

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 98

17 de noviembre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE PRESUPUESTOS Y HACIENDA

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.^a Pilar Sánchez Acera

Sesión celebrada el miércoles 17 de noviembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras,
en la Comisión de Presupuestos y Hacienda al objeto de informar sobre el Proyecto de
Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2022.

2.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 16 horas y 33 minutos.	5161
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Fernández Lara, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Ballarín Valcárcel comunicando las sustituciones en sus Grupos.	5161
— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, en la Comisión de Presupuestos y Hacienda al objeto de informar sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2022.	5161
- Exposición del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras.	5162-5166
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Muñoz Abrines.	5166-5186
- Interviene el Sr. Consejero dando respuesta a los señores portavoces.	5186-5187
- Interviene la Sra. Secretaria General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras dando respuesta a los señores portavoces.	5187-5188
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo dando respuesta a los señores portavoces.	5188-5189
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras dando respuesta a los señores portavoces.	5189-5192
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid dando respuesta a los señores portavoces.	5192-5193
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid dando respuesta a los señores portavoces.	5193-5194
- Interviene el Sr. Director General de Transportes y Movilidad dando respuesta a los señores portavoces.	5194-5195
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Muñoz Abrines.	5195-5203
- Interviene el Sr. Consejero en turno de dúplica y para cierre de debate.	5203-5204

— Ruegos y preguntas.	5204
- No se formulan ruegos ni preguntas.	5204
- Se levanta la sesión a las 19 horas y 14 minutos.	5204

(Se abre la sesión a las 16 horas y 33 minutos).

La Sra. **PRESIDENTA**: Señorías, se abre la sesión. Ruego a los portavoces de los grupos que comuniquen las sustituciones que se hayan producido. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* Vale, Agustín Moreno. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid?

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí, Mariano Calabuig y Javier Pérez sustituimos a doña Ana Cuartero y a don José Luis Ruiz Bartolomé.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **FERNÁNDEZ LARA**: No hay ninguna sustitución de los titulares. Asiste también don Enrique Rico García-Hierro.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. ¿Grupo Parlamentario Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: María Acín, Alejandro Sánchez y Esther Rodríguez sustituimos a Eduardo Gutiérrez, a Raquel Huerta y a Teresa Zurita. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **BALLARÍN VALCÁRCCEL**: Sí, presidenta. Buenas tardes. Don Carlos Segura sustituye a don Orlando Chacón.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías. Vamos a comenzar con el punto uno de la comisión.

Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras. en la Comisión de Presupuestos y Hacienda al objeto de informar sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2022.

Pongo en conocimiento de la comisión que, por acuerdo, del 5 de noviembre, de la Mesa y Portavoces, la presente sesión se va a desarrollar de la siguiente forma: intervendrá, en primer lugar, el Gobierno por un tiempo máximo de veinte minutos para explicar el objeto de la comparecencia; seguidamente se abrirá un turno de grupos parlamentarios, de menor a mayor, por quince minutos para cada uno, para fijar posiciones, hacer observaciones o formular preguntas; a continuación intervendrán los representantes y altos cargos del Gobierno por un tiempo máximo de treinta minutos para contestar a los grupos parlamentarios, pudiendo cederse la palabra entre sí los diferentes intervinientes; seguirá un turno de dúplica para los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo de cinco minutos cada uno, y cerrará el debate el Gobierno en un turno final por un tiempo máximo de cinco minutos. Ruego a los altos cargos del Gobierno que antes de su intervención digan en voz alta su nombre y cargo para su debida constancia en el Diario de Sesiones. Las preguntas

concretas que se han formulado por parte de los grupos parlamentarios, al amparo de lo previsto en el artículo 161.2 del Reglamento de la Asamblea, se han remitido al Gobierno para su conocimiento.

Pasamos, pues, a sustanciar el primer punto del orden del día. Tiene la palabra el excelentísimo señor consejero de Transportes e Infraestructuras al objeto de informar sobre el proyecto de ley de presupuestos generales de la Comunidad de Madrid para 2022 por un tiempo máximo de veinte minutos. Gracias.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muy bien. Muchas gracias, presidenta, y gracias a todos los miembros de la comisión. Esperamos poder dar respuesta a todas las cuestiones que quieran ustedes plantear y voy a iniciar un resumen de en qué consisten los presupuestos en esta área, qué objetivos perseguimos con ellos, en qué cuantías hemos ido estableciendo cada capítulo y, sobre todo, cada área.

Vamos a empezar con este presupuesto. Como ustedes saben, tenemos un presupuesto de 1.970 millones. Es el cuarto presupuesto de las consejerías de la Comunidad de Madrid y experimenta un crecimiento muy importante, que es del 20,08 por ciento. Ese crecimiento está 6 puntos por encima del crecimiento medio del resto de las consejerías y, en ese sentido, en primer lugar, queremos expresar, desde luego, que es un crecimiento que refleja un compromiso con unas infraestructuras y con unos servicios que están llamados precisamente a eso, a facilitar y a reforzar nuestra red de transporte. Nosotros creemos que la red de transportes que tiene la Comunidad de Madrid es una de las razones de la competitividad de nuestra comunidad, pero también ayuda a la vertebración territorial que perseguimos y en la que poco a poco vamos avanzando, no solo con las medidas que tienen que ver con el transporte sino con las de otras áreas que implican también inversiones, como pueden ser la Administración local y las inversiones del PIR, por ejemplo. Todas las áreas acaban contribuyendo también a reducir las desigualdades que puede haber entre territorios, muchas veces derivadas simplemente de la lejanía de la capital o de las características orográficas de determinadas comarcas u otras cuestiones históricas e, insisto, lo que creemos que podemos y debemos hacer es ir subsanándolas, presupuesto tras presupuesto, actuación tras actuación, y siempre teniendo la óptica de la vertebración territorial, que al final se traduce siempre en cohesión social, porque en la medida en que se puedan reducir las diferencias entre territorios, acercar los municipios entre sí, por ejemplo, para que puedan compartir servicios públicos o para que puedan acceder a las oportunidades culturales, laborales, educativas o sanitarias a través de una mejora del transporte público, estaremos contribuyendo a ese objetivo.

Por tanto, ese crecimiento refleja este compromiso; un compromiso con seguir mejorando la calidad del transporte público que prestamos en nuestra región. Como ustedes saben, es un transporte público complejo, potente, que consiste básicamente en una gran red de Metro, de 300 kilómetros, que llegará a ser de 350 cuando culminemos las ampliaciones que están en este momento proyectadas, parte de las cuales ya encuentran su reflejo presupuestario en este ejercicio, pero también la figura del Consorcio de Transportes y sus 4.000 autobuses, que permiten llegar hasta el último rincón de nuestra región, y, por supuesto, nuestra red de carreteras, de 2.500 kilómetros, que

también comunica a todos esos municipios y que exige un mantenimiento, como ahora podremos también explicar.

Los objetivos que buscamos con este presupuesto. En primer lugar, el fomento del transporte público, que nos parece fundamental. Además, quiero decir que estamos saliendo de una situación en la que se llegó a una pérdida de la demanda, que llegó a ser del 8 por ciento solamente y ya estamos en el 77 por ciento. Esa mejora, esa recuperación de la demanda que sigue creciendo, lógicamente necesita también, precisamente, que sigamos invirtiendo en el transporte público para que cada vez sea de mayor calidad, cada vez más accesible, cada vez más seguro. Y también, en lo que tiene que ver con el COVID, quiero aprovechar esta comisión para recalcar que, desde luego, estamos haciendo un esfuerzo extraordinario. Quiero dar las gracias a todos los trabajadores, tanto de Metro como de la EMT, como de todos los concesionarios de autobuses, como, por supuesto, también de Cercanías; a todos los empleados que trabajan en la prestación de los servicios de transporte quiero darles las gracias por su colaboración precisamente en la protección de la salud, en el cuidado, en el cumplimiento de las medias. Y también quiero expresar el agradecimiento a los madrileños, a los usuarios de nuestra red de transportes, que han demostrado su responsabilidad y su colaboración a la hora de cumplir esas medidas y de hacer que el transporte público de nuestra región sea seguro también frente al COVID.

En segundo lugar, la propia mejora de las infraestructuras requiere inversión y requiere también previsión. Este presupuesto precisamente apunta a infraestructuras que serán necesarias en los próximos años en nuestra región y para eso hay que sentar las bases ahora. Entonces, ese trabajar con previsión permite que aquellos nuevos crecimientos urbanísticos, o incluso aquellos otros que sin ser nuevos requieren ya un refuerzo en su transporte público, puedan tener su respuesta en estos presupuestos.

En tercer lugar, contribuir a impulsar la actividad económica, a relanzar la situación económica después de esta situación de COVID, porque creemos que los transportes son una vía privilegiada para ello, pero también la obra pública, que, asociada a esta consejería, va a significar invertir en los próximos cinco años cerca de 3.500 millones de euros en nuestra región, y en los próximos diez años cerca de 5.500 millones. Eso, en sí mismo, es un estímulo al empleo, es un estímulo a la obra pública que al final es servicio público, que al final es transporte público, que es al final también calidad de vida para los madrileños y mayores oportunidades. Y precisamente esas mayores oportunidades tienen que ver con la vertebración territorial de la que hablaba, unida a la accesibilidad y a la sostenibilidad. Todos esos objetivos, y alguno más en los que no quiero entretenerme más ahora porque, si no, no me va a dar tiempo a continuar con el detalle, están reflejados al final en un presupuesto que ha buscado dar esa respuesta.

La distribución que hemos realizado entre las distintas direcciones es como sigue. En primer lugar, la Dirección General de Infraestructuras es una dirección que incorpora una inversión muy importante precisamente para poder desarrollar actuaciones como pueden ser: la de la línea 3, que tendrá durante esta legislatura una inversión de 40 millones de euros; o, por ejemplo, el

intercambiador de Valdebebas, con 22 millones; o el comienzo de la línea 11. Pero como esas hay muchas más actuaciones que requieren un aumento del presupuesto, que en este caso ha sido muy importante, en más de 65 millones, y que va a permitir que esa dirección ponga en marcha todas esas infraestructuras que al final van a poder ser utilizadas por todos los demás operadores, empezando por Metro, continuando por los autobuses, por Cercanías, los intercambiadores. Es decir, realmente las infraestructuras son aquello que permite que toda esta red que tenemos, multimodal, pueda, efectivamente, funcionar, y por eso esta dirección tiene esa gran responsabilidad, que es la de poner en marcha todo el gran desarrollo de infraestructuras, desde este mismo año ya, y que incluirá también actuaciones como la de Madrid Nuevo Norte; una actuación que es –yo creo- un ejemplo de colaboración público-privada y entre Administraciones, porque ahí nos encontramos Administración local, Administración autonómica y Administración central, a través también de Adif, y también donde esta consejería va a tener una responsabilidad muy importante, porque vamos a ser quienes pongamos en marcha y construyamos no solo la ampliación de la línea de Metro, con un presupuesto de 290 millones, sino también el nuevo intercambiador, con un presupuesto de 65 millones, así como el resto de infraestructuras asociadas, por ejemplo, a las cocheras o a las conexiones con el nuevo intercambiador y con la estación también de Chamartín. De esa forma se da un paso adelante para poder iniciar la gran transformación al norte de nuestra capital.

La Dirección General de Transporte, con 28 millones, ha sufrido un incremento de 26 millones que van a ir orientados sobre todo al impulso de la renovación de las flotas de tal forma que podamos mejorar en su eficiencia. Precisamente, en este momento ya el 55 por ciento, por ejemplo, de los autobuses que prestan servicio dentro del Consorcio son eficientes, pero tenemos que seguir para conseguir el cien por cien, que es el objetivo que nos hemos marcado, de tal forma que consigamos también igualar el objetivo que nos planteamos con la accesibilidad, puesto que ya el cien por cien de los 4.000 autobuses que prestan servicio dentro del Consorcio son plenamente accesibles. Ese es el objetivo y para ello se necesita también inversión y se necesita colaboración con las empresas concesionarias, que son alrededor de 40 y que están haciendo un esfuerzo también muy grande, y debo aquí también hacerlo constar, precisamente por contribuir a esos objetivos de accesibilidad, de eficiencia y de reducción de emisiones.

La Dirección General de Carreteras, con 218 millones y un incremento importante también de su presupuesto, va a desarrollar, precisamente, muchas actuaciones que tienen que ver con el mantenimiento de las carreteras. Por ejemplo, la construcción y conservación de carreteras, a lo que vamos a dedicar 95 millones, con un aumento del 40 por ciento, y el propio contrato de mantenimiento, por 65 millones, van a permitir que sigamos manteniendo esa red de 2.500 kilómetros, que podamos seguir conservando las infraestructuras también que están en las carreteras, como pueden ser las pasarelas, los puentes que hemos estado reparando estos mismos meses en distintas zonas de nuestra región, pero también acometer otras actuaciones en toda la región, como remodelaciones de enlaces, ampliaciones de carriles, mejoras en la seguridad vial y acondicionamientos de diversas carreteras. Son más de 30 las actuaciones que tenemos previstas allá donde más necesidad hay, y eso va a permitir eliminar puntos negros de accidentalidad, va a permitir

ampliar la capacidad de muchas de estas carreteras para mejorar el tráfico y va a permitir, sobre todo, profundizar en ese objetivo que tenemos de conseguir una mayor vertebración territorial.

El Consorcio de Transportes, con 1.613 millones de euros, que suponen un incremento del 16 por ciento, que son 219 millones, tiene el objetivo de llegar a 1.200.000 viajes. En este momento, para explicar el presupuesto del Consorcio hay que dividirlo en dos partes: los gastos, que son 1.613 millones, con un incremento -como digo- cercano al 16 por ciento -15,70 por ciento-; y los ingresos, que van repartidos entre las distintas Administraciones. ¿En qué porcentaje? La Comunidad de Madrid, con un 75 por ciento, aporta 1.157 millones; el Ayuntamiento de Madrid, con un 14 por ciento, aporta 208 millones; la Administración central, con un 8 por ciento, aporta 126 millones; los ayuntamientos, con un 1,7 por ciento, 25 millones; y luego están los ingresos que vienen de las ventas, que son 750 millones, o los convenios que podemos tener, como por ejemplo con Castilla-La Mancha u otras comunidades, que suman 7 millones.

El presupuesto de Metro de Madrid es de 1.345 millones, de los cuales hay este año una inversión muy importante, que es de 357 millones. Esa inversión yo creo que va a ser muy importante para, precisamente, la red de Metro, que ya es en este momento una de las más extensas del mundo y, además, de las más inclusivas y, además, de las más eficaces, porque nosotros estamos orgullosos del servicio que presta el Metro, porque, más allá de las críticas puntuales que puede haber a determinadas cuestiones, la realidad es que la red de Metro es una red -yo creo- ejemplar. Debemos dar las gracias, también por ello, a los trabajadores que hacen posible, día a día, que funcione el Metro de una forma que yo creo que es muy muy eficaz y también, por supuesto, al esfuerzo que los distintos gobiernos, incluyendo el actual, están realizando para, precisamente, que esa red de Metro siga creciendo, siga teniendo la adecuada conservación, siga digitalizándose, siga siendo cada vez más eficiente, también en cuanto al consumo eléctrico que, como saben ustedes, en este momento es uno de los factores más importantes que están afectando a los ingresos. Metro hay que entender también que es una de las empresas que más han sufrido -como digo- la pérdida de ingresos como consecuencia de la baja demanda durante el periodo de COVID, y a pesar de que -como le decía antes- ya se ha producido una recuperación muy importante, superior al 75 por ciento, es evidente que ha habido una pérdida importante de ingresos derivada de ello. Por eso es tan importante seguir invirtiendo en Metro, para que sea cada vez un Metro mejor y más ejemplar, como creemos que es. Los ingresos de operación son 1.024 millones y los gastos de operación son 978 millones. Y quiero destacar también un aspecto muy importante, que es la inversión en accesibilidad, que va a ser durante este ejercicio de 65 millones. Acabamos de licitar cuatro nuevas estaciones correspondientes al primer Plan Inclusión de Metro, que suman una cuantía nada menos que de 147 millones de euros, y continuamos con el segundo plan, y para ello precisamente contemplamos ese presupuesto que va a permitir ir abordando las nuevas 25 estaciones que seguimos haciendo accesibles. Quiero decir que, de las próximas estaciones que van a ser abordadas, algunas son muy importantes, como puede ser la de avenida de América, que es la que más flujo de viajeros tiene y que tiene una inversión de cerca de 50 millones de euros, pero también otra que para mí es muy importante es precisamente la de Begoña, que permitirá también dar acceso a los hospitales, algo que es importante porque la gente

que se traslada allí muchas veces tiene alguna dificultad de movilidad añadida y por eso es tan importante hacer accesibles esas estaciones y hay que tener en cuenta esos aspectos.

Finalizo, presidenta, simplemente recordando, con respecto a las tarifas del transporte público en Madrid, que tenemos un transporte público muy subvencionado; el usuario paga el 40 por ciento aproximadamente de lo que cuesta el viaje y en algunos casos mucho menos, como los casos del Abono Transportes, con el que por 20 euros se accede a una red impresionante, como no hay otra en otra comunidad autónoma y que aquí se ofrece a un precio –como digo- muy razonable, y después de ocho años de congelación de tarifas, ya que llevamos ocho años sin subir las tarifas. A pesar de ello, hemos podido afrontar, precisamente, el objetivo y el compromiso de que a partir del 1 de enero –y ya sí que termino- se rebajen las tarifas a los pueblos más alejados de la capital, a 129 pueblos que pasarán a pagar mucho menos por el Abono Transportes, lo cual es una forma también de apostar por la vertebración territorial a través del transporte. También está el Abono a Mayores, que pasará a costar 3,30 a partir del 1 de enero hasta conseguir el objetivo de la gratuidad en el próximo ejercicio.

