre en el que vemos que ya parece que se recuperan por fin muchas de las cosas presenciales. Hoy en Metro de Madrid estamos con un 75 por ciento de la demanda. Si hablamos con los operadores, con otros a nivel europeo o de otros países, se estima que probablemente la recuperación de la demanda estructural final sea de en torno al 90 por ciento, si la comparamos con la demanda que teníamos en el año 2019. Esa es la razón por la que hoy es necesario reflexionar, efectivamente, sobre si esta estrategia –que no le digo que no sea necesaria; por supuesto, como le digo, es prioritaria para Metro de Madrid- es la definitiva porque, efectivamente, en un año ha pasado algo absolutamente no esperable: que el COVID ha venido a trastocarlo todo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera delegada. Por tiempo de un minuto, tiene don Gonzalo Pastor el turno de réplica.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, consejera. Su referencia a los fondos era una posible, potencial, forma de financiación también para otros modos de transporte y esto ha ido evolucionando,

tal es así la situación tan especial que hemos vivido en nuestro país y en toda Europa –¡en fin!- con esta pandemia mundial. En cualquier caso, yo le voy a ceder veinte de mis segundos para tener esas fechas, plazos y presupuesto concreto, esa fórmula financiera y ese “en breve sacaremos el concurso”. Se lo agradezco.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya se ha acabado. Gracias. Gracias por su generosidad, señor Pastor. Tiene veinte segundos la señora consejera.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): La previsión que nosotros tenemos es que el pliego lo vamos a licitar de manera urgente; la previsión es que probablemente al final del año o principios del próximo año podremos licitarlo. Y, respecto a los plazos, en este caso el contrato consta de dos bloques importantes: por una parte está la parte de ingeniería, que viene a ser de en torno a dieciocho meses y, por otra, la parte de fabricación, en las cuales se van adquiriendo y van llegando los distintos coches. Entonces, suele ser en torno a 24 meses, aproximadamente, o 36. Esto, desde el punto de vista técnico, es así, no se puede hacer de otra manera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora consejera delegada, por estar hoy con nosotros en esta sesión de la Comisión de Transportes. Le despedimos y le deseamos que vaya todo muy bien a lo largo de la jornada y en su mandato. A continuación pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-480(XII)/2021 RGEP.13358. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del proyecto de ampliación de la Línea 11 de Metro.

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta 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. Ya saben ustedes que los tiempos los vamos a llevar a rajatabla. Comparece, para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno, el señor director general de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández. Bienvenido, don Miguel. Para formular la pregunta tiene la palabra don Agustín Moreno, del Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Muchas gracias al director general de Infraestructuras por la comparecencia. Yo creo que es un consenso de todos la importancia fundamental que tiene el transporte público, y en concreto la red de Metro, en la movilidad en una gran ciudad como es Madrid. Cuando hablamos de la línea 11 estamos hablando de 25 años de promesas incumplidas, por eso la pregunta que quiero hacer es cuándo exactamente, qué plazo se tiene para sacar a licitación la ampliación de la línea 5, desde la plaza Elíptica a Marqués de Vadillo, en

esas cinco estaciones; de qué recursos dispone, tanto de fondos europeos como de fondos propios que se vayan a recoger en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra el señor director general de Infraestructuras, don Miguel Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días. Gracias, señorías. Con respecto a la pregunta sobre la valoración sobre el estado del proyecto de la prolongación de la línea 11, tengo que decir que la valoración de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, en particular mi valoración sobre el proyecto de prolongación de la línea 11, es una valoración positiva. O sea, el proyecto es un proyecto completo, es un proyecto que aporta un gran valor añadido a las infraestructuras del transporte público y, si bien somos conscientes de que los tiempos necesarios para poner en valor, para poner en funcionamiento, una infraestructura tan potente y de tantísimo valor que va a incrementar el potencial de la red de Metro, son dilatados, tenemos que ser conscientes de que estos tiempos son dilatados debido fundamentalmente a las licitaciones públicas, debido fundamentalmente a la información pública a la que hay que someter estos proyectos, debido a las consultas ambientales, debido a las redacciones de los documentos técnicos que hay que redactar para poder ejecutar estas obras, para que estas obras se puedan realizar en forma, de manera que se pueda asegurar la calidad y la pervivencia de las mismas. Y digo que mi valoración es positiva porque la transformación de la actual línea 11 de Metro, la nueva diagonal que atraviesa la ciudad de Madrid desde el suroeste al nordeste, con una veintena de estaciones entre Cuatro Vientos y Valdebebas, es uno de los proyectos más ambiciosos, innovadores y transformadores que tiene encima de la mesa la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Con respecto a los tiempos que usted me está señalando, con respecto a cuándo vamos a licitar, tengo que poner en contexto este proyecto. La Comunidad de Madrid presentó este proyecto en particular, la prolongación de la línea 11, tramo plaza Elíptica-Conde de Casal, a las subvenciones de fondos de recuperación y resiliencia, en diciembre de 2020. Las indicaciones oficiales que teníamos en ese momento por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana eran que para poder optar a estas subvenciones de los fondos ningún proyecto -ningún proyecto!- se podía haber licitado con anterioridad al visto bueno de Bruselas, que se preveía que se iba a obtener el 30 de junio de 2021, por lo que, atendiendo a estas instrucciones, la Comunidad de Madrid no inició los trámites para iniciar la licitación de la ejecución de las obras y el proyecto constructivo señalado, que estaba terminado y que tenía declaración de impacto ambiental favorable publicado en el Boletín Oficial el 17 de agosto de 2020. Sin embargo, a lo largo del primer semestre del año 2021 se notificó un cambio por parte del ministerio con respecto a la fecha límite, retrotrayéndola a febrero de 2020, y se comunicó el importe de subvenciones para las obras que se enmarcaban en la componente 1, que era donde nosotros enmarcábamos y habíamos diseñado y atribuido este proyecto de prolongación de la línea 11.

