

Diario de Sesiones *de la* *Asamblea de Madrid*



Número 250

9 de octubre de 2020

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 9 de octubre de 2020

ORDEN DEL DÍA

1.- C-1692/2020 RGEF.16930. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del transporte público en la Sierra Norte de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

2.- PNL-129/2020 RGEF.12501. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta Consejo de Gobierno a difundir, a través de aquellos soportes físicos (marquesinas, paneles informativos de carreteras, etc.) y digitales (redes sociales, aplicaciones, etc.) de los que disponga, una

campaña de promoción del transporte público, focalizado en sus beneficios y la seguridad en su uso tanto cotidiano, como en las diferentes fases de la desescalada del estado de alarma provocado por la pandemia del COVID-19.

3.- PCOC-1426/2020 RGEP.21558. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes concretos del Gobierno de la Región en lo referente a la ampliación de la línea 8 de Metro de Madrid y el establecimiento de una línea de autobús BTR y un aparcamiento disuasorio en Valdebebas.

4.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 16 minutos.	14601
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vinagre Alcázar, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Portero de la Torre, comunicando las sustituciones en sus Grupos.....	14601
— C-1692/2020 RGEP.16930. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del transporte público en la Sierra Norte de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).	14601
- Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.	14602-14603
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.	14603-14606
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Sánchez Pérez, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y la Sra. Sánchez Sánchez.	14607-14616
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.	14616-14619
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Sánchez Pérez, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y la Sra. Sánchez Sánchez.	14619-14623
- Interviene el Sr. Director Gerente en turno de dúplica.	14623-14625

— PNL-129/2020 RGEF.12501. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta Consejo de Gobierno a difundir, a través de aquellos soportes físicos (marquesinas, paneles informativos de carreteras, etc.) y digitales (redes sociales, aplicaciones, etc.) de los que disponga, una campaña de promoción del transporte público, focalizado en sus beneficios y la seguridad en su uso tanto cotidiano, como en las diferentes fases de la desescalada del estado de alarma provocado por la pandemia del COVID-19.	14625-14626
- Interviene la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley.	14626-14627
- Intervienen, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, la Sra. Sánchez Maroto.....	14628
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Henríquez de Luna Losada, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.	14629-14636
- Interviene, en turno de réplica, la Sra. Acín Carrera.....	14636-14637
- Intervienen, en turno de dúplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Henríquez de Luna Losada, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.	14637-14641
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Portero de la Torre, comunicando las sustituciones en sus Grupos.	14641
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	14641
— PCOC-1426/2020 RGEF.21558. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes concretos del Gobierno de la Región en lo referente a la ampliación de la línea 8 de Metro de Madrid y el establecimiento de una línea de autobús BTR y un aparcamiento disuasorio en Valdebebas.	14641
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	14642-14643
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	14643-14645
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director General, ampliando información. ...	14645-14646
— Ruegos y preguntas.	14646

- No se formulan ruegos ni preguntas.	14646
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 minutos.	14646

(Se abre la sesión a las 9 horas y 16 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Abrimos la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los diferentes grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones para dar cuenta de ellas si las hay. *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Ciudadanos?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Sergio Brabezo va a ser sustituido por Noelia López Montero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. ¿Alguna sustitución más?

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Doña Sonia Conejero sustituirá a don Fernando Fernández Lara.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. ¿Por el Grupo Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Clara Ramas sustituirá a Jorge Moruno.

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. ¿Alguna más?

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Perdón, presidente. Buenos días. David Erguido por José Antonio Sánchez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Luego, cuando tenga lugar el punto segundo, que creo que es el de la proposición no de ley, volveremos a preguntar las sustituciones por si hubiese alguna modificación.

Como segunda cuestión previa, informo de que la Mesa y Portavoces de la comisión, en su reunión del pasado 28 de septiembre, acordaron que las PCOC se traten de manera excepcional para esta sesión en último lugar.

Damos paso al punto primero del orden del día.

C-1692/2020 RGEP.16930. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del transporte público en la Sierra Norte de Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

Comparece, por delegación autorizada por la Mesa de la comisión, conforme a lo previsto en el artículo 209.4 del Reglamento, don Luis Miguel Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional de Transportes; puede tomar asiento. *(Pausa.)*

Se inicia el debate con la intervención del señor portavoz del grupo parlamentario que ha instado la comparecencia, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia. Por tanto, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Sánchez Sánchez por un tiempo máximo de tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Nos hubiera gustado que estuviera presente hoy en la comisión el consejero. Nos parece un tema lo suficientemente importante como para haber venido, pero de todas maneras damos la bienvenida a don Luis Miguel Martínez, gerente del Consorcio.

Este grupo parlamentario ha considerado importante activar esta comparecencia para hablar del funcionamiento del transporte público en la Sierra Norte de Madrid. Esta zona, como saben, tiene un alto valor ecológico y natural, y, aunque parezca increíble, la mayoría de sus pueblos sufren despoblación. No tan lejos de Madrid capital hay municipios con menos de cincuenta habitantes. Una de las mayores quejas y preocupaciones de los vecinos y vecinas, así nos lo trasladan los alcaldes y alcaldesas, son lo mal que funciona el transporte público y la escasez de oferta para conectar dichos municipios con Madrid, directamente o a través del municipio de cabecera de la comarca, y también para conectar dichos municipios entre sí.

Ante esto, se han desarrollado varios proyectos en la zona, uno de ellos promovido y liderado por la Mancomunidad de Servicios Sierra Norte del Lozoya; además, fue anunciado por la propia presidenta en el debate sobre el estado de la región, y cito sus palabras: "Municipios como Buitrago de Lozoya, Robregordo y Villavieja de Lozoya tienen soluciones asequibles a su movilidad; en esta zona hemos ampliado el área de prestación conjunta, pasando de diez municipios a treinta municipios y veinte licencias". La realidad es muy distinta. Los alcaldes y alcaldesas de estos municipios llevan esperando desde la pasada legislatura que este proyecto de taxi a demanda en la Sierra Norte sea una realidad.

En marzo ya pregunté en esta comisión por esto mismo y nos comentaron que faltaban ciertas ordenanzas. Bien, estas ordenanzas ya se han publicado en el BOCM. Son la ordenanza reguladora del taxi en el área de prestación conjunta de los servicios de viajeros en automóviles de turismo Sierra Norte de Madrid y la ordenanza reguladora del servicio de transporte a demanda de la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte. Como decía, todos sabemos cuáles son los plazos en exposición pública, pero nos gustaría que nos concretara cuándo tienen previsto proceder a la firma del convenio, teniendo en cuenta estos plazos. Espero que nos pueda esclarecer y temporalizar la puesta en marcha del proyecto, porque además, como imagino que nos contará, de momento es un proyecto piloto.

Y hablando de proyectos piloto, también anunciaron ustedes el servicio de autobús a demanda en la Sierra Norte. Esto ya lo anunciaron hace un año: un servicio de autobús a demanda primero para los municipios de Torrelaguna, Torremocha y Patones. En doce meses no se puso en marcha y, para nuestra sorpresa, ustedes lo vuelven a anunciar en agosto. Entonces ya no sabemos si

es el mismo piloto o si es que hay dos pilotos funcionando en la Sierra Norte. Espero que nos pueda explicar esto y, por último, si tienen alguna propuesta de reorganización y ampliación de las líneas de interurbanos que dan servicio a la zona. Como le digo, son muchas cuestiones respecto a la movilidad en esta zona de gran riqueza medioambiental y patrimonial y con gran futuro, pero que necesita una estrategia para conseguir una movilidad segura, conectada, eficiente -sobre todo- y también sostenible. Espero que nos pueda contestar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Sánchez. A continuación interviene don Luis Miguel Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional de Transportes, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, comparezco hoy en esta comisión por delegación del señor Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar sobre la situación del transporte público en la Sierra Norte de Madrid, y lo haré, como no puede ser de otra forma, haciendo referencia a las actuaciones que el consorcio ha llevado a cabo en esta zona de nuestra región, pero también haciendo referencia a los proyectos que la consejería ha puesto en marcha para mejorar la conectividad de estos municipios, contribuyendo de esta manera al arraigo, potenciación y reequilibrio social, en definitiva, a la calidad de vida. Porque, efectivamente, tenemos que tomar conciencia de que si la movilidad brinda oportunidades tanto económicas como sociales a los ciudadanos, su importancia es mucho mayor en aquellas zonas alejadas de las grandes ciudades y que en la actualidad son objeto de programas específicos, como la Estrategia de Revitalización de los Municipios Rurales de la Comunidad de Madrid, que cuenta con más de cien medidas, o la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible impulsada por la ONU, con el lema "Que nadie quede atrás".

Pero tengo que decir que en el consorcio somos conscientes de esta situación desde casi nuestros orígenes. Yo recuerdo que cuando llegué, en 1990, ya estábamos haciendo estudios sobre la Sierra Norte. En 1998 se produjo una primera reordenación de transporte público en la Sierra Norte en colaboración con el Patronato Madrileño de Áreas de Montaña, que afectó a los 27 núcleos de población, con la pretensión de dotar y mejorar las conexiones de dichos núcleos y su cabecera comarcal con Buitrago del Lozoya, dando lugar a las cinco rutas comarcales que hoy en día existen, que son las líneas de microbuses que todos conocemos. O sea, siempre hay una línea troncal que te une con Buitrago del Lozoya y luego empiezan las líneas alimentadoras de esa línea troncal. Esas son las líneas 191, con letritas que son la A, la B, la C, la D y la E, que tienen siete expediciones diarias cada una y que, en definitiva, complementaron el servicio estatal que ya existía, porque por aquel entonces había un servicio estatal, que era la VAC de Madrid con El Burgo de Osma. Ya hablamos de los años noventa.

Entre los años 2001 y 2009, se estableció un esquema similar al de la comarca de Buitrago en la comarca de Torrelaguna, por ser cabecera comarcal, y se crean también las líneas con las letras

por detrás, que eran la 194A y la 195A, que son la de Rascafría, la de Buitrago del Lozoya o la de Gargantilla.

A finales de 2013, y dado que la demanda había descendido muchísimo -nos acordamos de la crisis anterior y la demanda estaba como al 60 por ciento, pero esto pasaba en toda la Comunidad de Madrid-, se llevó a cabo otra nueva reordenación intentando adaptar las ofertas a las demandas.

Cuando estábamos saliendo de la crisis, en los años 2016 y 2017, se volvió a actuar abordando en primer lugar la solución de los servicios nocturnos y en fin de semana para algunos ayuntamientos, como El Vellón, Venturada, Cabanillas de la Sierra, La Cabrera, Lozoyuela y Buitrago de la Sierra, que por aquel entonces carecían de él; y posteriormente, abordando el problema otra vez, en una reordenación que se hizo en 2017, hay un incremento sustancial, de 21 expediciones, en las líneas troncales tanto de Buitrago como de Torrelaguna -en las líneas 191, la 193 y la 197-; modificación de horarios en todas las líneas comarcales -digamos, en todas las líneas alimentadoras con microbuses-, con objeto de mejorar la coordinación con las líneas estructurantes -siempre vamos buscando la coordinación de la estructurante con todo lo comarcal-, y otras modificaciones menores para atender peticiones específicas de los distintos municipios, que verdaderamente son los que conocen las problemáticas del transporte. Incrementamos el coste, con una inversión de más de un millón de euros anuales. Hubo un incremento de la oferta de un 20 por ciento y se consiguió un incremento de la demanda del 13 por ciento; o sea, que la actuación que se hizo en 2017 fue una actuación muy destacable para toda la sierra.

Por último -y en este caso sin posibilidad de poder aportar el resultado de las actuaciones, pues, como sus señorías saben, desde el comienzo de la pandemia la situación ha cambiado muchísimo-, en octubre del año pasado se volvió a incrementar toda la oferta. Se volvieron a incrementar todos los troncales -lo que pasa es que la pandemia nos pilló por medio y es muy difícil valorar esa situación-, tanto la 191 como la 193, con incrementos de tres y cuatro expediciones diarias. Algunas de las líneas incluso pasaron de 100 a 106 expediciones en día laborable, proporcionando en algunas expediciones nuevas oportunidades. ¿Qué íbamos buscando? Nuevas oportunidades, porque había una congestión diaria tremenda en los accesos a Madrid antes de la pandemia. Entonces, lo que hicimos fue una aportación directa a la línea C-4 de Cercanías, en Alcobendas, permitiendo así una conexión con la Autónoma con Chamartín, con Nuevos Ministerios o con Sol.

El pasado diciembre, siguiendo el plan de ampliación de nocturnos, también hicimos hincapié en ello y se crearon nuevas líneas nocturnas en la comarca. Concretamente, se creó una a San Agustín del Guadalix.

Además de este tipo de actuaciones de mejora de los servicios de transporte interurbano, y conscientes nuevamente de las necesidades de los municipios más pequeños de la región, porque siempre estamos en coordinación con ellos, se ha trabajado junto con la Dirección General de Administración Local en el plan de mejora integral de paradas, que también sus señorías conocen, que

perseguía mejorar la accesibilidad en paradas de la red interurbana en municipios de menos de 200.000 habitantes. De estas actuaciones, 32 han beneficiado a municipios de la Sierra Norte y han supuesto creación de nuevas paradas, traslados de marquesinas, accesibilidad universal, etcétera.

Como ven, señorías, se ha estado trabajando de forma continua -recuerdo, desde 1990 hasta la actualidad-, en todo caso, en coordinación y atendiendo en la medida de lo posible las peticiones de los municipios; pero tengo que decir, desde el conocimiento técnico que tengo sobre el tema, que la mejora de la oferta de transporte en este tipo de flujos es muy compleja de ajustar, por la lejanía a la capital y por ser una demanda dispersa en el espacio y en el tiempo, lo que no nos excusa para seguir trabajando y para plantear otro tipo de soluciones -como comentaba su señoría- más novedosas, sostenibles y adecuadas a estas relaciones de débil flujo. Esto, por ejemplo, es lo que se pretende con el piloto de transporte a demanda en la Sierra Norte, que lleva el Consorcio de Transportes, y también el del taxi a demanda que comentaba su señoría, que se lleva desde la consejería en colaboración con la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya, que les voy a detallar a continuación y que permitirá mejorar el día a día de los ciudadanos de la zona, ampliando las posibilidades de acceso a las gestiones cotidianas y a los servicios básicos que tienen los usuarios.

El proyecto piloto de transporte a demanda, que es un proyecto piloto que hemos presentado este verano -este verano estuve yo en Rascafría presentando este proyecto-, forma parte del plan contra el despoblamiento rural en la Comunidad de Madrid que se puso en marcha en agosto, justamente hace tres meses. Tiene por objeto cubrir las necesidades de los usuarios complementando el servicio prestado en la actualidad. O sea, al principio, y sin dejar de atender los servicios que tenemos, estamos empezando a establecer líneas a demanda para ver cómo funcionan y para que el usuario pueda entenderlas e interactuar con ellas, porque todo tiene su complejidad, y tienen por objeto cubrir las necesidades de los usuarios complementando los servicios que estamos prestando en la actualidad, ejerciendo una función siempre alimentadora; estos municipios son dispersos y tendríamos transporte a demanda de forma alimentadora.

En este tipo de transporte, el servicio se planifica a partir de las solicitudes que recibimos de los usuarios; puede ser desde siete días antes hasta dos horas antes -prácticamente es en tiempo real- a través de medios telefónicos y telemáticos. Entendíamos que en la sierra hay gente que no tiene móvil a disposición para hacerlo con él, entonces, con un call center, de forma telefónica, también se puede hacer. Esto significa que el servicio se establecerá cuando haya una demanda previa del mismo, de tal manera que mientras los servicios regulares prestan todas las expediciones todos los días en todas las paradas, estos servicios no tienen que recorrer todo el itinerario, pero sí que las paradas son fijas; iun transporte a la demanda siempre tiene paradas fijas!, pero, si no te llaman, no tienes por qué ir. Lo tenemos ahora mismo en piloto y tenemos sobrepuesta la línea objeto mientras que todos los usuarios se van enterando del tema. Actualmente está en primera fase de proyecto y se ha implementado en la línea 194A, Buitrago-Lozoyuela-Rascafría. No obstante, aunque técnicamente está plenamente operativo, el usuario se puede acostumbrar a realizar la reserva de su viaje y la línea sigue con sus expediciones programadas, ya que hemos detectado que el número de

reservas todavía no es muy grande, porque lo pusimos en marcha en verano y estamos todavía en septiembre; pero, vamos, seguimos trabajando en él.

Para poder avanzar estamos planteando realizar actuaciones informativas en todos los municipios. Hemos hecho unos folletitos para que nos ayuden a poder informar en los municipios. ¿La intención cuál es? Ampliar, ampliar el proyecto a otras líneas! Como decía su señoría, hablamos en su día de lo de Torrelaguna y de atender toda la parte de Patones de Arriba, etcétera, pues estamos trabajando ahora mismo para poder seguir extendiendo. Tenemos la suerte de que toda la Sierra Norte está atendida por ALSA; ALSA está en los proyectos piloto con nosotros en el centro de innovación del consorcio y, por lo tanto, vamos a ir actuando en todos los municipios que constituyen la Sierra Norte.

