

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 270

23 de octubre de 2020

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 23 de octubre de 2020

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-1245/2020 RGEF.18178. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Soledad Sánchez Maroto, Diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, sobre medidas tomadas por Metro de Madrid para cumplir con las exigencias de Inspección de Trabajo de aplicar los protocolos correspondientes a la Vigilancia Sanitaria Específica del Amianto, al colectivo de maquinistas.

2.- PCOC-1543/2020 RGEF.23117. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más

Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre los niveles de accesibilidad en la red de Metro de Madrid.

3.- PCOC-1556/2020 RGEF.23369. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto, valoración que hace el Gobierno Regional sobre el desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).

4.- C-1701/2020 RGEF.17062. Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación actual y planes de futuro de los establecimientos comerciales situados en locales propiedad de Metro de Madrid, S.A. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

5.- PNL-234/2020 RGEF.23965. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: Primero: Asegurar el carácter disuasorio del aparcamiento de la Estación de Ferrocarril de Majadahonda, estableciendo su gratuidad para los usuarios, o alternativamente, aplicando tarifas lo suficientemente bajas como para incentivar el transporte intermodal. Segundo: Realizar una actuación conjunta entre ADIF, Renfe Viajeros, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Majadahonda para crear un intercambiador en la zona de la estación. Tercero: Impulsar un acuerdo con Renfe Viajeros para la adecuación de un segundo acceso a los andenes por la cabecera opuesta a la actual estación. Cuarto: Solicitar al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid que establezca una línea lanzadera de autobuses directa entre el aparcamiento disuasorio de Majadahonda y el intercambiador de Moncloa.

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 14 minutos.	16167
- Intervienen el Sr. Cañadas Martín y la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en sus Grupos.....	16167
— Modificación del orden del día: retirada del punto primero, PCOC-1245/2020 RGEF.18178 y, tramitación en primer lugar del punto cuarto, C-1701/2020 RGEF.17062.	16167

<p>— C-1701/2020 RGEF.17062. Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación actual y planes de futuro de los establecimientos comerciales situados en locales propiedad de Metro de Madrid, S.A. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</p>	16167
<p>- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....</p>	16167-16168
<p>- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A.</p>	16168-16171
<p>- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Cañadas Martín, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar..</p>	16171-16181
<p>- Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. . .</p>	16181-16183
<p>- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Cañadas Martín, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....</p>	16183-16189
<p>- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.....</p>	16189-16190
<p>— PCOC-1543/2020 RGEF.23117. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre los niveles de accesibilidad en la red de Metro de Madrid. . .</p>	16190
<p>- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.</p>	16190-16191
<p>- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta.</p>	16191-16192
<p>- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....</p>	16192-16194
<p>— PCOC-1556/2020 RGEF.23369. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto, valoración que hace el Gobierno Regional sobre el desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).</p>	16194

- Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, formulando la pregunta.	16194-16195
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	16195-16197
- Intervienen la Sra. Sánchez Sánchez y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	16198
— PNL-234/2020 RGE.23965. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: Primero: Asegurar el carácter disuasorio del aparcamiento de la Estación de Ferrocarril de Majadahonda, estableciendo su gratuidad para los usuarios, o alternativamente, aplicando tarifas lo suficientemente bajas como para incentivar el transporte intermodal. Segundo: Realizar una actuación conjunta entre ADIF, Renfe Viajeros, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Majadahonda para crear un intercambiador en la zona de la estación. Tercero: Impulsar un acuerdo con Renfe Viajeros para la adecuación de un segundo acceso a los andenes por la cabecera opuesta a la actual estación. Cuarto: Solicitar al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid que establezca una línea lanzadera de autobuses directa entre el aparcamiento disuasorio de Majadahonda y el intercambiador de Moncloa.....	16199
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, en defensa de la proposición no de ley.	16199-16201
- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, el Sr. Portero de la Torre.	16201-16202
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Cañadas Martín, el Sr. Sánchez Pérez, el Sr. Rubio Ruiz y la Sra. Sánchez Sánchez.	16202-16209
- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Pérez Gallardo.	16210
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Cañadas Martín, el Sr. Sánchez Pérez, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y la Sra. Sánchez Sánchez.	16210-16213
- Intervienen el Sr. Portero de la Torre, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Cañadas Martín y la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en sus Grupos.	16213
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	16213

— Ruegos y preguntas.	16214
- No se formulan ruegos ni preguntas.	16214
- Se levanta la sesión a las 12 horas.	16214

(Se abre la sesión a las 9 horas y 14 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie?

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: En sustitución de Sol Sánchez estaré yo mismo.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: En sustitución de Jorge Moruno estará Hugo Martínez Abarca.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Tampoco.

Esta Presidencia propone dos cambios en el orden del día de hoy: en primer lugar, retirar del orden del día la PCOC 1245/20, incluida como punto primero, y en segundo lugar, pasar la comparecencia 1701, con registro general de entrada 17062, de la señora consejera delegada de Metro, que figura como punto cuarto, a tramitarse como punto primero. ¿Se aceptan estos cambios por asentimiento? *(Pausa.)* Se entienden aprobados.

Damos paso al primer punto del orden del día.

C-1701/2020 RGEF.17062. Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación actual y planes de futuro de los establecimientos comerciales situados en locales propiedad de Metro de Madrid, S.A. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece la señora consejera delegada de Metro. Puede tomar asiento. *(Pausa.)* Se inicia el debate con la intervención del portavoz del grupo parlamentario que ha instado la comparecencia al exclusivo objeto de precisar las razones que la motivan. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre Alcázar por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señora Roldán; bienvenida a esta comisión. Voy a ser muy sintético. El objeto de esta comparecencia es que nos detalle, por un lado, cuál es la situación en la que se encuentran en estos momentos los locales comerciales que pertenecen a la red de Metro, a Metro de Madrid, y saber cuáles son las intenciones que tiene la compañía en relación con estos locales: cuáles son los planes que tiene, si se va a

producir un proceso de licitación pública o, si no fuese así, cuáles serían esas otras alternativas o planes que contemplan. Únicamente ese es el objeto de la petición de comparecencia y quedo a la espera de lo que nos pueda detallar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación interviene la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muchas gracias. Lo primero de todo, quiero empezar diciendo que para mí es un privilegio estar aquí compareciendo y poder explicar cada una de las cosas que ustedes nos preguntan, por muchas razones; quiero hoy remarcar esto especialmente, porque creo que para mí es una obligación y, además, es un deber y es un ejercicio democrático estar aquí explicando las cosas, que haya diálogo y que podamos explicar las cosas con total transparencia.

Es un tema que hemos estudiado muchísimo y en detalle. Tengo hecho un guion, pero creo que, si les parece, se lo voy a intentar explicar de una manera muy resumida. Es un tema complejo. Entonces, yo creo que lo que voy a hacer es explicar de dónde venimos, dónde estamos y a dónde vamos a ir. De dónde venimos, porque es muy importante que tengamos claro cuál es el contexto de la situación y de lo que aquí ha acontecido. ¿De acuerdo? Explicaré la situación en la cual nos encontramos ahora mismo y cuáles son las previsiones de futuro respecto a los locales comerciales de Metro de Madrid.

Quiero decir, lo primero de todo, que Metro de Madrid, por supuesto, apuesta por el pequeño comercio, por las pymes, por los pequeños locales comerciales, como no podía ser de otra manera: primero, porque entendemos que es una responsabilidad, y segundo, porque tenemos que ser motores de la economía, ahora más que nunca, con lo cual para nosotros es fundamental apostar por el pequeño comercio.

Como les digo, si les parece, voy a poner en contexto la situación para que tengamos claro qué ha sucedido en todos estos años. Los locales comerciales comienzan su actividad en Metro de Madrid hace 40 años; estamos hablando de cuatro décadas, ¿de acuerdo? En el año 1995 se firma un contrato con Metromatic tras la realización de un concurso público para la gestión de establecimientos, instalaciones y autómatas comerciales en la red de Metro. El contrato tenía como fecha de finalización el 31 de diciembre de 2005, pero dentro del mismo contrato se establecía la posibilidad de prorrogar dos años adicionales; por tanto, el contrato finalizaba -y así se ejerció la prórroga- el 31 de diciembre de 2007.