Estos son, en resumen, los presupuestos con los que nos presentamos ante esta comisión y estaremos encantados de poder detallar cualquier aspecto de los que he resumido. Muchas gracias, presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, consejero. Abrimos seguidamente el turno de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo máximo de quince minutos. Comienza el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, el señor Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidenta, y gracias, consejero, por la comparecencia. El presupuesto de su consejería es un presupuesto fundamental porque de él depende, desde nuestro punto de vista, el implementar políticas de transporte colectivo público que deben ser la apuesta fundamental de esta consejería y de esta comunidad, porque es la opción imprescindible ya que no hay alternativa con el coche particular o privado que, además, son alternativas que hay que tender a reducir por los retos ineludibles e inaplazables de descarbonización que tenemos... *(Pausa.)* Bien. Estaba diciendo que para un área metropolitana de 6 millones de personas es fundamental la apuesta por el transporte público colectivo porque no es alternativa el coche particular y, sin embargo, estamos observando que después de la pandemia y recientemente se están produciendo monumentales atascos en los accesos a Madrid capital, dentro de Madrid capital y en diferentes nudos de comunicación, por lo que parece que no estamos haciendo, quizá, demasiado bien las cosas o que son luces rojas que se encienden y que nos deben obligar a estudiar, a reflexionar y a tomar medidas para ello. Porque, como decía, el reto de la descarbonización es básico para esta comunidad, para este país, para este planeta, como se ha puesto de manifiesto, aunque con poco éxito en los resultados finales, en la Cumbre de Glasgow. Cientos de miles de personas dependen a diario para su actividad cotidiana del transporte colectivo público y la responsabilidad que tiene el Consorcio es poner las herramientas necesarias para que sea un servicio seguro y eficaz, porque ese derecho a la movilidad de todas las personas es el que garantiza otros derechos, como el derecho al trabajo, como

el derecho a la cultura, como el derecho a la salud, como el derecho a la educación, etcétera, etcétera. Entonces, la garantía para que llegue a toda la población es que sea accesible, universal y que sea un transporte con equidad, algo que garantiza, efectivamente, el público.

En segundo lugar, quería decir –y lo planteé el otro día también en la Comisión de Presupuestos cuando hablamos de Educación- que yo creo que el procedimiento que utiliza el Gobierno de la comunidad es un procedimiento equivocado a la hora de abordar el anteproyecto de presupuestos. ¿En qué sentido? Empieza la casa por el tejado: ve qué recursos financieros hay disponibles y, a partir de ahí, en qué se pueden gastar y se hacen diferentes propuestas, por consejerías, de distribución del gasto. Sería mucho más correcto, en mi opinión, que la metodología fuera a la inversa: detectar las necesidades que tienen esta comunidad y su población y, a partir de ahí, ver qué política fiscal –con suficiente capacidad recaudatoria y con la progresividad que nunca debe faltar, pero que en este caso es nula; en el caso nuestro de la Comunidad Autónoma de Madrid-, hace falta para atender esas necesidades que tiene la población madrileña. De lo contrario, nos autoimponemos un corsé que nos limita mucho la capacidad de actuación y, en mi opinión, ustedes ya sé que están muy contentos con la política fiscal que hacen, pero me parece que es un error bastante grave desde el punto de vista de los intereses de la mayoría social.

Si vamos a las grandes cifras de los presupuestos, tanto de la ejecución anterior como de las partidas y las propuestas que se hacen en el anteproyecto, vemos que realmente la gestión deja que desear. Desde el punto de vista de los gastos e ingresos que tuvo la Comunidad de Madrid, los ingresos fueron 28.275 millones y el gasto de 26.816; aquí hay un ahorro de 1.459 millones y en plena pandemia, en 2020, es un escándalo que se ahorre con la salud y con los derechos de la ciudadanía. Pero la cosa todavía es un poco más grave, porque realmente la Comunidad de Madrid invirtió 3.437 millones que recibió del Gobierno central, con lo cual, lo que realmente invirtió fueron 23.333 sobre los 28.200 recaudados. Es decir, tener superávit presupuestario, unas cuentas saneadas, en cualquier circunstancia puede ser algo de alabar, pero en una pandemia, con una situación de dureza sanitaria, de pérdida de empleo y de, en fin, destrucción de tejido industrial, empresarial, etcétera, realmente es un tema grave. Ponía tres ejemplos que me parecen muy significativos: en política de empleo se dejaron de gastar 106 millones de euros, habiendo recibido 53 millones del Gobierno central, mientras que el paro aumentó un 36 por ciento, con 127.000 parados; en políticas sociales se dejaron de invertir 123 millones, habiendo recibido 17 millones del fondo COVID y 41 del Ministerio de Derechos Sociales, en plena pandemia y con colas del hambre; y, en inversión de construcciones educativas solo se ejecutó el 40 por ciento. La otra cara de la moneda de este pequeño análisis es dejar de recibir, de ingresar, esa minoración de ingresos fiscales, de 1.000 millones de euros, del impuesto sobre el patrimonio por los más ricos, que dejan de aportar.

Si vamos al tema del transporte, vemos que en la ejecución del año 2021 hay dos temas que a mí por lo menos me llaman la atención. El primero es la modificación del crédito en 311 millones de euros, hasta 1.617, por el Capítulo “Compensación de usuarios del transporte, tarifa equilibrada”; hay un aumento, una variación sobre el crédito inicial de un 121 por ciento. Y el segundo tema que me llama la atención es la modificación del crédito, en más de 66 millones de euros, de la

partida "Gratuidad de peajes M-45", hasta los 155 millones. Sobre el crédito inicial la ejecución es de 167 millones, aparecen 60 millones de más y me gustaría que me explicasen si se debe al peaje oculto de la MP-203, que es esta autopista que mandó construir en el año 2005 la presidenta Esperanza Aguirre, que no está en funcionamiento porque no está conectada con la Radial 3, que está perfectamente acabada y que estamos pagando un dineral en una inversión absolutamente inútil. Entonces, quería saber si este tema obedece a ello.

Entonces, como conclusión a nivel general, las cuentas que a mí me salen no son, desde luego, las que usted dice. Espero que me saquen de mi error, si no es así. Si miramos en términos globales, de consejería, en el año 2021 hay 1.931 millones presupuestados y en el año 2022 hay 1.970 millones presupuestados, lo cual significa un aumento de 39 millones y un +2,04 por ciento. Si realmente esto es así, no hay crecimiento; lo que hay es un decrecimiento, si deflactamos con la inflación realmente existente. Luego, sí es cierto que hay direcciones generales que tienen un tirón importante. Por ejemplo, la de Transporte y Movilidad, que aumenta fuertemente el presupuesto, en un 442 por ciento, aunque el grueso de este aumento se debe a 26 millones de euros de transferencias de capital a empresas privadas.

En la Dirección General de Carreteras también hay un fuerte aumento en construcción de carreteras, de un 904 por ciento, que son más 27 millones, pero, bueno, quizá aquí también convendría reflexionar sobre dónde están las prioridades: en construir carreteras o en mejorar la red de Cercanías, por supuesto de acuerdo con el Gobierno central, o en ampliar la red de Metro con la suficiente diligencia.

Y el Consorcio de Transportes también crece, pero crece especialmente con las concesiones a empresas privadas, un 13,5 por ciento, y, sobre todo, con la compensación a usuarios de transporte de tarifa de equilibrio, que crece otro 16 por ciento, y es llamativo el aumento de las partidas por trabajos realizados por otras empresas, estudios y trabajos técnicos, que representan un 40 por ciento de incremento.

Con estas cifras que a mí me salen es difícil abordar las asignaturas pendientes que tiene el transporte público colectivo en la Comunidad de Madrid y, como decía antes, no sé si es algo que podemos compartir todos desde el punto de vista de la percepción o del análisis o de los datos –si los hay ya constatables–, pero vemos que está aumentando la presión en el transporte en coche particular, los atascos, en la Comunidad de Madrid. Creo que las asignaturas pendientes que tiene esta comunidad son: mejorar la oferta del transporte público, asegurando una adecuada oferta y dimensionando la red actual, tanto en cobertura como en frecuencia, que es algo que deja mucho que desear –yo soy usuario habitual del transporte público y veo que no acaba de mejorar ni en Metro ni en Cercanías, aunque es una competencia que ya sabemos a quién corresponde–, y eso también supone redimensionar las plantillas, contratando a trabajadores de base en todas las empresas y primando las áreas de explotación y mantenimiento; significa aumentar la frecuencia de los diferentes transportes públicos, como Metro, Cercanías, autobuses urbanos, interurbanos, para que haya menor tiempo de espera; supone mejorar la información pública en tiempo real sobre las opciones de

transporte público, de tal forma que distribuya de mejor forma la demanda y de una manera adecuada.

Habría que proponer al Ministerio de Transportes ampliar y fortalecer la red de Cercanías de Adif para conectar la capital con la mayoría de los municipios de la Comunidad de Madrid, por ejemplo, con Soto del Real, con Miraflores, con Santa María de la Alameda, con Navalcarnero, la segunda parada en Parla y la conexión con Illescas, la conexión San Fernando de Henares-Chamartín, y paradas intermedias de Cercanías en Madrid capital, como Imperial en Arganzuela, Valmojado en Latina, San Diego-Monte Igueldo, la parada de La Tenería en Pinto; o reforzar el servicio de Cercedilla a Cotos, especialmente en materia de educación ambiental escolar. Y luego, el sistema de ciclovías y calles ciclables debe suponer un auténtico sistema alternativo de movilidad, aumentando –aunque es competencia de la Empresa Municipal de Transportes, ya lo entiendo, pero me parece que es una herramienta fundamental que cabría extender a otras localidades de la Comunidad de Madrid próximas- y fortaleciendo la red de BiciMAD.

Yo creo que, en segundo lugar, hay que garantizar una financiación adecuada para un transporte de calidad, y eso pasa por una ley regional de financiación del transporte público. Hay que reducir inversiones millonarias en infraestructuras viarias y aeroportuarias, reasignándolas a mejoras de los servicios e infraestructuras del transporte público para una movilidad que sea sostenible en todo momento. Y, luego, habría que revertir un poco el proceso de externalización de actividades, internalizando las de empresas privadas a las empresas públicas, porque no es verdad que la gestión privada sea ni más eficiente ni más barata.

En política tarifaria queda terreno por recorrer, especialmente hay que establecer un billete intermodal que asegure el mismo viaje desde el punto de salida al punto de destino, porque todo es transporte público y porque es lo que funciona en otras ciudades españolas, como por ejemplo Barcelona, y sobre todo europeas, como París, etcétera. Y eso habría que llevarlo al terreno de los abonos, al terreno de los billetes sencillos y en varias cantidades.

Se tiene que seguir apostando por la garantía de seguridad sanitaria; seguimos todavía en pandemia, con riesgos, y eso supone intensificar tareas de limpieza y desinfección y dotarlo presupuestariamente como es debido, asegurando los aforos y creando un fondo de compensación para enfermedades profesionales reconocidas, como las derivadas de la exposición al amianto.

Sobre el tema de Metro de Madrid quiero decir cuatro cosas muy claras. Primero, la comunidad tiene el cien por cien de las acciones desde que se transfirieron por el Ayuntamiento en tiempos de Ruiz-Gallardón; es la máxima responsable de la empresa y ha habido una fuerte descapitalización en los últimos años, desde que se hizo cargo la comunidad. Es urgente materializar de una vez –y no sacarlo de forma recurrente- la compra de nuevos trenes para sustituir los 114 coches de la serie 2000 y los 130 de la serie 500, y aquellos que están en régimen de alquiler. Es urgente ampliar la plantilla de Metro, concretamente con 310 maquinistas, que se sumarían a los 350 que están preseleccionados, y se necesitan también 450 agentes de instalaciones y 100 oficiales de

mantenimiento para que no haya accidentes, como el de la línea 5 que hubo este verano. Hay que poner fin a la externalización de actividades que son propias y que suponen el 50 por ciento en el caso del mantenimiento del material móvil y de instalaciones. Y hay que dotar con financiación suficiente a la línea 11 de Metro, de Plaza Elíptica a Conde de Casal. La partida, de 3,7 –me parece que son- millones es una partida muy pequeña; yo quiero que se explique exactamente –porque usted ha hablado de comenzar las obras- qué se va a hacer en el ejercicio presupuestario con la línea 11, que es una demanda ciudadana que representa una mejora de la que cientos de miles de vecinos se pueden ver positivamente afectados, pero, aunque sí está clara la decisión de acometerla, no están claros la celeridad y el plazo relativamente breve para poner fin a esa ampliación dentro de un proyecto que ya sé que es más amplio. Y, luego, no acabo de ver presupuestado un presupuesto suficiente para todos los casos y contingencias derivados de los problemas ocasionados por la línea 7B en San Fernando de Henares, tanto en las instalaciones del Metro como en las viviendas e infraestructuras vecinales. Nos parece que este tema es suficientemente grave como para dotarlo presupuestariamente porque habrá que acometer soluciones definitivas para esta situación. Las partidas que aparecen son partidas que me parecen pequeñas, destinadas a rehabilitación o destinadas a realojo de vecinos que han sido desalojados porque sus casas se venían abajo. ¿Cuánto tiempo me queda, presidenta?

La Sra. **PRESIDENTA**: Cuarenta segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Entonces, casi voy a dejar para el final, para los otros cinco minutos, el resto de temas. En fin, espero que haya respuestas a estos asuntos y, de verdad, me parece que el tema del transporte público colectivo tiene que ser una apuesta a revitalizar, porque creo que se nos está yendo de las manos el deterioro de la calidad en suficiencia de las inversiones y, por lo tanto, la apuesta insuficiente a todas luces vista.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Moreno; muchas gracias. Es el turno del Grupo Parlamentario Vox, el señor Pérez.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señora presidente. Muchas gracias, señor consejero. Yo voy a hablar de los presupuestos de la Consejería de Transportes en Madrid y en sus competencias. Primero voy a hacer referencia un poco a su intervención, pero, antes de eso, el objetivo que me pongo con esta comparecencia es entender un poco mejor estos presupuestos, preguntarles sobre cosas que desde nuestro grupo parlamentario no terminamos de ver ni de encajar para poder llegar a ese acuerdo, para el que desde nuestro grupo le tendemos la mano para poder apoyar estos presupuestos. Hay cosas que no terminamos de entender o, por lo menos, no terminamos de ver que el discurso case con los datos. Y eso ocurre, por ejemplo, haciendo referencia a su primera intervención, con ese 20 por ciento de crecimiento que yo no veo; aunque pueda estar reflejado en números, y si me sacara una tabla lo pudiéramos ver matemáticamente, yo no veo que ese crecimiento vaya a suponer un crecimiento en la mejora del transporte público en esa proporción, sobre todo porque veo que está más bien repartido, muchas veces, un poquito aquí, un poquito allá, sin que haya unos objetivos claros. Porque de los objetivos claros que usted ha puesto yo solamente

veo uno de los tres. Yo no veo en estos presupuestos dónde está el fomento del transporte público. No lo veo porque es hacer lo de siempre; es decir, no veo nada concreto para que diga: No, con esto vamos a cambiar el uso del transporte público y, de hecho, va a suponer un aumento de los usuarios. No veo ese plan, por lo tanto, no veo dónde está el fomento, a no ser que se refiera a esa subvención al transporte público, pero eso ya estaba.

También me cuesta ver el impulso a la actividad económica en estos presupuestos. Pienso que en materia de infraestructuras faltan muchas cosas, o se podrían haber hecho de otra forma, e incluso creo que ciertas infraestructuras, ciertas inversiones que se proponen, persiguen otros objetivos. Sí que es verdad que se ve una mejora en las infraestructuras, en algunas concretamente, pero, lo mismo, no sé si corresponden a las que ahora necesita nuestra región.

Luego –por seguir el mismo orden que siguen ustedes en la memoria–, voy a hacer algunos apuntes que me gustaría que se aclarasen, o que nosotros por lo menos nos pudiésemos ir con unas ideas más claras. En referencia al Capítulo Cuarto, “Transferencias corrientes”, tengo que empezar hablando –también porque es lo primero que ustedes ponen, no porque quiera ser yo malo; o sea, aparece en su página 5– del tema de los peajes. Y hay una cosa que no me cuadra: me faltan 20 millones, o yo aquí veo que han desaparecido o que, más que hayan desaparecido, hay 20 millones de más porque ustedes aquí, en la memoria, dan unos datos, sobre todo en el peaje de la M-45, de 80 millones de euros y, sin embargo, cuando ustedes detallan ese gasto, al final del libro de la consejería, yo solamente veo 60; 63,939, para ser más exactos. Entonces, sí que me gustaría que se me explicase por qué. Veo aquí que, por ejemplo, cuando se detalla cuál es el centro gestor que lo gasta, en la página 27, por ejemplo, claramente no coincide con los datos que aparecen ni en la memoria ni en el libro final. Por ejemplo: en el primer tramo de la M-45 hay un gran desfase, de 17 millones; en la M-511, de 5,3; en la M-407 solo de 1 euro. ¡Hay una diferencia de 1 euro! No sé por qué; no sé si son 20 millones que usted me deja para enmiendas o que están en otro sitio y que me lo va a explicar ahora. También sobre esto habría que hacer una reflexión: este sistema de peajes en la sombra me parece que es un sistema que puede ser muy útil y que en muchos momentos se puede suponer que es la única forma de hacer una inversión necesaria en un determinado momento, pero también puede convertirse en un agujero sin fondo, y parece que es lo que está pasando en concreto con la M-45, porque, si al final vemos todo lo que ha costado y vemos lo que hubiese costado, por lo menos, incluso aunque sea pidiendo créditos con unos intereses altísimos, si fuera así hubiese merecido la pena hacerlo de otra forma. Entonces, también me gustaría preguntar hasta cuándo va a ser esto, hasta cuándo vamos a seguir encontrando este compromiso de este peaje en los presupuestos.

Siguen ustedes hablando, también en este Capítulo Cuarto, “Transferencias corrientes”, del tema de los aparcamientos y, por una parte, yo también felicito que se incrementen porque también creo que es muy importante –como estuvimos hablando además hace poco en la Comisión de Transportes– que se integren bien todos los aparcamientos en la red. Faltan algunos, o por lo menos en la comisión se nos habló de alguno más que no veo aquí en los presupuestos, como pueden ser el de Ciudad Universitaria y algunos de la zona de la A-6. También me gustaría saber por qué; no sé si

es que lo que nos cuenta en la comisión no tiene que ver con lo que se nos cuenta en los presupuestos y, bueno, quería preguntar. Luego, hay un aumento en intercambiadores, un 10 por ciento de lo que aparece en los gastos de explotación, y me gustaría que pudiera detallar por qué ese aumento en los intercambiadores o debido a qué es ese aumento.