Por último, voy a hacer referencia a otro proyecto, que ya no es el transporte a demanda en autobús regular de viajeros, el que tiene paradas fijas, sino que sería el del taxi a demanda, que ya no tiene paradas; el vehículo es otro y, encima, no tiene itinerario ni paradas fijas. Como he avanzado, se lleva desde la Dirección General de Transportes y Movilidad en coordinación con la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya y consiste en la implantación de un servicio de transporte a demanda mediante vehículos de licencia de autotaxi, de manera que se amplía, se optimiza y se complementa la oferta de transporte público existente.

Durante este año se ha ampliado el área de prestación conjunta: de 10 municipios y 9 licencias del pasado año a 30 municipios y 20 licencias, medida esencial para el funcionamiento del servicio. Este proyecto nos permite conectar los municipios de la Sierra Norte con una población inferior a 450 habitantes con aquellos municipios de mayor población, garantizando de esta manera el acceso a los servicios básicos, así como el transporte regular.

Le pregunté a mi compañero Abel cómo iba, porque el proyecto de transporte a demanda es un...

El Sr. **SECRETARIO**: Señor Martínez Palencia, si puede ir acabando, que ya ha acabado el tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Sí, acabo ya. Es un proyecto y está en los últimos pasos. Se van a firmar ya los convenios, a través de los cuales la Comunidad de Madrid abonará el 40 por ciento del importe de la subvención y, luego, cuando el servicio esté operativo y se inicie el servicio de transporte de viajeros, la comunidad abonará el otro 60 por ciento de la subvención.

Esta es, señorías, la situación de la Sierra Norte. Como pueden observar ustedes, hemos trabajado históricamente en este ámbito de la región. Quedo a disposición para las preguntas. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias. A continuación se abre el turno para los representantes de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, al objeto de fijar posición y hacer observaciones. Tiene la palabra, por siete minutos, el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, Soledad Sánchez Maroto; gracias.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, presidente. Muchas gracias por su exposición. Yo solamente quería hacer un par de observaciones. Por un lado, sobre lo último que nos ha contado, así, rápidamente, sobre el taxi a demanda me parece que se ha tardado un poco en poner en funcionamiento. Hombre, sabemos que tenemos una pandemia encima; no obstante, digo que se ha tardado bastante porque, más o menos, estaba hace un año en la misma situación. O sea, me gustaría que nos dijera qué dificultades han tenido a la hora de implementarlo o por qué se ha tardado tantísimo tiempo en poner esto en marcha, porque parece -si yo estoy bien informada- que está más avanzado lo último en empezar, que fue lo de los autobuses.

Y, luego, están bien las cuestiones de las que ha hablado. A mí me gustaría que al menos nos valorase, desde su punto de vista, si con esto cree que están suficientemente conectados o si todavía queda mucho camino por andar en la Sierra Norte y en las pequeñas poblaciones de Madrid, porque creo que siguen teniendo verdaderos problemas con este asunto.

También me gustaría -no sé si me he perdido yo- que nos comentase si también por la Sierra Norte -me parece que, por lo menos, eran los que llegaban a Guadarrama- han aumentado o puesto en funcionamiento autobuses nocturnos que lleguen un poco más lejos de donde estaban llegando.

Poco más. A mí me parece que es muy importante esto que nos estaba diciendo, y quizá también sea pronto para valorarlo, pero, cuando se establecen nuevos sistemas como el del transporte a demanda, con las cuestiones de tener que llamar antes, etcétera, es tremendamente importante que la gente esté informada, porque esto es como cuando ajustamos la oferta de transporte dependiendo de la demanda y la demanda baja porque previamente la gente no conoce la oferta, y esto es la pescadilla que se muerde la cola. Si caemos en algo así, la verdad es que no habremos hecho nada. Creo que hay que hacer un esfuerzo muy grande por parte del consorcio y por parte de los propios ayuntamientos para que todos los vecinos estén enterados, y facilitarles la información en la medida de lo posible. Me parece muy bien que también haya teléfono, porque no todo el mundo dispone de él; sigue abriendo una brecha digital grande y más en según qué poblaciones, así que el hecho de que también funcione a través de teléfono me parece muy oportuno. Pero, vuelvo a decir, se tiene que enterar del primero al último vecino en estos lugares, porque, si no, no tiene ningún sentido.

Con que nos comentase alguna cosa de estas, ya me conformaría. Muchísimas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Seguidamente tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vox, Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, don Luis, por venir hoy aquí y contarnos cómo está la situación del transporte de la Sierra Norte de Madrid. Yo quería empezar haciendo una apreciación antes de hablar de los propios municipios de la sierra. Creo que es importante ver qué es lo que ocurre antes, porque muchísimos de los ciudadanos de esa zona acceden al transporte público yendo en su vehículo particular a otras poblaciones más grandes y, desde ahí, cogen el transporte.

Quería también aprovechar y dar las gracias al Partido Socialista, que nos ha traído esta comparecencia, porque principalmente esto, los proyectos de Cercanías y de Bus VAO de la A-1, incluso el tercer carril de la A-1, compete más al ministerio que a la Comunidad de Madrid. Yo quería preguntar al gerente cómo está yendo la relación con el ministerio, si tiene alguna noticia o algo que nos pueda contar. Tanto en San Sebastián de los Reyes como en Alcobendas -que es donde acaba tanto el Metro como la línea 4 de Renfe- tenemos, por ejemplo, un parking disuasorio, pero muchos de los ciudadanos, como decía, van en su vehículo particular, formándose además unos atascos importantes en esa zona, en primer lugar, porque la parada de Renfe está en el centro de Alcobendas y no más cerca de la A-1 y, luego, por el propio tráfico que tiene la propia autopista A-1.

Incluso los municipios de esa zona han pedido ya esto. Creo recordar que en diciembre del año pasado el Partido Popular llevó una propuesta en ese municipio e incluso con enmiendas del Partido Socialista y de Ciudadanos se llegó a algo así como acordar una Mesa con el ministerio para tratar este tema. Me gustaría saber si sabe usted algo o es consciente de que el ministerio, por fin, vaya a actuar en Madrid positivamente, en este caso, no ya solamente con lo que nos vaya a pasar hoy sino que quiera realmente hacer una inversión en nuestra comunidad en algo que necesitamos.

Ha habido también plataformas ciudadanas, que creo que incluso han sido apoyadas por el Partido Socialista y por otros partidos; nosotros mismos también las apoyamos, como ocurrió con la Plataforma Más Autobuses, que pedía la mejora de unos autobuses y consiguió su fin. En enero de este año, creo, se disolvió la plataforma, pero dejaron la petición de añadir un tercer carril en la A-1 donde no lo hay, principalmente porque en hora punta o en las campañas de entrada y salida se corta un carril para añadirlo en el sentido en el que hay más tráfico y el transporte público se ve muy afectado en el que lo quitan. Me gustaría saber si tiene algún conocimiento de si desde el Gobierno de la nación tienen previsto hacer esta infraestructura. Esto, como grandes temas: Cercanías, la C-4, que se puedan ampliar esas líneas, y en la A-1 tanto el Bus VAO como el tercer carril.

También me gustaría preguntar si la Comunidad de Madrid tiene prevista la construcción de algún parking disuasorio mejor ubicado, no como el que algunos cuentan que es parking disuasorio pero que no lo es, concretamente el parking del hospital de San Sebastián de Los Reyes, sino alguno que esté más cerca de la A-1 con lanzaderas directas a algún intercambiador.

Por último quería preguntar -usted ha hablado de ello- por el transporte público a demanda. Sobre el tema del autobús ya nos ha contado su valoración; quería preguntarle por dónde se quiere ampliar, pero ya ha contestado. Y sobre el taxi a demanda, aunque ya tuvimos una comparecencia

sobre ello, no me acuerdo cuándo fue, si en febrero..., no, en marzo, justo antes de la pandemia, pues yo entonces me quedé con una duda, que es cómo va a ser el sistema de coste, de tarifas, para el usuario. ¿Se va incluir simplemente en la tarjeta de transportes? ¿Va a ser como un taxi compartido? Porque, por ejemplo, se hablaba de que podría tener un coste de unos 5 euros por usuario, siempre y cuando se llenase el taxi. Simplemente quería saber si han avanzado algo en el tema de la tarifa y poco más, muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra ahora el señor Sánchez Pérez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor secretario. Muchas gracias, señor Martínez, por la exposición, que ha sido muy interesante. Sabe usted perfectamente que, para los pequeños pueblos, para las zonas rurales, una de las reivindicaciones generales para su desarrollo es la mejora del transporte público; concretamente en la Sierra Norte de Madrid esta es una demanda habitual que se plantea en cualquier entrevista con los responsables municipales. En ese sentido, claro, en una comarca de 42 municipios, si no me fallan las cuentas, algo menos de 30.000 personas repartidas en 42 municipios, es tremendamente complejo establecer un servicio de transporte público para un entorno rural de esas características, y nosotros somos perfectamente conscientes de ello, de la complejidad que tiene, etcétera. Aun así, hay que comprender a los vecinos de estos pueblos, porque, teniendo cuatro autobuses al día –usted dice siete, pero son cuatro de ida y tres de vuelta, o viceversa-, es tremendamente complicado que el transporte público pueda realmente satisfacer sus necesidades. Lógicamente, al final, la gente tira del vehículo privado, y esto es una pescadilla que se muerde la cola: como no hay oferta, no hay demanda y como no hay demanda, quitamos oferta, y así sucesivamente.

En este sentido creo que merece la pena traer a colación que en esta Comunidad de Madrid ustedes han prometido o anunciado ya en diversas ocasiones una estrategia para la rehabilitación de los municipios rurales de la Comunidad de Madrid, en la que incluyen una serie de cuestiones para el transporte público; dos de ellas usted las ha mencionado: una es las líneas de autobuses a demanda, de las cuales ya han iniciado ustedes un proyecto piloto, pero entiendo que con un mes escaso no tenemos mucho..., aunque sí me gustaría que diera algunos detalles –ahora vuelvo a eso-, y la otra es el taxi a demanda, que lleva siendo anunciado, como se ha dicho, mucho tiempo y que sigue sin estar implantado. Además, me gustaría, si fuera posible, que nos hablara sobre otra cuestión que se mencionaba en esa estrategia para los municipios rurales de la Comunidad de Madrid, que se refería a que durante los fines de semana y festivos, los Abono Transportes serán válidos en todas las zonas de la Comunidad de Madrid, haciendo que los actuales abonos zonales funcionen como tarifa plana. Nos gustaría saber cómo está esto, porque es un tema importante para el sistema de transporte de la Comunidad de Madrid; nos gustaría saber hasta qué punto se está avanzando en ello y cómo se va a financiar, teniendo en cuenta el déficit, la bajada de demanda que ha sufrido el transporte público a consecuencia de la pandemia del coronavirus.

Había también una línea de trabajo que era el diseño de líneas nuevas o la reordenación y la corrección de déficits de frecuencias. Me gustaría saber si se está trabajando en ello. Usted ha

hablado de distintas reordenaciones -he perdido la cuenta-: hubo una primera en el año 1998, luego, una segunda y, luego, una tercera, etcétera, y me gustaría saber si a colación de esta nueva estrategia para la revitalización de los municipios rurales de la Comunidad de Madrid se está haciendo ese nuevo estudio u ordenación -lo que fuere- de esto.

Paso a hacer algunas preguntas concretas respecto a los dos proyectos estrella -entre comillas lo de estrella; espero que no sean estrellados- que ustedes están poniendo en marcha en la Sierra Norte. Uno es, por supuesto, el del autobús a demanda. Tienen ustedes en marcha una línea a través de una app y me gustaría saber, en el tiempo que llevan ustedes, qué respuesta han tenido, si tienen ustedes datos de cuántas descargas ha habido de esta app, Bus Direct. También quisiera saber si esta app ha costado mucho o poco. He visto que la ha desarrollado la propia ALSA; no sé si está subvencionada por la comunidad o lo han hecho ellos, así que, si me lo aclara, pues encantado, así como cuánta gente llama y, más o menos, cómo está funcionando en este escaso mes.

Ha mencionado usted que va a haber un proyecto... No sé cuánto tiempo me queda; dos minutos. Ha mencionado usted que están ustedes hablando con los municipios concernidos para que haya algún trabajo de difusión sobre este tema a través de folletos y demás. Me gustaría saber cuándo va a empezar esta campaña, porque esta es una cosa que me han preguntado directamente, si esto, de alguna manera, se va a publicitar y con qué fórmulas. Y, por supuesto, pasando a lo del taxi, lo que quieren saber los vecinos es cuándo se va a poner en marcha y cuánto va a costar; básicamente, estas son las preguntas. En cuanto a cuándo se va a poner en marcha por fin, entiendo que las ordenanzas ya están listas, por lo que usted ha dicho -yo tenía entendido que faltaba todavía la de la Mancomunidad del Valle Norte-; entiendo que también está concedida ya la subvención de medio millón de euros por parte de la Consejería de Transportes. Pues a ver cuándo esto por fin es una realidad y puede empezar a funcionar, y cómo, si es usted capaz de decírnoslo, si a través de un teléfono único, si tienes que tener el teléfono del taxista...; en fin, cómo va a funcionar esto.

Por último, una cuestión que no concierne exactamente a la Sierra Norte, pero creemos que está muy relacionada: hay una petición de los municipios de la Sierra de Guadarrama -aprovecho, ya que el Pisuerga pasa por Valladolid, y no hay muchas circunstancias sobre esto-, Manzanares, Soto del Real, Miraflores, El Boalo, etcétera para ampliar la línea 720 hasta las puertas del Hospital de Villalba. Esto es una demanda que se ha hecho en firme, nos ha llegado, y nos gustaría saber si el Consorcio la está valorando; sería un notición para estos municipios que usted aquí nos pudiera dar buenas noticias al respecto. Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias. Tiene la palabra ahora el señor portavoz de Ciudadanos, Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido, señor Martínez Palencia; gracias por su comparecencia. Primero, coincidimos en que es una situación muy compleja, precisamente, por la dispersión de los núcleos y de la población. Es imprescindible hacer un análisis

de la evolución de la demanda. El transporte va a ser el que nos garantice es vertebración del territorio y, en consecuencia, el que posibilite el desarrollo que esperamos para la zona.

En ese sentido, no coincido con la portavoz socialista, porque entendemos que la oferta está adecuada a la situación real que existe allí. Efectivamente, el transporte no es el más adecuado según la visión de los vecinos, pero no olvidemos que el resto de los madrileños también tienen el mismo problema a las mismas horas, causalmente, y es el problema de la hora punta.

La comunicación intermunicipal sí la vemos problemática, que además se ve agravada por esta situación de dispersión. Sí tenemos que reconocer el trabajo que se está realizando desde el consorcio. Lo apoyamos, lo vemos, sobre todo, con un enfoque técnico y profesional, más allá de cualquier otra cosa, y apoyamos este proyecto piloto de transporte a demanda. Entendemos -corríjanos, si estamos equivocados- que los problemas que ha habido, en cuanto a periodos de implantación, pues vienen dados precisamente por la situación de pandemia en la que nos encontramos. En este caso, nosotros le animamos a seguir dedicando esos recursos a la solución de los problemas derivados de la pandemia y, luego, ya afrontaremos otro tipo de problemáticas.

Coincidimos en que es necesario darle visibilidad. El siguiente punto del orden del día es, precisamente, una PNL para hablar de la publicidad que se tiene que hacer de los servicios. Yo creo que se podría aprovechar plenamente esta situación para hacer un proyecto de comunicación de transporte, con una parte específica de la zona norte. Por supuesto, sigan haciendo la parte de análisis de resultados.

En cuanto al taxi a demanda, nos gustaría saber un poco más en detalle cómo es la parte de la facturación.

Lo que sí tenemos claro es que el problema del transporte y de la movilidad -sobre todo en zonas con este nivel de despoblación- no lo debemos afrontar exclusivamente desde una Administración. Lógicamente, tienen que estar involucradas tanto las Administraciones municipales, como la Administración autonómica y también la Administración nacional. Evidentemente, no podemos dedicar todos los recursos que quisiéramos al transporte, lamentablemente, bueno, lamentablemente no, racionalmente.

En realidad, si hiciésemos caso de los comentarios que hace la oposición y empezáramos a sumar los incrementos de gasto que necesitamos para políticas sociales, sanitarias, de educación y de transportes e infraestructuras, el PIB de España se nos quedaría corto y, lamentablemente, somos solamente una región, no podemos llegar a más. Entonces, tenemos que trabajar precisamente con el concepto de lo que es gestión, y de una gestión coordinada entre diferentes Administraciones.

En este sentido, sugiero al consorcio, de la misma manera que, en este caso solicito, tanto al Grupo Parlamentario Socialista, como al Grupo Parlamentario Podemos, que intervengan a favor de la Comunidad de Madrid para hacer ese trabajo conjunto, para ese trabajo en la zona norte. Hay otra plataforma que no ha mencionado el señor Gallardo, que es la de la recuperación del tren de Aranda

de Duero. Ese tren daría servicio, por ejemplo, Robregordo, Buitrago, La Acebeda y Miraflores, y además reforzaría los servicios para Soto y Colmenar Viejo. En definitiva, sería una solución muy importante.