El importe de las subvenciones de ambas líneas otorgado por el ministerio alcanza aproximadamente el 20 por ciento de las subvenciones de fondo perdido, 13.203 millones; y, de estos 13.200, que se asignan a todas las comunidades, a la Comunidad de Madrid se atribuyen 144, muy por debajo del presupuesto que contempla...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos, señor director.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Del presupuesto de construcción de la prolongación de la línea 11, tramo plaza Elíptica-Conde de Casal. Por lo tanto, con este escenario de financiación y con este baile de fechas, tengo que señalar que la Consejería de Transportes e Infraestructuras ha iniciado ya los trámites de licitación para la ejecución de las obras del proyecto constructivo de la prolongación de la línea 11, tramo plaza Elíptica-Conde de Casal, con recursos propios de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. En turno de réplica, tiene la palabra don Agustín Moreno por un tiempo máximo de cuatro minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias por la información al director general. La verdad es que este es un tema que nos viene –yo creo- quemando a todos en las manos porque lleva mucho tiempo dilatándose. Entonces, es verdad que hay razones que pueden ser de tipo técnicas, como por ejemplo salvar el gradiente de altitud que hay entre el río y Atocha –esa es una cuestión que tiene su aquel- o los temas de declaración de impacto medioambiental que, como él mismo me ha reconocido, es algo que ya en agosto de 2020 se concedió para esta ampliación. Pero, claro, es que estamos hablando desde 1996. Por hacer un poquito de historia, un cronograma del tema: en 1996, ya con Ruiz-Gallardón, se hizo el tramo de plaza Elíptica a Pan Bendito; en 2006-2007, con Esperanza Aguirre, se enlazó con el PAU de Carabanchel y con La Fortuna, y ahora queda como un triste ramal de Metro un poco perdido que necesita, por lo tanto, esta ampliación como algo absolutamente perentorio; en 2018, la crisis paralizó todo el proyecto y es en 2017 cuando, con el Gobierno de Cristina Cifuentes, se plantean como una de las inversiones estrella las cinco estaciones, incluyendo una no prevista inicialmente en el barrio de Comillas, hasta Conde de Casal, desde plaza Elíptica y enlazando con Atocha por un lado –con el intercambiador- y con la línea 6 en Conde de Casal. Ahora parece que hay un proyecto de obra, del que se han hecho las alegaciones, del que está la redacción de impacto ambiental, y lo único que hay que constatar es que en cuatro años se ha duplicado la estimación del coste de dicha obra, porque si en 2017 se calculaba en 280 millones de euros, ahora estamos hablando de 550 millones de euros. Por eso preguntaba hasta dónde estaba dispuesto el Gobierno de la Comunidad de Madrid a meter fondos propios para garantizar la realización y el desarrollo de la obra.

La posición de los vecinos es muy clara. La posición de los vecinos es que se cumpla de una vez esta obra, que se cumplan los compromisos y las promesas que se han venido haciendo, que se dote, a través de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid, de los fondos necesarios,

que los que no se puedan sacar del Plan de Resiliencia y Reestructuración se pongan como propios, y que se acometan las obras una vez que se saque a licitar el proyecto. Yo me alegro mucho de la información que nos ha dado, en el sentido de que parece que ya se va a sacar a licitación este tramo, porque lo que sería un error, desde mi punto de vista, y sería olvidar a cientos de miles de vecinos y de ciudadanos y ciudadanas de Madrid, sería que por hacer lo más no se hiciera lo menos; que por meter la diagonal de Cuatro Vientos a Valdebebas –que evidentemente parece que se va a convertir en el nuevo centro de gravedad de los desarrollos del transporte urbanísticos, etcétera- no se hiciera este tramo que es absolutamente necesario.

En ese sentido, el Partido Popular tengo que recordar aquí que llevaba en su programa este tema. Tengo que recordar aquí también que la Junta Municipal de Carabanchel aprobó, por unanimidad de todas las fuerzas políticas, la ampliación, el 8 de abril del año 2021, y lo único que podemos esperar es que rápidamente se pongan en marcha la licitación y las obras y se dé satisfacción a esta demanda y a esta necesidad que tienen el barrio de Carabanchel y la ciudad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra el señor director general de Infraestructuras, por un tiempo máximo de un minuto y treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Poco más que añadir, porque no puedo estar más de acuerdo con usted: es un proyecto importante para la Comunidad de Madrid. Es un proyecto que va a vertebrar el transporte. Es un proyecto que va a descongestionar fundamentalmente la línea 6, que realmente se ha convertido en una línea no de origen-destino sino distribuidora de viajes; es una línea que tiene más del 16 por ciento de todos los viajeros por día y es una línea que hay que descongestionar porque estamos por encima del porcentaje de ratio que consideramos óptimo, de 3,5 metros cuadrados. No puedo estar más de acuerdo con usted, la prolongación de la línea 11 va a solucionar muchos problemas; va a solucionar muchos problemas de una red que es muy radial, que es muy radial y que va a permitir dar más versatilidad a todos los desarrollos del sureste. Vamos a poder dar más versatilidad a todas las entradas y vamos a reconfigurar. Pero, efectivamente, es una línea muy ambiciosa, es un proyecto capilar que se tiene que “fasear”, porque la diagonal se engarza en distintos tramos, un tramo con un proyecto terminado que no vamos a parar, que hemos iniciado, que hemos concluido y que el proyecto está valorado en 458 millones, IVA no incluido.

Únicamente, quiero terminar diciendo que la valoración que he hecho al principio de mi intervención con respecto al proyecto no es una valoración subjetiva. Y tengo que señalar que no es subjetiva porque el proyecto constructivo de la prolongación de la línea 11 en el tramo comprendido entre plaza Elíptica y Conde de Casal recibió, el 23 de febrero de 2021, el premio al mejor proyecto de ingeniería otorgado por el Colegio Profesional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, demarcación Madrid. Gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Los tiempos se han agotado, por tanto, tenemos que... Bueno, por ser justo, al señor Moreno le quedan siete segundos, pero no vamos a hacer uso, ¿no? (*Pausa.*) Bueno. Muchas gracias, señor director general. Seguimos con el siguiente punto.

PNL-105(XII)/2021 RGE.14465. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de la Nación, a convocar de manera urgente la Comisión de Seguimiento del Plan de Cercanías Madrid de 2018-2025.

Procedemos al debate de la proposición no de ley de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz, en este caso don Ángel Ramos, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, creo que estaremos de acuerdo en que la Comunidad de Madrid tiene una de las mejores redes de Metro de todo el mundo. También tiene una red de transporte urbano e interurbano con autobuses modernos, con tecnología híbrida, con tecnología eléctrica, de gas natural, etcétera y, sin embargo, tenemos una red de Cercanías que a todas luces se está quedando obsoleta, que a todas luces no cumple con los parámetros y estándares de calidad a los que antes el señor Pastor hacía referencia hablando de los servicios públicos; yo creo que estamos todos de acuerdo en que la red de Cercanías no los cumple. Por lo tanto, entendemos que esta red necesita una modernización, sobre todo de las infraestructuras de la misma y, fundamentalmente, entre otras cosas, porque no está garantizada en este momento la accesibilidad a la misma para las personas con movilidad reducida. En muchas estaciones no es así y en muchos trenes tampoco. Es más, se da la paradoja de que hay estaciones que sí tienen garantizada la accesibilidad y, sin embargo, luego los trenes no, con lo cual estamos haciendo un pan con unas tortas; o sea, no nos sirven absolutamente para nada.