Con respecto al Capítulo Sexto, "Inversiones reales", al Programa 453A, "Carreteras", yo también aquí veo que falta algo, que es lo que llevan ustedes anunciando durante este último mes en todos los medios de comunicación –ha salido en La Razón, en ABC, etcétera-, que es el desdoblamiento de la M-600. No entiendo por qué ustedes lo anuncian como el gran proyecto, porque es lo que más ruido ha hecho. Esta semana sí que se han visto mucho todas las ampliaciones de Metro, pero ese gran proyecto que ustedes han anunciado no sé si es más bien porque mi compañero lo dijo en el pleno una semana antes y ustedes entonces tenían que anunciarlo, pero es que lo he buscado... Lo primero que hice fue un Control+F rápido para ver si estaba y no aparecía, en ningún momento de todo el libro, la M-600. Luego, dije: A ver si es que las tablas no están bien puestas. Y, de verdad, me lo he leído entero y no hace referencia, inada!, a la M-600. Entonces, no sé si es que ustedes en prensa anuncian unos proyectos que luego no se van a cumplir, pero, bueno, se ha dicho mucho, no solamente en todas estas comisiones explicativas que llevamos sino en todo lo que llevamos de la legislatura, pero al final todo lo que se quiere hacer, si no tiene una partida presupuestaria que lo sostenga, se lo lleva el viento. Entonces, a mí me gustaría que me explicase y que se dijese claramente: No, no, es un proyecto que quieren hacer en otra legislatura, o en otra comunidad. No sé cómo lo van a hacer, pero en estos presupuestos no aparece. Entonces, no sé si es que también ustedes tienen previsto enmendar sus propios presupuestos.

Luego, yo también he visto, sobre todo estudiando un poco la inversión que se hace en los municipios, que también, con respecto a este programa de carreteras, yo creo que, aunque usted lo ha mencionado en la exposición, falta un poco centrarse, o poner el eje, en los tramos más peligrosos, en los tramos donde hay más accidentes y también en los tramos donde hay más atascos. Y, bueno, veo que no corresponden las cifras con el discurso.

Con respecto a las infraestructuras, en el Programa 453B, aquí ustedes nos dan grandes datos de la inversión que se quiere realizar en los próximos cinco y diez años y, sin embargo, simplemente haciendo un pequeño resumen de lo que ustedes dicen en la memoria, 60 millones son del mecanismo de recuperación y resiliencia y 13 parten de los presupuestos. Entonces, veo que no termina de cuadrar. Y, luego, además yo aquí tengo que preguntarles –lo he dicho también en comisiones y nunca me llevo la respuesta correcta- por el interés real que hay en Valdebebas; no el interés vuestro sino el interés de la población. A mí me gustaría ver qué estudios demográficos corresponden a esta inversión, porque ustedes plantean –esto sí que es lo de empezar la casa por el tejado- un intercambiador en Valdebebas antes de llevar el Metro y antes de llevar otras cosas. Entonces, a mí me gustaría saber si, por ejemplo, sale el intercambiador, porque, bueno, como es un proyecto financiado por el mecanismo de recuperación y resiliencia, pues ahí está, pero ¿y si a la larga no llega o no hay dotación presupuestaria para que el Metro llegue a ese intercambiador? Habremos hecho un intercambiador, cuando todos los intercambiadores de la Comunidad de Madrid al final

tienen autobuses interurbanos, autobuses urbanos, Metro, y algunos Renfe, pero no sé si en Valdebebas va a ser más bien una parada de autobuses grande o un intercambiador.

Y, luego hay una cosa, que es el proyecto de autobuses de tránsito rápido –el BRT-, que yo ya sé que el señor Aguado lo anunció así como muy bonito, pero, bueno, pensaba que esas cosas ustedes no las iban a recuperar; me ha sorprendido verlo otra vez porque, lo mismo, creo que no hay un crecimiento de la población que lo justifique. Donde sí lo puede haber, aunque no lo encuentro tampoco, es en Leganés, Parla, en todos esos municipios del sur a los que afecta ya la línea 12, porque hay unas paradas ahí que se preveía que en el futuro se iban a hacer. Por cierto, felicito esa previsión, porque se pensó: ahora no se hace esa inversión, pero se deja preparado para cuando se necesite. Y la población en esas zonas ha crecido y creo que sí que resultaría mucho más interesante poner inversión ahí, donde sí que hay un crecimiento de la población real ya en esos sitios, y abrir esas paradas, que requieren mucha menos inversión de lo que estamos haciendo en Valdebebas y podrían afectar a muchísima más población. Entonces, por eso les he dicho que a nosotros nos cuesta entender un poco esos objetivos que usted decía, o ese crecimiento, cuando al final todo el crecimiento va a ser para Valdebebas, que es quien se lleva aquí la guinda del pastel.

Hablando ya tanto del Consorcio como de Metro, pues, de Metro principalmente las inversiones que están anunciando también en las líneas nos pueden parecer correctas, y hay algunas incluso más necesarias que sí que las vemos muy favorables, pero usted ha dicho al principio –y también se nos ha dicho en muchas comisiones- que la movilidad de la región ha cambiado debido al COVID, y es verdad que lo vemos. Y yo no termino de ver en estos presupuestos ese cambio, porque en el fondo seguimos haciendo lo de siempre, o estos presupuestos, a mí, la sensación que me dan es un poquito lo de siempre.

Me gustaría hablar de la financiación del transporte público. Claro, cuando se dan porcentajes todo el mundo puede engañar: usted dice –creo que ha dicho- que el 70, el 80 o el 90 por ciento lo da la Comunidad de Madrid. Bueno, lo que hay que decir es que hoy en día ya el usuario solamente pone el 31 por ciento. Si cogemos, de todo el presupuesto del Consorcio, lo que viene por parte del usuario –es decir, de las tarifas- y todo lo que ponen las demás Administraciones públicas, el usuario solo pone un 31 por ciento. Yo aquí veo que, además, esto, año a año, va a más. Y esto no tiene que ser ni bueno ni malo, puede que incluso lleguemos a una gratuidad total y que el cien por cien del transporte sea gratuito; podría contemplarse. A mí lo que me gustaría es que si sabemos que esto año a año está yendo a más, y usted mismo ha dicho que para el año que viene se prevé el tema de las zonas o el tema de los mayores, es decir, más subvención, pues creo que es hora de poner sobre la mesa que realmente invirtamos en hacerlo eficiente y que tengamos una red eficiente. Es decir, igual no consiste en aumentar presupuestariamente más sino en gastar bien, y creo que en esto también hay muchas cosas que se pueden mejorar. Y es verdad que hay dificultades añadidas, como la subida de la luz que a Metro le va a afectar mucho y que, bueno, son cosas que a uno le llegan de repente; es decir, sin que Metro pueda hacer nada salvo pagar la factura, que es lo único. Pero creo – y yo lo he dicho muchas veces- que estos proyectos de inversión –que además lo dicen: Para impulsar la actividad económica-, todo este dineral que ustedes están vendiendo que van a gastar para invertir

en la Comunidad de Madrid, van a llegar a suponer un gasto ordinario mayor, porque al final estas ampliaciones de Metro serán más gasto, porque al final se reclaman más trenes y más gente para cubrirla, a no ser que sea en perjuicio del resto, y muchas otras inversiones supondrán más gasto. Entonces, yo creo que también hay que –y no lo veo en estos presupuestos- mejorar en la eficiencia del servicio. Y, como me he quedado sin tiempo, luego les haré alguna pregunta más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bien. Muchas gracias, señor Pérez. Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, del señor Gonzalo Pastor, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señor consejero. Antes de nada, quiero agradecer el trabajo, porque este presupuesto nos puede gustar más o menos, pero quiero agradecer el trabajo de los funcionarios públicos y de los distintos equipos, también de los equipos directivos, en la elaboración de este presupuesto, porque, ya le digo, nos gustará más o menos pero el trabajo siempre pensamos que hay que reconocerlo. También quiero agradecer al señor consejero que haya hecho un hueco en su agenda; nos encanta verle en una comisión de este Parlamento. Es verdad que en la de Transportes a veces nos cuesta un poquito más, pero, en cualquier caso, eso le digo. La única comparecencia en la que tuvimos ocasión de hablar con usted en la Comisión de Transportes ya le dijimos que usted tenía por delante muchos retos y mucho nos tememos que, con los presupuestos que usted presenta hoy en esta comisión, nuestra región de nuevo se quedará sin ese impulso necesario desde el sector público, desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, tendimos la mano –usted lo sabe- al Gobierno regional porque nos temíamos que ustedes presentarían unos presupuestos que no serían los que nuestra comunidad autónoma necesita. Así, enviamos en un momento –usted lo sabe bien- una carta a la presidenta de la comunidad autónoma para generar esa interlocución con el Gobierno –desgraciadamente esta no se produjo y no parece que se vaya a producir- y le reclamábamos entonces unos presupuestos que fueran verdes, justos y sociales, también para la Consejería de Transportes e Infraestructuras, que es para nosotros una consejería sin duda estratégica para el futuro de esta comunidad autónoma. Finalmente, ninguna de estas condiciones se cumple en este proyecto que ustedes han presentado y, así las cosas, la verdad es que hemos sufrido una gran decepción en el análisis de este presupuesto porque no atienden a ninguno de los déficits estructurales que ya presentaba el anterior presupuesto, aquel que en su día se aprobó. No hay una apuesta real y decidida por mejorar nuestra región en todas las áreas que desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos esenciales, también las suyas, señor consejero. Eso sí, en este presupuesto hay unos importantes ingresos que provienen de fondos estatales, de fondos europeos, del aumento de las entregas a cuenta, de las conferencias sectoriales, en fin, convenios, subvenciones directas, y alguna pregunta queríamos hacerle a este respecto después.

En realidad, respecto al presupuesto de su consejería hay pocas cuestiones nuevas. No encontramos nada especialmente novedoso. O sí, alguna cosa sí, pero sin duda estos presupuestos serían continuistas de no ser por los fondos europeos. Si no, supondrían un presupuesto más, un año

más, como todo lo que ustedes hacen; o quizá deberíamos decir lo que ustedes dicen que van a hacer, porque la ejecución del presupuesto, que también vimos en esta comisión cuando compareció el consejero Lasquetty, era francamente insuficiente, porque la credibilidad de estos presupuestos se asienta sobre la credibilidad de su gestión, de la gestión del Gobierno regional, y esta, al igual que la ejecución –como le decía del presupuesto anterior- es muy baja; esa credibilidad, esa ejecución es muy baja. Porque, además, su gestión está absolutamente condicionada por las políticas y las decisiones que tomaron ustedes hace muchos años ya. Algunas de ellas ya se han citado en esta comisión, pero, desde luego, las ejecuciones chapuceras de infraestructuras, con intereses meramente partidistas, junto con los peajes en la sombra –muchos peajes en la sombra de muchos tipos- hipotecan el futuro de nuestra comunidad autónoma impidiendo la realización de las inversiones y otras actuaciones en materia de infraestructuras.

Señor consejero, tiene usted por delante muchos retos, como le decía antes, y cada vez tiene usted menos tiempo. Tiene poco tiempo y sin duda este presupuesto no le va a ayudar a afrontar esos retos que usted tiene por delante; no es una palanca lo suficientemente importante como para afrontar esos retos y esas necesidades reales de los madrileños, porque, como le decía, en términos generales este presupuesto es muy similar al anterior, salvo en alguna cosa, y esa cosa es esto que ustedes han criticado constantemente, que son los fondos europeos. Constantemente. Mire, le hago un breve croquis: en realidad su presupuesto tiene como novedad cero; cero prácticamente. Todo lo que hay nuevo en este presupuesto proviene de los fondos europeos y, de verdad, nos podemos felicitar todos porque esa negociación que hizo el Gobierno de España fue satisfactoria. Fue satisfactoria y debemos felicitarlos de que, por ejemplo, ustedes, y son ustedes quienes lo deciden, que también es otro discurso de: No, no, estamos supeditados a... ¡No, hombre, no! Porque los 39 millones que usted mencionaba, para la prolongación de la línea 3 de Metro a El Casar, provienen y se financian con los fondos europeos. Porque la construcción del intercambiador de Valdebebas, con un importe de 22 millones de euros, también se financia con esos fondos europeos. Porque 26,4 millones de euros son para el Plan de Digitalización y Modernización de las Infraestructuras –usted todo esto lo sabe-, y 1 millón de euros para un carril bici, que nos parece poco, pero, ¡oiga!, ustedes han decidido 1 millón de euros para el carril bici de la M-605. Perfecto. ¡Hasta 1 millón de euros para la adquisición de máquinas validadoras de los autobuses interurbanos! Haga usted la suma y mire qué es el presupuesto y dónde están las novedades; las novedades vienen de los fondos europeos, las novedades vienen de esa negociación, que ustedes tanto criticaron, exitosa del Gobierno de España. Entonces, este es su presupuesto.

También le comentaba antes que queríamos hacerle algunas preguntas, porque de estos aumentos presupuestarios que usted menciona nos gustaría que nos aclarase qué cantidades presupuestarias corresponden a fondos del Estado y cuáles provienen de fondos europeos, porque tampoco están algunas cuestiones muy claras. Además, a mí, particularmente a este diputado, que de nuevo aparezcan 4,8 millones de euros en empresas de trabajos para el Consorcio relativos a proceso de datos y estudios técnicos me parece muy bien. Ojalá se haga, pero también queríamos preguntarles a qué trabajos se refieren concretamente. ¿Por fin van a modernizar el Abono Transportes? ¿Por fin van a modificar el mapa de transportes de la región utilizando los datos que ya

hoy en día recoge a diario el Consorcio? ¿Por fin van a hacer uso de esos datos, de ese big data que siempre mencionan ustedes en el Consorcio? ¿Por fin lo van a hacer? Porque ese sería realmente un salto cuantitativo, sería realmente demostrar que uno tiene impulso y ganas de realmente modificar y transformar la movilidad de nuestra región.

En cuanto a las inversiones, quiero citar que se nos viene a la cabeza el recuerdo de la tuneladora enterrada ahí, en las Cercanías de Móstoles, y, sobre todo, los más de 150.000 madrileños que están esperando aquella promesa, también incumplida por parte del Partido Popular, de la llegada del ferrocarril a Navalcarnero, en cuanto a que ustedes hablan del mantenimiento de esta infraestructura y demás. En fin, posiblemente sea otra cuestión, pero se nos vino este asunto a la cabeza. Una mención que nos parece interesante, en el Capítulo Séptimo, son los 1,7 millones de euros que por fin -¡por fin!- van a ser para el convenio y por fin se va a hacer porque ustedes, por fin, han firmado, apenas hace dos meses, el convenio con el Ministerio del Interior y con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana –que se llama así y no de Fomento-, y aquí quiero decirles que nos alegramos de que por fin ustedes hayan firmado y de que los vecinos del Corredor del Henares tengan al menos un horizonte ya real con un presupuesto real de un objetivo que es tener ese carril bus-VAO. Y otra pregunta muy breve: en relación con la red de aparcamientos disuasorios, el Aparca+T francamente no vemos claro dónde se encuentra en estos presupuestos; en otras comisiones hemos preguntado si era en el PIR. Bueno, si usted nos lo puede aclarar, porque esto parecería de su competencia así que, si esto nos lo aclara, que nos parece un tema muy relevante, pues también.

Como le decía, la credibilidad de su presupuesto es la que es en tanto que la ejecución que usted hizo, sabiendo que el año pasado fue un año complejo –sabiendo esto-, fue tremendamente baja; no tenía ningún sentido que fuera tan baja, seguramente, porque ustedes dejaron sin ejecutar el año pasado porcentajes muy elevados de inversiones que originariamente que fueron presupuestados con unas cantidades. Con lo cual, las cantidades que usted ahora viene aquí y presupuesta, pues bueno, haremos un... Pero es que parecen un brindis al sol algunas de ellas, sin duda. Esta ya es una costumbre en las políticas públicas del PP en nuestra comunidad autónoma. Otro brindis más al sol, quizás; esperemos que no, pero aquí ya otros grupos políticos han mencionado algunas cuestiones en relación con este mismo asunto. De esto mismo también se habló en la comisión cuando compareció el consejero, el señor Lasquetty.

Y respecto a las carreteras, miren, este grupo parlamentario, de verdad, cree que no existe un plan integral de carreteras; ustedes hacen anuncios, dicen que van a hacer cosas, carreteras o estudios, o más estudios, o lo prometen en 2007 y han pasado catorce años y aquí seguimos! Le pongo un ejemplo, tercer carril de la M-607, entre Tres Cantos Norte y Colmenar Viejo, por un importe de –es que da igual el importe- ¡15 millones de euros! ¡Muy bien! Perfecto. Pero es que ustedes esto ya lo prometieron en el año 2007. Es verdad que luego, en el programa electoral, fue desapareciendo, fue... Yo creo que el Gobierno no ha cambiado; gobiernan ustedes. Y, en fin, en el programa electoral último sí es verdad que apareció y de nuevo tal. Pero esto incluso ha llegado a ser adjudicado el 31 de agosto de 2020, porque se quedó paralizada la contratación en el año 2009,

pero... Es un lío la M-607, y esto sí que es competencia suya, consejero. ¡Esta; esta carretera es competencia suya, y otras muchas! Porque también tiene usted reivindicaciones históricas a las que, francamente, usted no les quiere hacer ningún caso. Podríamos irnos a casi cualquier parte de nuestra región, a cualquier parte de nuestra comunidad autónoma; casi que pone usted el dedo en una zona y ahí tiene, evidentemente, una carretera de su competencia y una cuestión histórica sin resolver. Le cuento, Paracuellos del Jarama –por poner un ejemplo, me voy al Corredor del Henares, pero podemos irnos a cualquier otra parte-, tal día como hoy, hace tres años, en la Comisión de Transportes incluso... ¡No, perdón, que estoy en la Comisión de Presupuestos, se me ha olvidado! En la Comisión de Presupuestos, tal día como hoy, hace tres años, aunque no fue un 17 de noviembre sino que fue un 18 de noviembre, hubo un debate aquí, en esta sala: ustedes, una vez más, se habían comprometido a llevar a cabo la variante de la M-113 a su paso por Paracuellos del Jarama. ¡Se aprobó una PNL, señor consejero! ¡Fíjese usted la importancia que le dan ustedes al Parlamento autonómico que se aprobó una PNL, y allí está Paracuellos del Jarama! Cuando usted quiera, vamos allí, intentamos llegar en transporte público de una forma eficiente y vemos dónde está esa variante. Pues me temo que no la vamos a encontrar. Y, en esa misma zona de San Fernando de Henares, usted sabe que la M-208, por ponerle un ejemplo, sufre unos colapsos importantes y quizá deberían repensarse algunas cuestiones al respecto de sus carreteras, de su competencia autonómica. Pero no, esto tampoco está en su presupuesto. Esto para decir que lo llevan estudiando, no sé, tres años, doce o catorce años, como la M-607. Hablamos del Corredor del Henares y podríamos hablar de otras muchas zonas, pero, claro, yo me planteo ¿y esto por qué ocurre? Pues ocurre porque, claro, señor consejero, todo es un presupuesto al peaje en la sombra. Y no daba crédito, de verdad; gran parte de su presupuesto va al peaje en la sombra, ese modelo tan maravilloso que hemos heredado ya los madrileños para... Preguntaban otros grupos políticos sobre ello. Vamos a llegar a una cifra que ya no sé cómo asfaltar cualquier carretera de España para que sea algo similar al coste de esta carretera. Ese peaje en la sombra a usted le tiene absolutamente hipotecado; a usted, a esta región, a esta comunidad autónoma. En fin, usted, señor consejero, es perfectamente consciente de que ese peaje en la sombra, de hasta 89,1 millones de euros solo por el peaje de la M-45! –y esto es lo que ustedes presupuestan, porque luego la ejecución se dispara absolutamente- supone el 46,75 por ciento concretamente de esa sección presupuestaria. O sea, ¡eso es una auténtica barbaridad! Claro, ¿usted cómo va a hacer nada más si se dedica a hacer peajes en la sombra, que otros, también Gobiernos del Partido Popular, también compañeros suyos de sus grupos parlamentarios, aprobaron, vanagloriaron y aplaudieron? Como el Metro Ligero; ¡igual! Otro peaje en la sombra, otra cuestión que a usted le paraliza y que tiene hipotecado el futuro también del transporte.