Dentro de las condiciones para la explotación de establecimientos comerciales que rigieron el concurso, se previó que los contratos que se establecieran para la explotación fijarían la duración y modalidades particulares para la concesión, describiendo el lugar y determinando la actividad comercial autorizada y el canon. Es el mismo pliego el que recoge que es la persona física o jurídica quien, bajo la denominación de subadjudicatario, directamente explote comercialmente un

establecimiento de la red de Metro, reconociéndole a este último un papel determinante en la prestación de un servicio comercial.

Pues bien, como le decía, el 31 de diciembre de 2007 finaliza el contrato que se había realizado con Metro de Madrid en el año 1995. A partir de ese momento -realmente, meses antes de la finalización del plazo- comienza un proceso de negociación con los comerciantes, a través de la asociación que les representaba, y el proceso de negociación finaliza con la firma de un convenio marco que se fecha el 7 de febrero de 2007, convenio firmado o suscrito entre el Consorcio Regional de Transportes, Metro de Madrid y la Asociación de Autónomos de Comerciantes, entrando en vigor en esa misma fecha y con fecha de finalización el 31 de diciembre de 2018. Por favor, ¡son importantes las fechas para que lo tengamos claro! El contrato, el convenio, el acuerdo marco, establece una fecha de finalización: el 31 de diciembre de 2018, y, en este caso, el propio texto del convenio, o del acuerdo marco, ¡no establecía posibilidad de prórroga!

Con posterioridad a la firma del convenio marco, y sobre la base de lo previsto en él, Metro formalizó a partir de 2008 contratos individuales con cada uno de los comerciantes, estableciendo su finalización el 31 de diciembre de 2018. Es decir, se firma el acuerdo marco, ¡pero del propio acuerdo marco se deriva la necesidad de firmar contratos individuales con cada uno de los comerciantes!, ¿de acuerdo? Les explico todo esto porque realmente es bastante complejo; entonces, yo creo que es muy importante que tengamos las fechas.

Durante todo el proceso, o durante todos los años de vigencia del convenio, se aprueban una serie de leyes, órdenes y decretos que modulan la actividad comercial mediante la creación de un marco jurídico y técnico adecuado que dotan de seguridad jurídica a la actividad comercial de Metro de Madrid. En concreto, se aprueban: la Ley 2/2012, de Dinamización de la Actividad Comercial en la Comunidad de Madrid; la Ley 8/2012, por la que se autoriza el uso asociado en la red y sus espacios anexos; el Decreto 24/2015, que establece el Reglamento de Usos Asociados Autorizados en la Infraestructura de Metro de Madrid; y, por último, ¡y muy importante!, la Orden 21/2016, que establece o que determina los requisitos técnico-constructivos necesarios para la implantación de los usos asociados autorizados en la red ferroviaria explotada por Metro de Madrid.

¿Y por qué hago referencia a estas leyes? ¡Porque son tremendamente importantes!, ¡porque realmente marcan un hito o tienen un impacto muy relevante en todo el proceso que se produce con los comerciantes de Metro de Madrid! En especial, como les decía, la Orden 21/2016 establece una serie de condicionantes técnicos que son de obligado cumplimiento para que se puedan seguir realizando las actividades comerciales dentro de las instalaciones de Metro de Madrid. Y, como no podía ser de otra manera, en Metro de Madrid realizamos un estudio detallado de cómo afecta esa adaptación de los locales al cumplimiento de esta orden, se realiza un planteamiento estratégico de cómo se puede abordar el cumplimiento de esta orden.

Durante todo este proceso -porque este proceso de redacción de la ley, de la norma, fue complejo-, en 2011, previo a la publicación de esta normativa, con la intención de mejorar las

condiciones de los locales comerciales en materia de prevención y lucha contra incendios, en Metro de Madrid se finaliza la adecuación de varios espacios en las estaciones de Ópera, Sol, Legazpi, Plaza Castilla y Pacífico, dotándolos de mecanismos de detección, alarma, extinción y gestión de humos. ¿Por qué digo esto? Porque, unos años antes a la entrada en vigor de la orden que les decía, Metro de Madrid había acometido en unos determinados locales ubicados en estas estaciones una serie de adecuaciones de las instalaciones adaptándolas a la norma.

Como les digo, se aprueba y entra en vigor la norma y, entonces, en Metro de Madrid se realiza un estudio detallado de cómo afecta su aplicación en los distintos locales, y se elabora un planteamiento -o una estrategia, si lo quieren decir así- de cómo se puede desarrollar la adaptación de los distintos locales. De ese informe técnico, elaborado por el área de obras, se concluye básicamente en dos grupos importantes de actividades: por una parte, en todos los locales que habían sido adaptados previamente hay que realizar unas obras adicionales que tienen un importe de 1,2 millones de euros, y, por último, en los locales que no habían sido adaptados previamente hay que realizar las obras de adaptación completas con un importe de 7,1 millones de euros.

En ese momento, en el año 2016, teníamos 27 locales comerciales con actividad comercial, y lo que vamos a hacer va a ser dividir esos 27 locales, separando los que estaban en un sitio y los que estaban en otro -respecto a los que habían sido adaptados y los que no-: 22 estaban bajo rasante y 5 sobre rasante; de los 22 que estaban bajo rasante, 11 se encontraban en las estaciones que habían sido adecuadas previamente y otros 11 estaban en estaciones que no habían sido adecuadas; por último, había 5 locales que, como les digo, estaban sobre rasante, a los cuales no les era de aplicación la norma de usos asociados.

En ese momento, en ese proceso, tras el análisis detallado de los costes derivados de las adaptaciones, en Metro de Madrid se toma la siguiente determinación: se procede a cerrar todos los locales que no habían sido adaptados previamente debido al coste tan elevado de su adaptación, ¡un cierre definitivo!, pero se ofrece una reubicación a los locatarios o subadjudicatarios que están en esas ubicaciones. Y, en el caso de los locales comerciales que estaban en las estaciones que habían sido adaptadas previamente, se les ofrece un cierre temporal durante el tiempo en el que se tarda en realizar las adaptaciones, para luego reiniciar la actividad.

Todo esto se les comunica a los comerciantes en el año 2016 y, entonces, se van produciendo diferentes respuestas. Muchos de los comerciantes deciden que concluyen la actividad comercial y aceptan el cierre de las instalaciones. Quiero decir que el convenio marco establecía en su estipulación cuarta -¡esto estaba contemplado!-, tanto si se producía un cierre definitivo como un cierre temporal, las condiciones de indemnización a los locatarios o a subadjudicatarios. Y, posteriormente, se firma una adenda a ese convenio en el que se amplía o se realiza una modificación de la estipulación cuarta, añadiéndose que: en el caso de que se produzca un cierre temporal o un cierre definitivo del local, Metro de Madrid tiene que ofrecer prorrogar el tiempo de ubicación por el tiempo que ha estado cerrado, siendo el tiempo que se ofrece, como máximo, un año.

Como les digo, nos encontramos en esa situación en ese momento. Se va comunicando a los diferentes locatarios, adjudicatarios o subadjudicatarios. Hay mucha casuística durante todo este tiempo fue un proceso complejo, porque, además, fue un proceso cambiante en el que se redactaban los proyectos constructivos para poder realizar las adaptaciones, pero, a su vez, había adjudicatarios que, a lo mejor, entraban en situación de desahucio por impagos y, entonces, había que eliminar esa parte de modificación del proyecto, porque terminaba por cerrar.