Ante esta situación, el anterior Gobierno de España, el Gobierno del señor Rajoy, planteó un Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025, dotado con un presupuesto de 5.100 millones de euros. Sin embargo, una vez más, el Gobierno del señor Sánchez volvió a castigar a Madrid, en ese afán que tiene por la Comunidad de Madrid, en ese afán de persecución de la Comunidad de Madrid, y guardó este plan en el cajón de los olvidos; ni siquiera -ni siquiera!- fueron capaces de sacar adelante el plan anunciado por el señor Ábalos, de 1.000 millones, que anunció para Cercanías de Madrid y que hasta ahora estamos esperando porque no ha llegado absolutamente nada. Y que esta red necesita una modernización se ve porque, por ejemplo, ahora mismo, en este momento, mientras estamos aquí hablando, en la línea C4, entre Atocha y Parla, y en la línea C5, entre Atocha y Humanes, está suspendido el servicio por averías. Ese es un ejemplo más de que se necesita la modernización de esta red.

Y, como decía, lo necesitamos porque, en comparación con otras comunidades autónomas, estamos francamente en una situación de inferioridad. Hablaba antes el señor Pastor de que si íbamos a hablar de Cataluña. ¡Es que tenemos que hablar de Cataluña, señor Pastor! Es que Cataluña recibe este año 707 millones de inversión para Cercanías mientras que la Comunidad de Madrid solo recibe 96 millones de euros. Nosotros consideramos que eso es una desinversión del Gobierno central en Madrid. Si tenemos en cuenta que la red de Cercanías de Madrid tiene 370 kilómetros y la de Cataluña 1.190, eso significa que, por cada kilómetro de red, en Cataluña están invirtiendo 600.000 euros mientras que en Madrid están invirtiendo 200.000. Si ustedes consideran esto justo, pues díganlo. Pero es que hay que tener en cuenta que, diariamente, en la red de Cercanías de Madrid se mueven 900.000 personas y en Cataluña solamente 400.000; menos de la mitad. Sin embargo, la inversión de ustedes este año va a ser ocho veces mayor en Cataluña que en Madrid, teniendo el doble de pasajeros Madrid que Cataluña. Que alguien me lo explique, cuando los trenes están averiados y no están dando servicio en las estaciones por las averías, por la falta de modernización de esas infraestructuras.

Pero lo peor es que para el año que viene la situación va a ir a peor. En Cataluña está prevista una inversión de 390 millones, en Valencia de 125 millones y en Madrid, de 96 millones, pasamos a 76. Vuelven a castigar a Madrid porque como los ciudadanos de Madrid no hacen lo que el señor Sánchez quiere, no votan lo que el señor Sánchez quiere, hay que castigarles. ¿Y cómo les castigamos? Reduciendo las inversiones. Si hablamos de inversión por habitante, pasa exactamente lo mismo: la inversión prevista en Madrid es de 170 euros por habitante, en Cataluña de 287 euros y en Valencia de 239 euros. Volvemos a castigar a Madrid.

Mire, a pesar de todo esto nosotros no nos vamos a resignar, vamos a seguir reclamando al Gobierno del señor Sánchez que haga las inversiones necesarias en Madrid, porque son necesarias, porque los madrileños se las merecen y no nos vamos a resignar. Por eso en esta PNL lo que pedimos es que se convoque la comisión de seguimiento del Plan de Cercanías de Madrid, algo que se ha reclamado hasta en cuatro ocasiones; las dos últimas en marzo de este año y hace unos días el consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid lo ha vuelto a reclamar. No entendemos por qué no se convoca esa comisión cuando sí se hace en Valencia. Volvemos a castigar a Madrid, a los ciudadanos de Madrid, porque no votan lo que al señor Sánchez le gusta. Que alguien me explique por qué sí se puede convocar esa comisión de seguimiento en Valencia y no en Madrid. De verdad, no lo entendemos. No lo entendemos. Nos gustaría que alguien nos lo explicara.

Y, de verdad, si usted, señor Pastor, hablaba ayer de trabajar codo con codo con el Gobierno de España y hoy, esta mañana, aquí, hablaba de trabajar con lealtad hacia las instituciones, pídale al Gobierno de España, pídale a la ministra, a su compañera, que reciba al consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, que no le quiere recibir. ¿Eso es trabajar codo con codo? ¿Eso es trabajar con lealtad? ¡Pídaselo! ¿Por qué no recibe al consejero de la Comunidad de Madrid? Pídale que convoque la comisión de seguimiento; es lo único que pedimos con esta PNL, que se convoque la comisión de seguimiento, que analicemos qué está pasando en Madrid, que analicemos cuáles son las necesidades de Madrid. Eso es trabajar codo con codo y eso es trabajar con la lealtad

institucional a la que usted hizo referencia ayer y hoy. Hágalo, está en su mano, no en la nuestra. Es lo que le pedimos. Creo que no es tan complicado, pero lo que hace falta es saber cuál es su posición al respecto y qué opinan de la situación de esa falta de modernización de los trenes de Madrid que, como le digo, en estos momentos están parados, tanto la línea C4 como la línea C5, y los usuarios no pueden estar haciendo uso de ellas. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica. Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, don Agustín Moreno, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Es evidente que la red de Cercanías de Madrid necesita una mejora en el servicio: en unidades, en frecuencias, en renovación de materiales. En fin, me parece que eso es poco discutible. Yo soy usuario habitual de la misma y es verdad que hay muchas incidencias, y no debidas precisamente a temas de huelga; a veces puede haber una avería o puede haber un arrollamiento, que también es una circunstancia, cuando se habla del peso que tiene el suicidio en la situación actual a veces influyen en la vida de los demás este tipo de desgracias. Pero, bueno, partiendo del principio de que es manifiestamente mejorable la red de Cercanías, yo creo que todo lo que sea buscar espacios de encuentro, de diálogo, de búsqueda de soluciones, me parece que es bueno y de lealtad institucional, claro que sí, pero esto hay que aplicarlo a todos los niveles. Por ejemplo, en esta comisión, en una sesión anterior, salió a relucir el tema del desprecio, el alejamiento, el no tomar en consideración a instituciones como el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, a los vecinos de San Fernando de Henares por parte del Gobierno de la comunidad. Entonces, hay que aplicar este tipo de principios y de filosofías de manera coherente en todos los planos y terrenos.