Si a eso añadimos, ese tercer carril, que, en mi opinión, debería ser carril bus, más que tercer carril, por aquello de potenciar el transporte público, descongestionaríamos simultáneamente dos grandes ejes de acceso a Madrid: uno es la A-1 y el otro la M-607. Si a esto sumamos el proyecto, que originalmente se presentó en 2009 -que yo creo que ya hemos tenido tiempo de desarrollar-, que era la ampliación de la Red de Cercanías de Madrid, que en el caso de la zona norte afectaba -si no recuerdo mal- a la variante de Algete y, luego, a la línea principal que iba a El Molar, tendríamos una capacidad de gestión de transporte público impresionante, y podríamos mover gran cantidad de usuarios y utilizar los recursos que tenemos ahora mismo para esa capilaridad entre pequeños municipios. Esta forma de trabajar en equipo, esta forma de trabajar conjunta de todas las Administraciones sí permitiría poder afrontar un proyecto global de movilidad en la zona norte de una forma bastante más eficiente, e, insisto, involucrando a todas las Administraciones, para dar esa respuesta lógica y razonable. Con ese concepto, que no es novedoso, que es el de utilizar las redes troncales, en este caso ese bus VAO de la A-1 más los dos ejes ferroviarios, alimentándolo a través de líneas de autobús, que además permitirían esa conectividad entre los municipios de la zona, salvaríamos ese "pequeño problema" -entre comillas- que es la despoblación que tenemos. Esta situación, además, promovería el desarrollo socioeconómico de toda la zona. A partir de ese momento habría una revalorización del comercio y de la vivienda; toda la zona se vería afectada por esta situación.

Y, aparte de dar la información que ya le hemos solicitado, esta es la línea en la que le pedimos que se trabaje, sobre todo en esa coordinación, para de verdad poder dar una respuesta. A ver si conseguimos que se cumplan los compromisos que hay desde 2009 con la Comunidad de Madrid en el tema de Cercanías. Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor gerente.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Daniel Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Muchas gracias, señor secretario. Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por su comparecencia. En primer lugar, quería agradecer a todos los miembros de la comisión haber adelantado la hora de la sesión de hoy por unas circunstancias personales; quería agradecer aquí públicamente el esfuerzo que habéis hecho todos.

Por otro lado, quería agradecerle, señor Martínez, su comparecencia, porque yo creo que nos ha ilustrado y nos ha hecho ver que desde la Comunidad de Madrid -como usted bien ha dicho-, desde que llegó al consorcio en el año 1990, se lleva trabajando en todos los niveles en el transporte público de la comunidad y, más concretamente, ahora en los municipios con menos habitantes. Es curioso, sopesaba y valoraba positivamente la intervención del señor Pérez Gallardo, en el sentido de que, a lo mejor, esta comparecencia, en algún momento, deberíamos plantearse al Gobierno de

España -creo que se ha detallado y que en algún momento deberíamos comentarlo y hablarlo-, porque, precisamente, uno de los ejes principales, la M-607, ha estado colapsada durante dieciocho meses por unas obras en el puente de la M-40, que desgraciadamente ha tenido un retraso de seis meses, lo que ha provocado tantísimo tráfico y tantísimos problemas para los vecinos de toda la Sierra Norte. Recordemos que tenemos dos ejes principales; aparte de la A-1, también está la M-607.

También quiero insistir en que los planes que ha llevado el consorcio, ya desde el año 1998, siempre han estado enfocados a la demanda real de esos municipios. Es curioso que desde este verano -y creo que todos somos conscientes-, a raíz de la pandemia, ha habido un éxodo a la Sierra Norte de Madrid; lo que pasa es que ese éxodo, principalmente -yo creo que estaremos todos de acuerdo-, ha sido en vehículos privados. Sin embargo, deberíamos plantearnos que, debido a ese cambio de forma de vida, que yo creo que se va a producir en los próximos años, habrá que hacer una planificación más acorde si queremos fomentar el transporte público, que también garantizado está en la Comunidad de Madrid.

Principalmente, me centraría mucho en la explicación que ha dado usted de qué es el transporte público a demanda, sobre todo en qué es taxi a demanda para esos pequeños municipios, y en la organización. Yo creo que todos los portavoces hemos comentado cómo se va a organizar, porque es cierto que es difícil que todos los ciudadanos y todos los que viven en estos pueblos más pequeñitos tengan acceso a los medios digitales de todos los medios de comunicación que se pueden utilizar. Es importante ver cómo evoluciona ese proyecto piloto, sobre todo de cara a ayudar a estos municipios.

En cuanto al transporte público -insisto-, debemos seguir trabajando en torno a ese cambio de vida que se está produciendo en la Comunidad de Madrid, en ese éxodo de muchas personas que se está produciendo y que precisamente coincide en muchos casos en estos municipios pequeños, de cara a enfocar el futuro del transporte público. Se ha dado la circunstancia de que este verano se han duplicado las poblaciones de todos estos municipios, y quizás habrá que valorar una nueva estrategia en la movilidad de la Comunidad de Madrid.

Quiero seguir insistiendo en que aquí debería comparecer algún responsable del Ministerio de Fomento para explicar la ampliación de la línea C-4, que llega actualmente en paralelo a la M-607 y que verdaderamente se queda corta. En el futuro podría aprovecharse el trazado del antiguo tren de Burgos para poder ampliarla incluso a municipios de la Sierra Norte, con lo que se favorecería muchísimo el transporte público y, sobre todo, la permeabilidad -como bien comentaba el portavoz de Ciudadanos- del tráfico y del uso del transporte público.

No quiero dejar de nombrar hoy aquí a todos los que están trabajando en el Consorcio de Transportes, porque conozco muchos compañeros ingenieros que día a día realizan una labor incansable y, sobre todo, la han hecho durante este periodo de pandemia, y sé que incluso algunos de ellos han caído por la enfermedad COVID-19, y quería hoy hacerles un pequeño homenaje, precisamente porque algún compañero mío ha fallecido a raíz de esta enfermedad. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Portero. Tiene ahora la palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias. Señor Martínez, la verdad es que nos ha concretado poco. Espero que en el siguiente turno nos pueda esclarecer algo más.

Ha empezado su exposición comentando que ustedes, desde el consorcio, llevan más de treinta años de estudio para mejorar la movilidad de la zona. Pues yo le tengo que decir que llevan más de 25 años de fracaso, más de 25 años de políticas liberales, antes con el Partido Popular y ahora con Ciudadanos, que es el responsable de las políticas de movilidad de la región, pero debo decirle que ustedes han fracasado; y a usted, que es gerente del consorcio, le tengo que decir que el consorcio también. ¿Por qué le digo esto? Porque ustedes no lideran. Tanto es así que una mancomunidad de servicios, no el Consorcio de Transportes de Madrid, sino una Mancomunidad de Servicios de la Sierra Norte, lideró e impulsó este proyecto de taxi a demanda o de transporte público a demanda en la Sierra Norte. Y tanto lo impulsaron que el Partido Popular lo copió en su propio programa electoral. Tanto les gustó que es una de las acciones dentro de la Estrategia para la Revitalización de los Municipios Rurales de esta comunidad.

Pero lejos de eso, lo único que han hecho ustedes ha sido poner trabas, ¿por qué? Porque como hemos repetido la mayoría de los portavoces, es un proyecto que ya se anunció en la anterior legislatura y usted no ha sabido concretarnos cuándo se va a firmar ese convenio por fin, cuándo los habitantes de la Sierra Norte van a poder usar por fin ese transporte público a demanda. Y desde luego, no han inventado la panacea. Quiero decir que el transporte público a demanda está funcionando muy bien en otras comunidades de España. En Castilla y León llevan años con este medio de transporte y de verdad que es exitoso.

Por lo tanto, les digo que ustedes han fracasado con el tema del taxi a demanda, por un lado, y por otro lado, con el bus a demanda. Yo creo que ustedes, desde el Consorcio Regional de Transportes, han intentado buscar otra fórmula. No nos parece mal, pero lo que nos gustaría es que funcionara. No sabemos por qué -y le lanzo la pregunta- ustedes, en octubre de 2019, anunciaron un piloto de buses a demanda en la línea de Torrelaguna, Torremocha y Patones, que en principio estaba orientado para los fines de semana. ¿Qué ha pasado con ese proyecto? Porque sí es necesario en la zona. Sí era necesario evaluar ese piloto para que luego fuera una realidad permanente en el tiempo. Como digo, ¿qué ha sucedido? Pero es que, en este agosto, ustedes se hacen la foto -en eso son expertos- y anuncian de nuevo autobuses a demanda en Rascafría. Pues está muy bien, pero esperamos que sea una realidad, que funcione el piloto y que, además, se extienda a más zonas.

Y usted no nos ha sabido concretar cuándo tendrá lugar la firma del convenio. Es verdad que, quizás, si hubiera venido el propio consejero, nos habría podido detallar estos temas. Es verdad que usted tiene un perfil más técnico, como nos ha indicado, pero era necesario que viniera precisamente para eso, para que nos diera certidumbre.

Yo le voy a recordar unas palabras de su jefe hace un año, en su primera comparecencia, que decía, respecto a la gerencia que usted ostenta: "Con respecto al consorcio, están demasiado anticuados, encorsetados, con una falta de liderazgo y esto no puede seguir así". Pues coincido con su jefe en este sentido. A lo mejor esto es de lo poco en lo que coincido, pero es así y se lo he intentado explicar hace un momento.

Y también decía esto: "En cuanto a las nuevas fórmulas de interconexión" -hablaba de despoblación- "que tienen que ver, como decía, con la Sierra norte, creo que hay que fijar población para evitar la despoblación. Debemos dar también prestación de servicios ad hoc y prestación de servicios singularizados para diferentes zonas. Y, en cuanto a la interconexión, creo que también es el momento -y de hecho, lo vamos a hacer- de elaborar un nuevo mapa concesional en toda la Comunidad de Madrid que nos permita" -han pasado los años y, por tanto, yo creo que también es buen momento- "redefinir ese mapa concesional y mejorar las interconexiones entre los diferentes municipios de la comunidad". Pues también estoy de acuerdo.

Pero, ya que le tenemos aquí hoy, señor Martínez, ¿hay algo nuevo sobre este mapa concesional? Porque lo que sabemos -así nos lo exponen los alcaldes y alcaldesas- es que la red de autobuses interurbanos precisamente en esta zona -es verdad que también se da en otras zonas de la comunidad, pero estamos hablando de la Sierra Norte- no funciona, y se lo digo así. Los alcaldes nos comentan que incluso les han propuesto a ustedes que esas paradas que hacen los autobuses interurbanos dentro del casco urbano se alejen del casco urbano a zonas de entrada del municipio, para que así no tarde tanto el trayecto, y ustedes no han hecho caso en ese sentido. Pero también es increíble cómo líneas lanzadera -usted sabe que hay líneas, como bien ha explicado, desde el municipio cabecera de comarca hacia Plaza de Castilla-, en vez de utilizar vías más rápidas como puede ser la propia autovía, hacen todo el recorrido por las líneas comarcales y pasan por todos y cada uno de los municipios. Esto hace que se retrase el trayecto, que tarde muchísimo más en llegar a Madrid. Entonces, lo único que sabemos es que estas concesionarias cobran más por esos trayectos más largos, y entiendo que no tienen ningún incentivo para mejorar esas frecuencias y hacer que esa experiencia del usuario sea mucho mejor. Veo que niega con la cabeza; entonces, espero que en el segundo turno nos explique si han mejorado ese mapa concesional.

Vuelvo a repetir que nos hubiera gustado que estuviera el propio consejero, porque se lanzan mensajes de incertidumbre a los propios responsables de los municipios. Esta semana han hecho entrega de un coche eléctrico en La Hiruela, y el propio responsable del Comisionado para la Revitalización de los Municipios Rurales mandaba este correo: "Buenas tardes. Con el fin de valorar y mejorar la movilidad en tu municipio, te adjunto presentación que me hicieron llegar con el fin de ofrecer este servicio a los 78 municipios de la Estrategia de Revitalización Rural, un medio de transporte que ofrece oportunidades de movilidad, que te puedes desplazar a otros municipios, centros de salud y a cualquier otro municipio. Desde Hyundai Motor España me comunican que mantienen las mismas condiciones que han activado a La Hiruela".

El Sr. **SECRETARIO**: Señora Sánchez, vaya acabando, por favor.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Sí, gracias. ¿Qué quiere decir esto? A esto, ustedes lo han llamado carsharing rural. ¿Están promocionando la movilidad con el transporte privado? ¿Quién compra ese vehículo? Le dan una financiación de tres meses... Por eso le digo que hubiera sido interesante que el propio consejero nos explicara esto, porque si de verdad se creen que hay que revitalizar los municipios, creo que este no es el modo. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Para contestar a los representantes de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono)*.

El Sr. **SECRETARIO**: Tiene que encender el micrófono.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Sí. ¿Cuánto tiempo tengo?

El Sr. **SECRETARIO**: Siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Gestión coordinada. Yo creo que el Consorcio de Transportes ha trabajado así siempre, con una gestión coordinada. Durante la pandemia ha habido una gestión coordinada impresionante que nos ha llevado a saber gestionar esta pandemia con todos los niveles de la Administración, y así tenemos que seguir trabajando, porque entre todos ustedes han dado con las palabras, frases claves, infraestructuras estratégicas, etcétera. O sea, un corredor como el de la N-1 tiene que estar vertebrado por un buen sistema de carreteras, que son la infraestructura básica que apoya el transporte público de carretera, pero también tiene que tener unas cercanías que estructuren bien el marco territorial, etcétera.

Entonces, en definitiva, tenemos que potenciar esa coordinación, tenemos que estar coordinados siempre, desde luego, a todos los niveles de la Administración para el plan de Cercanías, para ver cómo sigue evolucionando el Plan de Cercanías, para ver cómo siguen evolucionando todas las infraestructuras de acceso a Madrid. Tenemos ya un buen proyecto, que yo creo que va a ser un éxito, que es el carril Bus VAO, gestionado de forma inteligente, etcétera, que se ha dilatado un poco en el tiempo, pero que va a ser una realidad el año 2021. Iba a ser una realidad en 2020 y yo creo que la pandemia nos ha dilatado muchos proyectos; ¡entendámoslo así!, ¡nos ha dilatado muchos proyectos!

En definitiva, entendemos que habrá construcción del carril tecnológico de la A-1 y que, coordinados con el ministerio en esos grupos de trabajo que hemos tenido permanentes con ellos, continuaremos utilizando este tipo de infraestructuras en los accesos a Madrid. Pero a lo que a su señoría le parece una situación de fracaso, ¡yo le digo que la gestión de los transportes en la Comunidad de Madrid es un modelo de éxito!, y no es porque yo lo diga en esta mesa, sino porque

delegaciones de todo el mundo vienen a visitarnos para observar nuestro modelo de éxito, de infraestructuras, de gestión, etcétera.

Trabajo sobre los municipios más desfavorecidos. Yo he pintado esto mientras ustedes estaban hablando. *(Pausa.)* Para mí, esto es lo fundamental, porque si a este triángulo le pinto un triángulo invertido, esa es el área metropolitana!, ahí hay de todo, ¡ahí tenemos de todo! Tenemos una calidad en el servicio en esta cuña, que es donde está prácticamente toda la población de Madrid, y queda una cuña, dos y tres, ¡esas son las que quedan! Y los esfuerzos del consorcio siempre están en ver cómo vamos mejorando estas tres cuñas.

Ustedes hoy hablan de esta de aquí arriba, pero hay otras dos más que nos tenemos que olvidar en absoluto. ¿Y cómo hemos mejorado en estas cuñas? Pues controlando. Me preguntaban que si verdaderamente estábamos reordenando servicios; ¡pues por supuesto que sí!, ¡es el día a día con los municipios!, porque el día a día cambia, porque tenemos que coordinar. Y tenemos que entender que tenemos unas lanzaderas. Nos decían antes: ¡El transporte a la demanda en León! El transporte a la demanda en León, ¡es que va un autobús a un pueblo por la mañana y vuelve por la tarde! Pero es que nosotros en todos estos pueblos -algunos tienen 50 habitantes, ¡50 habitantes!- tenemos siete expediciones diarias; o sea, ¡hay una expedición cada dos horas! Y eso ha sido por un esfuerzo importante de adaptación de nuestras líneas alimentadoras; por eso, yo desde el origen dije: tenemos una A, una B, una C, una D, ¡todo eso es la alimentación!, ¡eso no es transporte a la demanda!, ¡eso es transporte regular de viajeros cada dos horas!, ¡entendámoslo así! Pero como queremos mejorarlo todavía más y como queremos adaptarnos todavía más a las necesidades que tengan los usuarios, ¡además tendremos transporte a la demanda! ¡Iremos mejorando todo eso que no es a la demanda, que es transporte regular de viajeros, cada dos horas, ¡cada dos horas coordinado!, ¡con institutos!, ¡con centros de salud!, etcétera.

¡Esa es la historia del fracaso! Es la historia del detalle y del esfuerzo de los técnicos del consorcio del día a día en cada uno de estos pueblos, en cada uno de estos municipios, ¡para poder adaptar esas redes! ¡Y esa ha sido la hoja de ruta del consorcio de estos años! Por eso dicen: Me he perdido en lo que usted dice de tantas ordenaciones. ¡Por supuesto que sí!, ¡porque las he vivido todas!, ¡desde el año noventa!, ¡y las hemos hecho!, ¡y hemos conseguido que haya más de 7.000 viajeros en estas líneas cuando partíamos de 500 y de 1.000!, ¡hay 7.000 viajeros metidos en todas las líneas! Las troncales tienen una oferta de servicios por el corredor desde Buitrago y desde Torrelaguna excelente, ¡tenemos una oferta de servicios excelente!, ¡y tenemos que mejorarla y adaptarla!, y la hemos regularizado en las estaciones de tren -porque posiblemente las Administraciones no estamos coordinadas- para solventar esos atascos que tiene Madrid con aportaciones a otros modos de transporte para que no sufran esos atascos, ¡y eso hicimos antes de la pandemia!