No me va a dar tiempo a hablar de todo lo que quiero, lógicamente, pero el día que alguien –no digo que lo tenga que hacer usted, señor consejero, pero seguramente lo hará el director gerente del Consorcio o quien sea- nos explique bien, con claridad, las modificaciones que se han mencionado sobre la tarifa de equilibrio, o bien las cuestiones relativas a ese modelo... No que nos lo expliquen sino que nos digan cómo salir de esa cuestión, porque es otra hipoteca grandísima. Yo les diría otra cosa, también brevemente: ¿dónde está el abono social que también se aprobó en su momento para parados de larga duración? ¿Dónde está? ¿Dónde se encuentra? ¿También ustedes lo han olvidado?

Y, por decir ya lo último, en cuanto a sus infraestructuras, o lo que ustedes han presupuestado, señor consejero, no puede ser, la asignación presupuestaria que ustedes han hecho supuestamente para arreglar el problema del Metro en San Fernando no es presentable, señor consejero. Usted sabe, porque se lo dijimos en esta comisión y se lo dijimos desde el Partido Socialista en el pleno, que esta debería ser su prioridad número uno, señor consejero, pero no hay una prioridad en este presupuesto para solucionar el problema de San Fernando de Henares, el problema que ustedes crearon hace más de una década con el Metro y las ampliaciones absolutamente partidistas que hicieron para el proceso electoral que vino después. Señor consejero, recapaciten y modifiquen este presupuesto. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bien. Muchas gracias, señor Pastor. Es el turno del Grupo Parlamentario Más Madrid. Entiendo que se van a repartir el tiempo. (*Pausa.*) No. Lo va a realizar usted. Bien, pues es el turno de la señora Acín, por un tiempo máximo de quince minutos. Gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidenta. Gracias, señor consejero, por estar aquí y al resto del equipo por las respuestas que espero que nos den hoy. Nos sumamos inicialmente al agradecimiento que usted ha hecho a los trabajadores y trabajadoras de los servicios públicos de transporte que han estado dando la cara en estos meses. ¿La primera conclusión que sacamos al leer estos presupuestos? Bueno, en realidad no suponen el gran giro en el rumbo de esta consejería que creemos que sería necesario para recuperar los niveles de uso del transporte público, no solo previos a la pandemia sino para ir recuperando los niveles que se han perdido en la última década. Aquí no encontramos ese cambio de rumbo que hubiera sido necesario.

Un par de cuestiones tal vez un poco más de forma antes de comenzar con el análisis y las preguntas que le quiero plantear. Por un lado, sin tener el detalle del presupuesto completo del Consorcio y del Metro es muy difícil que hagamos un buen trabajo de análisis de los presupuestos, y también un buen trabajo luego de enmiendas presupuestarias que, como sabe, haremos. Entonces, le pediría que por favor nos hagan llegar esos documentos. Igual que hemos registrado una batería de preguntas, que nos pidieron que registrásemos con el margen correspondiente y de las que no hemos obtenido respuesta, y entiendo que si nos han pedido que las formulemos y que se las hagamos llegar era para realmente haber hecho hoy esta comparecencia con un mayor nivel de información, lo que nos hubiera permitido probablemente un debate un poco más ágil. En otras consejerías –igual no es un tema de forma-, cuando se comentaban las partidas que vienen con financiación del mecanismo de recuperación y resiliencia, venía indicada en el propio presupuesto; en la propia partida venía indicada. Es curioso que en este presupuesto no haya sido así, porque hubiera sido creo que más práctico para poder hacer un seguimiento, y también un poco por claridad, porque al final el mecanismo de recuperación y resiliencia viene a aportar un 4,6 por ciento del presupuesto de esta consejería; algo más de 91 millones de euros.

En concreto, respecto a este mecanismo, cerca de 39 millones van a parar a la prolongación de la línea 3; es decir, que su medida estrella de ampliación de líneas viene financiada por esta vía. Viene también reflejada en este presupuesto una partida de 26,4 millones dedicada a subvenciones a

empresas privadas mediante concurso para la modernización, digitalización, sostenibilidad y seguridad del transporte público, y a mí me gustaría que nos dijese algo más detallado de estos concursos: cuándo se abren, si tienen pensado incluir cláusulas sociales, apoyar a pequeñas empresas, emprendimientos, startups o si nos vamos a volver a encontrar con las mismas grandes empresas. Ustedes plantean 1 millón de euros para las nuevas validadoras de tickets de interurbanos –que supongo que será incluir el pago con tarjeta, pero ahora nos lo confirman- y 907.500 euros para el carril bici de la M-605, entre Puerta de Hierro y El Pardo. Y aquí me voy a detener un poco. Esta consejería y la presidenta de la Comunidad de Madrid nos dijeron que se crearía una red básica de vías ciclistas, de 250 kilómetros, en dos fases. En la primera fase, que comenzaba en teoría ahora, se invertirían 48 millones de euros y se construirían 137 kilómetros en torno a ocho carreteras. Destacaban ustedes la M-608, con 41,5 kilómetros de carril bici; 36,8 kilómetros en la M-600; 24,5 kilómetros en la M-111; 12 kilómetros en la M-501; 7,5 en la M-206; y así, ¿no? Yo he mirado y remirado el presupuesto y esos 48 millones aquí no aparecen! Aquí no están, ni en la descripción de las actividades está este nivel de detalle que ustedes dan en las notas de prensa y en las declaraciones que hacen; en este presupuesto no está recogido, así que me gustaría que me lo explicasen, porque igual yo he mirado algo mal y me gustaría creer que igual ahora van y me explican la partida 61100, de la Dirección General de Carreteras, y aparecen esos millones y no nos quedamos con unos pírricos 900.000 euros para hacer menos de 10 kilómetros de carril bici en este año. No me digan –que puede ser la otra opción- que es que este año se van a hacer muchos estudios, porque ustedes ya dijeron que estos estudios, en los cuales se habían delimitado estos kilómetros en estas carreteras, ya estaban hechos por la dirección general. Por lo tanto, necesito que nos dé una explicación.

A cargo del mecanismo de recuperación y resiliencia también tenemos 20 millones y pico para el intercambiador de Valdebebas. Y, aclaremos una cosa, cuando este Gobierno dice que en 2022 comenzarán las obras de ampliación de la línea 11 de Metro, quiere decir que comenzará con la construcción de este intercambiador, porque para el tramo de plaza Elíptica a Conde de Casal, que es en el que ustedes ponen mucho énfasis, ustedes han presupuestado con sus fondos propios 3.758.000 euros. Dígame para qué vamos a usar... Si yo entiendo que van a ser para terminar estudios que son súper necesarios, pero entonces no nos hagan tantas trampas y sean claros diciendo que han decidido comenzar por el intercambiador. ¿Cuál es el motivo? Probablemente igual les luzca un poquito más a las puertas de una próxima campaña electoral en una zona con una bolsa de ciudadanos muy grande; les valdrá más. Pero, en realidad, los vecinos de Carabanchel, de Usera, de toda la zona del sur, que es la que necesita realmente esta ampliación, todavía van a tener que esperar años para que se ponga una primera piedra. Y, de nuevo, ya le digo, yo igual he podido leer mal estos presupuestos; ustedes ahora me corrigen y, si no, sean claros. De esta línea 11 lo que también está en los presupuestos es que el Consorcio Regional de Transportes, con un presupuesto que no está detallado ni desglosado, procederá a la redacción del proyecto de ejecución del intercambiador de Conde de Casal.

En resumen, en estos presupuestos: línea 11, más de 20 millones de fondos europeos para el intercambiador de Valdebebas, menos de 4 millones propios para el estudio del tramo de plaza

Elíptica a Conde de Casal, y algo desconocido para el intercambiador de Conde de Casal. Todo ello: cero kilómetros de puesta en marcha de esta ampliación de Metro para el próximo año.

Por último, antes de pasar al análisis por programas también quiero hacer referencia a la línea 5 de Metro y así ver que, como en otras ampliaciones de Metro, de nuevo nos encontramos con un presupuesto bajísimo, de poco más de 350.000 euros, que serán, entiendo, estudios.

Me gustaría hacer algunos comentarios y también preguntas –la mayor parte de ellas las tienen registradas- e iré programa por programa. En el Programa 451M, “Dirección y gestión administrativa”, aumenta respecto al año anterior considerablemente la partida “Adquisición de terrenos y bienes naturales” y me gustaría saber a qué se dedicarán.

En el Programa 453A, “Carreteras”, tenemos algo de detalle en la partida “Construcción de carreteras”. Lo más relevante: el carril bici, del que ya le he hablado hace un poco; intervenciones en dos vías que vienen de presupuestos previos y construcción del tercer carril de la M-607, entre Tres Cantos y Colmenar, presupuestada con casi 16 millones de euros. Me gustaría que me dijese si este tercer carril va a ser un uso de bus-VAO. Me gustaría que nos dijeran si ustedes van a seguir luchando contra la ingeniería, contra, un poco, el sentido común y contra varias paradojas que están bien estudiadas en las cuales tenemos claro que con más vías y con más aumentos de capacidad no se solucionan los problemas de tráfico sino que se aumentan; la gente considera que esta puede ser una buena opción y, por lo tanto, se vuelven a producir embotellamientos. La única clave aquí sería que esta ampliación –y ojalá sea así- sea para un bus-VAO. En este sentido, no puedo dejar de hablar del desdoblamiento de la M-600 –ya lo han comentado anteriormente-: ustedes lo han anunciado, no aparecen en presupuestos y yo entiendo que se utilizará alguna de las partidas de Estudios para comenzar a ver qué se puede hacer con ello. Me gustaría que me diera el desglose concreto de la partida “Reposición de carreteras” y confirmamos que los peajes en la sombra siguen perpetuos, siguen hipotecándonos y siguen constándonos a todos los madrileños, al menos en presupuestos, 110 millones anuales que, poniendo esto un poco en perspectiva, son 20 millones más de lo que llega a Madrid por el mecanismo de recuperación y resiliencia. Por lo tanto, si con los 90 millones de recuperación y resiliencia hacemos muchas cosas, incluida una ampliación de la línea 3, ¿qué podríamos hacer con estos 110 millones de peajes en la sombra?

Sobre el Programa 453N, “Control y gestión del transporte”, aquí está recogida la partida por la que le preguntaba sobre la subvención a empresas privadas de la que me gustaría que me diera más detalle. También está aquí la partida destinada a los taxis a demanda de la Sierra Norte, con el mismo importe que en el ejercicio anterior, de 600.000 euros. Me sorprende que mantengan esta cantidad, sobre todo por la comparecencia del señor Fernández-Quejo en comisión en la que nos dijo que en realidad no podía evaluar este programa porque no tenía la información. Por nuestra parte, más allá de que se revise la intervención de la mancomunidad en este funcionamiento, creemos que es un proyecto interesante, que hay que darle mayor subvención y que debería extenderse a otras zonas de la región.

Del Programa "Dirección General de Infraestructuras" hemos hablado bastante, porque aquí está la partida 60104, donde están contenidas las actuaciones de ampliación de la línea de Metro, pero me gustaría conocer más el detalle de la 61901, "Reposición". Casi el total de esta partida está destinada a la línea 7 y, obviamente, entendemos que a todo lo que tiene que ver con San Fernando, pero son 7.700.000 euros y me gustaría saber qué será para la propia línea y qué será para la reposición y las intervenciones en vivienda y en espacio público. ¿Por qué? Porque yo creía que igual nos habíamos equivocado, o habíamos leído mal el presupuesto, y teníamos aquí 7.700.000 solo para la línea y en el Programa "Vivienda" nos volveríamos a encontrar con una partida destinada a la parte de realojos de los vecinos y vecinas de San Fernando, ¡pero no es así!; todo lo que tiene que ver con San Fernando y con la situación generada por el Metro está aquí contenido y nos parece que realmente es una cantidad baja para la magnitud de la situación. Además, presupuestan ustedes 11.000 euros de mantenimiento del Móstoles-Navalcarnero, que me gustaría saber realmente en qué se invierte y si tienen algún plan para esta línea.

Pasando al Programa "Consortio Regional de Transportes", voy a enumerar algunas de las actividades que están recogidas que me llaman la atención y de las que me gustaría también pedir un mayor nivel de detalle. Hablan del desarrollo y puesta en servicio de un planificador de viajes multimodal, que permitirá al ciudadano calcular la ruta del transporte público entre dos puntos, y yo querría saber en qué consiste y en qué partida está recogido tanto su desarrollo como la puesta en marcha. Me interesa mucho lo referente al desarrollo del Plan de Aparcamientos de Intercambio Modal de la Comunidad de Madrid, en el que incluyen, cito textualmente: Planificación e impulso de la construcción de aparcamientos disuasorios asociados a la red de un transporte público en la Comunidad de Madrid. Querría saber si esto tiene alguna vinculación con el Aparca+T o no y si nos olvidamos ya del Aparca+T o no. ¿Por qué? Porque ustedes hace un tiempo nos dijeron que el Aparca+T pasaba al PIR, que pasaban a ser intervenciones supramunicipales y, por lo tanto, financiadas por otra vía, pero hoy hemos tenido la Comisión de Presupuestos de Administración Local, ¡y ahí no han aparecido tampoco! Entonces, el Aparca+T ha quedado en una nebulosa; reinauguran algunos aparcamientos, como el del Wanda, que forma parte del Aparca+T, pero poco más sabemos de él. ¡No sabemos si es que está escondido en algún lugar! Ustedes me lo dirán ahora.

Hablan del seguimiento del plan Red. Me gustaría saber en qué consiste este seguimiento y en qué partida está recogido. Por nuestra parte consideramos que no es suficiente con el seguimiento sino que es un plan realmente interesante con el que seguir avanzando en la intermodalidad. En este sentido, recogen una actividad que nos parece realmente interesante, que es la promoción de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Nos gustaría conocer más el detalle de esta actividad y dónde está recogida, de nuevo, presupuestariamente, porque nos tememos que esto se limite a una campaña o a algunos estudios y que las medidas efectivas, como reservar espacios para las bicicletas en los autobuses interurbanos o en el Metro, todavía queden para dentro de unos años. Me parece realmente interesante que pongan en marcha el cálculo de emisiones del sistema del transporte y me gustaría conocer, por tanto, algo más, así como la partida correspondiente en la que está recogida.

Luego, hay dos elementos que me llaman la atención aunque no conozco bien el funcionamiento, por lo que me gustaría que me lo pudieran explicar. ¿Por qué se contempla que el Consorcio Regional de Transportes haga el estudio y la prolongación norte y sur de la línea 11 de Metro y la redacción del proyecto de la ejecución del intercambiador de Conde de Casal, y no se hace desde la Dirección General de Infraestructuras, como sí se hace con Valdebebas y con el tramo central de la línea 11? Ahí hay un tema de mecanismos que no entiendo y que me gustaría poder conocer. Hablan también del nuevo mapa concesional, pero no sabemos si seguimos con el contrato de asistencia que se aprobó en noviembre de 2020 para la definición, y la partida presupuestaria sigue siendo esto, o es que por fin vamos a tener ese nuevo mapa de los servicios. Me gustaría conocer el desglose de la partida 47308, están los intercambiadores y la financiación a la T4, pero me gustaría conocer el detalle, así como el desglose de la compensación a usuarios por cada uno de los operadores. Me gustaría saber si tienen algún plan para el TFM, porque la Comunidad de Madrid se ha desentendido de este servicio y lo gestiona esta empresa, pero esta empresa no está dando un buen servicio y la Comunidad de Madrid ni le sopla; aquí no pasa nada, le seguimos pagando lo mismo y no hay ningún tipo de revisión o negociación, parece, con ella.