Por otro lado, a mí realmente lo que me interesaría es saber qué propuestas se llevan de mejora de la red de Cercanías, no simplemente que se reúna la comisión de seguimiento y que se abra un espacio para el diálogo o la negociación entre la Administración autonómica y la Administración estatal. Y lo que, desde luego, no me gusta es lo que yo llamo las PPG. Las PPG son las preguntas o las iniciativas que se traducen en piove, porco governo; es decir, aquellas que van buscando fundamentalmente la confrontación con el Gobierno central. No sé si está en el ánimo de esta PNL ese tema. No sé si lo está. Yo creo que las argumentaciones recurrentes –que yo tengo dudas sobre ello- en relación al maltrato que se da por parte de la Administración del Estado a la Comunidad de Madrid tienen poca base y creo que es levantar banderas de un agravio comparativo que realmente no es así, pero se dice hasta la exhaustividad y de manera continua y sistemática, y me parece que eso no ayuda. Sinceramente, creo que eso no ayuda y, desde este punto de vista, aunque fijaré la posición posteriormente, tengo mis pros y mis contras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Vox, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. No cabe duda de que la red de Cercanías es muy importante para nuestra región; es una de las modalidades de transporte público fundamentales y, además, sirve mucho para una de las etapas, o una de las zonas, en las que más difícil es moverse, que es la interurbana. Además, creo que esta red, en esos casos de la red interurbana, suele ser la más rápida e incluso se hace muy compatible con la intermodalidad a la que muchas veces yo hago referencia, que es también contando con el vehículo privado; es decir, que muchos vecinos puedan ir dentro de su municipio en su propio vehículo privado hasta una estación de Cercanías y luego, desde ahí, coger la red de transporte público. ¿Por qué? Porque es mucho más fácil tener un parking en una estación de Cercanías que en cada parada de autobús.

Y es verdad que la red de Cercanías de la Comunidad de Madrid necesita más inversión, necesita más presupuesto, concretamente –como bien se dice en la propuesta-, en el tema de la accesibilidad, que es fundamental, y si la comparamos, por ejemplo con el Metro, se está quedando muy lejos y creo que es muy importante que podamos mejorar. El tema de la accesibilidad creo que siempre nos va a parecer poco a todos. Incluso el Metro, que tiene muchas partes accesibles, me parece poco; hasta que no sea cien por cien accesible por lo menos a este grupo le parecerá poco, porque tenemos que intentar conseguir que toda la red sea accesible. Y en este aspecto sí que hay que pedir al encargado de la red de Cercanías que mejore muchísimo en esto porque es algo muy importante. Y lo feo, lo que hay que poner encima de la mesa, es que está presupuestado; es decir, que está ahí. Lo que no puede ser es que se deje de aplicar porque sí. Por eso sí que nos parece fundamental que este diálogo surja. Podría llevar incluso a otro debate, que es si Cercanías tiene que pasarse a la Comunidad de Madrid para que esté todo englobado. No me voy a meter en ese debate, el propio consejero dijo que él no lo ve necesario y que no habría que hacerlo, pero, bueno, podría ser un debate.

También no solamente el tema de la accesibilidad sino el de nuevas inversiones. Aquí también quería hacer referencia, por ejemplo, a que en el propio plan hay mejoras, hace referencia a varios ejes de actuación, que están muy bien, como mejorar la fiabilidad de la infraestructura, incrementar la capacidad de la infraestructura, el tema de estacionamientos y aparcamientos –que he descrito antes, también muy importantes-. Y hay también unas principales actuaciones que creo que es muy importante que las ponga de manifiesto Renfe, que son las vías de Atocha, Recoletos, Chamartín, que creo que al final es el túnel famoso que es fundamental que siga adelante. Incluso, ¡oye!, me hace gracia –también, hablando un poco en lo referente a lo que decía antes el portavoz del Partido Socialista- que, por ejemplo, una de las principales actuaciones es la del nudo de Pinar de Las Rozas-Villalba y también toda esa red que pasa por el Monte de El Pardo, que eso sí que es ecologista. Incluso aquí me atrevería a lanzarles: acaba de decir la consejera de Metro una cosa muy importante y que todos tenemos que tener en cuenta y es que el COVID ha cambiado el transporte público y lo que antes valía igual ahora no vale, tanto en Metro como en Cercanías. Igual ahora es el momento de invertir también en carreteras; si la gente está utilizando más su vehículo privado igual es el momento de hacer proyectos, por ejemplo, como el de la M-50, para que haya menos atascos en la A-6, en la A-1, en la M-40, en la A-609 y reducir la contaminación.

Pero, al hilo de la PNL, creemos que hoy también hay nuevas inversiones de Renfe que hay que poner sobre la mesa. Hemos hablado mucho en esta comisión –no tanto en esta legislatura de ahora, pero en la legislatura pasada- sobre la Sierra Norte, donde el Cercanías podría ser muy útil para dar conexión a todos los pueblos que lo necesitan. Hay ya una infraestructura hecha, que es la famosa línea Madrid-Aranda-Burgos, que está totalmente abandonada por el Gobierno de la nación, que día a día, mes a mes y año a año costará más sacarla a flote, porque se está olvidando; se podría hacer –y hay planes, hay proyectos que desde plataformas civiles están ofreciendo- por lo menos hasta el túnel de Somosierra, y se podría reutilizar todo eso. Hay incluso un proyecto muy bonito, con un tren turístico antiguo, que podría ser también algo enfocado desde el turismo y enfocado desde otras vías, que es muy interesante poner sobre la marcha, y además con poca dotación presupuestaria. Y, bueno, de Renfe podríamos hablar muchísimo.