O sea, esa historia de fracaso es una historia de coordinación y de esfuerzo de cuatro gatos -¡de cuatro gatos!- que gestionamos el transporte público de la comunidad; porque esos cuatro gatos somos cien personas dejándonos el alma en todo esto, ¡en cada usuario!, ¡en cada municipio!, ¡en

cada alcalde!, ¡porque somos conocidos a donde vamos!, puede preguntar a donde vaya, ¡que somos conocidos a donde vayamos! ¡Y me ha llegado al alma!, ¡de verdad!, ¡me ha llegado al alma! (Pausa.) ¡Porque tengo una dedicación exclusiva a esto!, ¡a cada usuario y a cada detalle!, ¡a cada alcalde y a todas las personas a las que enviamos! (Pausa).

Y con todo esto ya se me ha ido el hilo. Digo que tenemos que estar más coordinados, ¡pues claro que sí! Tenemos que tener estrategias claras, ¡claro que sí! La tarifa plana del fin de semana, ¡pues hay muchísima tecnología por medio! Respecto a la tecnología, la pandemia nos ha llevado a que se dilaten en el tiempo los proyectos que íbamos a hacer, las reordenaciones se nos han dilatado porque hemos estado preocupados por otras cosas, ¡pero que estamos ahí!, y entendemos que la red nocturna hay que seguir ampliándola. Usted nos preguntaba: ¿y cree que es suficiente? No, ¡pero ya por lo que he dicho!, ¡porque cada día pasa algo!, ¡hay un instituto que cambia de horario!, ¡tenemos que adaptar la línea troncal con la línea alimentadora!, ¡con no sé qué! ¡No es suficiente!, ¡hay que dar más a esos tres triángulos con los que trabajamos!, ¡a los tres triángulos!

¿Hay que continuar con la red nocturna? Sí, ¡y seguimos en ello! ¿Nos estamos esforzando en todo lo que es la coordinación con todas las Administraciones? ¡Les puedo asegurar que sí!, desde el Plan de Cercanías, ¡que hemos reclamado en varias ocasiones que esté en la mesa!, ¡que se abra la mesa para ver el detalle del Plan de Cercanías!, ¡para ver cómo va a avanzar el Plan de Cercanías!, ¡porque entendemos que la única fórmula que existe es la coordinación de las Administraciones!, ¡porque tenemos una serie de ejes estructurantes y Madrid está confinada en esos ejes! ¡Y no hay nada más!, ¡si es que no hay nada más!, ¡si la N-1 es la que es!, ¡si no hay una alternativa! La alternativa es ampliar la N-1 con un carril Bus VAO, ¡pues claro que sí!, ¡aunque se metan infraestructuras!, ¡pues claro que sí!, ¡esas son las alternativas!, ¡pero no hay nada más! Igual que para cruzar Madrid desde los barrios hacia el centro, ¡no hay alternativas! Hay una serie de puntos obligados de paso: el paso de la nacional tal, de la nacional tal, el Pontón de San Isidro, los pasos del río... ¡Si no hay otra cosa!, ¡si las tramas viarias son como son!, ¡y tenemos que aprovechar esas tramas viarias y buscar las sinergias que tengamos entre todos!

Y hemos continuado con nuestros proyectos. El proyecto de transporte a la demanda; ya tenemos un transporte excelente, ¡de dos expediciones diarias!, ¡pero queremos mejorarlo! Lo que no queremos es que un viajero que venga de un pueblo de aguas arriba tenga que subir a otro pueblo cuando ahí no hay nadie, ¡es que el tiempo que se pierde en eso y los recursos que perdemos en eso los podemos utilizar en mil cosas más! Y como eso no lo queremos, nos hemos inventado el transporte a la demanda, ¡que en Castilla y León se lo inventaron porque había que sacar a alguien de un pueblo para llevarlo al médico!, ¡pero aquí no!, ¡aquí hay transporte! Y ahora nos inventamos el mejorar ese transporte y utilizar bien los recursos, ¡porque para eso estamos!, ¡para gestionar bien los 2.000 o 2.500 millones de euros en subvenciones a todos los usuarios!, ¡porque cada viajero que entra está subvencionado con un euro en el sistema!, ¡y lo que tenemos que hacer es acertar con esa subvención! ¡Y no solamente trabajar en las áreas metropolitanas sino trabajar por la dispersión que tiene el territorio, por la nueva movilidad que nos va a llegar!, ¡porque es que nos va a llegar una

nueva movilidad con el COVID!, icon el teletrabajo!, como nos comentaba su señoría. ¡Que la gente se está yendo a comprar viviendas a los pueblos!

El Sr. **SECRETARIO**: Señor director gerente, si puede, vaya concluyendo ya.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Y tenemos que trabajar en estos triángulos, y seguiremos trabajando en esos triángulos en transportes a la demanda y en todas las tecnologías que estén a nuestro alcance.

Y del taxi -y ya con esto termino- me preguntaba: próximos pasos. Los próximos pasos ahora mismo son: una vez recibido el informe favorable de la Abogacía General -que ya lo tenemos- se ha remitido al expediente de gasto, a la intervención y a la fiscalización. Acabado el trámite, firmamos el convenio, y el convenio tiene dos cantidades: una es el 40 por ciento y otra es el 60 por ciento; ese convenio todavía no se ha firmado, se va a firmar cuando nos den trámite. Y con eso este año habrá 500.000 euros para potenciar el taxi a la demanda, ¡que es otro tipo de servicios que nada tiene que ver con el transporte de viajeros! Y para el año 2021 -en el presupuesto del año 2021- habrá otros 600.000 euros. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor director gerente. Seguidamente se abre un turno de réplica para los representantes de los grupos parlamentarios. Empezaría la portavoz de Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, señora Sánchez Maroto. (*Pausa.*) Tiene tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Utilizo uno. Gracias. En primer lugar, yo creo que en esta comisión tenemos todos clarísima su dedicación, ya ha venido usted varias veces. Yo creo que hablo casi por todos los grupos -me voy a liar esa manta a la cabeza- y tiene el respeto de todos los portavoces de esta comisión, lo que no quiere decir que no tengamos también que evidenciar lo que pensamos -que es muy mejorable- o lo que deseamos mejorar, a veces de tal manera que parece que le estemos atacando a usted, pero ni muchísimo menos, ¡ni muchísimo menos! De hecho, ojalá toda la gente que se ocupa de esto tuviera su dedicación y su experiencia, que también la considero muy valiosa, y por eso le pregunto cosas concretas. Cuando le pregunto si usted cree si es suficiente algo, no es tampoco una pregunta retórica, es que sé que su respuesta me va a aportar algo. Creo que todos tenemos muy claro, y sobre todo, en la temática de hoy, que muchas veces nosotros lo que queremos es que venga el consejero porque le atizamos a él de manera más política y yo creo que con toda la razón del mundo, pero en cuestiones como estas sabemos que el transporte son las arterias de la sociedad, en este momento lo estamos viviendo muy especialmente con todo el tema de la pandemia y, obviamente, se puede hacer la declaración de que se quiere mejorar el mundo rural, la población, etcétera, pero es muy importante el esfuerzo que se haga previamente o de manera paralela porque, si no, estas cosas no se consiguen. Y solo quiero decirle que es un placer siempre tenerle aquí y poder escuchar sus explicaciones, que son técnicas y comprensibles, todo a la vez, algo que no logra todo el mundo. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene ahora la palabra el Grupo Parlamentario Vox, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, señor gerente. Iluso de mí, pensaba que el Grupo Socialista nos iba a traer buenas noticias y que había activado esta comparecencia para anunciarnos que el tema del Cercanías ya estaba en marcha, porque, cuando me reúno con estos municipios, que lo he hecho, la petición es precisamente el Cercanías. Estos municipios entienden que no pueden tener un servicio regular de transportes exactamente igual que lo pueda tener un municipio o un barrio de Madrid, ipues claro que no! A mí siempre lo que me han pedido es la Renfe y la A-1 para que cada uno con su vehículo particular pueda acceder ahí a través de parkings disuasorios o de otras vías, pero ya vemos que hoy los madrileños no vamos a recibir buenas noticias del Grupo Socialista -me refiero al tema de Renfe-. Espero que el proyecto del taxi a demanda siga siendo una realidad.

Se me olvidó antes preguntarle, aunque no creo que tenga tiempo, si tienen previsto lanzaderas, por lo menos para los fines de semana a los sitios más culturales o los sitios más turísticos de la zona, para poder conectar ese Madrid rico que tenemos ahí, cultural y turístico, de la Sierra Norte, al resto de los madrileños. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid, el señor Sánchez Pérez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Señor Martínez, admiro su pasión. Yo soy muy apasionado también; entiendo que las críticas duelan, pero, ¡hombre!, también hay que venir llorando de casa a estas comisiones porque ya sabe usted a lo que viene. En este sentido, creo que se ha dejado usted arrastrar un poco por la pasión y me gustaría que volviéramos un poco a la razón y nos diera un poquito de detalle de algunas de las cosas que le hemos preguntado. Concretamente, en estos tres minutos, yo quería volver a insistirle en la pregunta sobre el proyecto piloto que se ha puesto en marcha en agosto y hasta qué punto tiene clientela o no, cuántas descargas ha habido de la app y que me confirme si la app es un desarrollo del consorcio o es directamente de la compañía, porque esto tiene su interés, sobre todo si se va a extender, por ejemplo, a esas otras cuñas de las que usted está hablando, porque, claro, Alsa da servicio a la Sierra Norte, pero hay otras compañías que dan servicio en otros sitios y sería bueno que esto estuviera en manos del consorcio y no de una empresa concreta.

Finalmente, en el tema del taxi a demanda a ver si nos puede dar usted un poquito más de detalle, más allá de que se va a firmar un convenio y que será en 2021 –en 2019 iba a ser para 2020-. Entendemos lo del COVID y los retrasos, entendemos todo, pero los vecinos lo que quieren es saber para cuándo va a ser esto y cuánto va a costar el viaje en uno de estos taxis a demanda, si va a funcionar también con una app, si va a funcionar con un teléfono, si es directamente al taxista al que hay que llamar o va a haber un call center... En fin, si puede usted dar algún detalle al respecto, estaría fenomenal.

Al Grupo Socialista sí le querría decir algo también. Cuando se viene a estas comisiones con esta crítica tan acerada hacia la Comunidad de Madrid, convendría tener también los deberes hechos.

En esta Comunidad de Madrid estamos esperando que el servicio de Cercanías, de una vez por todas, empiece a mejorar; en este sentido, nos parece un poco complicado que el Grupo Socialista haga estas críticas tan exacerbadas hacia el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid y no asuma la parte que le corresponde. Nosotros hemos solicitado, por ejemplo, que venga aquí la presidenta de ADIF a decirnos cómo está el tema de las Cercanías en la Comunidad de Madrid y la presidenta de ADIF ha denegado la invitación, está en su derecho porque no tiene obligación de venir; ha denegado su comparecencia aquí y entonces, evidentemente, yo no puedo hacerle excesivas preguntas al señor gerente del Consorcio de Transportes sobre cuándo se va a abrir la estación de Soto del Real o qué va a pasar con la línea de tren a Algete, pero alguien debería venir aquí a respondernos estas preguntas. Por último, señor gerente, estaríamos tremendamente agradecidos si nos pudiera decir algo sobre la ampliación de la línea 720. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra ahora el portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. En el Grupo Parlamentario de Ciudadanos preferimos agradecer esa pasión con la que lo ha defendido porque dice mucho de su manera de trabajar. Fracaso, señores del PSOE, es que 159 kilómetros de vía, desde Colmenar Viejo hasta Aranda de Duero, esté operativa sobre el papel, pero abandonada en la práctica o como dice ADIF: suspensión de trenes con servicio comercial. Tenemos vía, pero no tenemos trenes.

Fracaso es que desde 2009 tenemos el "plan Blanco"; en 2018 el señor Ábalos lo único que nos dijo es que iba a poner más dinero que Blanco, pero no cuánto, y me gustaría que el Grupo Socialista nos explicase por qué no han puesto el grito en el cielo cuando en el proyecto de ley, que menos mal que no se aprobó, de los presupuestos del año 2019, Madrid tenía una reducción del 84 por ciento sobre gasto plurianual en Cercanías, mientras que en Cataluña, por poner un ejemplo, se incrementaba en un 82. ¡Estaría bien que hubiesen protestado y hubiesen defendido los intereses de los madrileños! Pero lo más importante, y lo que queremos dejar claro en Ciudadanos, es que esta no es una guerra política; esto es un problema social que requiere una solución técnica que compete a tres Administraciones, aunque principalmente a dos: la autonómica y la nacional. Y lo que estamos proponiendo es que trabajemos juntos con esos modelos lógicos, razonables, y modelos, de verdad, de futuro, que son esas redes troncales alimentadas desde redes que podemos utilizar con autobuses. Porque, vamos a ver, todos sabemos que si hablamos de transportes, el hundimiento del Titanic es responsabilidad del Gobierno de coalición de la Comunidad de Madrid del PP y de Ciudadanos, pero, como no es así, seguimos insistiendo y promoviendo en la aportación de soluciones técnicas, colaboración entre Administraciones. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Seguidamente, por el Grupo Parlamentario Popular, señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor secretario. Muchas gracias, vuelvo a reiterarle las gracias por su segunda exposición en la comparecencia y su vehemencia en explicarlo porque se ve que usted lo vive, lo padece y lo sufre y, desde luego, se preocupa.

Insisto, tengo que decir que me encantaría coincidir muchas más veces con el portavoz de Más Madrid, el señor Sánchez, porque verdaderamente ha puesto el dedo en la llaga. Yo no sé cuántas veces ha venido usted a comparecer, son muchas, muchas ya desde que empezó la legislatura. Del Ministerio de Fomento aquí no ha venido nadie. ¡Nadie ha dado la cara!, ¡nadie!, ni va a venir nadie, porque, desde luego, si se rechaza continuamente la comparecencia, a petición de muchos grupos, de alguno de sus responsables, ¡en la vida vamos a saber los planes de Cercanías!, y va a parecer que toda la responsabilidad tiene que ser del Consorcio Regional de Transportes, cuando, como bien hemos dicho, existe un problema de raíz con las Cercanías en Madrid, y sobre todo por eso. El señor Rubio lo ha comentado anteriormente, existen trenes en vía muerta -nunca mejor dicho- e infraestructuras que no se están utilizando, que arreglarlas, mejorarlas y ponerles la superestructura sería poca inversión y se podría garantizar muchísimo esa permeabilidad del transporte en la Comunidad de Madrid. Pero, he ahí, que nadie sabe aquí, por incomparecencia de los miembros del Gobierno socialista en esta comisión, nadie sabemos los planes, nadie sabe nada de nada, como no supimos nada de cuando fue Ábalos a ver a Delcy Rodríguez, en Barajas. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, Ana Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias. Me quedo un poco perpleja. La verdad es que me uno al resto de portavoces, aunque yo no he tenido la oportunidad de tener estas comparecencias con usted en anteriores legislaturas, sí reconozco su labor técnica. Lo hemos visto hoy con la pasión con que ha comentado...

Pero tampoco hay que desviarse de los temas importantes y del porqué de esta comparecencia. Se lo he dicho antes, la comparecencia era para el propio consejero. Es verdad que a usted le ha tocado el papel, y por las pocas respuestas que me ha dado, es verdad que tampoco las tienen concretas. No me ha sabido decir si el taxi a demanda, que ha anunciado en octubre, lo van a instalar, ni cómo está funcionando el proyecto de autobús a demanda en Rascafría; tampoco me sabe decir cuándo, por fin, van a firmar el proyecto de taxi a demanda. Pero, bueno, si hay que reconocer, por supuesto, su labor; su labor en estos tiempos de pandemia tan complicados, con mucho trabajo a las espaldas de usted y de todo su equipo, pero las palabras que le he comentado no eran más, aunque en algún punto las compartía con Garrido; eran del propio consejero, hace un año.

Como decía, no me gustaría que esto derivara la atención de lo importante, que es la mejora de la movilidad en esta zona de Madrid, o, como usted bien ha dicho, en ese triángulo de otras zonas de Madrid que también sufren despoblación, que me atrevería a decir que están a veces más olvidadas que la Sierra Norte, como es la zona del este y del oeste de Madrid. Agradezco que nos diga

que ustedes están trabajando en ello para mejorar este transporte público en esas zonas, y si me puede concretar algo más en este último turno, se lo agradecería.

También comentaba la buena coordinación que tienen ustedes con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana -y también lo celebro-, en estos momentos en que estamos en una segunda ola, después de haber estado en una primera ola de COVID, pues son tiempos muy complicados, pero sí quiero decir que el Ministerio de Transportes no ha dejado de trabajar en este tiempo de pandemia.