Como les digo, fíjense, se redactaron proyectos -ya estoy acabando, señor presidente- inicialmente para la adaptación de 11 locales, luego se pasó a 8 y, finalmente, se terminó sacando un proyecto constructivo para la adaptación de 3 de los locales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha quedado sin tiempo. Seguidamente se abre el turno para los representantes de los grupos parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular preguntas sobre lo informado. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, don Francisco Javier Cañadas.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Gracias, presidente. Una lástima, señora Roldán, que haya consumido el tiempo y que nos hayamos quedado finalmente sin saber qué propone como solución. Usted viene hoy a comparecer por una cuestión a la que llevamos dando vueltas por lo menos desde 2005, como usted ha dicho en la cronografía que ha expuesto, cuando los comercios de Metro todavía no eran una especie en peligro de extinción, pero que se veía venir, y precisamente por esto se organizaron en la Asociación de Autónomos y Comerciantes del Metro de Madrid, para defender sus puestos de trabajo. Y recordemos que estaban subarrendados por otra empresa concesionaria. Después, vino la crisis de 2008, y no voy a extenderme mucho aquí. A nadie se le escapa la solución que hubo en ese momento: se decidió salvar a unas personas determinadas y dejar caer a otras -lo tenemos todos claro-, y para muestra lo que sucedió precisamente en concreto en Metro de Madrid, donde pasamos de tener funcionando 130 locales a 72, algo bastante alarmante, la verdad; casi la mitad, señora Roldán, bajó la persiana. Y se podría haber planteado algún plan de choque, pero la consigna en aquel momento era austeridad y no se hizo, algo insólito sabiendo que Metro ingresaba bastante dinero gracias a los comercios. Después, en marzo de 2016, se aprueba la Ley de Usos Asociados con la Orden 653/2016, de 1 de marzo, para los locales de las estaciones de Metro de Madrid; Metro de Madrid tenía la obligación de adecuar sus espacios comerciales a la normativa desde la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. Se recoge el plazo para adecuar los locales comerciales, que es de un año, por lo que en marzo de 2017 todos los locales de la red de Metro tienen que cumplir con la normativa. Bien, pues Metro, concededor de la orden, no solo no hace nada antes de marzo de 2017 para adecuar los espacios sino que obliga al cierre temporal de los espacios comerciales ubicados en las estaciones de Sol, de Plaza de Castilla, de Pacífico y Legazpi. Metro tendría que haber cumplido y haberse ocupado de adecuar los espacios. ¿Por qué no lo hizo, señora Roldán?

En total son más de 30 locales susceptibles de realizar actividad comercial, de los que solo tres pueden continuar después del cierre temporal, uno en Plaza de Castilla, uno en Sol y uno en Legazpi. Además, Metro decide no dar la opción de que se ocupen estos locales comerciales y decide mantenerlos cerrados e indemnizar para que los comerciantes, que ya operan, cierren sus negocios, ofreciendo unas indemnizaciones arbitrarias, de entre 40.000 y 50.000 euros, que ni el convenio marco ni los contratos contemplan en caso de cierres temporales con posibilidad de reapertura. Y lo de las indemnizaciones arbitrarias es para hacérselo mirar; es la solución clásica a la que nos tienen acostumbrados los sucesivos Gobiernos del Partido Popular, que tienen bastante poca vergüenza para disponer, sin ningún tipo de transparencia, del dinero de todos para esto.

De otra parte, existen aproximadamente 50 locales que no están ubicados en las estaciones donde Metro de Madrid hizo en su día las adecuaciones; 50 locales que, después de la entrada en vigor de la norma, tienen que cerrar en agosto de 2016, y únicamente posibilitan el acceso de reubicación a estaciones remodeladas para albergar locales comerciales a 5 de ellos, ¡5 de ellos!: 2 de los 5 pudieron abrir a finales de diciembre de 2018, 2 han abierto en enero de 2019 y 1 todavía está sin licitar las obras, y Metro de Madrid parece no tener intención de licitar las obras que su consejero delegado aprobó en diferentes comisiones de seguimiento, al igual que de otros cuatro locales. Ahora sí estamos hablando de una especie en peligro crítico de extinción.

Y alguien podría pensar que, si las sucesivas direcciones del Metro, todas tuteladas durante décadas por el Partido Popular, no han hecho nada, ya no para proteger a los comerciantes sino simplemente para dejarles trabajar y ganarse la vida en paz, es quizá porque a la dirección política de Metro lo que le interesa es cargarse estos pequeños negocios. Por lo menos, ver la cronología nos sirve para entender que los errores han sido cometidos por Metro, que solo ha proporcionado dejación y negligencia, y que aquí hay una parte damnificada estrictamente desde el principio, que son los comerciantes. Y en esta línea, señora Roldán, ¿va usted a dar una solución, lo antes posible, que sea duradera, a los comerciantes del Metro, sin retraso en las adjudicaciones de obras y en su ejecución? Recordemos que hay más de treinta espacios comerciales susceptibles de reubicación, con unas inversiones acometidas en 2010 y unas condiciones de seguridad que permiten la actividad comercial; que están cerrados en su mayoría, ya que la Ley de Usos Asociados de 2016 no permite la actividad comercial, y que Metro sigue incentivando la indemnización y el cierre del comercio antes que mantener los locales funcionando. Y a todo esto, señora Roldán, se une la mala situación actual de emergencia provocada por la COVID-19; debería ser una obligación que entre todos mantuviéramos los puestos de trabajo, que se siguiera generando riqueza, siendo el motor económico, como usted ha dicho en su intervención, y aportando para la recuperación de nuestra Comunidad de Madrid desde todos los ámbitos posibles, y este en concreto.

Le exigimos, señora Roldán, como compareciente ante los madrileños, que nos responda con mucha honestidad a esto en su réplica, por favor: ¿qué está buscando Metro de Madrid con estas demoras en las obras de reubicación y con el pago de indemnizaciones irregulares a los comerciantes para que dejen sus negocios? ¿Es pura negligencia, es torpeza para gestionar el Metro o es una estrategia para acabar con las pymes y con los autónomos que tratan de ganarse la vida en el Metro?

Le preguntamos a quién le van a regalar estos locales cuando no quede ni una pyme y con quién están ustedes negociando todo esto. Ustedes, señora Roldán, lo que deberían hacer es abrir un proceso de negociación entre la dirección de la empresa de Metro de Madrid y la Asociación de Comerciantes de Metro de Madrid, que sea transparente y honesto, sin trampa, al efecto, básicamente, de asegurar que los comerciantes que actualmente están realicen sus actividades en las estaciones de Metro de Madrid, que tengan una continuidad en sus negocios y en sus empleos creados, que prorroguen los contratos vigentes o suscriban otros nuevos con todas las garantías jurídicas, y, por supuesto, finalizar las obras, en tiempo y forma, de todos los locales y sacarlos a concurso, pero local por local, no de manera global, como le han propuesto a la asociación de comerciantes, y sin olvidar además los criterios sociales para su concesión. Todo esto con la finalidad de reactivar la actividad comercial en la red de Metro de Madrid y apoyar de verdad, como ha dicho en su intervención, a las pymes y a los autónomos, que son quienes peor lo están pasando por culpa de sus políticas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera, por la exposición que ha hecho. Yo, la verdad, siempre me quedo con ganas de escucharla más, ya que tenemos a un miembro del Gobierno que viene a contarnos realmente cosas; por mi parte no tendría ningún problema en darle más tiempo, así que voy a intentar incluso no agotar el mío y, si la Mesa lo considera, cederle el resto.

Yo simplemente quería hacer unas preguntas intentando no hacer ninguna valoración política, porque pienso que sí es un problema complejo, y se las traslado también de parte de la asociación de comerciantes, que se han puesto en contacto con todos los grupos parlamentarios, o eso creo. Una de las cosas que yo he visto, y, además, por la exposición que usted ha hecho, es que parece que todo esto es fruto del cumplimiento de la ley. Creo que los primeros interesados en cumplir la ley son los propios comerciantes; por lo menos es lo primero que me dijeron a mí: inosotros queremos cumplir la ley, queremos cumplir todos los convenios, por supuesto!; si hay licitaciones, somos los primeros interesados en presentarnos. Es decir que no están pidiendo ningún beneficio personal ni están pidiendo que se salte la ley ni nada de eso. Entonces, yo tengo varias preguntas respecto a este tema.