Por lo tanto, desde Vox creemos que es importante que las Administraciones, todas las que tengan que ver, se junten, se hablen y hablemos. ¡Ahora bien!, les decía ayer también en el pleno: el Partido Popular y el Partido Socialista se ponen de acuerdo para unas cosas y para otras no. Y esto es lo que me sorprende; en estas cosas es en las que se deberían poner de acuerdo: en mejorar los servicios y en dar prioridad, y no en las que se están poniendo de acuerdo, como vimos ayer y como estamos viendo estos días. ¿Y cuál va a ser nuestro posicionamiento? Pues nos vamos a abstener. Me voy a abstener porque creo en el fondo, pero no en las formas. Y lo digo totalmente; es decir, creo que es bueno que lo pongamos sobre la mesa y empecemos a hablar de Cercanías, que la Comunidad de Madrid esto que está pidiendo es lícito y se tiene que hacer, pero, reitero, estas formas de confrontación que está habiendo entre Sánchez y Ayuso y Ayuso y Sánchez no ayudan, y este creo que es el motivo principal por el que nosotros nos vamos a abstener. Creemos que hay otra forma de hacer política mucho más útil y deberían planteársela. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Les recuerdo que a las 11 entra otra comisión y les pediría, les rogaría, que intentaran ser lo más breves posible, aunque ustedes tienen sus tiempos establecidos por Reglamento. A continuación tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pastor, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy amable, presidente. Antes de nada, una consideración que ayer intenté explicar en el pleno de la Asamblea, pero yo creo que voy a tener que repetirla. Cuando uno se dirige a un presidente o a un expresidente del Gobierno, en general, por una cuestión de puro respeto y consideración institucional, se cita al señor Rajoy o al señor presidente Rajoy. Otro tipo de alusiones son consideraciones que yo creo que en esta Cámara, señor presidente, nos podríamos ahorrar. Pero, bueno, esto ya va en la labor que cada diputado quiera hacer con sus palabras.

Dicho lo cual, como nos temíamos, una vez más nos encontramos con dos elementos que van siempre de la mano en el Grupo Parlamentario Popular: uno, la inconsistencia de los argumentos y, dos, los datos falsos y las comparaciones torticeras. Mire, yo, entrar en todas las cuestiones que una y otra vez repiten, raca-raca-raca-raca-raca, no lo voy a hacer porque es que es agotar el tiempo

en consideraciones que tienen poco sentido. Se lo dije en el pleno también, aunque parece que, bueno, a lo mejor entran, salen, lo que fuere, el caso es que hay una cosa que se llama Corredor del Mediterráneo, que se llama así porque está en el Mediterráneo, que va desde Cataluña, luego a Valencia, Murcia, Andalucía, y esa es una inversión ferroviaria de país que nos conecta con Europa, que llevamos décadas todos los Gobiernos, del Partido Popular, del Partido Socialista, intentando ejecutar. Esas cuestiones son exactamente igual que cuando se hizo la terminal 4 de Barajas, que parecía que toda la inversión del mundo mundial, en fin, de nuestro país, se acumulaba en la ciudad de Madrid o en esta comunidad autónoma. Esto es así porque son inversiones que tienen que ver con una política de Estado. Si lo quieren entender, bien; si no, pues nada, sigan ustedes con ese... Es que es tan... En fin. Pero, bueno, esto es lo que nos toca, porque ustedes tienen una compleja relación con la realidad, tienen una compleja relación con la verdad ¡y qué le vamos a hacer! Miren, los únicos datos objetivos que usted podría haber mencionado son: que esa comisión que ustedes quieren ahora urgentemente crear se creó durante el mandato del señor ministro De la Serna, el último ministro del Partido Popular; que durante la etapa del señor ministro Ábalos se reunió una vez y la presidió el secretario de Estado, don Pedro Saura, y que ahí, en esa reunión, se comprometió a una inversión, efectivamente, de algo más de 5.000 millones de euros, una inversión superior a la que ya estaba prevista en el plan de Cercanías, que usted dice famoso, 2018-2025. En total, algo más de 5.000 millones de euros repartidos entre el gestor de la infraestructura ferroviaria y el operador Renfe. Si quieren ustedes que hablemos de otra cosa, pues hablamos de otra cosa y repetimos el debate del pleno sobre la proposición no de ley que todas las señorías de la Cámara rechazamos menos las señorías del Partido Popular. Como parece que quieren que hablemos de otra cosa, pues tenemos que insistir en estos datos, ante afirmaciones sin fundamento, les digo, datos objetivos y hechos. Está registrado en las actas del pleno: la media de inversión en los tres años de Gobierno, desde junio de 2018 hasta 2020 en la Comunidad de Madrid, comparada con la que se hizo en 2017 fue de un 5 por ciento mayor –fíjese que yo no le digo un 50; no, no, yo le voy al dato concreto-; se licitaron inversiones por valor de más de 2.300 millones de euros, frente a los poco más de 900 del anterior Gobierno del señor presidente Rajoy, un 147 por ciento más; y se adjudicaron inversiones por importe de más de 1.350 millones de euros frente a los menos de 550 millones del anterior Gobierno, un 147 por ciento más. Porque, le digo, no solo hay que presupuestar, no solo hay que hacer presentaciones, no solo hay que hacer... No quiero citar ninguna compañía en particular, ningún producto informático, pero, vamos, hay que planificar, presupuestar, licitar, ejecutar; no solo hacer anuncios. ¿Saben ustedes, señorías del Grupo Popular, por valor de cuántos presupuestos anunció inversiones el último ministro de Fomento del Partido Popular al que antes he mencionado? Pues, miren, hizo anuncios por valor de 30 años de presupuesto del Ministerio entonces llamado de Fomento. ¡30 años! Si el señor De la Serna se hubiera quedado 30 años ya tendría el trabajo hecho, porque solo hizo eso, anuncios; anuncios que nunca jamás ni presupuestó ni ejecutó, por supuesto. Pero es que tampoco apareció en ningún presupuesto. Yo debo insistirles en lo mismo –porque ustedes quieren que insistamos-, aquí han venido a otra cosa; las Cercanías de Madrid les importan poco. Gobernar es gestionar y no es solo hacer anuncios. Les vuelvo a insistir, ustedes no son un partido de Gobierno, ustedes son un partido de anuncios y promesas incumplidas absolutamente.