De lo poco que vemos del presupuesto de Metro de Madrid hay algo que me llama la atención y necesitaría que me explicasen, y es lo referente a los puestos de trabajo. Plantilla a 31 de diciembre de 2020: 7.260 personas. Plantilla a 31 de diciembre de 2021: 7.272. Plantilla prevista a 31 de diciembre de 2022: 7.292 personas. Es decir, entre el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2022 está previsto que el personal de Metro aumente en 32 personas. Yo no quiero ya entrar a ahondar en la cantidad de anuncios que se han hecho con las nuevas contrataciones, que nosotros les venimos diciendo que contraten más porque esto no venía a cubrir las tasas de reposición, sino que básicamente ya ni consigo entender que las previsiones sean tan mínimas que ni estén contemplando las necesidades derivadas de las ampliaciones de líneas que van a poner ustedes en marcha. No entiendo que en este presupuesto no esté contenida una planificación; si ustedes han dicho que en 2027 estarán en marcha las nuevas líneas, que al menos haya una previsión de la contratación hasta ese mismo año para saber cómo va a ir aumentando el personal de Metro. Y, en el apartado de renovación y mejora del material móvil de Metro, el 95 por ciento del presupuesto que está previsto, de algo más de 250 millones de euros, se va a destinar a la compra de trenes ique actualmente están bajo el sistema de arrendamiento! Es decir, aquí no está contemplada, en estos presupuestos, la compra de nuevos trenes; son trenes que están prometidos desde 2018, son trenes que serán necesarios para las ampliaciones de líneas que ustedes siempre están prometiendo y lo que nos encontramos de repente es que usted alaba la gran inversión que se hace en Metro, pero es que esta gran inversión es para comprar trenes que... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Muchas gracias, señora Acín. *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono)*.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchas gracias, señora presidenta, señorías. Gracias, señor consejero por su comparecencia, por las explicaciones que ha dado en su primer turno, y quiero

agradecer también las intervenciones del resto de los portavoces y las preguntas que han formulado. Yo creo que tenemos la oportunidad de profundizar en un presupuesto que sin duda supone un salto cuantitativo y cualitativo muy importante respecto al último ejercicio, con un crecimiento de prácticamente el 21 por ciento para esta consejería, pasando de 1.631 millones a 1.971; es decir, 339 millones adicionales respecto al presupuesto en vigor, lo cual, teniendo en cuenta cuál es el escenario en el que estamos, cuál es el crecimiento del presupuesto de la Comunidad de Madrid, cuál es el escenario macroeconómico, sin duda pone de manifiesto un gran esfuerzo. Sin duda, la parte más importante de este presupuesto es la subvención a los ciudadanos, a los usuarios del transporte público cuya dotación crece en un 16,7 por ciento. Y es verdad lo que decía el portavoz del Grupo Parlamentario Vox; es decir, con independencia de cifras por diferentes grupos, es verdad que el porcentaje de subvención posiblemente esté en el 69 por ciento del coste, lo cual, desde luego, supone que esta comunidad autónoma, por lo menos en estos momentos, sí es verdad que, además, como consecuencia de la pandemia, está haciendo un esfuerzo muy importante para mantener el transporte público en funcionamiento.

Se ha dicho que la apuesta por el transporte público tiene que ser muy importante, porque evidentemente tenemos retos de descarbonización que tenemos que afrontar, pero que daba la impresión de que no estábamos siguiendo el camino adecuado, y otros portavoces han dicho que estábamos haciendo lo de siempre, que este era un presupuesto continuista en relación con la política de transportes. Yo, señor consejero, tengo que decir desde nuestro grupo parlamentario que, evidentemente, con independencia de seguir avanzando en la innovación, en nuevas maneras de gestionar, de cómo conectarse con el transporte público, de cómo utilizar billetes electrónicos, etcétera, y las nuevas herramientas digitales que están a nuestra disposición, yo quiero que, desde el punto de vista de la filosofía de concepto, siga exactamente con la continuidad de las políticas que se han realizado hasta ahora. ¿Saben ustedes por qué? Porque, mire, desde que en 1995 el Partido Popular entró a gobernar en la Comunidad de Madrid son muchas las inversiones que se han hecho en Metro; es decir, se ha pasado de los 120 kilómetros que había en el año 1995 a prácticamente 300. Pero eso no es lo importante, porque construir por construir, si después no tiene un efecto, evidentemente no tendría mucho sentido. Pero, mire, en 1995 el Metro de Madrid, por ejemplo, tuvo 390 millones de viajes y en el último ejercicio cerrado –digamos- en circunstancias normales, es decir, antes de la pandemia, que es el año 2019, tuvo 677 millones de viajes; es decir, prácticamente 270 millones de viajes más, lo que supone un crecimiento de casi el 70 por ciento adicional. Si tenemos en cuenta, señorías, que la población en Madrid en estos años ha crecido un 27 por ciento y el número de viajes ha crecido prácticamente un 70, eso significa que la movilidad en Metro en estos años se ha multiplicado por 2,4 veces. Ese es un elemento muy importante: apostar por la movilidad y apostar, además, por el transporte público y por aquel que supone una mayor contribución a ese rito de descarbonización. Tal vez por eso, señorías, tal y como tuvimos la oportunidad de recordar en la comparecencia de medio ambiente, en los últimos años, desde el año 2007 al año 2019, las emisiones de CO₂ en la Comunidad de Madrid se han reducido un 20 por ciento y solamente representan el 7 por ciento de todas las emisiones que tenemos a nivel nacional; eso es lo que representa la Comunidad de Madrid. Y, si hiciésemos ese análisis en términos per cápita, lo que aporta cada

ciudadano de Madrid en CO2 al aire está bastante por debajo de la media nacional. Por lo tanto, creo que sí estamos haciendo una política que contribuye de manera interesante y definitiva a la descarbonización. De hecho, fíjense, señorías, que el ahorro, o la menor emisión de toneladas, entre los años 2007 y 2019 es de casi 6.000 toneladas menos que entonces. Por lo tanto, yo creo que hay que tenerlo en cuenta.

Se ha dicho que la ejecución del año 2020 había sido escandalosa por tener ahorro. Yo, la verdad es que no sé dónde está el ahorro; yo sé que hay un saldo sin ejecutar, pero eso no es ahorro porque lógicamente es hacer la cuenta de la vieja. Mire, cuando un presupuesto tiene un presupuesto inicial y hay modificaciones presupuestarias a lo largo del ejercicio, pues tiene uno final y lo que hay que ver es lo que uno ha conseguido gastarse teniendo en cuenta las circunstancias. En todo caso, hay que recordar que el gasto final del ejercicio 2015 fue de un 115 por ciento respecto al presupuesto inicial de 2020, lo cual significa que se gastó mucho más de lo inicialmente previsto. Podrán decir: Bueno, es que esto fue por el COVID y por las aportaciones. Bueno, la media nacional fue del 111 por ciento y hay muchas comunidades autónomas, que se quedaron en ejecución, muchas gobernadas por la izquierda con el apoyo de Podemos, que ni siquiera llegaron a ejecutar el cien por cien del presupuesto inicial, no ya el posterior, porque todas las comunidades autónomas recibieron fondo COVID.

Pero decía también el portavoz del Grupo Parlamentario Podemos que es muy grave, en una época de pandemia, haber tenido superávit. Bueno, en la Comunidad de Madrid ojalá hubiésemos tenido superávit, no lo voy a negar, pero no lo tuvimos; fue equilibrio presupuestario. Pero, como es muy grave, según el portavoz de Podemos, estoy absolutamente convencido de que empezarán a mandar mensajes y a intentar pasar examen de conciencia en sitios donde muestran un apoyo político indiscutible, porque, claro, resulta que en Cataluña, en Extremadura, en Navarra, en el País Vasco, o en la Comunidad Valencia, en el ejercicio 2020, con la pandemia, tuvieron superávit. Pero, claro, si vamos a la regla de gasto, que es la que determina, efectivamente, lo que ha gastado cada comunidad autónoma respecto al ejercicio anterior, en gasto no financiero resulta que la Comunidad de Madrid, en el ejercicio 2020, a pesar de que en teoría no habíamos hecho ningún esfuerzo, gastó un 3,2 por ciento por encima del ejercicio 2019. Es decir, que asumimos todo el gasto COVID y además gastamos un 3,2 por encima de lo que estaba previsto, y respecto a 2019. Resulta, señorías, que comunidades autónomas como el País Vasco, Asturias, Cantabria, La Rioja, la Comunidad Valenciana –que está en todas-, Aragón, Castilla-La Mancha y Extremadura, gastaron menos en gasto no financiero en el año 2020 que en el año 2019; imenos, con una pandemia y con fondos COVID extraordinarios! Son sorprendentes, la verdad, las cosas que hace la izquierda donde gobierna, porque, claro, el portavoz de Podemos en esta Cámara creo que tiene que empezar a mandar mensajes de reprobación a sus compañeros, donde gobiernan, porque que están haciendo cosas completamente contrarias a lo que después echan en cara a los demás.

Se ha planteado, señorías, que este es un presupuesto en el que no se abordan los retos y, una vez más, que es una región que no apuesta y que no hace el impulso necesario del sector público en el transporte. Bueno, yo estoy absolutamente convencido de que el portavoz del Grupo Socialista

estará dispuesto a que ese impulso público por el transporte público en la Comunidad de Madrid sea mayor, y entonces hará dos cosas: llamar al Gobierno de la nación, al presidente del Gobierno, al señor Sánchez, para decirle que en vez de poner 76 millones de euros para Cercanías, que nos ponga los cientos de millones que tienen, por ejemplo, comunidades autónomas como Cataluña, y que en vez de pasar de 96 millones –como teníamos en el ejercicio anterior- a los 76 de ahora, pues que no baje esos 20 millones de euros, que desde luego vendrían muy bien para impulsar ese espíritu público para el transporte de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.

Decían, señorías, que este es un presupuesto continuista. En algunas cosas es verdad, al margen de la filosofía; tan continuista como la aportación del Gobierno de la nación, del Ministerio de Transportes al transporte público de la Comunidad de Madrid, porque siguen poniendo exactamente los mismos 126 millones de euros que llevan poniendo desde hace cuatro años. Es decir, desde que cambió el Gobierno de España la cifra de 126 millones de euros se ha quedado invariable, congelada, a pesar de que las aportaciones del resto de las Administraciones al transporte público han crecido prácticamente un 25 por ciento en esos cuatro años. Pero, bueno, yo estoy de acuerdo en que, efectivamente, hay algunas cosas que son continuistas.

Señorías, yo creo que, respecto al peaje en sombra, sin duda es una partida que ocupa una parte muy importante de este presupuesto y lógicamente hay que analizarlo, pero, con respecto a esos discursos, en los que parece que este instrumento es algo exclusivo del Partido Popular, que supone un error tremendo solo de la derecha en la que no solo nosotros sino compañeros nuestros de otros sitios y anteriores apostaron por esto y tal, pues, bueno, permítanme recordar simplemente que entre los años 2003 y 2006, 2007, que es cuando se llevaron a cabo este tipo de inversiones por cuestiones de estabilidad presupuestaria, de restricciones europeas y por cómo estaban las reglas entonces, fue algo que empezó a poner una comunidad autónoma en la que no gobernaba el Partido Popular entonces, que era Navarra, y que también hicieron: Aragón, donde gobernaba el Partido Socialista; Asturias, donde gobernaba el Partido Socialista; Cataluña, donde no gobernaba el Partido Popular; Galicia, en la época en la que gobernaba el Partido Socialista; y, la más importante, Castilla-La Mancha, con la Autovía de los Viñedos, de 127 kilómetros de longitud, la M-42. Es verdad que la Comunidad de Madrid tiene un importe fijo importante que supone para este presupuesto la M-45 de peaje. ¿Saben ustedes cuánto le supone a Castilla-La Mancha, que tiene un presupuesto global bastante menor que el de la Comunidad de Madrid, el peaje en la sombra de la autovía de los Viñedos? Pues más de 50 millones al año, lo cual, proporcionalmente, creo que supone bastante más que el coste que le supone a la Comunidad de Madrid en proporción a la totalidad de nuestros recursos e incluso a la totalidad del esfuerzo que se hace en transporte público en esta región. Por lo tanto, señorías, yo creo que cuando se analizan ciertas cuestiones hay que verlas en el contexto, en el contexto de los años 2003, 2004, 2005, 2006, en el que no solo la Comunidad de Madrid, sino todas, o muchas comunidades autónomas, incluyendo aquellas en las que gobernaba el Partido Socialista, utilizaron este instrumento que se consideró entonces que era muy útil.

Y ya termino, señora presidenta, simplemente agradeciendo una vez más al señor consejero su comparecencia y he de decir que, lógicamente, a nosotros este no nos parece un presupuesto

continuista desde el punto de vista de las cantidades; es decir, crecer un 21 por ciento prácticamente, desde luego, es un impulso muy importante, pero, señor consejero, siga usted con la filosofía global que ha llevado a que, para su movilidad, los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, gracias a estas inversiones, puedan elegir libremente y mayoritariamente el transporte público porque es un transporte de calidad, y solo hay que moverse por el resto de países europeos para comparar. Muchas gracias, señora presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Muñoz Abrines. A continuación tienen la palabra los representantes y altos cargos del Gobierno, por un tiempo máximo de treinta minutos, para contestar a los grupos parlamentarios, pudiendo cederse la palabra entre sí los diferentes intervinientes. Se recuerda a los intervinientes que antes de su intervención digan en voz alta su nombre y cargo para su debida constancia en el Diario de Sesiones. Pueden quitarse la mascarilla cuando realicen la intervención y, cuando la acaben, por favor, vuelvan a ponérsela, como así nos dicen las normas aprobadas por esta Asamblea. *(Rumores.)* Sí, de un metro y medio, que son las normas que están aprobadas por esta casa. Si quiere... Hago todos los días, y llevo nueve comparencias... *(Rumores.)* Las hemos leído al principio y las normas lo que indican es que cuando haga alguna intervención alguna persona esta debe cumplir las normas de seguridad. *(Rumores.)* Bueno, pues lo dicen en la Mesa y nos ponen una sanción a todos; no se preocupe. Bien. Comienza el consejero –me parece-, por un tiempo máximo de treinta minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muchas gracias. Yo voy a ser muy breve porque quiero dar paso a los distintos responsables de las áreas para que expongan sus explicaciones, pero solamente quiero hacer una referencia a la parte general. Aquí se ha señalado que estos presupuestos carecen de credibilidad y solamente quiero decir que este Gobierno, el Gobierno del Partido Popular en este caso, lleva veinticinco años haciendo presupuestos y siempre se ha dicho por parte de la izquierda que no tenían credibilidad. Solamente quiero decir que la credibilidad quien la juzga son los ciudadanos, que son quienes nos la otorgan y por eso seguimos gobernando. Por tanto, esta credibilidad viene de ese apoyo reiterado en el tiempo y, por tanto, quería señalar eso. Respecto a que estos presupuestos son lo de siempre; lo siempre, si es bueno, ha demostrado que ha funcionado, ha permitido un modelo de transporte integrado y ejemplar y que se pone como referencia en toda Europa, efectivamente, en ese sentido es lo de siempre, es lo que quieren los ciudadanos y lo que han votado. Respecto al continuismo, si lo llevamos al terreno económico, decir que es continuista un presupuesto que aumenta un 20 por ciento me parece verdaderamente osado, sobre todo cuando –como también ha señalado aquí en este caso el portavoz del Grupo Popular-, por ejemplo, el presupuesto para infraestructuras desde el Gobierno estatal se reduce un 8 por ciento en la Comunidad de Madrid. Si es continuista aumentarlo un 20 por ciento, ¿qué es reducirlo un 8 por ciento? Finalmente, quiero confirmar que sí, que efectivamente nosotros partimos de nuestro compromiso, que reiteramos nuestro compromiso por una fiscalidad baja, por seguir bajando impuestos y nunca vamos a alterar esa forma de gobernar, porque partimos, primero, por supuesto, del análisis de las necesidades y, luego, hemos demostrado que somos capaces de dar respuesta a ellas sin subir los impuestos. Y este presupuesto persevera en esa idea y no es algo que vayamos a cambiar porque es también lo que quieren los madrileños y lo que han votado. Sin más, si

le parece a la presidenta, iniciamos las intervenciones de los altos cargos, quizá por el orden de las partidas.

La Sra. **SECRETARIA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Barcons Marqués): Buenas tardes. Voy a dar respuesta a la pregunta formulada por la señora Acín, del Grupo Más Madrid, que en concreto preguntaba por la partida 60000, "Adquisición de terrenos y bienes naturales", del Programa 451M. Es verdad que esta partida se ha incrementado en un 244 por ciento con respecto al ejercicio anterior; ha pasado de 560.000 euros a 1.930.500, y esto se debe a tres motivos que paso a desarrollar. El primero es por la adquisición de terrenos en los proyectos de construcción de carreteras y otras infraestructuras de las direcciones generales, que luego desarrollaré; esto asciende a 679.500 euros. Luego, tenemos, por los justiprecios fijados por el Jurado Territorial de Expropiación de la Comunidad de Madrid, que ascienden a 1 millón de euros y ahora lo desarrollaré también. Y también los procedimientos ordinarios que se están sustanciando en el TSJ, que ascienden a 156.000 euros.

Con respecto al primer motivo, los proyectos de construcción de carreteras y de las infraestructuras promovidas por las distintas direcciones generales de la consejería, son tanto aquellos iniciados en 2021 como aquellos en los que la licitación va a empezar en 2022. Los perceptores de estos pagos son los titulares de bienes y derechos expropiados y ocupados temporalmente, de conformidad con lo que establece el artículo 3 de la Ley de Expropiación Forzosa. En concreto, nos referimos al tercer carril de la carretera M-607, en Tres Cantos Norte-Variante Sur. El importe está estimado en 200.000 euros, cantidad que pueda fijar el Jurado Territorial de Expropiación. Son para aquellos expedientes expropiatorios para los que no se ha llegado a mutuo acuerdo y cuya pieza se resolverá en 2022. También tenemos la prolongación de la línea 3 de Metro a El Casar, que se estima en 5.000 euros; solamente hay una finca en este supuesto. También para el pago de los depósitos previos y de perjuicios por rápida ocupación, que son todos aquellos proyectos que se vayan a licitar el próximo año y que aún no están en tramitación, en concreto el proyecto de ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid, tramo de plaza Elíptica a Conde de Casal, con una valoración estimada en el anejo de expropiaciones de 244.000 euros; el proyecto para la mejora del drenaje exterior de la estación de Metro del Hospital del Henares, de la línea 7B, con una valoración estimada en el anejo de expropiaciones de 2.500 euros; la nueva conexión de la carretera M-301, en Perales del Río, Getafe, con una valoración es de 80.000 euros; el modificado número 1 del Proyecto de Acondicionamiento y Mejora de Accesos en el margen derecho de la carretera M-104, cuya valoración es de 15.000 euros; el ensanche y mejora de la carretera M-123, de Algete a Alalpardo, por 5.000 euros; el proyecto de reordenación de accesos en el Polideportivo de Cobeña, con una valoración de 66.000 euros; y, por último, el acceso a la finca propiedad Reylank desde la carretera M-111, cuya valoración es de 62.000 euros. El total de estos proyectos asciende a 679.500.