Hablaban ustedes del Cercanías, pues hay que estar al tanto de las noticias. Yo creo que hace menos de un mes el propio ministro Ábalos anunció un nuevo programa de Cercanías, lo han llamado Cercanías 2025. También han elaborado la Estrategia de Movilidad y han presentado la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano. Por lo tanto, nuestro Gobierno, con nuestro ministro Ábalos a la cabeza, no han estado parados. De hecho, tanto es así que la licitación de los 200 trenes de Cercanías, que se hizo hace más de un año, no se ha parado, dentro de nada será una realidad. No podemos decir lo mismo, aunque usted no dirá nada de este tema, de los 67 famosos trenes para Metro de Madrid.

Por mi parte, nada más, pero sí recalcar que el responsable de las políticas de movilidad de la región es el señor Garrido y que nos hubiera gustado que él estuviera aquí y nos pudiera responder a todas estas preguntas, no solamente sobre la necesidad de transporte público en la Sierra Norte, sino sobre ese impulso a la movilidad privada, por parte del propio comisionado para la Revitalización de los Municipios Rurales promocionando a Hyundai. Entonces, como no entendemos nada, por eso le trasladábamos estas preguntas.

El Sr. **SECRETARIO**: Señora portavoz, debe finalizar.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Nada más por mi parte. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora portavoz. En turno final de dúplica, tiene la palabra don Luis Miguel Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional, por un máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Pues cinco minutos. Después de mi vehemencia, voy a hablar de una serie de temas sobre los que me estáis preguntando.

Primer tema: mapa concesional. Es fundamental sacar el mapa concesional, y de hecho los pliegos están preparados; es un trabajo para tres años, 2021, 2022 y 2023, para poder sacar el mapa concesional y poder publicar los nuevos pliegos de contratación, porque las concesiones acaban en diciembre de 2024; entonces, este proyecto va a salir. Es fundamental, porque, en definitiva, con el conocimiento que tenemos ahora de la movilidad, las concesiones no están bien ajustadas a lo que son los territorios; o sea, ese paso, que es fundamental, se va a dar. Veréis un pliego publicado dentro de muy poco tiempo, que es la confección del mapa concesional y el apoyo que tiene que

tener el Consorcio de Transportes para llegar hasta el fin de la adjudicación de cada una de las nuevas concesiones; o sea, que eso va a ser un trabajo para los próximos tres o cuatro años.

Decíamos que la app es un tema del área de innovación, de nuestro centro de innovación. La app es privada y estamos probando con varias app; lo que pasa es que Alsa nos ofreció esta; todo esto es a coste cero. Nos ofreció probar con esta app, y vamos a probar con otras app, y en otros territorios, esos que yo os comentaba anteriormente. Luego, ya veremos si desarrollamos nuestra propia app o licitamos algo; si vemos que es interesante para toda la Comunidad de Madrid, licitaremos algo. Hasta ahora, prácticamente, todos los proyectos del centro de innovación del consorcio son a coste cero. Las empresas quieren colaborar con nosotros para hacer cosas, porque, como os decía, somos una referencia bastante importante y la gente quiere colaborar con nosotros; o sea, que esa app es a precio cero.

Lo de Guadarrama me lo llevo. Sé que hemos trabajado mucho en el eje de aportación a Colmenar a Viejo. La línea de la que me está hablando es una transversal de aportación al Hospital de Villalba, pero no sé si toda la referencia de toda esa zona es el Hospital de Villalba o hay una parte que está dentro de los hospitales de Madrid. Entonces, me llevo el tema, porque exactamente no me lo sé; o sea, que se está trabajando en toda esa área, seguro, pero, que se vaya a mejorar la conexión con la 720, verdaderamente no me lo sé.

Otro de los temas era la reordenación que estamos llevando; pues la reordenación sigue en pie -nos preguntaba al respecto-, y seguimos constantemente con ello.

Comentabais lo del taxi. Pues en lo del taxi estamos en los últimos momentos. Yo creo que se van a firmar ya. ¿Habrá una app? Yo entiendo que sí; o sea, va a haber una app y todos los medios; será algo muy similar a lo del transporte público a demanda. Tiene que haber un call center más una app. De hecho, parte de estas subvenciones de la Comunidad de Madrid son para montar todo ese sistema, o sea, ique claro que lo va a haber! ¿Qué tarifa? No sé. Nosotros tenemos una tarifa de equilibrio; tenemos unas tarifas para cada usuario. En este momento no sé decir cuál es la tarifa. Va a funcionar como algo compartido. No le puedo decir la tarifa exacta.

No me voy a extender más. Creo que estamos en el buen camino, con una buena hoja de ruta, para seguir abordando todos los problemas de movilidad del área metropolitana; tenemos que hacer gestiones coordinadas. Eso sí, sin lugar a dudas tenemos que seguir trabajando.

Han hablado ustedes de distintos temas. Tenemos que seguir trabajando en coordinación con las grandes infraestructuras de capacidad, tanto de Cercanías como de carreteras y bus VAO, etcétera.

Tenemos que seguir trabajando en todo lo que son aparcamientos de disuasión, porque no puede ser que los vehículos entren hasta el centro de la ciudad. Estamos ahora intentando ultimar también otros convenios, tanto con ADIF y Renfe como con el Ayuntamiento de Madrid, para seguir progresando. La primera prueba piloto la hicimos en Colmenar, y queremos seguir progresando en

ese tema, porque el vehículo no puede entrar hasta la ciudad. Por eso, hay muchos sistemas de transporte y muchas líneas de transporte que dejamos a las puertas de la ciudad; es el tema que os comentaba del corredor de la A-1, que, para no meterte en los atascos de Madrid, hay que llevarlo justo, hasta la coordinación que tiene con Cercanías y metro en los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

Tenemos que seguir trabajando en los detalles, o sea, en el último diferencial, que es eso de la última derivada en las ingenierías y en matemáticas; ese pequeño detalle es lo que nos lleva al éxito. El detalle de estas zonas despobladas, la movilidad, la gente dispersa; ese detalle es el fundamental para el éxito. Es mucho más sencillo actuar en las áreas metropolitanas porque hay mucha más demanda y, por lo tanto, muchísima más oferta, pero el detalle último o la derivada segunda, como queráis llamarlo, es lo fundamental para llegar al éxito.

Por último, simplemente decirle, señoría, que, de verdad, siento mi tono. Yo hay veces que soy así y hay veces que no soy así; depende de cómo tenga la mañana. (*Risas.*) Siento mi tono, pero la verdad es que vivo en lo que trabajo, y le puedo asegurar algo: cuando yo llegué, cuando me llamó el consejero para que me hiciera cargo del tema, yo no conocía al consejero de nada e incluso le dije: "yo casi prefiero no ser el director, yo prefiero no hacer esto", porque yo ya estaba allí. Yo era el director y con eso tenía más que suficiente. Nunca me pude imaginar -y se lo puedo asegurar, y no es porque sea mi jefe- que iba a haber alguien tan dedicado, de verdad, y que se leyera al detalle cada informe. Los consejeros que yo he tenido anteriormente no han sido como este, se lo puedo asegurar. O sea, una persona dedicada, preocupada, leyéndose cada uno de los informes, pidiendo explicaciones de cada una de las cosas... nunca me lo habría podido imaginar. Y no soy de ningún partido político y toda mi vida ha sido solamente dedicada a esto.

En definitiva, creo que formamos un buen equipo de trabajo las direcciones generales que estamos ahora presentes en la consejería y espero que gracias a esa dedicación llevemos al éxito los transportes públicos y sepamos, sobre todo -que ahora es nuestro mayor problema-, seguir trabajando en todo esto que nos ha caído, que con esto de la COVID, como la experiencia no vale para nada, ha sido un máster nuevo en movilidad que estamos haciendo todos, y esperamos superarlo rápidamente para volver a la normalidad. Muchas gracias a todos.

El Sr. **SECRETARIO**: Muy bien. Muchas gracias, señor gerente. Gracias por su presencia hoy y por su exposición. Ahora le despedimos y damos paso al segundo punto del orden del día.

PNL-129/2020 RGEP.12501. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta Consejo de Gobierno a difundir, a través de aquellos soportes físicos (marquesinas, paneles informativos de carreteras, etc.) y digitales (redes sociales, aplicaciones, etc.) de los que disponga, una campaña de promoción del transporte público, focalizado en sus beneficios y la seguridad

en su uso tanto cotidiano, como en las diferentes fases de la desescalada del estado de alarma provocado por la pandemia del COVID-19.

Se comunica que se ha presentado una enmienda por el Grupo Unidas Podemos, con número de registro 23901, de 7 de octubre de 2020, de sustitución al punto 1 de la PNL. Se inicia el debate con la intervención del ilustrísimo señor portavoz del grupo parlamentario que ha presentado la iniciativa, en este caso, la señora Acín, por el Grupo Parlamentario Más Madrid; siete minutos. Gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchas gracias. Presenté esta iniciativa en el mes de mayo porque ya se atisbaba una tendencia preocupante respecto al trasvase de viajeros del transporte público al coche. Esto se vio acompañado por, digamos, al menos desafortunadas declaraciones tanto del consejero regional como del ministro Ábalos, que en estas fases de desescalada recomendaban el uso del vehículo privado.

Creo que a nadie se le escapa que la pandemia de la COVID es probablemente la mayor crisis social a la que se ha enfrentado la Comunidad de Madrid, y el transporte público es esencial y es necesario para la sociedad y, sobre todo, es que no hay una alternativa que pueda sustituirlo. Es necesario para hacer funcionar las ciudades y millones de personas dependen de él, pues por diversos motivos, o no usan el coche o directamente no tienen. Pero es que, además, el transporte público es un aliado de nuestra salud. No se puede resolver esta crisis sanitaria apostando por el vehículo privado, porque no hay que olvidar las consecuencias que tiene en términos de muertes prematuras a causa de la contaminación y que un trasvase de los usuarios del transporte público al coche podría empeorar la calidad del aire y, por tanto, afectar nuestra salud. Por último, además, hace nada acaba de salir un informe de la Organización Mundial de la Salud que ha recordado que la contaminación atmosférica empeora el pronóstico del coronavirus.

Según la encuesta domiciliaria de movilidad, la del 2018, a diario se producen en la Comunidad de Madrid 15,8 millones de desplazamientos y solo el 43 por ciento de los mismos están vinculados a la movilidad ocupacional. Probablemente habría que revisar este concepto dado que no se están incluyendo ahí todos los desplazamientos vinculados a cuidados. Esta movilidad ocupacional, que es la vinculada a estudios y a trabajo, podría verse reformulada estos meses con el fomento del teletrabajo o una organización escalada de entradas y salidas a las empresas, pero en realidad esto no es el núcleo de esta proposición.

También, con base en esa encuesta domiciliaria de movilidad, ya se observaba que el reparto modal en comparación con los datos de 2004 mostraba una tendencia preocupante, porque ya había un descenso del 8 por ciento en el uso del transporte público. Es fundamental que, en los próximos meses y en los próximos años, esa tendencia no avance, porque en España lo cierto es que no se ha identificado ningún brote vinculado ni a metros ni a trenes ni a autobuses.

Ahora bien, las imágenes de Metro y de Cercanías atestados generan miedo, generan inseguridad, y esto ahuyenta a su uso. Porque por mucho que se diga -y seamos realmente sinceros:

por parte de nuestras instituciones, se dice poco o muy poco- "el transporte público es seguro", por más que se repita, tiene un punto en el cual es contraintuitivo. Según una encuesta de la OCU que fue realizada a finales de julio de este año, el transporte público es el espacio percibido como más peligroso. Un 31 por ciento de los encuestados lo considera inseguro por delante de actividades deportivas en espacios cubiertos o de eventos culturales; es decir, tenemos un problema de percepción muy importante. Y es así.

Llevamos meses oyendo que evitemos espacios cerrados -luego se cierran parques, pero bueno-, lugares concurridos, y que limitemos el número de personas con las que nos encontramos. Por eso les digo que es contraintuitivo que luego estemos en Metro esperando seis minutos y que el vagón llegue realmente lleno. Yo entiendo que la ventilación frecuente, el uso de mascarillas y la baja interacción con otros viajeros son positivos respecto a generar un entorno seguro y no perjudicial, y es cierto que pocos actores como el transporte público están tomando medidas tan importantes, pero, a pesar de ello, somos conscientes de que se mantiene una mala reputación, alargada en estas últimas semanas.

Por último -y no menos importante-, yo entiendo que estamos en un momento muy complejo en términos económicos y, por tanto, quiero recordar a sus señorías que en presupuestos regionales hay una partida que se llama "Promoción económica, cultural y educativa", que lleva ya varios años. Revisando la última ejecución de la que disponemos, del mes de agosto, vemos que esa partida se encontraba ejecutada al 23,5 por ciento. Si nos vamos a la liquidación de 2019, tiene ejecuciones del 32,5 por ciento en base a lo aprobado por ley, con modificaciones del 43 por ciento. Es decir, yo entiendo que tenemos dinero ahora mismo en esta partida que podemos utilizar para poner en marcha la campaña institucional que les propongo en esta proposición no de ley; es decir que no es un gasto extraordinario sino que puede estar dentro de lo ya consignado para esta labor dentro del consorcio.

La portavoz de Unidas Podemos-Madrid en Pie, Soledad Sánchez, me propuso unas enmiendas. Le agradezco que las haya presentado, el trabajo en ellas y que hayamos podido dialogar sobre ellas, pero lo cierto es que, como ya le especificué, desvirtúan esta iniciativa. Coincidimos con usted totalmente en que hay que hacer muchísimas más cosas en el transporte público, y que, si nos fijamos en Metro de Madrid, se necesitan inversiones estructurales -nosotros tampoco nos vamos a cansar de decir que lo que hace falta es más maquinistas y más trenes-, pero hoy queríamos centrarnos en esta iniciativa, que es que desde esta Asamblea, desde esta comisión, se eleve una campaña institucional y se muestre el apoyo y el fomento del servicio del transporte público.

Creemos que es fundamental revertir esta mala imagen que está arrastrando el transporte público y, por tanto, hoy presentamos una proposición no de ley para que se difunda en todos aquellos soportes físicos y digitales de los que disponga la Comunidad de Madrid o el consorcio -como vean mejor que se pueda organizar- una campaña de promoción del transporte público focalizada en sus beneficios y en la seguridad de su uso tanto cotidiano como en las diferentes fases de esta nueva normalidad. Muchísimas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Se abre turno para el grupo parlamentario que ha presentado la enmienda. Señora Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias. Nosotros hemos presentado la enmienda, que es una enmienda de sustitución completa, con ánimo de exponer una posición y también de haber podido negociarla. Estando de acuerdo con que, obviamente, es deseable recuperar el prestigio perdido del transporte público, lo que entendemos es que, si se queda como está, mi grupo parlamentario se va a abstener, porque entendemos que la difusión del beneficio del uso del transporte público debe apoyarse en un transporte público de calidad. Además, es contradictorio que en un momento como este se diga: "no se ha encontrado ningún brote en el transporte público"; correcto, ni en el Metro ni en la Renfe ni en Barajas, ¡perfecto!, pero ¿sabe lo que sucede? Que tampoco se están buscando, que no hay un rastreo de los medios de transporte utilizados por las personas infectadas, ¡y esto lo tenemos que asumir! Entonces, ¡ciertamente no lo hay! Vamos, no lo digo yo, lo dice Margarita del Val, que es viróloga: ¡no sabemos dónde se han producido el 50 por ciento de los focos de infección! ¡No lo sabemos!

Entonces, ¿esto quiere decir que el transporte público sea un peligro de coronavirus y que hay que asustar a la gente? ¡Obviamente, estamos completamente en contra de todo eso! Pero, creemos que aquí el orden de los factores sí que altera el producto; entonces, creemos que lo primero es poner los medios físicos, es decir, por ejemplo, en el Metro nos faltan vagones, que llevan un año licitando, que ya no van a llegar en esta legislatura, dure lo que dure; y, por otro lado, por ejemplo, tenemos la bolsa de maquinistas, ¡a los que siguen sin contratar! Entonces, estamos viendo todos los días los vagones de Metro saturados en los picos y yo creo que hay que combatir eso antes de hacer una campaña publicitaria.

Y coincido plenamente en que hay que hacer campañas apoyando el transporte público, desde luego, ¡nosotros apostamos todo por eso!, pero creemos que primero está revertir la situación, que incluso llega a hacinamiento en momentos concretos, y después hacer una campaña. Nos parecería estupendo hacer una campaña difundíendola por soportes físicos y digitales, pero empezaríamos, además, trasladando el impacto negativo que tiene sobre la salud la utilización indiscriminada del transporte privado. Y, después, ¡vamos, es que lo primero que hay que hacer es ese desarrollo urgentísimo de mejora! Porque nosotros podemos poner muchísimos carteles en marquesinas y hacer una buena campaña institucional, pero si hay problemas con la llegada de los autobuses y cuando la gente entra en el Metro, no puede ir en hora punta o se tiene que bajar de un vagón, ¡esa campaña va a servir de muy poco! Y se lo digo yo -hoy no, porque llegaba tarde y he venido en taxi-, que normalmente vengo en Metro, y es muy problemático.

Entonces, no estamos en contra de su PNL y no vamos a votar a favor, pero nos vamos a abstener porque entendemos que lo primero que hay que hacer es contratar a todo el personal necesario para que funcione el transporte público mejor y, después, ya dedicar el dinero que sea menester a campañas institucionales que también serán muy deseables.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Se abre turno de grupos parlamentarios que no han presentado enmiendas. El Grupo Parlamentario Vox, señor Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Desde Aristóteles, la política es el arte de lo posible, y yo creo que en política el don de la oportunidad es muy importante. Yo creo que esta PNL es una proposición no de ley bien intencionada pero poco oportuna en estos momentos.