Y le voy a decir más, en relación con el sistema ferroviario español, y en particular a la RFIG –Red Ferroviaria de Interés General- de nuestra comunidad autónoma, la descapitalización sistemática que ustedes llevaron a cabo durante casi diez años de gobierno es lo que genera todos los problemas que se han ido acumulando. Esto funciona así en un sistema ferroviario, en un sistema de transporte masivo de personas. ¡Funciona así! Si usted no invierte en infraestructuras durante años el túnel de Recoletos poco menos que se le queda obsoleto, ¡que es el eje central! ¡Claro!, durante diez años no se invierte absolutamente nada. Ese es el problema: hay que hacer un mantenimiento constante de las infraestructuras. Esto funciona así. Luego, de verdad, ustedes se han olvidado del tren a Navalcarnero, que eso sí que parecía... No sabían muy bien de quién era competencia, pero ustedes dijeron: ¡Adelante, hacemos el tren a Navalcarnero! Por cierto, ¿una iniciativa que ha acabado dónde? Donde casi todas las iniciativas del Partido Popular: han acabado en los tribunales, porque ¿dónde está ese tan prometido tren a Navalcarnero; esas más de 150.000 personas que soñaron, que creyeron lo que les dijo el Gobierno de la Comunidad de Madrid? Pues está ahí, enterradito. Un día podemos ir a verlo; vamos allí a verlo, junto a Móstoles.

Y, ¡hombre!, que hable usted de accesibilidad y de los trenes accesibles o no accesibles cuando, ¡de verdad!, ¡illevan más de diez años sin comprar un solo tren! Es que es un dato tan objetivo como los que usted ha mencionado: ¡diez años sin comprar un solo tren! Francamente, en estos tres años se han comprado 211 trenes de gran capacidad para Cercanías, y también para las Cercanías de Madrid, digan ustedes lo que digan, por valor de 2.500 millones de euros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pastor, vaya terminando, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Voy acabando, señor presidente. ¿Y sabe cuántos se compraron durante la época de los Gobiernos del PP? ¡Ninguno! La verdad es que poco más se les puede decir, porque ustedes insisten e insisten. Yo espero que, en fin, quede clara la posición del resto de los grupos políticos, porque esto es más de lo mismo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Nos encontramos ante estas proposiciones no de ley a las que es muy difícil oponerse. Yo las llamo iniciativas trampa, aunque también se parecen a las iniciativas de Ciudadanos. Es decir, es muy difícil decir que nos parece mal que las cosas se hagan bien. Claro que estamos a favor de que se cumplan los planes que se marcan. El problema es que al principio lo podíamos intuir; no hay duda de que ustedes traen esta iniciativa a la Cámara no con el objetivo prioritario de Cercanías sino con el objetivo también de hacer de las comisiones unos espacios de confrontación. Cuando ha empezado a intervenir el señor Ramos yo me preguntaba cuánto tardaría a lo largo de su intervención –si sería al comienzo, a mitad o al final- en meter fango en esta comisión y ha sido muy rápido, ha entrado muy pronto.

Nos parece estupendo lo que propone la proposición no de ley. Permítame que le diga que me parece usted complaciente con la movilidad madrileña y con las competencias de la movilidad

madrileña. Me parecería que de vez en cuando oír que algo tiene problemas, o dificultades, o retrasos, haría todos estos debates, y también nuestra actividad, mucho más real. Sería también interesante que hubiese usted comenzado su intervención diciendo que Cercanías Madrid arrastra problemas derivados de las gestiones previas del Partido Popular. Y, si no quieren, entre el señor del Partido Popular y el señor del Partido Socialista que al menos acordemos esto, pues yo les propongo que sería un buen punto de partida. Cercanías Madrid tiene problemas arrastrados por la gestión de los últimos quince años, donde ha habido competencias tanto del Partido Popular como, actualmente, del Partido Socialista, y a partir de ahí creo que serían mucho más útiles los debates que tenemos.

Nos parece estupendo, obviamente, como dice la proposición no de ley, que se convoque ya la comisión de seguimiento del Plan de Mejora Integral de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025. Bueno, igual hubiera estado bien que el proponente hubiera dicho cuáles eran los planes y los objetivos de esta comisión, que básicamente son la de evaluar la evolución del plan, hacer el seguimiento de los resultados, el análisis, acciones nuevas para corregir posibles desviaciones y la consideración de nuevas actuaciones. Es imprescindible que se reúna porque es imprescindible la evaluación de las políticas públicas y, a partir de ahí, proponer nuevas acciones. Se ha reunido una vez, efectivamente, pero esto, por nuestra parte, no podemos decir que es práctico, porque básicamente no se cumplen las funciones para las que se creó.

Me va a permitir que haga tres comentarios más. El primero es que, bueno, hay una pequeña disociación entre el contenido de la exposición de motivos y la parte propositiva. No entro en el contenido, me parece perfecto que ustedes reclamen mayores niveles de accesibilidad en la red de Cercanías. Ustedes, el Partido Popular a nivel nacional, igual que Más País, el año pasado presentamos enmiendas a los presupuestos generales en este sentido, pero es que luego ahí no encontramos que nos las voten. Quiero decir, que es que luego hablamos todos de Cercanías, pero cuando llegamos al lugar en el que realmente podemos ponernos de acuerdo y darle un impulso, pues ahí sí que no es posible. Bueno, lo segundo que me sorprende es que aquí no han traído –y no lo han pedido tampoco en público– que se reúna la Comisión de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid, una comisión que hubiera sido imprescindible que se reuniese para aprobar la ordenanza de movilidad de la capital, pero que no se reúne porque el consejero delegado no quiere. Entonces, si vamos a hablar de las comisiones de seguimiento a nivel estatal, sean también claros y hablemos también de las comisiones de seguimiento que son imprescindibles en la ciudad de Madrid. Y aquí le sumo un tercer elemento, y es que la Comunidad de Madrid tiene espacios de seguimiento y de trabajo que no ha convocado. Les pongo un ejemplo, el Consejo LGTBI de la Comunidad de Madrid aún no se ha configurado, y lo marcaba, por ley, la Ley Regional de 2016; la última reunión del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad fue en enero de 2019 –si a todos, y no dudo del interés por los elementos de accesibilidad, nos interesara, pues, ¡hombre!, estaríamos poniéndonos con ello, ¿no?–; o el Consejo para la Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras, que se debería reunir cada seis meses, como marca su funcionamiento, y se reúne cada año. Quiero decir: aquí hay muchas cosas que arreglar, dentro de esta comunidad y dentro de la gestión de la Administración, y a mí me parece perfecto que aquí hablemos de lo que implica en Madrid, y a mí me parece perfecto que hablemos de Cercanías –y ayer ya le dejé claro que hablaremos de Cercanías, de bus-VAO y de todo lo que

compete a la movilidad madrileña- pero, claro, señor Ramos, es que también hay que hacer las tareas dentro de casa.