Dentro del marco legal que, por supuesto, ha afectado todo este proceso, como bien ha detallado, tengo una pregunta que todavía no he conseguido responder: ¿por qué los locales que están vacíos ahora mismo y que podrían licitarse no se licitan uno a uno? ¿Por qué estamos esperando a que se vacíen todos los locales de Metro de Madrid para presentar esta licitación? Y aquí les pregunto si hay algún interés oculto, y oculto no es ni ilegal ni amoral ni malo. Es decir, ¿hay un interés en hacer una licitación única para dárselo todo a una única empresa? Porque es lo que parece. ¿O se van a hacer licitaciones, uno a uno, de esos locales? A mí por lo menos los comerciantes me han trasladado que esto es lo que quieren, poder enfrentarse a esta licitación; por supuesto,

entienden que ellos no tienen ningún derecho por encima de otro y quieren presentarse a esta licitación como uno más, pero, claro, entienden que, si la licitación va a ser en global, por supuesto, una pequeña empresa y un pequeño comercio no va a poder competir con una gran empresa. Entonces, esta es una de las preguntas: ¿por qué no se licitan ya los que están disponibles?

¿Qué solución se va a dar a los locales, a los pocos que quedan ya? Si queremos hablar de calidad del servicio, por supuesto, no se puede hacer una licitación a un año, porque las empresas necesitan poder amortizar la inversión que hacen; es necesario que esta licitación contemple que va a ser por un periodo largo de tiempo. A una empresa que lleva -algunas- veinte años o más dando este servicio le va a ser muy difícil mejorar la calidad del mismo, y no solamente de ese servicio sino incluso de los empleados que tiene, porque tienen ya unos contratos, unas condiciones..., y este proceso lo único que hace es empeorar la calidad. Entonces, me gustaría saber si se va a dar alguna solución para los locales que quedan. Y hay una cosa que no se contempla en ningún sitio y me han pedido que, por favor, pregunte por ella, y es por la duración, porque, claro, son locales en los que la inversión es importante.

Otra pregunta. La excusa que estamos poniendo del marco legal, ¿va a ser para todos o solo para unos pocos? Me decía el portavoz de Ciudadanos que me invitaba a comprar una mascarilla de estas chulas que tienen en el comercio de Plaza de Castilla. Y yo me pregunto si a estos también se les va a echar. Supuestamente, si no se puede realizar ninguna actividad comercial, pues Metro de Madrid tampoco debería realizarla. ¿O sí? Es decir, ¿las normas son solo para los comerciantes o Metro de Madrid también las va a cumplir?

Yo simplemente quería decir que, si realmente queremos apostar por la pequeña empresa, por los autónomos, aquí tenemos una oportunidad de oro; estos comerciantes han llegado a dar trabajo hasta a 700 personas y, además, creo que da un beneficio muy bueno a Metro de Madrid. Que tenga que estar Metro de Madrid dando unas indemnizaciones y dejar de recibir unos alquileres no tiene sentido. ¡Urge arreglar esta situación lo antes posible!

Me voy a callar ya a ver si nos puede explicar hacia dónde vamos, que es lo importante. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Poco tiempo disponible ha dejado para cederle al consejero. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Si me sobra tiempo, lo sumo a esa bolsa que luego concedemos a la compareciente. Muchísimas gracias, señora Roldán, por comparecer hoy aquí. Yo le voy a ir realizando algunas preguntas en esta cronología que nos ha marcado; probablemente cometa algún error en fechas o en números de locales, básicamente porque es difícil llegar a la información; así que, si hay aclaraciones, son por ese motivo.

Nos ha contado que en 2011 -yo tengo que era en 2010- Metro adecuaba espacios comerciales de unos 32 locales, de los que sabemos que hoy en día solo hay tres en funcionamiento, y ahora veremos si son los tres que tengo conectados más adelante. Por un lado, querría saber cuánto se gastaron en ese momento en la adecuación de esos 30 o 32 locales para ir calibrando lo que está invertido, que está básicamente en desuso. A partir del Decreto 24/2015, en los años 2016 y siguientes, es cuando se reconoce la necesidad de adecuar los locales comerciales; se daba este plazo de un año para la adecuación, y en ese año, por lo que sabemos, Metro no hizo nada, no se intervino en ningún otro lugar. Y entonces Metro obliga al cierre temporal de espacios comerciales en -son los que ya se han dicho- Sol, Plaza de Castilla, Pacífico y Legazpi. Después del cierre temporal de esos 30 lugares, susceptibles de realizar alguna actividad quedan 3 en funcionamiento: Plaza de Castilla, Sol y Legazpi. No sé si son estos tres a los que se refería cuando ha dicho que son 3 de 11 los que se adecuaron y que dividieron en dos grupos de actividades; querría saber la situación actual en la que se encuentran, porque no sabemos si sobre ellos pende una orden de desahucio o no. Se trataba, en teoría, de cierres temporales con posibilidad de reapertura, pero para esa reapertura Metro de Madrid no hace nada; se producen estas indemnizaciones de entre 40.000 y 50.000 euros -el portavoz de Unidas Podemos ha hablado de 30.000- para que no se produzca la reapertura. Querríamos saber a cuántos locales se ha indemnizado y cuál ha sido el coste total.

En 2010 se adecuaban estos 30 locales, pero, por lo que sabemos, quedaban otros 50 en estaciones donde no se había intervenido -30 intervenidos y 50 no-; en base al decreto, estos 50 tendrían que cerrar porque no tienen adecuadas sus estaciones. Pero, si teníamos 30 locales disponibles, ¿por qué no están ya reubicados? Es decir, los locales reformados en 2010, ¿por qué no están en uso?, ¿por qué no se ha ubicado en ellos a esos 30 comerciantes para que desarrollaran su actividad en estos años? ¿Por qué se ha profundizado en la indemnización y no en el uso de los locales? Además, muchos están en lugares ya vinilados, tapados, escondidos; es decir que ya prácticamente ni existen.

Por lo que sabemos, en 2018 -y vuelvo a decir que tal vez se trata de esos nuevos locales de los que ustedes hablan- Metro de Madrid realiza obras en dos o tres locales y que tardan más o menos quince días. Querríamos saber por qué solo se hicieron obras en dos o tres locales -quisiera que me confirmara estos números- y, si apenas han tardado quince días en adecuar estos locales, por qué no se han ido acometiendo obras mucho más expansivas con todos ellos.

Nos ha dicho que en 2019 es cuando el convenio marcaba las condiciones de finalización, sin posibilidad de una nueva prórroga; es decir, a 31 de diciembre de 2019, sí o sí, terminan los contratos de estos locales. El problema es que aquí no se está teniendo en cuenta cuánto tiempo llevan cerrados; es decir, este cierre es totalmente independiente de los cuatro años que llevan cerrados, porque Metro no ha hecho obras desde 2016. Yo entiendo que un convenio marca unas normas, pero no sé si tienen la voluntad de cambiar el convenio; un convenio que se firmó cuando, en teoría, no había ningún problema para la actividad ordinaria, pero en realidad estamos viendo que son locales que llevan tres, cuatro o cinco años sin actividad. Por tanto, se marcan unas fechas de finalización que no cumplen los criterios de actividad que iba a haber. Parece que ahora mismo, por dejadez o

complicación en las obras, licitaciones y demás, básicamente, Metro de Madrid ha llevado estos locales al cierre; estamos en esa situación. Nos gustaría saber realmente por qué, si esa dejadez tiene un objetivo, como ya se ha planteado, o si es por dificultades técnicas que siempre van apareciendo en todas las licitaciones y en todas las obras.