El segundo motivo, que eran los justiprecios fijados por el Jurado Territorial de Expropiación de la Comunidad de Madrid, asciende a 1 millón de euros. Son piezas de valoración pendientes de resolverse derivadas de proyectos de construcción ya ejecutados, cuyo importe asciende a 720.000 euros y presupuestación de los posibles intereses de demora. En concreto, se refieren a la nueva

carretera M-410, tramo N-401 a M-413, por 43.000 euros; el proyecto de la línea ferroviaria entre Móstoles Central y Navalcarnero, ocupaciones temporales, 84.000 euros; el acceso por ferrocarril al Parque Temático y San Martín de la Vega, con importes en hoja de aprecio de 559.000 euros; y la variante de la M-301, a su paso por Perales del Río, 40.000 euros.

Por último, el tercer concepto que estaba englobado eran los procedimientos ordinarios que se están sustanciando en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Al haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo contra las resoluciones dictadas por el Jurado Territorial de Expropiación Forzosa, se han calculado en 156.000 euros, que corresponde al proyecto de nuevas cocheras de material móvil de Madrid en Hortaleza. Y, por último, 95.000 euros, que es el pago de honorarios de los diferentes Registros de la Propiedad y publicaciones en diarios exigidos por la normativa expropiatoria. No tenía más preguntas, me parece.

La Sra. **PRESIDENTA**: Pasamos a Miguel Núñez Fernández, director general de Infraestructuras de Transporte. *(Pausa.)* Sí, la señora secretaria general... Creo que solo puede haber tres altos cargos durante la comparecencia; tienen que ir entrando y saliendo, eso sí. *(Pausa.)* Sí. *(Pausa.)* Disculpe.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenas tardes. Voy a agrupar, si les parece, algunas respuestas que han sido formuladas por distintas personas, por distintos portavoces. Con respecto a la pregunta de la señora Acín, relativa a la línea 5, efectivamente, los 300.000 euros corresponden a la última fase de la redacción del proyecto constructivo, que se inició en agosto de 2021 y que finalizará en septiembre de 2022; corresponde a esa fase del proyecto constructivo. Con respecto al presupuesto de la prolongación de la línea 11, quizá aquí no hayamos sido suficientemente claros en la redacción de los presupuestos; pido disculpas y les detallo a continuación cómo están desglosados los presupuestos. Con respecto a la prolongación de la línea 11 en el tramo de plaza Elíptica a Conde de Casal, atendiendo a la pregunta del señor Moreno, de la señora Acín y del señor Pérez, les señalo que esos 3 millones corresponden a los primeros meses del plan de obra de 48 meses. A lo largo de la ejecución del proyecto constructivo, el documento número 1, "Memoria y anejos", contempla el anejo relativo al plan de obra en el que se detallan las mensualidades de cada una de esas actuaciones. Concretamente, para la anualidad de 2022 la anualidad corresponde a 3,7 millones, en 2023 a 162,7 millones, en 2024 a 153,8 millones, en 2025 a 90,1 millones y en 2026 a 51,3 millones. Actualmente se está tramitando la licitación de la ejecución de estas obras. Por otro lado, también se están licitando las asistencias técnicas para las redacciones de los proyectos constructivos de los tramos sur, centro y norte. Y, por último, y respondiendo en este caso a preguntas del señor Moreno, del señor Pérez y también de la señora Acín, con respecto al intercambiador, esta es una obra aparte; es una obra que se está licitando y que corresponde a las obras de ejecución del intercambiador, para el que está previsto que el comienzo de las obras sea en el primer trimestre del año 2022.

Con respecto a la 7B, con respecto a la partida presupuestada 61901, y contestando a las preguntas de la señora Acín y del señor Pastor, quiero señalar, efectivamente, que la 7B, y todo el

tema de San Fernando de Henares, para nosotros es la prioridad número uno. De hecho, estamos constantemente en comunicaciones con la alcaldía de San Fernando: el viernes pasado; el lunes, también por la tarde y seguimos en contacto con ellos y vamos a tener otra reunión y otras conversaciones a lo largo de esta semana. Nosotros hemos aumentado el presupuesto de esta partida en un 160 por ciento. Con respecto a lo que preguntaba la señora Acín de cuánto, de ese 160 por ciento de incremento, es decir, de cuánto de estos 7,7 millones de euros, va destinado a la línea y cuánto a infraestructuras de viviendas o vecinos: 1,3 millones están presupuestados para la obra de mejora del drenaje de la estación Hospital del Henares; y el resto del presupuesto, 6,4 millones de euros, está destinado a las viviendas y a los vecinos de San Fernando para las posibles incidencias. Y yo creo que he respondido a todas las preguntas relativas al Programa 453B.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bien. Muchas gracias. El siguiente que tenemos es Jorge Urrecho, director general de Carreteras. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias. Buenas tardes. Lo primero de todo es hablar un poco de las... Aquí, tanto los grupos de Vox como Más Madrid, Unidas Podemos y el Grupo Socialista, han hecho referencia a los peajes en sombra. Relativo al portavoz de Vox, las cantidades, yo no sé si habría una diferencia con la memoria, pero bueno, son las que se establecen: 9,3 millones para la M-407, 80,8 millones para la M-45 y 19,1 para la M-501. Esto es lo que sale de aplicar la estimación del tráfico. En el tema de los peajes en sombra, también tenemos que tener en cuenta sobre todo los antecedentes y, como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la elección del sistema fue condicionada a la situación que existía en España en 1997, donde estaba sujeto un Pacto de Estabilidad y Crecimiento y no había, de alguna forma, recursos para poder hacer esas infraestructuras. Esto condicionó la forma de colaboración público-privada que viene determinada por el escenario económico. Por tanto, ante la imposibilidad de hacer las obras de las carreteras con financiación pública, no hubo más remedio que utilizar las distintas formas de financiación que existían en ese momento. Y yo quiero destacar que la oportunidad y la conveniencia de la construcción de la M-45, por ejemplo, quedó de manifiesto a partir de su puesta en funcionamiento; en ese momento, la M-40 estaba colapsada, la M-50 no existía y existía un problema muy grande y unos grandes desarrollos que justificaban su elección. La asunción en su día del coste futuro de estos contratos se justificó por la rapidez del proyecto y la ejecución de dichas carreteras, lo que difícilmente hubiera podido conseguirse con la ejecución directa por la Administración, y yo creo que si ahora mismo lo hubiésemos ejecutado vía los presupuestos todavía no estaría terminada la M-45, por ejemplo. Y, aparte de eso, también está justificado por los niveles altos de servicio y la baja accidentalidad. Y yo también, al igual que ha dicho el portavoz del Grupo Popular, quiero decir que la Comunidad de Madrid fue la primera que hizo y utilizó el modelo de peaje en sombra, pero en toda España hay más de treinta actuaciones que han sido ejecutadas por peaje en sombra en todas las comunidades, tanto de un signo como de otro: en Madrid, en la Comunidad Foral de Navarra, en las Islas Baleares, en la Junta de Castilla-La Mancha, en Galicia, en Cataluña, en la Generalitat Valenciana, en la Junta de Castilla y León; ¡en todas! Y, además, si es tan malo, en el Ministerio de Fomento en su momento, en el año 2007, en el que precisamente gobernaba el Partido Socialista, utilizaron la fórmula de peaje en sombra para acondicionar más de 1.000

kilómetros de autovías existentes, ¿no? Con lo cual, de alguna forma está justificada la realización de esta actuación.

Por otra parte, el desdoblamiento de la M-600. Nosotros, tal y como hemos anunciado, queremos dar una solución a los problemas que tiene esta carretera; problemas importantes, por un elevado nivel de tráfico, por una elevada siniestralidad, que queremos de alguna forma solucionar y conjugar dentro de todos los parámetros medioambientales posibles. Nosotros queremos iniciar los estudios informativos para un aumento de la capacidad, para un desdoblamiento de la misma, y estas se encuentran dentro de una partida, que es la partida 22706, "Trabajos realizados por otras empresas", en la cual está integrada esta actuación. Esta partida, aparte de estas actuaciones, se dedica fundamentalmente a financiar actuaciones relacionadas con temas de planificación en aquellos estudios que requieren sobre todo una tramitación ambiental completa y estudios ambientales a efectos acumulativos y sinérgicos. También está incluido dentro de esta partida el nuevo Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid, que nosotros de alguna forma queremos potenciar, y queremos hacerlo para ver exactamente cuáles son las necesidades y cómo podemos desarrollar y mejorar la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. También dentro de esta partida están: el Mapa Estratégico de Ruidos, los planes de acción de carreteras de la Comunidad de Madrid, otra serie de actuaciones e incluso también la mejora de ampliación y capacidad de la M- 501. Con lo cual, en esta partida se encuentran los inicios de los estudios informativos y toda la documentación necesaria para estudiar este desdoblamiento y, a la vez, mientras se realizan estas actuaciones, a través de los contratos de conservación realizaremos todas aquellas actuaciones puntuales y necesarias para mejorar la circulación y la seguridad en dicha carretera, lo que pasa es que muchos de los problemas no se pueden solucionar porque es un problema fundamentalmente de capacidad el que tiene esta carretera.

Por otra parte, el portavoz del PSOE ha comentado que no existe Plan Integral de Carreteras. Bueno, nosotros estamos preparando la licitación de dicho plan. La M-607 es una carretera que no tenemos olvidada; al contrario, digamos que estamos trabajando activamente. Tenemos en marcha el tercer carril de la M-607, entre Tres Cantos y Colmenar. Ahora mismo la obra está activa pero está paralizada por un problema de servicios afectados. Lo estamos solucionando, hemos hecho un modificación, lo estamos tramitando y en breve lo terminaremos e iniciaremos las obras de ese tercer carril entre Tres Cantos y Colmenar, que consideramos que es muy necesario. Este tercer carril de momento va a ser utilizado para vehículos. Nosotros, como tuve la oportunidad de decir en la Comisión de Presupuestos el otro día, a instancias de la pregunta del portavoz del PSOE, vamos a estudiar aquellos sitios donde es necesario un carril bus-VAO y creemos que la M-607 reúne las condiciones, pero también, para que sea efectivo, tiene que dar continuidad, y para esa continuidad estamos en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, con Madrid Nuevo Norte, para ver cómo podemos organizarlo, pero es necesario que por lo menos exista una plataforma importante, y esa plataforma es la que vamos a hacer ahora.

Con respecto a Paracuellos del Jarama, sí que es verdad que hace tres años se inició y se incluyó en los presupuestos. Lo hemos estado estudiando, pero es una variante muy muy muy

compleja, por lo cual más de la mitad de la variante la tendrían que hacer desarrollos urbanísticos. Entonces, estamos estudiando otras posibles soluciones para mejorar la carretera, la variante, la circulación por Paracuellos, que es la mejora de la M-111, que es una carretera en la que hay muchos polígonos industriales, vías de servicio, y queremos mejorarla porque sabemos que todo eso redundará en beneficio de la circulación y la mejora de la circulación en Paracuellos.

En el Capítulo "Construcción de carreteras" no solo tenemos el tercer carril del tramo de la M-607 sino que también tenemos varias actuaciones de acondicionamiento y ordenación de San Agustín de Guadalix, en la M-103, en la M-111; ensanche y mejora de la carretera M-123, de Algete a Alalpardo; ya estamos iniciando las obras del ensanche y mejora de la carretera M-135, a su paso por Puentes Viejas. Es decir, tenemos un montón de actuaciones que servirán para mejorar la circulación en toda nuestra red de carreteras.

En el tema de vías ciclistas, ahí nosotros mantenemos nuestro plan. En un principio la portavoz de Más Madrid ha dicho que había una inversión... En un principio era más importante, de cuarenta y tantos millones, lo que pasa es que hemos tenido reuniones con el Mitma para establecer cuáles son los criterios para poder ser elegible como actuaciones. Entonces, de alguna forma, el Mitma nos ha rebajado el número de kilómetros que podemos hacer, porque una de las condiciones es que tiene que afectar a poblaciones de más de 50.000 habitantes o a varias de 20.000, con lo cual no admitieron una serie de proyectos. Entonces, en una primera fase haremos aquellos proyectos que pueden ser financiados con fondos de Resiliencia y el resto los vamos a hacer con el presupuesto de la Comunidad de Madrid. Así, en un principio, ahora, lo que nos han admitido es una primera fase de 24 millones y aproximadamente 65 kilómetros y el resto, que son 208 kilómetros y 95 millones de inversión, lo haremos con presupuesto de la Comunidad de Madrid, porque no hemos podido porque no nos lo han admitido, no porque no hayamos querido. Y lo que aparece en los presupuestos es la primera actuación más, luego, proyectos, y ya, tanto en el año 2023 como en 2024, vendrán las anualidades correspondientes para poder ejecutar las obras.

Y en cuanto a conservación de carreteras, quiero decirles que nosotros seguimos con la estrategia de conservación que está basada en cinco grandes programas: el Programa de Conservación de Carreteras, el Programa de Mantenimiento de Firmes, el Programa de Mantenimiento y Reposición de Estructuras, la Mejora de la Iluminación y la Semaforización, y el Acondicionamiento de Márgenes. Y en esos cinco programas, en los cuales se basa la estrategia de conservación, vienen reflejados los prácticamente 65 millones de inversión que vienen recogidos en el Capítulo "Conservación".

Entre las preguntas de Más Madrid había una pregunta relativa al tema de los bucles electromagnéticos. Los bucles electromagnéticos de alguna forma son para hacer el conteo, para medir el volumen de tráfico que hay y, entonces, es simplemente el nuevo contrato de mantenimiento de las estaciones de aforo existentes y la creación de las nuevas, más el tratamiento de todos los datos.

El Grupo Parlamentario Vox estableció un montón de preguntas y, bueno, se las contestaré detalladamente por escrito.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bien. Es el turno de don Luis Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional de Transportes. Y se incorpora a la Mesa, sustituyendo al vicepresidente, el señor Ignacio Pezuela. *(Pausa.)* Sí, quedan ocho minutos y otras dos personas.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenas tardes. Vamos a ser concisos; yo creo que mis compañeros ya también han comentado algunos de los temas que nos habían propuesto. Entre otras cuestiones, habíamos hablado de presupuestos continuistas, de que primero, posiblemente, hay que ver cuál es la necesidad para luego hacer el presupuesto, tal y como nos comentaba don Agustín Moreno. En definitiva, el Consorcio, en sus treinta y cinco años, siempre ha trabajado igual; o sea, siempre ha trabajado igual, viendo primero cuáles son las necesidades, intentando dar cobertura territorial y accesibilidad universal a todos los territorios, siempre buscando la vertebración y la cobertura territorial, intentando dar la mejor frecuencia de servicios con los medios disponibles. O sea, aquilatamos y trabajamos con unos recursos limitados e intentamos utilizar esos recursos para dar la mejor calidad de servicios en todos los rincones de la Comunidad de Madrid. Esa ha sido nuestra hoja de ruta durante toda la trayectoria del Consorcio y así continuamos trabajando.

Hablábamos primero de la ejecución del presupuesto. El año pasado la ejecución del presupuesto fue como fue y, en definitiva, no hablábamos hoy de la ejecución del presupuesto sino del presupuesto de 2022, pero, en definitiva, hubo 311 millones en una modificación presupuestaria porque no hubo ingresos y, como no hubo ingresos, hubo que hacer aportaciones extraordinarias al Consorcio Regional de Transportes.

También estábamos hablando de las políticas tarifarias. Hemos seguido trabajando en políticas tarifarias, hemos seguido con nuestras hojas de ruta en lo que son las subvenciones de los transportes públicos: por tramos de edad –esto son nuestros títulos o nuestros abonos; nuestros jóvenes, nuestros mayores-, también hemos trabajado con minusvalías o con familias numerosas, que son nuestros principales descuentos. Hablaban de un billete sencillo multimodal: ¡no subvencionamos billetes sencillos!; el billete sencillo es de alguien que no usa nunca el transporte público, por tanto, hay otras formas de viajar, que es con los multiviajes, si no quieres un título personal, o con los abonos, si es que tú lo que pretendes es ser fiel al sistema y viajar en transporte público. Un billete sencillo ha de pagar exactamente lo que cuesta el transporte público y por eso no subvencionamos billetes sencillos.

A las preguntas sobre cómo han influido los fondos de reestructuración y resiliencia en nuestros proyectos, concretamente en el presupuesto del Consorcio, como bien habéis dicho, no es 1 millón de euros sino que son 4 millones de euros en el presupuesto de ingresos y 1 millón de euros en

el presupuesto de gastos. De los 2.450 millones, 1 millón de euros, en el presupuesto de gastos, es para las validadoras EMV.

A las preguntas que yo creo que han cuestionado también los trabajos realizados por las empresas que nos ayudan a desarrollar nuestras hojas de ruta, efectivamente, el Consorcio Regional de Transportes se apoya en una serie de contrataciones públicas y, en definitiva, para gestionar 2.400 millones de euros nos estamos apoyando en contrataciones que están en el entorno de los 4 millones de euros. Y, María, decías ¿para qué? Pues, efectivamente, vamos a hacer un planificador de viajes; hacemos nuestro planificador de viajes, que ya vamos a adjudicar, porque ya se han presentado las empresas y estamos a punto de adjudicar nuestro planificador de viajes e integración de todas las app del Consorcio en una única app. Trabajamos también en un proyecto europeo y con eso y con nuestro planificador queremos tener entrada hacia la movilidad como servicio; o sea, que en nuestra hoja de ruta está el planificador. En nuestra hoja de ruta también está Aparca+T; o sea, de Aparca+T –ya lo expliqué el otro día en la Asamblea- hay una partida dentro de la 48300, de 1.400.000 euros, para la subvención a los viajes o para poder liquidar los viajes con etapa de transporte a través de intermodalidad. Continuamos –como dije el otro día en la Comisión de Transportes- con las pruebas piloto: hemos metido tres aparcamientos más, vamos a meter Ciudad Universitaria y también estamos hablando con Renfe para meter los cuatro aparcamientos de la Nacional VI. Esa hoja de ruta continúa. A partir de ahí ya entraríamos en el decreto y continuaremos con nuestro proyecto. Mapa concesional: también está ya adjudicado el mapa concesional.