La Comunidad de Madrid, más allá de que no tenga competencias en Cercanías –y ahora me permitiré contestar al portavoz de Vox- sí puede hacer importantes acciones para fomentar la intermodalidad entre los medios de transporte en los que la Comunidad de Madrid tiene competencias y Cercanías: los aparcamientos disuasorios, que ni se les ve ni se les espera; los intercambiadores comarcales, que es un elemento que ustedes tenían en sus propios planes, que eran muy interesantes y que han abandonado. Y yo creo que estas serían las apuestas que habría que hacer desde la Comunidad de Madrid. Obviamente, no apuestas a más carreteras, básicamente porque sabemos que cuando se amplían las capacidades de las carreteras lo que aumenta es la congestión, no la fluidez, y hay miles de estudios, tanto teóricos como prácticos, que lo demuestran.

Dígame, señor Ramos, ¿qué tipo de mecanismos tiene de evaluación de políticas públicas, de consecución de objetivos o de rendimiento de cuentas la Comunidad de Madrid? Porque a mí me encantaría que las tuviese y que las tuviese en este ámbito de la movilidad, pero no están y tampoco las demandan ni las ponen en marcha y tienen una gran oportunidad, que es la de estar gobernando. Yo ya le he dicho en varias ocasiones que aquí podemos hablar –y creo que con lealtad- de las Administraciones que tienen implicación en la movilidad madrileña, pero, claro, esa parte de la lealtad es importante, y aquí nos encontramos con un debate entre dos partidos que se vienen a una comisión a enfangar y a pelear, y creo que podríamos hacer unas oposiciones, aparte de leales, mucho más responsables y mucho más coherentes. Yo ya se lo dije ayer en el pleno, me da mucha pena cómo utilizan Madrid como peones en una partida que es total y absolutamente partidista.

Como antes ha hecho un comentario el portavoz de Vox, me gustaría decirle que el tema de trasladar Cercanías a la Comunidad de Madrid, igual que está en Cataluña, es inconstitucional dado que las redes de Cercanías que pasan por Madrid van a otras comunidades autónomas. Entonces, no es posible romperlo porque van a las Castillas, básicamente.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Y, luego, lo que me sorprende es si creemos en las regiones o no. Aquí hemos pedido la comparecencia de la presidenta de Adif, porque creemos que sería muy interesante que pudiera venir a explicarnos el avance del Plan de Cercanías de Madrid, y lamentamos que no...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Muchas gracias, señora Acín. ¿Desea el grupo proponente de la proposición no de ley abrir turno de réplica?

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Sí, presidente, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. Vamos a ver, intentaré ser muy rápido. Miren, que un portavoz de Unidas Podemos o que una portavoz, en este caso la señora Acín, de Más Madrid, nos hable de fango y de confrontación es como que un pirómano dé clases a los bomberos de apagar los fuegos. Igual. Lo mismo. *(Rumores.)* ¡Lo mismo! O sea, que ustedes nos hablen de confrontación y de fango es, ya le digo, como que un pirómano dé clases a los bomberos, así que no voy a entrar más en eso porque creo que no merece la pena.

Estoy de acuerdo con ustedes en que Adif y Cercanías de Madrid están en una situación que necesita esa modernización desde hace tiempo; claro que estoy de acuerdo con ustedes. Y ustedes planteaban, ¿y cuál es el punto de partida de las propuestas? El Plan de Inversión que presentó el presidente Rajoy –¿le gusta así, señor Pastor?- por 5.100 millones de euros -¡ahí lo tiene!, ¡ese es nuestro plan y esa es nuestra propuesta!- que está aprobado y presupuestado. ¡Ejécútese! Y, si no se ejecuta al cien por cien porque ustedes no están de acuerdo en algo, ¡díganlo!: No nos gusta esto, esto y esto, pero vamos a hacer el resto. ¡Háganlo! Pero si está muy claro y es muy sencillo. Si es que está el plan ahí y no han hecho absolutamente nada de los 5.100 millones de euros. ¡Nada! Y todo lo demás, chao-chao. Esos son datos objetivos, señor Pastor. Decía usted: datos objetivos. Le voy a dar más datos objetivos. ¿Está obsoleto o no está obsoleto el Cercanías de Madrid? Sí; un dato objetivo, creo que todos los grupos han estado de acuerdo. ¿Es un dato objetivo que ahora mismo, en estos momentos, hay dos líneas averiadas que no están dando servicio a los usuarios? Sí. ¿Necesitan inversiones para repararlas? Sí. Datos objetivos, le guste o no le guste. ¿Existía un presupuesto de 5.100 millones de euros para eso? Sí. ¿Lo han ejecutado ustedes? ¡No! Esos son datos objetivos. ¿Y cuánto han ejecutado? ¡Nada! ¿Y qué pedimos? Que se reúna la comisión para ver cómo se ejecutan esos 5.100 millones. E insisto, si hay algo que no les gusta, díganlo: Mire, esto, esto y esto, no; pero el resto lo vamos a hacer. Pero nada.