Querríamos saber si Metro de Madrid tiene un plan global para los locales comerciales. Ya se ha planteado. La pregunta es, básicamente -y yo me puedo perder muchas aristas, porque, como digo, es un tema complejo-: ¿Metro de Madrid está esperando a tener todos los locales, sin excepción, vacíos y entonces acometer todas las obras que quedan y sacar una licitación global? Esta pregunta, que es la que nos ha trasladado a todos la asociación de comerciantes, es la clave: ¿a qué está esperando Metro? ¿Está esperando equis tiempo -no sé el espacio temporal- a que todos los locales estén vacíos, acometer las obras de adecuación y en 2022 hacer una licitación global? ¿O tiene el objetivo de licitar de nuevo uno a uno? Básicamente -lo ha dicho el resto de los portavoces-, si se licita de forma global, solo van a poder competir empresas grandes, y si estamos haciendo una defensa de las pymes y de los autónomos, esto choca frontalmente.

Para finalizar, de nuevo, la pregunta: si ya había locales reformados en 2010, ¿por qué se han mantenido cerrados y no se ha dado la posibilidad a los comerciantes de seguir usándolos para evitar la debacle en términos laborales, económicos y personales de todo el sector? Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Bienvenida, señora Roldán; muchas gracias por todas sus explicaciones. Efectivamente, la tienda de Plaza de Castilla yo la recomiendo, podéis comprar allí, yo incluso tengo un rombo que compré, el clásico de Metro, puesto en el garaje de casa, que queda muy bien, y, además, así ayudamos a la economía del pequeño comercio y de Metro.

Señora Roldán, la verdad es que no sé por dónde empezar porque estoy absolutamente anonadado. En mi opinión, la obligación que tiene Metro, el core business de la empresa, es transportar pasajeros lo más eficiente y rápidamente posible de un lugar a otro dentro de su red y dar un servicio de calidad. En cualquier caso, no creo que sea su obligación ser un motor económico. Lo que sí es su obligación es cumplir toda la normativa, todas las normas. Ahí no se rodea; no se adapta en función de si estamos aquí un poco peor o un poco mejor. Se modifica a través de los procedimientos establecidos, a través del Poder Legislativo, pero el resto, nuestra obligación es cumplirlo.

Yo lo que he visto aquí es la evolución de lo que nos ha contado usted, cómo se ha ido adaptando a los nuevos requerimientos legales que se han ido desarrollando, requerimientos o modificaciones que son normales. No sé si aquí soy el mayor, pero soy de los mayores. Hay algunos que tenemos el pelo más o menos del mismo color y tengo yo mis dudas de cuál será el mayor. *(Risas.)* Voy a suponer que soy el mayor, pero vamos, hay algunos que sí saben de lo que voy a

hablar. Hay un caso muy famoso en Madrid, de unas navidades -yo era un joven universitario-, el de Alcalá 20. Aquella tragedia supuso el cambio de legislación, el cambio de normativa por seguridad de los ciudadanos. Es el concepto de aprender equivocándonos y, una vez que hemos aprendido, no volver a equivocarnos; con lo cual, por favor, cumpla la ley. No sigan adaptándose a las necesidades de cada uno.

Me ha llamado mucho la atención -y quiero destacarlo- eso de la nueva posibilidad de prórroga a partir del 31 de diciembre de 2018. Una pregunta: ¿han pagado? ¿Tenemos okupas en los locales de Metro? ¿Están pidiendo los derechos, que no las obligaciones de pago?

Yo entiendo perfectamente que se haga un contrato marco, y sobre ese contrato marco, luego, se desarrollen una serie de contratos individuales. El motivo es muy simple, insisto: Metro se dedica a transportar pasajeros, y a mí me gustaría que las unidades de gestión de Metro, el personal de gestión de Metro dedicase su tiempo a eso, no a gestionar treinta o setenta contratos. Prefiero que gestionen un contrato marco y sobre ello se actúe; entiendo que es lo más necesario.

Estaba viendo aquí la necesidad... En cuanto a esto que comento de los treinta locales, del contrato marco, de esas intenciones ocultas de externalizar o privatizar -que aquí somos muy dados a decir que cuando externalizamos un servicio, intentamos engañar a la ciudadanía diciendo que estamos privatizando-, hay que firmar, por favor, ese contrato marco, si tiene, como entiendo yo, la función simplemente de simplificar y racionalizar la relación con los propios comerciantes. Insisto en que me interesa mucho saber en qué situación se encuentran ahora mismo los locales, cuáles son los requerimientos...

Por nuestra parte, nosotros le pediríamos que, una vez que esté todo legalmente establecido, sea posible el desarrollo de este contrato, de esta licitación para el arrendamiento de los locales, que, por supuesto, dentro de un marco general, entendemos que van a hacerse de forma individual, como se ha hecho hasta ahora, promoviendo el acceso tanto de pymes como de cualquier empresa que tenga interés por ello en condiciones equitativas para todas las partes que puedan estar interesadas. Nos gustaría que nos confirmase esta situación.

Nos gustaría saber, dado que tenemos tanto interés en convertir Metro en una ONG, qué relación hay entre costes de adecuación y ROI, o sea, retorno de inversión por arrendamientos. A lo mejor es que pretenden que Metro haga una labor que le corresponde, en este caso, a otra consejería, no a la Consejería de Transportes.

En cuanto al tipo de adaptaciones, dado que aquí estamos poniendo en duda muchas de las decisiones que en el pasado se tomaron en Metro, me gustaría saber si estas fueron motivadas exclusivamente por razones comerciales o vinieron motivadas por razones de seguridad. Lo que quiero saber es si Metro se preocupa más de la seguridad de los usuarios, de los pasajeros y de sus propios trabajadores o se preocupa más de conseguir ingresos pequeños y extras a través de líneas que no son estratégicas para ellos.

Lo único que le pedimos -no ha tenido tiempo de explicarlo- es que nos diga cuál va a ser el futuro de estos locales y, para no salir aquí como abanderados de casos hipotéticos de traiciones o confabulaciones, preferimos esperar a que nos dé la información antes de tomar posición. Muchas gracias por todo y muchas gracias por el trabajo que está realizando, señora consejera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Señora consejera delegada, muchas gracias por su comparecencia hoy sobre el tema específico de la aplicación de la normativa que se está haciendo a los locales comerciales y la problemática que existe en esa readaptación para ajustarse a toda la normativa.

Abundando un poco en lo que decía mi compañero Juan Rubio, tengo que decir, un poco por recordarlo -y aunque parezca que no tiene nada que ver, sí que tiene-, que en el accidente del túnel del Mont Blanc fallecieron por un incendio 39 personas; esas 39 personas no murieron básicamente por el humo sino por la asfixia, por la eliminación del oxígeno que había dentro del túnel.

Lo que Metro ha intentado ir haciendo, a lo largo de los años, ha sido, como bien se ha comentado aquí, adaptarse a normas claras de seguridad, porque, evidentemente, una compañía cuyos servicios son utilizados prácticamente a diario por millones de personas tiene que ser lo más segura posible. En este caso, con la adaptación de esa orden, la 21/2016, que es, de alguna forma, muy exigente, lo que se pretendía era básicamente velar por la seguridad de los comerciantes. Imagino que la clasificación de las estaciones en diferentes tipos se produjo cuando las inversiones, de cara a la seguridad, se enfocaron a evitar incendios, o en caso de incendio, a facilitar la evacuación de todas las personas que estuvieran cerca de ese incendio o que el mismo las afectara, algo a lo que ayudaba tener clasificadas las estaciones en distintos tipos.

Una pregunta que quería hacerle, dentro de esa normativa: de todas las estaciones que hay en Metro, si es posible facilitar el dato, ¿cuáles están clasificadas en tipo 1, en tipo 2 y en tipo 3? Las de tipo 1 son las que más garantías ofrecen de cara a la evacuación y las de tipo 3 son las más complejas. Y si existe alguna de tipo 3, si se va a tomar algún tipo de medida, de cara, precisamente, a favorecer la evacuación o, de alguna forma, a adaptarla a las normativas de seguridad que están hoy vigentes.