En definitiva, yo creo que la desagregación del presupuesto y cualquier pregunta que nos queráis realizar del mismo, os la pasamos por escrito y aclaramos cualquier cuestión. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Es el turno de la doña Silvia Roldán, consejera delegada de Metro de Madrid; le quedan cuatro minutos. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID** (Roldán Fernández): Muchas gracias. Voy a dar respuesta a todas las preguntas realizadas. En relación con la pregunta realizada por el señor Moreno, que nos comentaba que se está produciendo una descapitalización, quiero indicarles que se ha hecho efectiva ya la contratación de la bolsa completa de maquinistas existente, de 400 personas, habiendo superado los 300 maquinistas de la tasa de reposición extraordinaria concedida por parte de la Consejería de Hacienda, además de haber hecho efectiva la tasa de reposición ordinaria que teníamos también para cada uno de los años.

Respecto al planteamiento de los problemas de la 7B, como saben, Metro de Madrid es explotador de las infraestructuras. Nosotros realizamos todas las actuaciones de seguimiento de cómo se encuentra la infraestructura y, por supuesto, del mantenimiento ordinario de la misma. Hace poquito acabamos de terminar una obra de renovación, o de reforma o de adecuación de la plataforma en la cual hemos incluido una diagonal, muy solicitada por los vecinos de la zona, que va a permitir también una mejora en la prestación de los servicios. Quiero indicarles que este año, precisamente gracias a los trabajos que se han realizado y dentro de que para nosotros es

fundamental mejorar las frecuencias, tenemos un cumplimiento de la Carta de Servicios del cien por cien, Carta de Servicios que nos impone el Consorcio Regional de Transportes a través del contrato programa que tenemos firmado con ellos.

Respecto al presupuesto de inversiones, como bien indican, efectivamente estamos en torno a los 357 millones; 120 millones corresponden a las inversiones ordinarias de mantenimiento, para seguir manteniendo la red, y 257 millones son los correspondientes a hacer el ejercicio de la opción de compra que tenemos de los trenes arrendados en los diferentes planes que tenemos operativos. Es cierto que no aparece en los presupuestos el presupuesto de la compra del nuevo material móvil, porque para un presupuesto del año 2022, aunque nosotros licitáramos los pliegos ahora mismo, esos pliegos tienen aproximadamente un año de licitación para la firma contractual y aproximadamente 18 años de cálculo de lo que sería el proceso de ingeniería; con lo cual, hasta que no empiezan a llegar las primeras cajas no se empieza a hacer el primer pago de este material rodante.

También tengo que decir que nosotros realizamos también la explotación de TFM, exigimos el cumplimiento de todas las obras de inversión. Este verano hemos exigido que se realizaran unas adecuaciones de la plataforma y también se han realizado unas adecuaciones de la línea aérea de contacto que también va a mejorar la prestación del servicio.

Por último, quiero decir que una de las principales líneas estratégicas que tienen Metro de Madrid, por supuesto, es apostar por la sostenibilidad. Nosotros realizamos la medición de la huella de carbono desde el año 2010, en el año 2018 la estamos inscribiendo, y quiero decir que el año pasado nosotros tenemos registrado que hemos hecho una reducción de emisiones del 26 por ciento. Bien es cierto –y voy a ser totalmente transparente– que, debido a la pandemia, si hacemos el cálculo de viajero por kilómetro, tenemos un 40 por ciento de aumento, pero es evidente: hemos tenido reducciones de hasta el 8 por ciento de la demanda que teníamos. Apostamos por la reducción energética, tenemos un plan puesto en marcha que ha supuesto un 25 por ciento de reducción energética y, por supuesto, nuestros presupuestos contemplan uno de los pilares esenciales para nosotros, que es seguir apostando por la accesibilidad.

La Sra. **PRESIDENTA**: Bien. Muchas gracias y, a pesar de que estamos fuera de tiempo, tiene la palabra don José Luis Fernández-Quejo, director general de Transportes y Movilidad. Sea conciso, por favor; está fuera de tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Fernández-Quejo del Pozo): Muchas gracias, señora presidenta. Lo primero, en cuanto a las preguntas de sus señorías por escrito, están ya cumplimentadas y se les harán llegar con inmediatez. Hay dos preguntas de la señora diputada María Acín que voy a responder. Me preguntaba sobre el sistema de adjudicación de los concursos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de los fondos europeos y cómo se van a tratar. Sabe que son 16,6 millones para la adquisición de vehículos de nuevas energías, achatarramiento, puntos de recarga y de gas, eléctricos, y 10,7 millones para digitalización de empresas. Mire, hoy se ha publicado el decreto que regula estas subvenciones, por el Gobierno, y

esos concursos a los que usted se refiere, señoría, y que regula también el procedimiento de adjudicación. El decreto consta de 54 páginas, con lo que todavía no lo hemos estudiado detenidamente, pero lo que sí sabemos es que estamos sujetos a él en su totalidad y que si llega o no llega a las empresas u operadores pequeños será conforme a ese decreto del Gobierno del que no nos podemos salir.

Con respecto al taxi a la demanda, ya tengo un cálculo un poco más aproximado desde el otro día, porque curiosamente me han dado datos después de la comparecencia y, en el supuesto de que se gastaran totalmente las subvenciones, estaríamos aportando desde la comunidad 76 euros por viaje. Como comprenderá, esto se tiene que reducir, porque el trayecto medio son 22 kilómetros y el coste del taxi, más o menos, de esos 22 kilómetros, es de 22 o 24 euros. Entonces, no puede ser que, si se agota la subvención, estemos pagando 76 por los gastos asociados, de tal manera que nosotros vamos a mantener algunas reuniones con la mancomunidad, porque esto no es asumible. Regularemos de otra manera ese funcionamiento y luego intentaremos, una vez que esté regularizado y regulado, externalizarlo a las otras zonas, pero no vamos a consentir que estemos pagando 76 euros por un viaje de 20 kilómetros aproximadamente, que es el viaje medio. Nada más. Muchas gracias, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Señorías, pasamos al turno de dúplica de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo de cinco minutos cada uno. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias a los directores generales por la información. Lamento que se tenga que hacer con esta tensión por la premura, las prisas y la falta de tiempo. Pero, bueno, ha sido muy útil y a mí, desde luego, me han aclarado cosas y se lo agradezco.

Sobre algún comentario del señor Abrines, yo entiendo que haya cosas que no les gusten, pero hay datos que están ahí y que son un argumento irrefutable; los datos, la realidad, la objetividad. Entonces, como se suele decir, toda estadística convenientemente torturada acaba cantando lo que uno quiere que cante o que diga o lo que el poder busque en ellas. Y los datos de la gestión no son buenos; los 3.437 millones que recibió de más la Comunidad de Madrid le han permitido hacer una serie de actuaciones que no hubiera hecho si no los hubiera tenido y que reducen mucho los fondos propios invertidos en esta comunidad.

Por otra parte, es un poco aburrido que se escuden continuamente en otras comunidades autónomas. Es una especie de burladero; no sé si a usted le gustarán los toros, pero es la metáfora que me viene a la cabeza. Yo creo que ustedes no tienen, de verdad, ninguna autoridad para dar lecciones de coherencia de algo y, desde luego, se lo digo con toda sinceridad, si yo estuviera en comunidades autónomas donde gestionan como han gestionado la Comunidad de Madrid sería muy crítico. Lo digo con toda honestidad, porque me parece que ese es un tema en el que hay que ser objetivo en cada caso, en cada circunstancia y en cada lugar. Pero, bueno, entiendo que haya cosas que no les guste que se les recuerden, como que hay una gestión, a veces, que es mala. Y yo pongo

dos ejemplos concretos. La señora Esperanza Aguirre hizo un desastre espectacular con la línea 7B del Metro a San Fernando de Henares, por razones electorales, que seguimos pagando y que sigue hipotecando buena parte, o una parte importante, de los fondos de esta comunidad autónoma. Y la misma señora Esperanza Aguirre hizo un regalo, en este caso no un desastre sino un regalo espectacular, a las grandes empresas con los peajes en la sombra que hipotecan también seriamente a esta comunidad. ¿Cómo se puede llamar a estar pagando esas cantidades de 80 millones, por ejemplo, con la M-45? Estamos hablando de que el coste de construcción de la M-45 fue del orden de 487 millones y el cálculo de lo que se va a pagar por ella es de 1.800 millones; más del triple. Por cierto, hay una cosa que no se ha aclarado –que antes pregunté–, que es de dónde salen los 67.152.178 euros modificados por el tema del peaje de la M-45; no acabo de saber de dónde salen.

Luego, para ir al fondo asunto, creo que la inversión prevista en transporte es una inversión, en transporte e infraestructuras, claramente insuficiente en relación con los retos y las necesidades que tiene el transporte público colectivo en la Comunidad de Madrid. Si deflactamos con el IPC vemos que todavía es mucho menor y, desde luego, crece menos que otras consejerías. Estoy recordando aquí que la de Política Social crece un 20 por ciento; Medio Ambiente, un 140; Presidencia, un 64 por ciento. Es decir, no podemos echar las campanas al vuelo ni hablar de que es una inversión absolutamente decisiva.

Creo que, además, no aparecen consignadas suficientemente aquellas medidas que abundan de forma directa en el proceso de descarbonización. Veo que hay mucha inversión en carreteras, que va justamente en sentido contrario; hay hasta un crecimiento del 904 por ciento en construcción de carreteras. Y luego hay una tendencia a la privatización que se observa en estos presupuestos. Se derivan recursos y transferencias, por ejemplo, en la Dirección General de Transportes, que aumenta fuertemente su presupuesto, en un 442 por ciento; en transferencias de capital a empresas privadas, el Consorcio de Transportes, aunque antes explicaba un poco de dónde vienen esos trabajos realizados por otras empresas, como estudios y trabajos técnicos, hay partidas muy importantes. Y hay una pequeña cosa que me llama la atención, y es que en la distribución de inversiones por municipios hay grandes diferencias entre unos municipios y otros. En los grandes municipios del sur de Madrid apenas hay inversión, excepto en Getafe, con la ampliación de la línea 3, de Villaverde a El Casar, que son 23 millones que se reparten con Madrid capital, mientras las grandes tajadas se las lleva Madrid capital, con 52 millones; luego, Getafe, con esa medida; y, en tercer lugar, por ejemplo, un pueblecito, Los Santos de la Humosa, para unos taludes, con 2,2 millones. ¡Hombre!, espero que no tenga nada que ver con políticas clientelares, pero lo parece, si vemos la composición de los ayuntamientos que han resultado agraciados con la parte más importante de la inversión.

En fin, para terminar, yo creo que unos presupuestos deberían tener el máximo respaldo en cualquier ámbito, en una comunidad de vecinos, en una comunidad autónoma o en un país, pero no puede escapársenos que el apoyo a unos presupuestos significa el apoyo político que sostiene a los Gobiernos y, claro, desde la oposición es lo último que queremos apoyar, a no ser que sean unos presupuestos que tengan como objetivo colocar a la ciudadanía, a las personas, a la mayoría social, en el centro de todo, y eso, en mi opinión, pasaría por otra política fiscal, pero parece que ustedes no

quieren renunciar a la suya, que me parece profundamente regresiva, sinceramente, porque no bajan los impuestos a todo el mundo sino que solo se los bajan a los más ricos, y ese es un tema que realmente es muy injusto desde todos los puntos de vista. Creo que un segundo eje tendría que ser el fortalecimiento de los servicios públicos: aquí está el transporte, del que estamos hablando hoy, pero me refiero a la sanidad, que decrece en estos presupuestos, o a la educación, que no crece lo suficiente frente a los retos que tiene. Y, luego, en el tema del transporte creo que realmente hay que hacer un trabajo más fino en esa línea de mejora, por ejemplo, de las contrataciones en Metro, de la renovación de flotas o de dar satisfacción a las necesidades de la ciudadanía con el tema de la línea 11. Yo entiendo lo que decía el director general de Infraestructuras...

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Moreno, lleva más de un minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Bien; no me había avisado. Pero creo que la vía es pisar el acelerador, intensificar al máximo, sin demoras, para que esa línea se ponga en funcionamiento. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Vox, el señor Pérez.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señora presidente. Muchas gracias, señor consejero y señores directores generales. Yo reconozco que me ha entrado un poco un ataque de celos con respecto a la portavoz de Más Madrid, lo tengo que decir sinceramente; yo he venido aquí preguntando, y expresando hacia el Gobierno mi intención de, para poder aprobar esto, una serie de dudas, y me han dedicado dos minutos y dieciséis segundos, de los treinta minutos, más incluso los quince minutos del Partido Popular, a contestar a mis preguntas! No sé si eso demuestra que no es a mí a quien tienen que convencer sino que es a Más Madrid, con que quieren ustedes pactar. Yo les insisto en que yo hoy no me voy con una respuesta para decir por qué tengo que aprobar esto; no me voy. Bueno, les quedan cinco minutos, a ver si en esos cinco minutos me pueden convencer. Pero incluso desde su propio punto de vista ustedes decían que se han puesto tres objetivos fundamentales. El fomento del transporte público; bueno, sigo sin entender estos presupuestos en qué fomentan el transporte público más allá de lo que se hace normalmente. Impulsar la actividad económica; sigo sin entender por qué estos presupuestos impulsan la actividad económica en nuestra región. Hay una cosa, por ejemplo en carreteras, que sí que se podría hacer, que son todas las entradas a los polígonos industriales; es decir, podría unirse el plan industrial con transportes y eso sí que impulsaría la actividad económica, no lo de ahora.

Me han contestado a algunas cositas muy simples, sobre todo a las que estaban compartidas con el resto de grupos, pero yo, sinceramente, con esto que hablábamos, incluso filosófico, de ser continuista o no, yo me considero conservador; o sea, que eso lo defiendo. Pero es que resulta que ustedes mismos, en las propias comisiones que tenemos de transporte –también lo han dicho en el pleno y aquí lo han dicho hoy-, han afirmado que la movilidad de nuestra región ha cambiado y que ha cambiado drásticamente por el COVID, por lo tanto, creo que, en este caso en

concreto, no vale hacer lo de siempre, porque no tenemos lo de siempre. Como han cambiado las circunstancias, creo que hay que cambiar la forma de plantearnos el transporte público, las infraestructuras y la movilidad de nuestra región, y la mejor forma de hacerlo es con los presupuestos. Hay un aumento del uso del vehículo privado en nuestra región y eso está llevando a que se están haciendo insostenibles muchos sitios, muchos nudos donde hay mucho tráfico. ¡Pues hay que dar alternativas, hay que dar soluciones! La izquierda lo tiene claro: la prohibición, la restricción, y eso hemos visto que no lleva a nada. No, no, no; hay que plantearse un nuevo modelo en muchas cosas. Al inicio de la anterior legislatura hablábamos de un mapa concesional nuevo, del que se ha hablado aquí, y yo creo que también es momento de replanteárselo, pero también ha cambiado la población; están aumentando ciertos núcleos urbanos y disminuyendo otros. Concretamente, como les he dicho también, Valdebebas. ¿Está detrás del aumento de población que hay en esa zona o tenemos otras zonas con más población, con más atascos, con más deficiencias en la movilidad, en el transporte público, que sería interesante poner sobre la mesa? Simplemente, a mí me gustaría que, si además son los mismos presupuestos de siempre, nos quedemos con los que tenemos, ¿no? Votamos que no, se prorrogan los de 2018 y ya está. ¡Si están bien! ¿No? Bueno, pues yo creo que ha cambiado la situación drásticamente y transportes se lleva un 10 por ciento del presupuesto de la Comunidad de Madrid, que es una parte muy importante, que es una parte que afecta muchísimo a la vertebración de nuestra región, que afecta muchísimo a nuestro día a día, a cómo vamos al trabajo, a cómo nos movemos, a cómo vamos al hospital, al colegio. Al final afecta muchísimo y en Madrid esto es muy insostenible. Hace poco salía en una encuesta que las distancias medianamente largas, de más de 5 kilómetros, ya estábamos hablando de que eran muy largas y que se dedicaba muchísimo tiempo, o que a veces incluso con el transporte público no se podía llegar. Yo reitero: estos presupuestos, a mí por lo menos, no me terminan de convencer de que estén acordes con la situación que hoy estamos viviendo en 2021, ni de cara a 2022, con lo que nos ha dejado la pandemia, con lo que nos están pidiendo los ciudadanos, y creo, sinceramente, que se podría hacer mucho mejor. Ustedes pueden seguir intentando convencer a la izquierda de lo bien que hacen las cosas o pueden intentar convencernos a nosotros. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pérez. Tiene el turno de palabra don Gonzalo Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señora presidenta. Gracias a todos los intervinientes por las distintas exposiciones, aunque, la verdad, tememos no haber recibido respuestas a todo aquello que hemos preguntado, pero estoy convencido de que tendremos otras oportunidades y otros debates. En cualquier caso, también, respecto a algunas afirmaciones que se han hecho en esta comisión, algunas señorías, que tienen mucha, mucha, experiencia parlamentaria –yo prácticamente no la tengo-, tienen seguramente buena memoria. Yo la verdad es que la memoria, depende, ¿no? Uno toma notas y... Pero con mucha experiencia parlamentaria uno suele tener mucha memoria y recordará también los presupuestos de otros Gobiernos: tras afirmaciones, además, públicas, por diferentes partidos políticos, los presupuestos del señor Rajoy. Incluso alguna señoría con mucha experiencia política recordará cuando en este Parlamento autonómico se hablaba de Madrid. Yo no sé qué años tenía, pero se hablaba solo de Madrid; era un Parlamento autonómico. Ahora, sin embargo,

ya digo, las señorías con mucha experiencia y mucha memoria seguro que se acordarán de ese momento e incluso añorarán esos tiempos en los que uno, cuando era parlamentario, hacía intervenciones públicas (en las que hablaba de Madrid!, en la Comunidad autónoma, señor consejero, de la que es usted consejero, ¿no? En fin, de los que somos todos aquí representantes. Quizá también en esos tiempos, señor consejero... Bueno, quizá recordar aquello... Es de hace mucho tiempo, ¿no? Pero, bueno, hace escasos meses, el 7 de octubre de 2021 –he mirado mis notas porque no me acordaba bien-, tuvimos un debate en el pleno de la Asamblea de Madrid, una PNL sobre las inversiones. Es verdad que la proposición en sí misma no tenía ningún sentido, ni pies ni cabeza, porque decía aquello de: El dinero de El Prat, del aeropuerto, que venga para aquí y hacemos un Barajas 2 o lo distribuimos en cuatro cosas... ¡Ni pies ni cabeza! Cualquiera que gestione sabe que esto no tenía ni pies ni cabeza. Tal fue el debate que el Grupo Parlamentario Popular –tendría que mirar mis notas, pero estoy convencido de esto-, señor consejero, se quedó solo en la votación! Esto fue –ya digo- el 7 de octubre. Tienen ustedes un presupuesto entre manos, creo que tendrían que buscar votos. No lo sé, ¿eh? Digo. Ya digo, yo no soy ningún experto, pero aquel despropósito de proposición no de ley fue tumbada por la Cámara; se quedaron ustedes solos. No hay muchas votaciones en esta legislatura en las que el Grupo Parlamentario Popular se quede solo en la Cámara. Ustedes dirán que esto no es así, que las afirmaciones que se hicieron en el pleno en relación con los presupuestos, ejecuciones, licitaciones de distintos Gobiernos no son así, pero, mire, señor consejero, yo estoy convencido de que usted da mucha importancia a la fuente de los datos y seguramente usted confíe en la Intervención General de la Administración del Estado, en la IGAE que tantas veces citamos. Pues la IGAE lo deja clarísimo: 2012-2018, que son seis años del Gobierno del presidente, señor Rajoy, 5.318 millones de euros; 2018-2022, que son cuatro años del señor presidente Pedro Sánchez, 6.176 millones de inversión ejecutada en la Comunidad de Madrid. 5.318 en seis años; 6.176 en cuatro años. Dejemos ya este debate. Dejémoslo. ¡Es que los datos son así! Son los datos de la Intervención General de la Administración del Estado. Porque, señor consejero, usted sabe que gobernar es gestionar, es planificar, es presupuestar, licitar, adjudicar ¡y ejecutar! Eso es lo realmente relevante. Si no se ejecutan unos presupuestos, ya le digo, esto es un brindis al sol y poco más.