Algunos de los intervinientes anteriores han dado argumentos que me parecen dignos de considerarse, pero a mí sobre todo me impactaron bastante las declaraciones del nuevo consejero de Sanidad, Juan González Armengol, que pronunció hace un par de días y que se publicaron ayer en los medios de comunicación. El titular de la entrevista no podía ser más gráfico: La clave del contagio también apunta a Metro y a Cercanías. ¡El nuevo consejero de Sanidad ha dicho esto! Y a mí me parece muy bien que la Comunidad de Madrid fiche a técnicos para responsabilidades tan importantes como son la sanidad y la lucha contra esta terrible pandemia del coronavirus, porque, al final, si todos terminamos actuando, o sobreactuando, en clave política o de intereses políticos y partidistas, seguramente estemos haciendo un flaco servicio a los ciudadanos.

El consejero seguía diciendo: Hemos aprendido bastante, pero nos queda todavía lo más importante; la verdadera causa del aumento de los contagios en sitios de alta densidad, y es clave saber cómo gestionamos la movilidad. Esto apunta a sitios de alta densidad con trayectos cortos, a Cercanías, pero también al transporte urbano. Hay muchos negocios que han hecho un esfuerzo tremendo por mantener todas las medidas de seguridad y, probablemente, su entorno es mucho más seguro de lo que pensamos. El problema que tenemos es de movilidad. Eso ha dicho uno de los máximos responsables en materia sanitaria para luchar contra el coronavirus.

Y, al final, ¿qué es lo que dice el consejero? Dice algo obvio y que en Vox llevamos diciendo desde hace mucho tiempo. Nosotros nos alegramos de que el tiempo, como en casi todo, nos vaya dando la razón, y es que el transporte público, como espacio cerrado y potencialmente masificado, es un factor de riesgo para la propagación de la enfermedad.

Entonces, ustedes, señora Acín, hacen una PNL bienintencionada en favor del transporte público. ¡Si todos estamos a favor del transporte público! Nos parece fundamental potenciarlo, que cada vez sea mejor, de mayor calidad, que llegue al mayor número de sitios posibles dentro de nuestra comunidad; pero ustedes, al final, se están anticipando a lo que está siendo una realidad lógica, y es que está disminuyendo la utilización del transporte público y se está produciendo un trasvase de los viajeros hacia el vehículo privado. A ustedes esto les parece mal y piensan que hay que combatirlo con campañas de publicidad; es decir, gastando dinero público en intentar convencer a los ciudadanos de que están equivocados en su libre uso de los medios de movilidad en una situación de pandemia como la que estamos viviendo!

Miren, nosotros creemos que esto es un error, y que, por tanto, su PNL tiene el don de la inoportunidad. Yo creo que lo primero que tenemos que hacer es luchar contra la enfermedad, iesa

tiene que ser la prioridad! Y si el transporte público puede, en condiciones de masificación, como se produce muchas veces, ser un factor de propagación de la enfermedad, si la movilidad se está reduciendo por la crisis y el teletrabajo, como usted dice, y hay menos atascos y, por tanto, menos contaminación, ¿cuál es el problema que le ven a que los ciudadanos se desplacen como les parezca más oportuno? En transporte público, en transporte privado, en bicicleta, en patinete... ¿Cuál es el problema? ¡Será mejor para el transporte público, que será más seguro si tiene menos demanda! Los usuarios y los ciudadanos utilizan otros medios de movilidad y eso favorece también al transporte público, que estará menos masificado si se diversifica, ¡y también será mejor para los usuarios, que irán en condiciones más seguras!

Aquí yo creo que el problema de fondo es su sectaria y dogmática concepción de la movilidad y su aversión al vehículo privado; desde luego, Unidas Podemos, en la enmienda que ha hecho, lo ha dejado perfectamente claro. Ustedes dicen que el transporte público es garante de la equidad social y que es el único medio que garantiza el derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, Unidas Podemos dice en su enmienda que el coche agrava las desigualdades; entonces, ¿qué hacemos? ¡Prohibimos los coches!, ¿no? Y así vamos todos iguales, como en China o como en Corea del Norte, ¡todos en transporte público y, además, vestidos iguales! ¡Ese es el modelo de sociedad que la izquierda nos intenta plantear!

Yo, sinceramente, creo que ustedes están anteponiendo sus prejuicios ideológicos a la salud de los ciudadanos en estos momentos, ¡y me parece muy grave! ¡Pero es que no les entiendo! Porque están todo el día con ese discurso de que, entre la salud de los ciudadanos y la economía, ¡hay que primar la salud de los ciudadanos! Y ahora que la libre elección de los ciudadanos está permitiendo que incluso en el transporte público se pueda viajar en condiciones de mayor seguridad, ¡ustedes también están en contra de todo esto! ¡Nosotros no entendemos absolutamente nada! Yo no creo que nadie esté criminalizando al transporte público, sinceramente; los ciudadanos simplemente están haciendo uso de su libre elección y eso incluso está ayudando a que las tasas de contagio, a lo mejor, en el transporte público no sean tan altas como serían en casos de hacinamiento. Por tanto, donde no hay un problema, ¿por qué ustedes lo quieren plantear?

Nosotros les proponemos, sinceramente, que el dinero de las campañas de publicidad se dedique a mejorar la prevención y la seguridad en el transporte público, que eso es en lo único en lo que estoy de acuerdo sobre lo que ha dicho la portavoz de Unidas Podemos. ¡Claro que sí, eso es lo que tenemos que hacer! Hay que intentar mejorar los medios para que la utilización del transporte público por aquellos ciudadanos que lo quieren libremente utilizar, o no tienen otra opción, lo puedan hacer en las mayores condiciones de seguridad; pero, sinceramente, ¡no hay que hacer campañas para condicionar a los ciudadanos y tampoco para engañarlos! Lean la entrevista del viceconsejero de Sanidad, que es miembro de Gobierno de la Comunidad de Madrid, antes de presentar este tipo de iniciativas, que yo creo que en estos momentos no procede.

Tengo la sensación de que esta PNL va a salir adelante, porque el grupo proponente no acepta las enmiendas de Unidas Podemos que, desde luego, claro, ya llevarían a esta iniciativa a un

grado de dogmatismo y sectarismo que sería inadmisibles para algunos grupos que siempre optan por el buenismo y lo políticamente correcto. Nosotros, desde luego, en Vox siempre vamos a decir claramente lo que pensamos. Creemos que en estos momentos hay que dejar que los ciudadanos viajen como consideren oportuno y, si no hay atascos ahora mismo y, por tanto, la contaminación ya no es un argumento y un pretexto que ustedes puedan utilizar para criminalizar la utilización del vehículo privado, mucho mejor para todos. ¡Mucho mejor para todos! Si no hay un problema, ¿por qué lo intentan plantear ustedes? Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra ahora el portavoz del Grupo de Ciudadanos, señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. El transporte privado mata y el público contagia, ¡pocas opciones tenemos! Vamos a volver a andar, que es lo que nos queda.

Señora Acín, cuente con nuestro apoyo para su PNL y vaya esto por delante para evitar cualquier duda sobre nuestra posición en esta materia. Desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos siempre hemos trabajado para que nuestro transporte público tenga el reconocimiento que merece si lo comparamos con cualquier transporte metropolitano de nuestro entorno, pero llegados a este punto y, oído lo que hemos tenido que oír, me gustaría que nos lo explicasen, fundamentalmente para intentar entender las diferencias entre su posicionamiento político aquí en la Asamblea y sus actuaciones en medios de comunicación y redes sociales. No hace falta que les recuerde que estamos en mitad de una pandemia y que igualmente todos somos conocedores de las medidas de seguridad que se han ido implantando en los diferentes modos de transporte mientras ha ido avanzando la pandemia y, a pesar de todas estas medidas tomadas de forma preventiva, ustedes se han dedicado y se dedican a trasladar a los usuarios, como estamos viendo, el miedo diario a la transmisión en el transporte interurbano y urbano; en el transporte metropolitano.

En Ciudadanos estamos encantados de que ustedes se sumen al carro de la objetividad y, por ejemplo, inicien una campaña de estas que ustedes dominan a la perfección en redes, donde destaquen que Metro de Madrid contaba con un plan de actuación contra la COVID-19 a finales del mes de febrero de este año -¡finales del mes de febrero!-, o que esta misma empresa procedió a la compra y almacenaje de material de protección para sus trabajadores en ese mismo mes. Y, como somos positivos y lo que queremos es que los madrileños conozcan la realidad de su transporte público, entenderemos que no se haga mención alguna al uso que se tuvo que dar a ese material, porque no es tiempo de entrar en guerra entre Administraciones; es tiempo de trabajar por el bien y la seguridad de los ciudadanos, pero con lealtad, señorías.

Les agradecería, por ejemplo, que reconozcan públicamente que, además de las declaraciones del viceconsejero, hay estudios internacionales, la mayoría de ellos, por cierto, publicados en la prestigiosa revista científica The Lancet, que confirman que el sector del transporte no es un vector principal de contagio, con unas tasas que apenas rozan el 1 por ciento. De igual forma, les agradecería que públicamente reconociesen el estudio realizado en Francia sobre las

medidas tomadas en los diferentes suburbanos europeos donde nuestro Metro, casualmente el Metro de Madrid, aparece en el primer lugar y se destacan los trabajos de parametrización realizados en nuestro Metro para garantizar una renovación del cien por cien del aire en el material móvil, como mucho, cada dos minutos y medio, ¡como mucho! Por cierto, los maquinistas se están contratando y están ya algunos en formación. Es que no los ponemos operativos en el momento; se les da formación, ¡por aquello de que haya seguridad!

Les pido que hablen de los protocolos para la realización de test serológicos a los empleados de nuestro transporte, que están en segunda fase de implantación y los nuevos serán operativos en pocos días. O, humildemente, les pido que públicamente aporten información real de la oferta, que no es otra que el cien por cien de la oferta para una demanda del 50 por ciento, que traducido quiere decir que tenemos la mitad de los usuarios, pero el total de metros y el total de autobuses; esto es importante no olvidarlo. De igual forma, les pido que no sean sectarios, que sean objetivos; por supuesto que de manera puntual podemos tener aglomeraciones en Metro, porque entendemos que cuando llegan tres o cuatro trenes a Atocha simultáneamente, por poner un ejemplo, el andén de Metro puede estar congestionado unos minutos, pero les pido que reconozcan dos cosas: que se trata exclusivamente de momentos puntuales y que estas situaciones donde de verdad se ven a diario es en el servicio de Cercanías, no en Metro, ¡en Cercanías! Y fíjense qué curioso, donde más problemas de aglomeraciones tenemos es en las líneas del sur, la C-3, la C-4 y la C-5, y son esas mismas líneas las que motivaron sus reuniones y quejas con todos los alcaldes afectados allá por 2018, justo antes de la moción de censura que llevó a Pedro Sánchez a la presidencia. ¡No sé si lo recuerdan! Pero, tanto ustedes, señorías del PSOE, que fueron encabezados por el señor Gabilondo en esta ronda de visitas, como ustedes, señores de Podemos y Más Madrid, porque Más Madrid estaba presente entonces como Podemos, antes de hacer el spin-off, se sumaron a estas protestas. Por si no lo recuerdan, ustedes organizaron una campaña de protesta por el abandono al que estaban sometidos los municipios del sur por parte del Ministerio de Fomento, entonces bajo la batuta del Partido Popular. Pues, señorías, la situación no ha cambiado, incluidas las aglomeraciones que ya producían quejas hace dos años.

Señorías, solamente soy capaz de ver dos posibilidades en este caso, más que nada por su forma de actuar: la primera, es que el transporte de los madrileños de la zona sur, lo que se conoce como el cinturón rojo de Madrid, no les importa nada; porque si no, no lo entiendo, ¡absolutamente nada!, y solo lo usan para obtener, de manera torticera y populista, un triste rédito político. La segunda opción es que ustedes han convertido el sur de Madrid en una tierra nueva de milagros en la que hemos sustituido la multiplicación de los peces... (*Risas.*), de los peces y los panes -perdón; ¡de los peces y los panes!- por la multiplicación de las vías y los trenes -ya tenemos titular; no hay problema-. Entonces, yo les pregunto, ¿qué opinan ustedes? ¿Populismo y sectarismo o son los milagros que hay en el sur de Madrid?

Repito, creemos en el transporte público, creemos en la necesidad de promover y potenciar su uso, creemos en una mejora continua de nuestros transportes; nosotros sí lo creemos. Por eso no dudamos en apoyar iniciativas que trabajen en esta diversidad y lo único que les pedimos es

coherencia. Ciudadanos apoya el transporte público en Madrid sin matices y ahora les toca a ustedes demostrar si de verdad lo apoyan de la misma manera. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor secretario, y mucho ánimo que hoy está llevándolo muy bien. Vamos a ver, en esta crisis sanitaria, y mencionando el comentario del portavoz de Vox, yo creo que, por lo menos, es mejor tener en los equipos de Gobierno médicos que filósofos, porque ya se está viendo que la filosofía tiene un acabado bastante torpe en determinadas decisiones que se están tomando.

Es cierto que se puede llegar a dudar de si existe o no seguridad en los sistemas de transporte como el Metro o Cercanías porque, lógicamente, incluso yo sé que en Metro están estudiando los sistemas de renovación de aire internamente, pero es que, en concreto, en Cercanías yo no he visto ningún plan de renovación del aire. El aire, tanto en los vagones de Metro como de Cercanías, circula de manera horizontal, haciendo un círculo entrando desde una puerta a la otra del vagón y renovándose de esa forma, absorbiendo el aire de fuera. Esa renovación del aire posiblemente tenga que mejorarse y tengamos que pensar en el futuro en sistemas ultravioletas de eliminación de cualquier tipo de parásitos -virus, bacterias- en lo que yo sé que la empresa pública Metro está trabajando duramente; me encantaría escuchar lo mismo del Ministerio de Fomento respecto a Cercanías.

Respecto a la PNL, señora Acín, su planteamiento realmente se va a hacer en noviembre; o sea, realmente lo que usted plantea ya tiene respuesta, porque la campaña de fomento de transporte público se va a hacer en noviembre, en concreto, se va a fomentar la idea de que el transporte público y los taxis son seguros, que el transporte público es el medio más sostenible y que el transporte público y el taxi siempre están ahí cuando se les necesita. Esos son los tres ejes de la campaña que va a empezar en noviembre y, por tanto, esta PNL podríamos terminarla sin segunda vuelta.

Ahora bien, la pregunta del millón: ¿los líderes de los partidos políticos dan ejemplo usando los transportes públicos? Ya sabemos que al presidente del Gobierno le gusta viajar en Falcon, y que el Falcon contamina con el queroseno veinticinco veces más que cualquier vehículo. Eso lo utiliza habitualmente, como todos sabemos, como su medio de transporte; no da ejemplo. Pero voy más allá -claro, me río y perdonad que lo diga de esta forma-, porque los planteamientos que hace la señora Sánchez sobre las enmiendas de Podemos, de ir contra el coche, contra el vehículo privado... Oiga, que dé ejemplo su líder, que vive en Galapagar y vienen todos los días, tanto él como su mujer, en vehículo... (*Rumores.*) ¡Sí, lo repito y lo voy a repetir todas las veces que sea necesario! (*Rumores.*) Sí, ustedes cánsense, pero vienen en coche todos los días, y ejemplo, ipoquito! Me ha gustado mucho eso de fomentar el uso de la bicicleta, con uso preferente intramunicipal; iden ustedes ejemplo!, y cuando hagan una enmienda de este estilo, acuérdense de que existen minusválidos y que los

pobrecitos no van a poder utilizar la bicicleta. (*Rumores.*) Sí, lo damos por hecho, pero no está por escrito.

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: En cuanto al plan de mejora de material móvil y de contratación de profesionales, ya me puede explicar qué compra de material móvil si la compra de material móvil está en los presupuestos de cualquier empresa pública que se dedique al ferrocarril. Yo no la entiendo, me gustaría que me explicara esa enmienda.

Luego, el consumo de materiales finitos. Esto me recuerda mis clases de elementos finitos en análisis matemáticos. Yo no entiendo qué quiere decir consumo de materiales finitos. Tampoco lo he entendido. Evidentemente... (*Rumores.*)

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor, silencio.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: El agravamiento de desigualdades no tiene nada que ver. Pero yo sí le pido, se lo pido por favor, que den ustedes ejemplo; den ejemplo desde el Partido Socialista; den ejemplo desde el Grupo Podemos; den ejemplo todos aquellos que fomentan la economía circular y la no contaminación. Cuando Madrid estaba cerrada, la señora Fiscal General del Estado se dio unos pocos rulos, como se suele decir en el argot; se fue a Roma, se fue a Jaén, en esos periodos en los que todos los dirigentes y los representantes públicos deberían dar ejemplo, y le puedo decir que a Jaén no fue en autobús, eso ya se lo puedo decir.