La exigencia es tremenda. No es lo mismo un negocio de venta de periódicos que un negocio que utiliza una plancha de cocina. No es lo mismo la evacuación de humos de una cocina que la venta de periódicos. Evidentemente, las exigencias son muy diferentes y las adaptaciones de esos locales requieren su tiempo, y por eso, posiblemente, es el por qué se hayan mantenido cerrados durante un periodo de tiempo importante, y el por qué, de alguna forma, en algunos casos, algunas empresas han tenido que dejar el alquiler o el negocio, porque no podían subsistir. No es porque se quisiera acabar con las pymes del Metro; simplemente, porque las obras de adaptación son complejas.

También tengo conocimiento -y yo creo que sería interesante; quizá no objeto de esta comparecencia, pero a lo mejor, más adelante se podría plantear- de que ustedes han lanzado recientemente, a principios de mes, un plan de renovación del sistema contra incendios en Metro. Y me parece muy interesante, porque la inversión prevista es de 12 millones de euros y, en el fondo, tiene mucho que ver con la Orden 21/2016, porque de alguna forma va a facilitar, precisamente, que aquellos comerciantes que quieran implantar su negocio tengan más facilidad de cara a desarrollarlo sin tantísima inversión.

Para mí, lo importante es que ustedes se preocupen por la seguridad. Es cierto que cuanto antes, mejor, pero rápido no: hay que hacerlo con seguridad.

También recientemente, en 2018, se produjo algo que ha ocurrido y de lo que todos tenemos conocimiento, que es que, a veces, las baterías de los móviles o de las tablets salen ardiendo -no sé por qué razón, porque no lo sé técnicamente-, pero eso ocurrió en 2018, dentro de uno de los vagones de Metro y originó un caos importante, porque, claro, el vagón estuvo cerrado durante un tiempo importante y la evacuación fue compleja, simplemente por el incendio de una batería de una tablet. Por eso, me parece muy interesante ese plan que tienen para desarrollar, de renovación del sistema contra incendios, y que también afecta, por supuesto, a los locales comerciales.

Por otro lado, insisto, le animo a que sigan tomando este tipo de medidas y cualquier otra que tenga que ver con la seguridad de los viajeros. Y, nada más, le doy la enhorabuena por la labor que está desarrollando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz por un tiempo de siete minutos, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Quería empezar por poner en valor la labor que, durante algo más de cuarenta años, esos pequeños comerciantes, esos autónomos, esas pymes, han desarrollado en las instalaciones de Metro de Madrid, el servicio que han prestado y la labor que durante todos esos años han realizado. Creo que esa labor que han realizado, ese servicio que han prestado, se merece que, al menos no se los tipifique, como se ha hecho aquí, con algún término como okupas, al menos, sin atender a las circunstancias que a continuación voy a decir, y que ya algunos otros portavoces han señalado anteriormente; icreo que, al menos, se merecen eso!

En la cronología que nos ha trasladado la señora Roldán nos hemos quedado inconclusos con lo que yo creo que es lo realmente sustantivo, que es saber cuáles son los planes de Metro de Madrid. Es cierto que se puede deducir con esa cronología -a partir de 2010, con la adecuación de espacios comerciales donde ya se producen una serie de obras- un cierre de locales que ya no se vuelven a reabrir; y, posteriormente, en 2016, nuevamente, con la adecuación a la nueva normativa, se produce un nuevo cierre desde agosto de 2016!, cuando, en principio, la adecuación de los locales tenía que ser en un año, marzo de 2017!, siendo Metro de Madrid responsable de la obra. Metro obliga, a partir de agosto de 2016, a que se produzca ese cierre, y no hay un inicio de las obras hasta abril de 2018! Es decir, con un coste, además, de las obras, de 1 millón de euros aproximadamente,

resulta cuando menos extraño que, sea por dejadez, sea por cuestiones técnicas -que a veces pueden suceder-, problemas de licitación -y ahí tenemos los ejemplos de los trenes de Metro de Madrid-, o sea, también, por una cuestión de que hay una voluntad deliberada de retrasar esos trabajos, sea como fuere, ilo cierto es que esa situación ha generado un evidente perjuicio a todos esos comerciantes!

De lo cual, ¿qué se puede deducir? Que desde 2010 hasta aquí prácticamente, hasta 2018 o 2019, ha habido una voluntad de Metro de Madrid eminentemente obstruccionista para que los comerciantes de estos locales pudiesen desarrollar su normal actividad en esos locales. ¡Ha habido una actitud obstruccionista de Metro de Madrid que les ha generado un evidente perjuicio!

A partir de aquí -porque la cronología es la que es, y está bien-, creo que podríamos ahondar en las razones y en las causas: si ha habido dejadez, si ha habido problemas técnicos, estaría bien conocer si ha habido problemas técnicos que justifiquen ese decalaje de más de un año en estas últimas obras, ique se tenían que haber realizado y haber concluido en 2017!, iy que no se inician hasta abril de 2018! Pero, más allá de eso, señora Roldán, lo realmente sustantivo es saber qué quiere hacer Metro de Madrid con esos locales comerciales.

Queremos saber, de verdad, si piensan abrir un proceso de licitación, cuándo lo piensan abrir, cuáles son las causas por las cuales la ingente cantidad de locales vacíos actualmente no han salido ya a licitación, si quieren sacar un solo paquete -como se ha dicho, en ese caso, evidentemente, solo podrían concurrir grandes empresas- o si realmente -como señalaba la portavoz de Más Madrid- hay una apuesta clara por el pequeño comercio, por los autónomos, por las pymes. ¡No veo la razón por la cual todos esos locales que se encuentran actualmente cerrados no han ido saliendo en licitación!

Yo creo, señora Roldán, que lo realmente importante es saber cuáles son los planes de Metro de Madrid en relación con esos locales. ¡Queremos saber si va a sacar una licitación en bloque!, isi va a sacar una licitación local por local!, iqueremos saber las causas por las que hasta ahora no se han licitado!

Y le haríamos una petición desde el Grupo Parlamentario Socialista: dada la cronología de los hechos, con los evidentes perjuicios -porque aquí ha habido damnificados, como ha señalado anteriormente algún portavoz- por diferentes causas y motivaciones que se les han producido a estos emprendedores, creo que sería oportuno que desde Metro de Madrid se tuviera, iy más en estos tiempos!, una actitud abierta, una actitud flexible y una actitud conciliadora, intentando encontrar -dentro de la legalidad, evidentemente, señor Rubio- ilegalidad siempre!, isiempre!, porque, si nos atenemos al pasado, a la ejecutoria del pasado de Metro de Madrid, de esta problemática podríamos hablar mucho, ide si se ha cumplido la legalidad o no!, pero, dentro de la legalidad, como decía, señora Roldán...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando, señoría.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Que se arbitren algunos mecanismos de apoyo y de ayuda a este sector, que tanto lo necesita. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para contestar a los representantes de los grupos parlamentarios, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Si les parece, voy a cambiar un poco el orden. Como nos hemos quedado en el contexto en el que estábamos, lo primero que voy a hacer antes de contar la situación actual -y para poder dar respuesta, además, a las muchas de las cosas que han preguntado, por ejemplo, la señora Acín- es hablar del futuro, de cuáles son los planes, y, luego, ya detallo la situación actual.

Futuro de los locales en Metro de Madrid. Vamos a ver, yo me he reunido con la Asociación de Comerciantes en dos ocasiones. Le puedo asegurar que, en todo momento, mi tono ha sido absolutamente conciliador, de respeto absoluto -como lo es con todas las cosas que abordo dentro de la compañía-; realizo un trabajo técnico, un análisis jurídico -no tan profundo porque no tengo esos conocimientos; para eso existe una asesoría jurídica-, pero, como en todo momento, yo me he reunido con ellos. Lo que voy a decir aquí yo se lo he trasladado a ellos personalmente, ¿de acuerdo? Sí, Metro de Madrid va a emprender una licitación de los locales comerciales. Y, efectivamente -y así se lo he trasladado yo, pues, como le digo, tuve una reunión con ellos hace un par de semanas y se lo transmití personalmente-, Metro de Madrid va a proceder a realizar una licitación de los locales de manera individual. ¿Eso qué significa? Probablemente se saque una licitación en abierto, que puede ser por lotes, pero la idea no es que sea... O sea, hay mecanismos jurídicos para acotar el que puedan ser licitaciones, aunque sea una licitación de un paquete de cuatro, se puede sacar por lotes, de manera que te permite que sea individualizada para cada uno de los adjudicatarios.