Yo no quería utilizar mucho más tiempo para estas réplicas, pero es que son imprescindibles. Y, desde luego, la afirmación de que seguimos haciendo lo mismo en temas de movilidad, ¡hombre!, señor consejero, yo estoy convencido de que usted no quiere hacer lo mismo; sabe que sufrimos una pandemia, que estamos en un momento de crisis, sabe que la movilidad se ha transformado de forma radical –y si no pregúnteselo a todos los altos cargos, que están convencidos también de lo mismo, seguro- y que en tiempos de pandemia hay que hacer cosas distintas. La movilidad del futuro no tiene nada que ver con lo que se hacía hasta ahora, ¡absolutamente nada que ver! Entonces –ya termino, presidenta, que la veo así, por el rabillo del ojo-, no voy a decir mucho más, solo eso: recapacite, señor consejero, y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pastor. Es el turno de la portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidenta. Me gustaría decir que en realidad, como miembros de esta Cámara, deberíamos replantearnos un poco el modelo de este debate de presupuestos, porque luego no nos da tiempo, en realidad, a profundizar en nada, y sobre todo porque los equipos no tienen tiempo suficiente para contestarnos y para que podamos debatir un poco más.

Señor consejero, conmigo no va a pactar estos presupuestos. No es sorprendente, porque creo que necesita este sistema un cambio, necesita más dinero, necesita más financiación, que vendría de una mayor recaudación, porque yo sí creo que este modelo de sistema necesita un revulsivo y necesita, no solo –como ustedes dicen- que vengan tanto a mirarnos lo bien que lo hacemos, sino que esta consejería y que este Gobierno salgan a mirar fuera lo que están haciendo en otros países. Básicamente, porque creo que tenemos elementos de sobra para hacer un transporte público mucho más moderno y, sobre todo, mucho, mucho, más atractivo, que creo que ahí hay un elemento importante para que la gente vuelva a fidelizarse al transporte público. Y ahí es clave el elemento de la intermodalidad, que al final aquí, en esta maraña de datos y de presupuestos, creo que podría haber sido uno de sus objetivos, pero no lo ha marcado y, de hecho, las intervenciones que recogen este presupuesto no la fomentan y eso lleva a que, por ejemplo, utilicemos de media 69 minutos al día para transportarnos, y eso es una burrada en términos de conciliación; si tanto nos preocupamos por la familia, deberíamos, igual, darle también una vueltecita a esto.

Han hablado ustedes del continuismo en los presupuestos. Claro que son continuistas, porque por un lado tenemos las hipotecas de los peajes en la sombra y, por otro lado, porque tenemos una cosa estable, a la que creo que nadie se va a oponer, que es la gran partida que es la de la subvención al transporte público, y, por lo tanto, eso hace o que recaudemos más y mejor o es que esos dos gastos los tenemos tan fijos que hay poca capacidad de movimiento en esta sección. Claro, si hablamos de la subvención al transporte público, el consejero ha dicho: Bueno, es que la Administración subvenciona más o menos el 50 por ciento del transporte público. Bueno, eso es en Metro, porque en los Metros ligeros estamos subvencionando el 90 por ciento. Igual ahí, por ejemplo, habría que echar un ojo y ver si sigue teniendo sentido que la Administración siga subvencionando el 90 por ciento de un sistema que no funciona para absolutamente nadie.

Respecto a la parte de carreteras, me queda claro que este año, en términos de bicis, los kilómetros que se van a hacer –o se van a comenzar o a saber!- son los de Puerta de Hierro y El Pardo, que son los que vienen financiados por el mecanismo de recuperación y resiliencia. Todo lo demás llegará, o ya veremos. Sí me ha parecido interesante que se hablara de la necesidad de hacer y mejorar las carreteras para los desarrollos urbanísticos; no las carreteras sino que yo hablaría de la conectividad de los nuevos desarrollos urbanísticos. Y es que siguen, creo, un poco equivocados en el foco de la libertad; la libertad no es tener la capacidad de ir con el coche a donde quieras sino que es poder ir a donde quieras sin utilizarlo. Entonces, creo que está muy bien, y esta comisión es la primera vez que lo integra, y creo que es estupendo que integremos el desarrollo urbanístico y los desarrollos urbanísticos con la parte de movilidad, que creo que ha sido el gran fallo de esta consejería, que desde hace veinte años no lo ha mirado de forma conjunta y creo que es una gran

oportunidad que hayamos abierto ese melón, pero, claro, no a través de construir más carreteras sino a través del fomento del transporte público.

Por más que me hayan contestado a algunas preguntas, no a todas las que he formulado, y me gustaría, por favor, que nos hicieran llegar esas respuestas cuanto antes, porque es imprescindible también para el trabajo de enmiendas, que obviamente vamos a hacer, y veamos cuántas podemos sacar. Necesitamos esa información, por favor, hágannosla llegar a lo largo de la próxima semana. Igual que a nosotros nos ponen plazos para entregarles documentos, les pedimos que se marquen unos plazos realistas para que nos den la información porque necesitamos un detalle muchísimo mayor. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acín. Es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Muñoz Abrines, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchísimas gracias, señora presidenta. Señorías. Gracias a todos los altos cargos que han intervenido, que han dado las explicaciones correspondientes, y también gracias al resto de los grupos parlamentarios, que nos han permitido tener un debate muy interesante.

Decía el señor Moreno que entendía que pudiese haber cosas que no nos gustaban, pero que la objetividad es la que es y que, por lo tanto, no se debía incurrir en eso de retorcer estadísticas. Mire, yo creo que el debate es otro, porque el que ha dicho que no le gustan ciertas cosas es usted, no yo. Es decir, es usted quien ha dicho que no le gusta que haya superávit presupuestario y que eso era gravísimo en una situación de pandemia. Y yo lo único que he hecho ha sido recordar cuáles son todas las comunidades autónomas que han tenido superávit, y no por una cuestión de que usted se aburra cada vez que yo le ponga como ejemplo otras comunidades autónomas, simplemente para que ustedes sean conscientes de que, si ustedes están aburridos de que nosotros hablemos de otras comunidades autónomas, nosotros también nos podemos aburrir, señor diputado, de que ustedes estén siempre con los mismos mantras teóricos que les justifican vestir sus críticas cuando, después, donde gobiernan hacen precisamente todo lo contrario de lo que supuestamente defienden aquí. Y me parece a mí que ese es un debate político también importante y necesario. Y además no retorremos nada porque, mire, si lo ve desde aquí, este documento que le muestro, que es del Ministerio de Hacienda, establece cuáles son los resultados del superávit de las comunidades autónomas. Yo no retuerzo nada; a lo mejor sus socios de Gobierno son los que están retorciendo los datos de la realidad de la ejecución presupuestaria del año 2020.

Al margen de eso, al portavoz de Vox le quiero decir, para que se vea también atendido y no crea que no le escuchamos –porque le he escuchado atentamente, pero me parecía que las cosas que había planteado se las tenía que contestar otro–, que está muy bien eso de: el modelo, el modelo, el modelo; hay que cambiar el modelo; hay que tener en cuenta la realidad. Bueno, hay que tener en cuenta la realidad, efectivamente, y los motivos y las causas, y cuando alguien habla de que hay que

cambiar el modelo también sería interesante que pusiese encima de la mesa exactamente qué modelo, porque teorizar está muy bien, pero después las cosas hay que llevarlas a la práctica.

Y, mire, este debate –efectivamente, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, yo llevo ya aquí cierto tiempo y tengo cierta experiencia- ya lo he vivido, y lo he vivido cuando la crisis financiera, cuando cayó la demanda, cuando cayó el número de viajeros y desde la oposición se decía: ¡Hay que cambiar!, ¡hay que cambiar!, ¡tienen que hacer algo porque el número de viajeros cae! ¡Oiga!, es que la situación es la que es y, mientras que no se recuperen otras cosas que no tienen que ver con el transporte, desde el transporte les puedo asegurar que hay bastante poco que hacer. Pero al final Transportes siguió haciendo lo que tenía que hacer, se recuperó la demanda en un plazo relativamente razonable y se volvió a la normalidad, y de ahí que la movilidad se haya multiplicado, como he dicho, por 2,4 veces.

Señorías, se ha hablado de credibilidad y se ha dicho que este presupuesto es un brindis al sol. Yo creo que la ejecución presupuestaria de todos los ejercicios pasados demuestra que no es así, pero, más allá de la ejecución numérica, que algunos pueden interpretar como consideren oportuna, y de lo que son predicciones, o augurios que siempre suele hacer la oposición sobre el cumplimiento de los objetivos de este Gobierno, yo quiero recordar, por ejemplo, la primera vez que el Partido Popular –y ya estaba gobernando- propuso hacer una inversión importante en Metro, la idea era hacer 20 kilómetros y ¿sabe qué dijo la oposición? Que eso era imposible, que nosotros estábamos contando las vías de ida y vuelta, porque hacer 20 era una barbaridad. Bueno, pues hicimos 200. ¡Fíjese: no 20; 200! ¿Sabe lo que dijo la oposición, en concreto el Partido Socialista, cuando hicimos la apuesta de Metro Sur? Que era un proyecto absurdo que solo beneficiaba a 1 millón de ciudadanos!, que era a los que afectaba en los municipios del sur, que no lo íbamos a conseguir y que por eso la alternativa tenía que ser una línea circular de autobuses. Entonces, no hace falta tampoco tener mucha memoria ni llevar mucho tiempo porque, claro, esto es credibilidad. Pero, sin ir tan atrás: febrero de 2018 – antes de ayer-, ¿se acuerdan de la magnífica y profunda campaña activa que hizo el Partido Socialista en las estaciones de Cercanías reclamando lo que era una imperiosa necesidad porque Cercanías funcionaba muy mal? ¿Saben ustedes cuánto se ocupó el Partido Socialista, cuánto duró esa preocupación por lo mal que funcionaba Cercanías desde febrero de 2018? ¡Hasta mayo de 2018, cuando se hizo la moción de censura! ¡Se acabó la preocupación por Cercanías! ¿Se acuerdan, señorías, de que había un plan de 5.000 millones de euros específico para Cercanías de Madrid? Pues no lo hemos visto. ¿Se acuerdan, señorías, de que el ministro de entonces, el señor Ábalos, dijo que para el presupuesto de 2019 iba a dedicar, solo para Madrid, 1.000 millones de euros en Cercanías? Pues no lo hemos visto. Esa es la diferencia de la credibilidad de unos y de otros.

Y, para terminar, señora presidenta, con respecto a las inversiones, ha comparado 2012-2018 con 2018-2022, que son presupuestos del señor Rajoy y del señor Sánchez. Ahora bien, lo que no dice el portavoz del Grupo Socialista –¡qué hábil es usted a pesar de su poca experiencia parlamentaria!- es que en los ejercicios 2018, 2019 y 2020 eran los presupuestos del señor Rajoy, precisamente aquellos en los que había más inversión para Madrid. Eso no lo cuenta, ¿verdad? Muchas gracias, señora presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Muñoz Abrines. Es el tiempo del cierre del debate, y tiene la palabra para ello el Gobierno por un tiempo máximo de cinco minutos. Gracias.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muchas gracias. Disculpen, porque es verdad que tener que responder en cinco minutos a cinco grupos es más complicado que para cada grupo responder a una intervención de un Gobierno, pero voy a intentar ser rápido.

Respecto al Partido Socialista, quiero decirles que, desde luego, nosotros consideramos que la utilización que se hace de los fondos europeos es exagerada, porque al final los fondos europeos representan un 5 por ciento de la inversión que se va a hacer en la Comunidad de Madrid en los próximos años, no más. Por tanto, primero hay que ponerlos en su justa dimensión y, segundo, son los fondos europeos, no los fondos del Gobierno socialista, y mucho menos los fondos del PSOE. Son fondos europeos que, por cierto, fueron impulsados por el Partido Popular europeo y, cuando se han aplicado criterios objetivos de reparto, España ha recibido lo que le corresponde y el único éxito notorio que se puede atribuir a la gestión, o a la supuesta negociación, del Gobierno socialista fue la entrada del señor Pedro Sánchez en aquel pasillo que le hicieron en la Moncloa, aplaudiéndole sus propios compañeros. No hay más. Por tanto, bienvenidos sean, no nos los da el PSOE, no nos los da el Gobierno, son de Europa y servirán, por supuesto, para mejorar nuestro trabajo, pero en su justa medida.

Respecto a Valdebebas, yo simplemente invito, a quienes ponen tantas pegadas a que invirtamos en Valdebebas, a que expliquen eso a las decenas de miles de vecinos que viven allí y que nos reclaman a diario buenas comunicaciones o, por ejemplo, a las 30.000 personas que van a ir a diario a la Ciudad de la Justicia o a los que van a ir a Ifema o a los que van a ir al Hospital Isabel Zendal. Ya les he dicho que nosotros trabajamos con previsión y, lógicamente, nos vamos adelantando a los momentos, con las infraestructuras necesarias que, por cierto, comunicarán no solo con Metro –cuando esté hecho– sino también con Cercanías, con los autobuses, con la red Aparca+T, etcétera.

Respecto a otras cuestiones que se han planteado, mire, más de lo mismo, resulta que hay algunos partidos que acaban de llegar a las políticas de movilidad basadas en la innovación, basadas en la accesibilidad, basadas en la sostenibilidad, pero es que esta comunidad autónoma lleva muchos años practicando esas políticas. Con esas políticas, ya renovadas con las nuevas necesidades sociales, ya actualizadas, también en este presupuesto, con las nuevas demandas ciudadanas tras el COVID, es con las que estamos actuando. Por tanto, es que, efectivamente, es más de lo mismo, que es lo que ha permitido construir la mejor red de transportes de España, que la tenemos aquí. Cuestionar ese modelo y cuestionar el acierto de esa política yo creo que sí que es estéril.

Respecto a otras cuestiones que se han planteado, mire, yo les invito a ustedes a que, además de que planteen las enmiendas correspondientes, que nosotros nos comprometemos a analizar sin ningún tipo de sectarismo, apoyen las propuestas que el Grupo Popular en el Congreso va a presentar para completar esta red de transportes aquí en Madrid, porque, por ejemplo: para el norte pedimos que se haga la variante de la A-1; para el oeste, por ejemplo, la ampliación de Cercanías, de la capacidad de las vías, por ejemplo en el tramo Las Rozas-Villalba; numerosas actuaciones en el Corredor del Henares; o, en el sur, la nueva estación de Pinto –que ha sido aquí

mencionada- o el nuevo enlace de la M-50 en Rivas; o, en general, la accesibilidad de 88 estaciones de Cercanías, o los 38 millones que se nos deben y que se nos deberían aportar para el Consorcio. Que nos apoyen allí sus grupos. Vamos a estar vigilantes para ver qué votan.

Igual que les digo que yo no he venido hoy aquí a convencer a nadie; he venido a exponer un presupuesto. Ojalá hayamos podido despejar algunas dudas. Si no, estaremos encantados, incluso de manera informal, de hablar con cualquier grupo y de exponerle cualquier duda que le pueda haber quedado. Y quiero decir que, desde luego, en el caso de Vox –que me preguntan: ¿Por qué debería apoyarlo? No me ha quedado claro-, si usted, por ejemplo, valora que este presupuesto, que esta política, vaya a permitir seguir mejorando la accesibilidad del transporte, seguir ampliando el Metro, seguir mejorando la sostenibilidad, seguir, por ejemplo, haciendo mejoras en las tarifas como las que hemos hecho en 129 municipios o a los mayores, si usted considera que el mantenimiento de las carreteras, gracias a este aumento del presupuesto, va a poder mejorar, y eso usted considera que es bueno, ahí tiene motivos para apoyar este presupuesto. Si, por el contrario, cree que lo haría mejor la izquierda, u otras opciones políticas igual de legítimas, será la decisión de su grupo. En todo caso, nosotros creemos que hay suficientes elementos en este presupuesto como para hacer posible ese apoyo. Tengo que terminar, ¿no?

La Sra. **PRESIDENTA**: Sí.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Bien. Pues, simplemente, termino. Agradezco a la presidencia la flexibilidad y a todos ustedes la paciencia, así como el tono de todas las intervenciones, y quiero decirles que creemos sinceramente que estos presupuestos son unos buenos presupuestos para la recuperación: sin subir impuestos, avalados por la AIREF, que van a facilitar la vertebración, que van a mejorar la accesibilidad, la eficiencia y, sobre todo, que van a ser un impulso muy importante para el transporte público en el que creemos todos los que estamos aquí -¡todos!, desde distintas ideologías-; este presupuesto lo permite, a corto, medio y largo plazo. Por esa razón, yo les agradezco su atención y les agradezco el apoyo que puedan prestar a este presupuesto y las aportaciones que puedan hacer vía enmiendas. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, consejero. Hemos terminado ya con este punto del orden del día. Vamos al segundo punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Pues, sin más, hemos acabado, así que levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 19 horas y 14 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