¡Y claro que nos tenemos que comparar con Cataluña y claro que nos tenemos que comparar con el resto! Ahora, señor Pastor, no haga usted trampas en el solitario; no me hable del Corredor del Mediterráneo, porque eso es Adif Alta Velocidad, que no tiene nada que ver con el Cercanías; esas inversiones son diferentes. Esas inversiones, aparte de Cercanías, tienen, para 2022, 485 millones de euros. *(Rumores.)* Sí, sí, léase los presupuestos y no haga... *(Rumores.)* No, no, el que no tiene ni idea a lo mejor es usted. O sea, usted no sabe de lo que yo tengo idea o dejo de tener. Entonces, por favor, juicios de valor los justitos. Entonces, no mezcle las cosas, porque no son para mezclar. ¿De acuerdo? Y, mire, hace poco, el día 14 de este mes –hace muy pocos días-, el señor Sánchez decía –hablando de la señora Ayuso, a la que tiene entre ceja y ceja, como todos sabemos-: Sabe que el Gobierno de España apuesta por Madrid. Aquí tienen una ocasión para demostrarlo. Pongan los 5.100 millones encima de la mesa, hagan las infraestructuras que se necesitan, modernicen la red de Cercanías y eso es apostar por Madrid. Todo lo demás, chao-chao, mentira tras mentira tras mentira y persecución a Madrid una y otra vez. Eso es todo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. A continuación procede abrir un turno de dúplica del resto de grupos. El señor Moreno, por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy breve. Nosotros estamos de acuerdo en la necesidad de mejorar las Cercanías de Madrid, estamos de acuerdo en que se reúnan las diferentes Administraciones para abordar estos temas, pero, dado el planteamiento y el tono en que se ha hecho esta PNL, vamos a votar en contra.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí, también seré breve. Yo creo, señora Acín, que debemos leer Constituciones diferentes; la Constitución española, cuando habla de las competencias que tienen el Gobierno de la nación y las comunidades autónomas también habla de las cesiones de las mismas, habla de los mecanismos para que se den esas cesiones desde... Habla de unas competencias fijas de unos y de unas competencias que se pueden traspasar. Y, bueno, nosotros, por ejemplo, cuando decimos que estamos en contra de las comunidades autónomas –que ustedes nos dicen que somos inconstitucionales por decir eso-, pretendemos cambiar eso según las normas que establece la propia Constitución. 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, presidente. Antes de nada quería pedir disculpas a la señoría del Partido Popular porque, de verdad, mi comentario ha sido inapropiado. Pero, permítame que le diga, porque es un hecho objetivo: el Corredor del Mediterráneo tiene y tendrá circulaciones de Cercanías, de Mercancías y de Alta Velocidad. Dicho lo cual, nosotros, evidentemente, vamos a votar no, porque esta propuesta nace desde el descaro y la falsedad. Antes sí que me gustaría decir que, mire, estamos de acuerdo con la señoría de Más Madrid, porque es verdad que todos los grupos aquí representados disponemos de diputados en la Cámara Baja donde poder registrar iniciativas. Es verdad que algunos con más intensidad que otros en relación con cuestiones como esta, pero eso es importante; es importante que vayamos avanzando en este sentido. Y, francamente, también señorías de Más Madrid, este no es un debate estéril, lo que ocurre es que ustedes son oposición en toda España, entonces, es difícil defender a un Gobierno en el que no están, en el que no están y no parece ser así. Entonces, esta proposición, como decía antes, del Partido Popular, forma parte de esta estrategia y de esta campaña en la que están ustedes embarcados desde hace meses, desde hace mucho tiempo; una campaña que se suma al enfrentamiento constante contra el Gobierno de España. En este caso, uno de los elementos más curiosos –permítame que se lo diga como diputado novato en esta Cámara- es que en cada pleno ustedes sacan a una señoría del Grupo Popular diciendo: ¡Estoy agraviado porque en mi municipio no se hace esto, lo otro, tal! La constante de todas estas intervenciones en el pleno es que son señorías que no gobiernan en esos municipios, que no conocen su municipio y que no saben que, efectivamente... Le pongo un caso: la nueva estación de Pinto se va a ejecutar y se ejecutará en tiempo y forma. Esa es una parte de su argumentación.

Yo les digo que vamos a votar en contra porque no hay urgencia, ustedes lo saben, esta es su estrategia, ustedes solo quieren ruido, y dejen trabajar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que por fin está ejecutando el Plan de Cercanías de Madrid. Y permítanme que les diga algo ya más general, si acaso, una cuestión que yo creo que cada vez es más evidente: yo creo que los madrileños, sean de donde sean, comienzan a estar ya hartos de esta bronca sin sentido, de este absurdo y de estos gritos. Vivimos como país una situación excepcional –este sí que es un dato objetivo; desgraciadamente, incluso seguimos llevando mascarillas-, nuestro país, con el Gobierno de España a la cabeza, ha tenido que enfrentarse a la mayor pandemia de los últimos cien años de la historia de la humanidad –entonces, no entender eso es no entender nada- y todos estamos luchando juntos contra una crisis económica que superaremos gracias a una recuperación justa que en esta ocasión no va a dejar a nadie atrás. Entonces, ustedes pueden seguir haciendo ruido –es su decisión- o sumarse, pero no entender esto, no entender esta situación absolutamente excepcional, es, permítanme que les diga, señorías...

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: No entender casi nada. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Muchísimas gracias por su intervención. *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Por un tiempo máximo, señora Acín, de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Señor Gallardo, sin entrar en debates, es que hay competencias indelegables y esta lo es. Es que lo hemos estudiado bastantes veces porque también a veces decíamos: Pues nos quedamos Cercanías y lo incluimos bien en la maya regional. Por eso le digo que no es posible, aunque también podríamos estar de acuerdo en que nos gustase.

Este debate no es estéril. No lo es; ustedes lo hacen estéril. Perdónenme. Quiero decir, señorías del Partido Popular y del Partido Socialista, creo que no solo en esta comisión sino que en la Cámara están llevando a que los debates sean estériles icuando no lo son!, cuando son materia que importa en el día a día de los madrileños. Cercanías Madrid no está bien. ¡No lo está! ¡Acabamos de tener una huelga salvaje de los trabajadores! ¡No me digan que lo está! Falta accesibilidad, faltan las promesas que estaban planteadas para 2025 y eso hacía que tuviéramos 25 años de demora en los planes de Cercanías de Madrid. Entonces, el debate creo que el problema es que ustedes lo hacen estéril.

Claro, también lo hacen ustedes cuando hablan de la persecución a Madrid. ¡Ya está bien de argumentario! O sea, díganos: ¿cuánto tiempo más tenemos de este argumentario? ¿Va a ser todo lo que queda de legislatura o en algún momento vamos a poder hablar de Madrid? Porque es lo que me parece aquí, que vienen a las comisiones a hacer –que en las comisiones el trabajo es más cotidiano- unos grandes debates, ya les digo que de argumentario.

Nuestra posición va a ser de abstención a la proposición no de ley. El punto propositivo lo compartimos, creemos que no es suficiente con una reunión de seguimiento, creemos que sí es urgente que se convoque esto, y, es más, hubiéramos emplazado al Partido Socialista a hacer una enmienda, si hubiese querido, ique lo que le están pidiendo es una reunión, una convocatoria de una Mesa de Seguimiento! Quiero decir, que es que no estamos tampoco hablando de unas cosas terribles. Nos abstendremos, y nos abstendremos sobre todo porque sabemos la trampa con la que ustedes traen aquí esta iniciativa. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a votación la proposición no de ley en sus términos originarios. *(Pausa.)* En consecuencia, con 8 votos a favor, 4 votos en contra y 5 abstenciones, queda aprobada la Proposición No de Ley 105/2021.

Siguiente punto.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

Bien. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 57 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