Es una licitación por concurso público, abierto, porque nuestro manual de contratación así lo establece. Toda la contratación que realicemos de actuaciones de ingresos tiene que velar por la pública concurrencia y más en los contratos, como bien ustedes decían, en los que cualquiera que sea el adjudicatario, un potencial adjudicatario, tiene que tener un beneficio y un retorno -un ROI- de esa inversión realizada; con lo cual es fundamental que el plazo esté estudiado de acuerdo con eso. Se valora hablar en una licitación de adjudicación de plazas entre diez y veinte años, como es razonable y como se realiza en este tipo de locales. Previamente a esto -contestando al señor Portero-, para mí una de las cosas más importantes es el cumplimiento de la normativa y de la seguridad, obviamente.

Mire, la ley de usos en marzo de 2016 establecía aspectos como el désenfumage, la necesidad de pozos de ventilación en los aseos y gestión de residuos, adecuación de cuartos de PCI, la limitación de ubicaciones en estaciones o la sectorización de locales. Yo soy tremendamente técnica y antes de realizar un proceso de licitación, hago un anteproyecto, un estudio de viabilidad en el que estudio la situación, sobre todo para que la licitación sea la más directa, la más transparente y la más clara. Lo primero que vamos a hacer dentro de Metro, con carácter inmediato, es realizar un estudio

de viabilidad de esos primeros locales que serán sobre rasante, ¿de acuerdo? Ese primer estudio, anteproyecto, ese análisis de viabilidad, estará en un plazo más o menos de unos dos meses y medio y, entonces, de manera inmediata procederemos a desencadenar la preparación de esos pliegos para, como les digo, hacer una licitación en abierto y así iremos procediendo con el resto de los locales que se puedan ir licitando. Estos son los planes de futuro para los locales.

La situación actual en la que nos encontramos es que ahora mismo tenemos en Metro de Madrid nueve subadjudicatarios y se los voy a detallar para poder unirlos con la explicación que había hecho previamente de la situación de la que veníamos. Como les decía, había once locales que no habían sido adecuados; de estos once locales, a siete, durante el proceso en el que se les comunica que se va a producir el cierre definitivo de los locales y se les ofrece la posibilidad de una reubicación, ellos renuncian a esa reubicación y solicitan el pago de las indemnizaciones correspondientes. El pago de la indemnización correspondiente, la suma total, asciende a 219.900 euros y quiero dejar una cosa muy clara, porque se ha manifestado aquí algo con lo que no estoy de acuerdo, y es que el pago de las indemnizaciones se hace de manera milimétrica, según establece la estipulación cuarta del convenio firmado que pueden ustedes leer y en el que se establece el pago por tramos, dependiendo de si se produce el cierre temporal en unos determinados meses, y se procede a pagar lo que indica el convenio de manera estricta, sin ningún tipo de arbitrariedad.

Además, se firma esa adenda del convenio en la que se establece que se prorroga un año, adicionalmente, al pago de las indemnizaciones, y así se ejerce; es decir, contratos que finalizaban el 31 de diciembre de 2018 son prorrogados durante un año, hasta el 31 de diciembre de 2019, en ejecución de las estipulaciones o de lo que acordaran en las adendas del convenio, Es decir, hemos sido estrictos en el cumplimiento de lo que establecen las cláusulas del convenio. Con todo esto, de los once locales, como le digo, siete renuncian a ser reubicados y hay cuatro que sí quieren una reubicación y se les ofrece la reubicación correspondiente. Por supuesto, se ofrece la reubicación a locales que habían sido adaptados previamente, en los cuales la inversión que había que realizar era menor que en los que no se había realizado.

Y, miren, aquí les voy a dar la razón: el tiempo que se tarda en realizar los proyectos, licitarlos, concursar y ejecutarlos no es tan ágil como probablemente hubiese sido lo deseado. Desafortunadamente, la contratación pública es así; cuando no es porque hay cambios de proyecto, las licitaciones tardan muchísimo tiempo en llevarse a cabo y les puedo dar algunas simplemente como órdenes de magnitud: una licitación de una redacción de un proyecto constructivo puede tardar en torno a los seis meses; una redacción de un proyecto constructivo puede ser en torno a tres meses; una ejecución de una obra puede ser dos semanas... Con lo cual, tardamos más tiempo en llevar a cabo los procesos de licitación que en las ejecuciones de las obras en muchos de los casos. ¡Es así! Les soy absolutamente clara. Llevo veinte años haciendo contratos en la Administración pública, con lo cual, lo sufro en mis carnes. Y, efectivamente, asumiendo y viendo el perjuicio que se causaba a estos comerciantes, se procedió a pagar el pago de las indemnizaciones correspondientes estipuladas, como les digo, en convenio, y la prórroga correspondiente estipulada por convenio. En este caso, se realiza a tres de los locales y uno que no acepta esta reubicación se encuentra hora

mismo con una demanda judicial en la que se está dilucidando cuál va a ser la decisión respecto a esto.

Cuando yo llego a Metro de Madrid me encuentro con contratos que están finalizados. Estarán ustedes conmigo y comprenderán que, cuando hay contratos finalizados, ino se puede prorrogar! Legalmente eso no es posible. Algo que se encuentra finalizado, no es posible prorrogarlo, no es posible negociar algo que se encuentra finalizado, y yo llego a Metro con contratos que están finalizados, muchos de ellos el 31 de diciembre de 2018 o el 31 de diciembre de 2019. Miren, para ser más exactos, algunos de ellos finalizan en enero de 2020 porque tuvieron una serie de cierres parciales, lo que no sé es si son esos quince días que me comentaban, pero esto hace que su plazo llegue hasta el 20 de enero de 2020. Es decir, volvemos a cumplir de manera estricta lo que establece el convenio.

La primera reunión que yo tengo con la asociación de comerciantes es en febrero de este año, antes de la pandemia justamente, y yo me encuentro con los contratos terminados, finalizados; entonces, todo esto se lo he puesto de manifiesto a la asociación de comerciantes, con total transparencia, con todo el rigor y con toda la claridad, y, por supuesto, con todo el respeto a su situación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Roldán, debe ir finalizando.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Yo creo que ya...

El Sr. **PRESIDENTE**: Además, le hemos dado, como ha podido ver, más tiempo del que tenía establecido.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Seguidamente se abre un turno de réplica para los representantes de los grupos parlamentarios que deseen intervenir. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz don Francisco Javier Cañadas.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Gracias, presidente. Bueno, pues hemos aterrizado algo más, pero sinceramente, desde nuestro grupo, al menos, no nos quedamos satisfechos. Señora Roldán, ha dicho usted que Metro de Madrid apuesta por las pymes y por los pequeños comercios, ha dicho que teníamos que ser el motor de la economía; pues insistimos, ¿cómo puede ser eso compatible con que con esa falta de soluciones van a desaparecer 120 pymes y 700 trabajos directos? Usted lleva un año en el cargo, tiempo para haber hecho mucho más; está hablando ahora de iniciar un análisis, ino ha hecho nada durante un año, señora Roldán! Y, sobre todo, ¿usted cómo valora la gestión anterior? Nos interesa saber cómo valora usted la gestión anterior, ¿la considera buena? Y le pido de verdad que nos dé una respuesta.

La asociación de comerciantes no está pidiendo quedarse con los locales; está pidiendo sacarlos a concurso, insistimos, y lo hemos dicho todos los grupos parlamentarios, no de manera global, ni por paquetes. ¿Por qué paquetes de cuatro locales? De verdad, estamos planteando local a local. Que sean cuatro a quien les interesa, de nuevo, es a las grandes empresas. Se lo estamos dejando muy claro, señora Roldán. Le estamos pidiendo, junto con la asociación de comerciantes, que son los principales afectados, que saquen a concurso local por local, que cumplan con el convenio que tenían con esta asociación, y así las pymes y los autónomos que usted dice defender van a poder tener acceso y, si no -y usted lo sabe muy bien-, van a ser las multinacionales.