Oiga, señores de la izquierda, hemos estado sesenta días sin mascarillas: desde el 7 de marzo -digo 7 de marzo porque el 8 de marzo se montó un follón en Madrid enorme- hasta el 2 de mayo, con recomendaciones del señor Simón y del señor filósofo, que decían que la mascarilla no era recomendable. ¡Ustedes no saben la cantidad de contagios que tiene que haber habido en el transporte público por decir esas chorradas!, y lo digo con todas las letras. ¡Cómo puede decir un representante público una barbaridad como esa! Se ha dicho: no, es que en aquel momento no se sabía. No, oigan, sean ustedes un poquito más humildes y reconózcanlo; reconozcan que no tenían abastecimiento de material; reconozcan que cometieron un error. Es de sabios rectificar, y todos nos equivocamos. Nos hemos equivocado en el Gobierno de la Comunidad de Madrid, pero el Gobierno central se ha equivocado mil y una veces y no ha reconocido ni un solo error. Si después de haber perdido una sentencia en los tribunales, ahora, son capaces de venir con un decreto de alarma; porque: como no estoy contento y soy un soberbio, os voy a imponer el cierre en Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Vinagre. (*Rumores.*) Por favor, ¡por favor! (El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: *Señor secretario, me gustaría que se retirara del acta la afirmación que acaba de hacer el señor Sánchez sobre la torpeza. El término torpeza se lo deberían aplicar alguno de ustedes, y el de respeto.*) Señor Portero, no abramos más debates, por favor. Tiene la palabra el señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, señor vicepresidente. La verdad es que ponen muy difícil que podamos ceñirnos al tema objeto de discusión de la proposición, en este caso, la PNL que presenta la señora Acín; ilo ponen realmente complicado! Yo no puedo entender cómo un representante público puede decir las cosas que he escuchado yo aquí. Pero, bueno, haciendo un ejercicio de contención y por respeto a los ciudadanos y al grupo proponente, voy a intentar ceñirme a la proposición no de ley que hoy tenemos que debatir.

En primer lugar quiero empezar agradeciendo a la señora Acín que nos presente esta iniciativa para su debate ante la Comisión de Transportes. Es una proposición no de ley que, como ya se ha señalado, se presenta en un nuevo y complejo contexto social como consecuencia de la pandemia del COVID-19, abocándonos a una reformulación de nuestro estilo de vida para dar respuesta a las nuevas situaciones surgidas; en algunas casos transitorias, pero en otros muchos con vocación de quedarse con nosotros, modificando, por tanto, nuestros comportamientos y actitudes, y el teletrabajo es un claro exponente de ello.

No obstante, entiendo que sería un error vincular la pertinencia de esta iniciativa exclusivamente a este momento excepcional definido por la pandemia y sus efectos. Como ya se ha dicho, los datos que conocimos de la encuesta domiciliaria de movilidad 2018 muestran que la movilidad ahora es menos sostenible que en 2004. En datos de la Comunidad de Madrid, el uso del transporte público se ha reducido desde 2004 hasta 2018 en un 8 por ciento, pasando del 31,6 al 24,3 por ciento, mientras que el vehículo privado ha aumentado un 5 por ciento en ese mismo periodo de tiempo. Esto quiere decir que es necesario establecer medidas para el fomento del uso del transporte público con independencia de la crisis del coronavirus, objeto de esta proposición no de ley.

Las infraestructuras del transporte son fundamentales para el crecimiento económico, la vertebración del territorio y la mejora de la calidad de vida y la cohesión social. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos imprescindible defender el derecho a la movilidad. Creemos que es una necesidad básica que debe estar garantizada en el marco de la igualdad de condiciones sin discriminación alguna, y la clave de ese derecho es el reconocimiento del transporte público como una herramienta para la igualdad de oportunidades y la conexión de las personas con su entorno familiar, laboral, formativo y de ocio. De ahí la necesidad de garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad, accesible para todas y todos y seguro sanitariamente. Para ello, además de establecer medidas para fomentar el uso del transporte público, desarrollándose actuaciones de sensibilización social, tal y como se plantea en esta proposición no de ley, es evidente que se necesitan otras muchas medidas, que creo que no son objeto de discusión ni de debate en esta proposición no de ley; medidas que creo que la portavoz de Unidas Podemos ha señalado y que yo comparto plenamente. Sin duda, esto da para otro debate, con otra iniciativa y en otro momento. Insisto, comparto plenamente ese análisis y esas medidas.

Pero entre no hacer nada y hacer algo, yo creo que corresponde hacer algo. Creo que hoy tenemos la posibilidad de sacar adelante una iniciativa que es positiva para el transporte público de la Comunidad de Madrid; una iniciativa que no es ni más ni menos que informar a los usuarios de la

existencia del transporte público. No se trata de engañar, como se ha mencionado, sino de informar, y eso siempre es positivo. Por eso, el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta proposición no de ley, entendiendo que evidentemente hay otras muchas cosas que la Comunidad de Madrid tiene que hacer para trasladar certezas y seguridad a los usuarios del transporte público. También en diversos debates que se han mantenido en esta Cámara en diferentes momentos y ocasiones, con independencia de que ahora mismo estemos atravesando una crisis sanitaria, hemos hablado de la necesidad de fomentar el uso del transporte público. Por tanto, esta iniciativa es razonable y perfectamente pertinente en este contexto y en cualquier otro, por lo menos desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista. Por eso motivo, como he dicho, la vamos a apoyar.

Además, como se ha señalado por parte del grupo proponente, creemos que no estaríamos hablando de un gasto extraordinario; estaríamos hablando de un gasto que viene perfectamente contemplado y que se puede encajar perfectamente en las actuales partidas presupuestarias. Por tanto, no estaríamos hablando de un gasto extraordinario que sumar, como por parte de algún otro grupo también se ha trasladado.

Hasta aquí lo que se refiere a la proposición no de ley. Podría entrar a hacer alguna valoración sobre algunos de los despropósitos que he escuchado con anterioridad. Por respeto, como he dicho antes, no lo voy a hacer, pero sí pediría que no tentaran más a la suerte. Creo que esta Cámara se merece otro nivel de debate, otro nivel de discusión, y no como uno del Salsa Rosa sobre adónde va una persona u otra. Sinceramente, si dedicáramos más tiempo a preparar las cuestiones, los temas, y a centrarnos en el objeto de discusión de los debates que aquí se producen que a hacer labores de detectives sobre cómo se mueve, hacia dónde va o adónde se dirige una persona u otra, creo que los ciudadanos madrileños nos lo agradecerían enormemente. Muchas gracias.

EL Sr. **SECRETARIO**. Gracias, señor portavoz. Procede ahora que el grupo proponente, si quiere, utilice su turno de réplica por tres minutos; adelante.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias. Yo creía que iba a ser una iniciativa sencilla, fácil, simplemente de sentido común, pero luego, de repente, se lían las divagaciones en exceso.

Solo quiero contestar un par de elementos. Por un lado, respecto a lo que creo que hay que leer, coincido con el portavoz de Vox, pero le insto a que lea ciencia. Quiero decir que, ya que estamos en una pandemia y que estamos tomando medidas, decisiones, y haciendo propuestas vinculadas a una pandemia y a una situación en la que las infecciones todavía son un mundo un poco desconocido, centrémonos en ciencia. La ciencia desmiente la teoría de que en el transporte público esté habiendo focos. Que el viceconsejero haga unas declaraciones en el programa de Ana Rosa, me va a perdonar, pero para mí tienen un valor científico mínimo y un valor político ínfimamente mínimo. Pero dado que es interesante, le pediré que venga a esta comisión o a la de Sanidad a comparecer y que nos explique cómo puede ser que, sin haber realizado ningún estudio, sepa que el foco puede ser Metro, porque no hay ningún estudio que lo demuestre. Hay estudios en otros países: en Japón, no hay ningún brote vinculado a transporte público; en Francia, se hacen estudios de 1.100 brotes y el 1

por ciento vinculado a tranvías; en Suiza, se trazan 800 brotes en 800 lugares distintos y menos de un 1 por ciento vinculados al transporte público. Creo que el viceconsejero probablemente se equivocó en las declaraciones, pero creo que en esta comisión, a la que deberíamos traer los temas trabajados, deberíamos estar manejando estos datos. Y si necesitan estudios científicos, bases y demás, yo se las paso sin ningún problema.

¡Claro!, nosotros no venimos con esta iniciativa a refrendar cómo está la situación del transporte público en Madrid. Nosotros venimos diciendo que el transporte público en la Comunidad de Madrid tiene daños y fallos y necesita inversiones estructurales, por un lado, y, por otro, el cumplimiento de las promesas que se hacen, por ejemplo, que se iban a establecer autobuses lanzadera. Quiero decir que con esta iniciativa no refrendamos una política total; simple y llanamente, nos configuramos en esta Asamblea como el partido que ha venido defendiendo el uso del transporte público y que, ahora, ante la ausencia de unos líderes y de unos dirigentes que se manifiesten claramente, desde esta comisión sale el mensaje colectivo de que hay que defender el transporte público.

En cuanto a la libre elección, podríamos hablar mucho sobre el debate que ustedes mantienen con la libertad, pero la libre elección solo se da o solo existe cuando se aseguran las condiciones, y cuando no se están asegurando esas condiciones, no es libre elección. Por lo tanto, para asegurar esa libre elección, el transporte público debe ser de la mejor calidad posible. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora Acín. A continuación intervienen los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias. Reitero todo lo dicho y también me uno al deseo de que se hable de los temas de los que se trata, porque, además, suelen ser bastante importantes y bastante interesantes, a diferencia del resto de cuestiones.

¡Claro que agrava las desigualdades que no funcione el transporte público!, porque recaen sobre las espaldas de las clases populares precisamente todas esas carencias del transporte público. Las elecciones pueden ser libres o uno puede verse forzado a tener que elegir ciertas cosas, y aquí entran muchísimas cuestiones. Claro que uno libremente puede elegir conducir su coche, icuando lo tiene! Pero, efectivamente, por eso nosotros, desde mi grupo parlamentario, pensamos que no solamente hay que tratar de apoyar al transporte público, ihay que desincentivar el uso del vehículo privado! ¿Y por qué? Pues porque la contaminación tiene unas consecuencias sobre la salud pública que ya sabemos cuáles son y que poco a poco van a ir aumentando cada vez más. Hay muchas muertes relacionadas con las complicaciones respiratorias y con la contaminación. Entonces, si ustedes no lo quieren ver, seguirán negando la evidencia hasta que ya les atropellen -nunca mejor dicho- las consecuencias de esto, que será una crisis bastante grande en el futuro si no tomamos medidas en el presente.

Como les decía, no se puede hacer recaer la responsabilidad del futuro de la movilidad sobre las clases trabajadoras y las clases populares. No pueden ser ellas las que tengan que decidir cómo van a poder ir o cómo no van a poder ir, ¡es que es imposible!

Y, claro, le vuelvo a decir: nosotros estamos de acuerdo con todas las campañas posibles del uso del transporte público, pero que se sustenten sobre un transporte público de calidad. Y yo, por ejemplo, también les digo que he preguntado -espero que me contesten- sobre los sistemas de ventilación de las líneas 1, 4 y 5. Y eso sabemos también que tiene una relación con todo lo que nos estaba exponiendo la señora Acín, y estoy completamente de acuerdo, pero tenemos que bajar a tierra y a la realidad.

Continúo en el mismo posicionamiento: nos vamos a abstener, estando de acuerdo en que hay que potenciar el transporte público, pero creemos que el orden es, primero, reforzar. Ya sabemos que los conductores, los maquinistas, tienen -afortunadamente- un periodo de formación, pero cuando van de quince en quince no es lo mismo que cuando van de cincuenta en cincuenta o cuando van de 150 en 150. Esa es la diferencia. Entonces, primero, hay que invertir en reforzar el transporte público, y después, hacer todas las campañas que sean necesarias. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora portavoz. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Desde Vox nos reafirmamos en lo que hemos dicho. ¿De verdad ustedes creen que este es el momento de tener estos debates? Yo estoy encantado de tenerlos, sobre cómo tienen que moverse los ciudadanos y sobre si hay un derecho a la libre elección del medio de transporte o no. Nosotros siempre lo vamos a defender, aunque estamos a favor de que se priorice y se ayude al transporte público. ¡Hombre, claro! Yo creo que en la Comunidad de Madrid esto se lleva haciendo desde hace muchos años. Tenemos una red de transporte público bastante envidiable y que, desde luego, no tiene parangón con lo que existe en otros territorios de nuestra nación. Por tanto, eso es una realidad.

El transporte público está altamente subvencionado. Yo comprendo que las posiciones de algunos grupos políticos, y concretamente de Ciudadanos, que al final tiene que respaldar a su consejero... Si yo comprendo que esta situación y esta terrible crisis están ahora mismo resquebrajando todas las estructuras y que la crisis económica y social va a ser tan brutal que yo entiendo que Metro de Madrid y el Consorcio de Transportes defiendan la utilización del transporte público y su seguridad. Mire, yo no necesito ver los informes, porque los conozco, pero permítame que al final dude, porque son informes de parte y porque los intereses económicos muchas veces maquillan y orientan los informes, y lógicamente, Metro de Madrid tiene que salvar una gestión y una cuenta de resultados. Nos cuesta 1.200 millones de euros al año el Metro de Madrid y, lógicamente, la caída de ingresos... Si ahora mismo una tercera parte de los recursos que tiene el Consorcio de Transportes vienen de los billetes y de los Abonos Transportes de los usuarios, me imagino que esa caída en la utilización les está produciendo un agujero económico a las cuentas del consorcio, de

Metro de Madrid, de la EMT y de todos. Esto es así y es lógico, y lo entendemos. Lo que no entiendo es que la izquierda diga una cosa y la contraria; que estén todo el día con su discurso de: entre la salud y la economía, apoyemos la salud de los ciudadanos, y ahora, que no hay un problema de contaminación -porque no lo hay-, porque lógicamente hay menos desplazamientos, porque la gente teletrabaja, la gente está en el paro, desgraciadamente, y no se mueve porque no puede trabajar, ahora que no tenemos el problema, ¿a cuento de qué viene esta iniciativa y esta proposición? Sinceramente, no lo entendemos.

Dejemos que los ciudadanos se protejan y protejan a sus familias como consideren más oportuno, porque es un derecho fundamental y básico y porque creo que está funcionando, y creo que ahora mismo no tenemos un problema de movilidad ni de gestión de movilidad. Creo que, si el transporte público se utiliza menos, los usuarios que lo empleen porque quieran o porque no tengan otro remedio lo harán en condiciones más seguras; por tanto, nosotros decimos que el dinero de esta campaña de publicidad para decirles a los ciudadanos cómo se tienen que mover en época de pandemia no procede. Dejemos que la gente elija libremente cómo se protege y cómo se mueve, en todo momento, pero mucho más durante esta pandemia. Muchísimas gracias, señor presidente.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, presidente. No sé si la portavoz de Podemos, cuando ha preguntado L-1, L-4, L-5, se refería a Metro; si es el caso de Metro, le puedo garantizar que en el material rodante se renueva el cien por cien del aire cada dos minutos y medio. Hay 45 maquinistas en formación en este momento, y podemos hacer dos cosas: hacer un plan de Formación Profesional por fases, o hacerlo así: populista, vamos a meter a todos y tal, que salen sin formación, quitamos a los maquinistas que están actualmente operativos y les damos la formación.

Pero reconozco que nada es comparable con esa frase que acabo de escuchar: "no me hace falta leer los informes". Señor Henríquez de Luna, ¡me ha dejado sorprendidísimo!, ¡ya ni ciencia ni nada! ¿En qué nos vamos a basar? ¡Vamos a hacer a partir de ahora actos de fe, a ver si conseguimos solucionar los problemas de este país!

El transporte público es fundamental tanto para vertebración territorial como para vertebración social, y eso no es porque lo diga yo, ¡es que es tan evidente como estudiar! Normalmente -a diferencia de otros comentarios-, conduce su coche generalmente el que se lo ha ganado, que también es importante destacarlo; y, si queremos libertad para decidir, coincido en que es importante que la oferta sea equiparable, ¡que el uso del vehículo privado sea casi tan práctico como el uso del transporte público!, entonces podremos tomar una decisión de forma libre.

En definitiva, me reitero en lo mismo. Dejen de demonizar todo el transporte público, sean objetivos y sean propositivos; de esta manera sí podremos promover el uso del transporte público. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Por el Grupo Popular, señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias. Miren, señores, yo entiendo que les moleste que les digan las verdades, pero yo lo único que quería resaltar... Y si ustedes no lo quieren ver... Al Grupo Popular por supuesto que le interesa mucho esta campaña, ¡por supuesto!, ¡cómo no le va a interesar!, lo que pasa es que les estamos pidiendo que den ustedes ejemplo, y lo único que he puesto han sido ejemplos de personas que lo deberían de dar. Sé que molesta, ¡les molesta que les digan las verdades!, ¡ya está! Bueno, pues si se sienten ofendidos, peor para ustedes.

La posición del Grupo Popular va a ser favorable a esta PNL porque entendemos que es necesaria en estos momentos difíciles, y, sobre todo, por la sencilla razón de que en noviembre -ya se lo he comentado- esta campaña se va a llevar a cabo; con lo cual, la proposición no de ley es muy bonita, pero ya no tenía mucho sentido porque esa campaña se va a llevar a cabo.

Y, por último, solo quiero pedir que cuando intervengan, por favor, tengan ustedes un poquito más de respeto a la hora de emitir calificativos. Yo en ningún momento voy a faltarles al respeto, pero también les pido que lo hagan conmigo. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Señor Vinagre, tiene usted la palabra.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Muchas gracias. Creo que a estas alturas está poco más o menos todo dicho; no obstante, un par de puntualizaciones.

Señor Henríquez de Luna, cuando habla del derecho a la libre elección, ¡si nadie lo discute!, ¡si nadie lo discute!, ¡ide verdad! Pero, claro, lo decía la portavoz de Unidas Podemos, ¡es que hay un factor fundamental, que a veces se obvia, que es el componente económico! Igual, usted, señor Henríquez de Luna, puede comprarse un coche y puede mantenerlo, ¡pero a lo mejor no todos los madrileños pueden hacerlo y su alternativa es el transporte público!, ¡y se necesita que ese transporte público sea de calidad!, ¡y sea accesible! De ahí la iniciativa que el Grupo Parlamentario Socialista presentó en su momento del Abono Social, ¡y más en estos tiempos!, ¡que todos los madrileños puedan moverse por la Comunidad de Madrid! ¡Eso sí es el derecho a la libre elección!, ¡eso sí es un derecho!, ¡el derecho de todos los madrileños a poder desplazarse de un punto a otro de la Comunidad de Madrid! Pero nadie cuestiona la libre elección, el derecho a la libre elección, ¡no digamos cosas que no son!

Segunda matización o puntualización que quería hacer. Estamos a favor de esa proposición no de ley. Se lo señalaba a la señora Acín, eso no quiere decir que el Grupo Parlamentario Socialista refrende la situación del transporte público madrileño. Lo hemos dicho antes y lo volvemos a decir, el transporte público madrileño necesita muchas cosas, ¡tiempo tendremos de debatir y de discutir!, ¡y de proponer!, ¡y de proponer con voluntad de acuerdo!, que esa es nuestra intención a lo largo de toda esta legislatura: proponer y llegar a acuerdos.

Pero hoy estamos hablando de lo que estamos hablando, que es de una campaña de fomento del uso del transporte público. Por cierto, diré que está muy bien que nos hayamos enterado hoy aquí que en noviembre va a haber esa campaña; ¡igual el canal y el cauce más lógico y razonable

sería que con antelación se informara desde la consejería y, entonces, igual, efectivamente, nos podríamos haber ahorrado el debate de hoy. No obstante, yo le agradezco al portavoz del Partido Popular, a falta de que otro organismo, que igual es competente, nos haya informado de esa campaña.

Termino. Hay un axioma falso que yo, desde luego, no comparto: salud versus economía. ¡No! No se equivoquen, ¿eh? Es que, si no hay salud, hay miedo, y si hay miedo, no hay economía. Y esa es la pura verdad. Nada más.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Vinagre. Seguidamente se someterá a votación la proposición no de ley, pero previamente pregunto a Más Madrid si acepta la enmienda presentada. *(Pausa.)* Vale. No habiéndose aceptado... *(Rumores.)* Por partes, por partes. Iba a preguntar si los grupos tienen sustituciones. *(Pausa.)* Entonces, señor Rubio, coménteme.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Miguel Díaz es sustituido por Ricardo Megías.

El Sr. **SECRETARIO**: Vale. ¿Algún grupo más?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Jorge Moruno es sustituido por Clara Ramas.

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

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Aunque ya lo he comentado al principio de la sesión, David Erguido sustituye a José Antonio Sánchez. *(Rumores.)*

El Sr. **SECRETARIO**: Vale. Entonces, si les parece, solicito a los ujieres que cierren la puerta e iniciamos la votación. *(Pausa.)*

Si no me he equivocado, el resultado de la votación es el siguiente: 19 diputados presentes; 16 votos a favor, 2 votos en contra y 1 abstención. En consecuencia, la Proposición No de Ley 129/20 queda aprobada. Felicidades.

Pasamos al punto tercero.

PCOC-1426/2020 RGE.P.21558. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes concretos del Gobierno de la Región en lo referente a la ampliación de la línea 8 de Metro de Madrid y el establecimiento de una línea de autobús BTR y un aparcamiento disuasorio en Valdebebas.

Para ello, señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, Miguel Núñez, pase, por favor. *(Pausa.)* Bienvenido; ¿qué tal? *(Pausa.)* Conforme a lo previsto en el artículo 196, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta es de diez minutos repartidos en cinco minutos a

partes iguales entre el diputado y el Gobierno. Adminístrense ustedes los tiempos y si quieren les aviso. Gracias. Señora Acín, tiene la palabra.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Buenos días otra vez, y gracias por estar aquí. Mire, el 7 de julio de este año el señor Aguado anunció que Metro de Madrid llegaría a Valdebebas acompañado de un sistema BTR. Yo no es que sea desconfiada por naturaleza, pero, como ya dije hace varias comparecencias, creo que están empezando a bailar un poco los números sobre las líneas de Metro que se pretendían ampliar en esta legislatura.

Al comienzo de la legislatura anunciaron la ampliación de las líneas 3, 5 y 11. En el Plan de Recuperación de la Comunidad de Madrid, el que se presentó a raíz de la pandemia del COVID, desde el área de movilidad solo se hablaba de ampliaciones de línea de Metro y, en concreto, de invertir 260 millones en ampliaciones de las líneas 3, 6 -del circular, no sé por dónde la quieren ampliar- y la 8. Es decir, nos encontramos: líneas 3, 5 y 11, que eran los planes iniciales, y líneas 3, 6 y 8, los nuevos planes que se ponen sobre la mesa. Me parece que esta es una asignación importante y un desarrollo de infraestructuras que, además, tiene unas derivadas implicadas no solo en los patrones de movilidad sino también en los de urbanismo. Prácticamente quince días después de que compareciera aquí la consejera delegada de Metro de Madrid, el vicepresidente del Gobierno, junto con el consejero de Transportes, reanuncian la ampliación de esta línea 8. No es por desconfianza, pero yo hago mi trabajo y le pregunto de forma oficial si hay informes técnicos, económicos y jurídicos, que respalden este anuncio de ampliación y la respuesta es que sí y que existe informe técnico. De los demás, económicos y jurídicos, no se dice nada, están perdidos por el camino. Como ustedes me dicen que sí, que lo hay, pues les pido esas copias; yo quiero poder leer la copia de los mismos y le pido todos, los técnicos, los jurídicos y los económicos por si acaso es que aparecen en ese momento. La respuesta oficial es que la información solicitada no es consecuencia de ninguna actuación administrativa realizada por la Administración pública de la Comunidad de Madrid.

Yo llevo aquí una temporada pidiendo informes y leyéndolos y creo interpretar que hay dos opciones, dos posibles interpretaciones que hoy me gustaría que nos confirmase: por un lado, que los informes que en teoría sí estaban, no existen y no están, y entonces simplemente significa que el anuncio del señor Aguado era humo y no sé si sigue siendo humo -por eso le preguntamos hoy-, o que estos informes los esté realizando algún ente, alguna empresa externa a la Administración de la Comunidad de Madrid, en cuyo caso no está en el portal público de la Comunidad de Madrid, o al menos no lo estaba hasta ayer o yo no he dado con ella, la licitación para la realización de estos informes, aunque ya se dijera que estaban.

Creo que este tipo de anuncios, no refrendados luego, y, por tanto, poco serios, hacen un flaco favor a Metro y le hacen un flaco favor a la Comunidad de Madrid, pero es que creo además que es el momento de dejar de hacer de Metro un photocall y dejar de hacer anuncios. Yo le pregunto hoy -a ver qué me puede explicar- por los planes concretos que tiene de la ampliación de la línea 8 de Metro y por el establecimiento del autobús BTR; y le pediría, por favor, que me explique estas

contestaciones, que son públicas y que es la información fiable de la que yo dispongo de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra el señor director general de Infraestructuras, el señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días, señorías. A petición del Grupo Más Madrid comparezco esta mañana ante ustedes para informarles sobre los planes concretos del Gobierno de la región en lo referente a la ampliación de la línea 8 de Metro de Madrid, el establecimiento de una línea de autobús BRT y un aparcamiento disuasorio en Valdebebas.

La ciudad aeroportuaria Parque de Valdebebas, que surgió como parte de la estrategia territorial del desarrollo económico y residencial de la ciudad de Madrid, está situada en el noreste del término municipal, frente a la T-4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y está muy próxima al Ifema. El área residencial, de acuerdo con el planeamiento urbanístico vigente, cuenta con un total aproximado de 11.452 viviendas planificadas, de las cuales el 45 por ciento serían viviendas con algún tipo de protección y con un techo de desarrollo poblacional de 31.000 habitantes. Según datos del Ayuntamiento de Madrid, el barrio de Valdebebas tenía una población en enero de 2020 superior a los 15.000 habitantes. El barrio comenzó a habitarse hacia 2014, de forma que en un tiempo relativamente corto, seis años, ha alcanzado en torno al 50 por ciento de su techo poblacional, manteniendo un ritmo de crecimiento anual intenso.

El sistema actual de transporte público está integrado por dos líneas diurnas y una línea nocturna de autobús urbano de la Empresa Municipal de Transportes, la 171, la 174 y la N-2 y una estación de la línea C-1 de Cercanías Renfe con una localización alejada de la zona residencial, no existiendo en el área ninguna estación de Metro. Las estaciones más cercanas de la red de Metro son la estación de San Lorenzo de la línea 4 de Metro y la estación Feria de Madrid de la línea 8 de Metro a 4.800 metros y a 5.800 metros de distancia respectivamente del área residencial con viviendas ocupadas del barrio de Valdebebas.

Según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 del Consorcio, cada residente del barrio de Valdebebas realiza un promedio de 2,8 viajes en un día laborable y tienen lugar casi 18.000 viajes con origen o destino a la zona. De la participación modal tan solo el 15 por ciento de los viajes relacionados con el ámbito se realizan en transporte público, siendo aproximadamente la mitad de ellos en tren, lo que está muy alejado del uso del transporte público en zonas similares de Madrid periferia donde su uso alcanza valores del 32,8 por ciento de los viajes, según datos de la Encuesta Domiciliaria del Consorcio. El motivo fundamental aducido por los residentes para no utilizar en sus viajes el transporte público es la mala combinación del mismo. De manera adicional al dinamismo urbanístico de Valdebebas en la zona se están desarrollando grandes proyectos estratégicos que serán grandes generadores de nuevos viajes, entre ellos, en primer lugar, el plan especial de ampliación de Ifema que consiste en la ampliación de las instalaciones de Ifema e incluye una zona destinada a la

instalación de pabellones de uso recinto ferial y otros usos asociados; en segundo lugar, la implantación de la Ciudad de la Justicia siendo un proyecto destinado a concentrar las distintas sedes judiciales dispersas por la capital, que supondrá una importante concentración de empleo y actividad generando una alta movilidad diaria de trabajadores y visitantes y, en tercer lugar, el hospital de emergencias que, como consecuencia de los efectos de la pandemia, se está construyendo en este ámbito y que estará operativo en breve.

La Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras considera que debido al crecimiento de Valdebebas y el bajo índice de viajes en medios de transporte público, es necesario planificar y proyectar mejoras en las infraestructuras de transporte. Dentro de las actuaciones se plantea como primera infraestructura la implantación de un sistema de transporte colectivo de plataforma reservada denominado BRT que mejore la conexión del barrio con las redes existentes en la actualidad de Metro y de Cercanías.

El BRT es un sistema de transporte público masivo que combina los carriles de autobuses específicos con estaciones o terminales de alta calidad, compaginando la capacidad y la velocidad de Metro con la flexibilidad y el coste de un sistema de autobuses, permitiendo una adaptación flexible en función de las circunstancias específicas de la zona. El BRT transita por carriles exclusivos o por espacios de vías segregados en zonas urbanas ubicadas en la calzada con preferencia tanto semafórica como en las intersecciones donde los vehículos suelen interactuar con otros tráfico evitando con ello las detenciones, lo que permite alcanzar, por tanto, velocidades hasta tres veces superiores a un sistema de autobuses convencional y siendo similares a las velocidades alcanzadas por Metro, en torno a 40 o 50 kilómetros/hora. Para facilitar la accesibilidad de los autobuses a todos los usuarios, las estaciones o paradas se construyen en plataformas al nivel del suelo del autobús, reduciendo así el tiempo de embarque, además, el pago de tarifa o la validación del billete se realiza en el exterior del mismo al entrar en la estación de manera similar a como se hace en la red de Metro...

El Sr. **SECRETARIO**: Perdón, señor Núñez, lleva cuatro minutos, lo digo por si quiere guardarse algo para luego.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Para considerar adecuadamente los criterios sociales y económicos, la Dirección General ha contratado la redacción del anteproyecto de construcción para la implantación de un sistema de BRT, instalaciones asociadas, en Valdebebas, de manera que se puedan cuantificar y valorar objetivamente los correspondientes costes de construcción y explotación. El anteproyecto, todavía inconcluso, desarrolla el trazado óptimo en cuanto a la captación de viajeros, según la planificación realizada por el Consorcio; las infraestructuras e instalaciones necesarias a lo largo de una longitud aproximada de cuatro kilómetros. Los vehículos que se dispondrán para el servicio de esta línea serán vehículos movidos por energía eléctrica y se prevén puntos de recarga en cada una de las dársenas del intercambiador, así como en la última parada de la línea.

En relación al intercambiador con aparcamiento disuasorio señalar que el plan especial Campus de la Justicia aprobado en 2015, que desarrolla el ámbito grandes equipamientos de la Comunidad de Madrid, AP. 16. 11, destina la parcela a redes supramunicipales y equipamientos, Madrid 1, parcela 6, con una superficie de 132.600 metros cuadrados, una superficie segregada de 25.120 metros cuadrados para la implantación de un intercambiador de transporte público. El anteproyecto en redacción contendrá las líneas generales que debe cumplir el intercambiador y que se desarrollarán posteriormente en el proyecto constructivo. Este intercambiador dará cobertura a las líneas urbanas existentes de EMT, al servicio de taxis, al carril bici que discurre por Valdebebas, a la Línea C-1 de Cercanías, al sistema de autobús eléctrico y en un futuro, a la estación correspondiente del ramal de la línea 8. De manera complementaria, se dispondrá en el resto de la parcela de 25.120 metros cuadrados de un aparcamiento disuasorio con plazas adaptadas para personas con movilidad reducida y con plazas de recarga para vehículos privados eléctricos.

El Sr. **SECRETARIO**: Perdón, señor director general, si puede finalizar ya porque se ha pasado del tiempo...

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Bien, por último señalar que la dirección general ha iniciado los trámites para la licitación del contrato de servicios para la redacción del proyecto de una nueva línea de red de Metro de Madrid desde la estación Feria de Madrid al barrio de Valdebebas.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias. Señora Acín, lleva tres minutos y medio y tiene por lo menos tres minutos y medio más.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, creo que no nos hemos debido entender bien respecto a lo que yo le quería preguntar. Yo no cuestiono por el número de habitantes, por el fomento del transporte público o por hacer esa zona realmente accesible, la idoneidad o no de que se desarrollen infraestructuras en Valdebebas. Ese no es mi punto. Es más, estamos felices de que se instale por fin un BTR -que no es un gran invento, pero es estupendo que se instale en Madrid- o de que se establezca un intercambiador o de que haya aparcamiento disuasorios. Yo le digo exactamente que, si ahora nos ha dicho que se está licitando la redacción del proyecto de la línea 8, simplemente, no entiendo cómo se hacen en esta comunidad los anuncios. Entiendo que alguien se levanta y dice: Valdebebas nos interesa, por Ifema, por el Campus de la Justicia y por el hospital de emergencias, y aquí podría ir metro. Yo creo que no estamos en ese momento en términos económicos, pero tampoco en los políticos y los sociales. Por tanto, esta petición de información, de la que yo tenía dudas por si era incorrecta, es decir, si había habido algo traspapelado y demás... ¡No, es que es así! Hacen un anuncio y meses después, en las solicitudes de información, nos dicen que los informes técnicos y jurídicos no existen. Entonces, perdóneme, pero creo que al menos tenemos grandes diferencias en cómo se legisla y en cómo se gobierna.

Y aquí déjenme hacerles de nuevo un llamamiento, y es que es imprescindible una ley de movilidad sostenible. ¿Por qué? Se lo hemos dicho muchas veces, porque de repente se desarrollan

parcelas, en este caso en un barrio, pero se hacen en municipios, en distritos y en nuevas áreas urbanísticas, sin que esto venga acompañado de las infraestructuras necesarias. Así que, dado que usted está aquí, también le recalco la necesidad de que tengamos una ley de movilidad sostenible en breve para que todo este tipo de temas empiece a ser abordado de forma común. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Si les parece, concedemos un último turno al señor Núñez, muy breve, porque ha consumido su tiempo. ¿Les parece? (*Pausa*).

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): En la Consejería de Transportes existen informes técnicos internos preliminares del Consorcio Regional y, de acuerdo a su modelo de transporte, ha estimado para la zona de Valdebebas, con las características habituales de explotación y el previsible desarrollo urbano de la población y del empleo, una demanda de 3.529.600 viajeros para el año considerado de puesta en servicio de las infraestructuras planteadas y de 8.608.400 viajeros para el año 2034, como año horizonte de todo el ámbito de estudio desarrollado. En particular, la demanda diaria de viajeros estimada por el Consorcio Regional, de acuerdo a su modelo de transportes, es de 9.160 entradas diarias para el año de puesta en servicio y de 25.140 en el año 2034, y para el BRT es de 4.100 entradas para el año de puesta en servicio y de 7.400 para el año 2034. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Núñez. Pasamos al último punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta? (*Pausa.*) Se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

(*Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 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