Esto es muy sencillo de verdad, ¿se compromete usted a cumplir con su palabra con la asociación de comerciantes? ¿Vamos a ser ese motor de la economía y se compromete ustedes, señora Roldán, a garantizar esa viabilidad de las 120 pymes y los 700 trabajos directos que están pendientes de esta comparecencia, por cierto? ¿O vamos a ser un motor gripado? Porque es lo que estamos siendo con estas políticas.

Está muy bien que se ayude comprando una mascarilla o un rombo de Metro, pero lo que está esperando la asociación de comerciantes es que se les dé una solución real a los problemas tan graves que tienen; eso con una mascarilla no se soluciona. Lo único que quieren es abrir y trabajar, de verdad, que no quieren caridad, ino quieren caridad! No quieren indemnizaciones -indemnizaciones que nosotros, seguimos insistiendo, consideramos irregulares- ni quieren ser una ONG, de verdad, ni quieren que Metro sea una ONG. Nos parece una falta de respeto, de verdad, considerarles una ONG. Quieren trabajar, quieren levantar las persianas y trabajar, de verdad. ¡Lo están diciendo por activa y por pasiva! Quieren levantar las persianas para trabajar y ser precisamente aceite para ese motor gripado que a día de hoy es la situación que tienen.

Insisto, actualmente hay 41 locales que están adecuados a la normativa actual, pero que están cerrados, y esto es porque el ente público se niega a reubicarles. Por cierto, a principios de este mes...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Tuvieron un encuentro con la asociación de comerciantes y su presidente, Francisco Ferrera, lo calificó como infructuoso ante la paralización de los desahucios. Usted misma dijo que iba a tomar medidas para evitar esto. Y no son okupas, señor Rubio...

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Son trabajadores a los que no se les está dando solución y que la piden. Es muy sencillo: ¿va a paralizar los desahucios? ¿Va a sacar a concurso local a local? Simplemente eso, señora Roldán. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Yo la verdad es que hoy me había propuesto no hacer ningún juicio de valor ante esta situación, pero la verdad es que, escuchando al portavoz de Ciudadanos y al portavoz del Partido Popular, no me puedo contener. ¿Es que ustedes se piensan que estos empresarios, estas pequeñas empresas, estos autónomos, quieren incumplir la ley? ¿Creen que no son los primeros interesados en la seguridad? O sea, ¿de verdad piensan que ellos no quieren cumplir con esto? Yo creo que eso es tener una visión muy equivocada de nuestros pequeños empresarios, de nuestros pequeños autónomos, que al final dan un trabajo de calidad a muchas personas.

O sea, ustedes ayer ya se quitaron la careta y han dejado de ser la derecha cobarde para ser la derecha valiente; pues sean valientes también en esto y asuman la realidad. Al final, ¿qué es lo que pasa con esto? Que la izquierda siempre se va a hacer eco y van a ser ellos los defensores de los trabajadores, pero no porque lo sean sino porque ustedes les abandonan. Porque en este caso es lo que ha pasado, que les han abandonado. Aquí se nos ha dicho que desde 2016 hay locales vacíos, porque pequeñas empresas se fueron, y a día de hoy todavía eso no se ha liquidado. ¿Por qué? Porque se está esperando a vaciar todos los locales para hacer la licitación, aunque sea uno a uno, aunque sea uno a uno!

Yo me alegro de que aquí se haya puesto sobre la mesa algo de lo que nosotros nos quejamos mucho y es que la Administración muchas veces no funciona. Es verdad; no puede ser que se tarde mucho más en licitar una obra que la propia obra. Esto al final es un perjuicio económico para todo el mundo, ¿no? Me alegro de que se haya puesto sobre la mesa y que se trabaje para mejorar esto. Por supuesto que hay que ir a la digitalización de la Administración para reconvertir todo esto y también igual -esto le horroriza a la izquierda- a lo de la declaración responsable.

Yo aquí vuelvo a insistir en que lo que he oído que han dicho el Partido Popular y Ciudadanos de que estos comerciantes no quieren cumplir la ley y que ellos no están velando por la seguridad, me parece querer engañarnos al resto, y bajo esas normas que dicen, esconden algo. Oiga, que si de verdad lo que quieren es un proyecto en el que no haya locales comerciales en Metro, por la seguridad, pues, ¡perfecto! ¡Díganlo, díganlo! Si estos locales suponen un perjuicio a la seguridad de los viajeros de Metro de Madrid, díganlo. Lo que no pueden hacer es ir abandonando, que vayan cerrando muchas empresas, y a los que quedan tenerlos aquí en ascuas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Gracias, señora consejera por aclararnos algunas cosas. Yo lo que le pido es que luego sea real; es decir, que, si va a haber una licitación de manera individual, que sea individual y que se saque un concurso público y, además, que se saque en breve. Eso es lo que le quiero pedir, que se actúe con plazos, digamos, razonables; cumpliendo la ley, pero con plazos razonables.

Bueno, algunas preguntas que he realizado no se han visto resueltas, y entiendo el problema de los tiempos; aun así, le pediría un esfuerzo para ello. Ha hablado de un estudio de viabilidad que quieren realizar sobre los locales que estaban sobre rasante, pero usted misma nos ha dicho que los cinco locales que estaban sobre rasante no tenían por qué amoldarse a esta adecuación de usos; entonces, le pido aclaración, porque entonces no me queda claro sobre qué van a hacer un estudio de viabilidad.

Me cuesta decirlo, pero coincidimos hoy con Vox en el hecho de que nos sorprende también la posición o la imagen que han trasladado desde Ciudadanos y desde el Partido Popular sobre los comerciantes de la red de Metro, que creo que se han equivocado y tienen ahora un turno para volver a explicarse.

No nos ha contestado a por qué los locales que ya están listos para su uso no se han ido licitando; no sabemos por qué. A nosotros nos gustaría que nos lo explicara, pero también a los comerciantes. Nadie habla aquí de no cumplir la ley ni los plazos de contratación pública; es más, estamos tan preocupados por la seguridad de Metro de Madrid que ayer les ofrecimos ampliar el presupuesto económico que tiene el plan de desamiantado. Quiero decir que nos sorprende que nos hablen de que no estamos preocupados por la seguridad de Metro.

Claro, Ciudadanos habla de que Metro de Madrid no se dedique a gestionar locales Y, miren, podríamos estar de acuerdo, fíjese, que podríamos pensar en otra fórmula de gestión de estos locales de Metro que agilizase la gestión de los mismos, dado que Metro es una operadora y nos parecería que lo podríamos hablar e inicialmente podríamos incluso estar de acuerdo; pero, claro, entonces tendríamos que hablar de por qué Metro se dedica a instalar 5 G en su red o por qué tienen tiendas de merchandising. Quiero decir que, si abrimos el objeto social de Metro y dialogamos sobre él, ide acuerdo!

Sí le hago una pregunta que en la intervención anterior han tocado otros portavoces, y es sobre los locales del Consorcio y de Metro. Por lo que sabemos, estos locales no tienen ni el cierre de seguridad ni tienen desenfundaje; es decir, tienen unas cristalerías que son los cierres. Lo que se nos ha trasladado desde la asociación de comerciantes es que a ellos esta opción, por ejemplo, no se les dio, al menos de una forma previa o como primer acercamiento para poder realizar su actividad. Entonces, nos gustaría saber por qué esta distinción entre unos locales que gestiona la Administración y otros que no...

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Perdón. Por último, no hablamos de ONG, hablamos de comerciantes que iban a desarrollar un trabajo en un tiempo y que se ha visto interrumpido por una ley que el propio Metro no ha cumplido. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Vamos a aclarar unos conceptos que creo que he explicado mal. Queremos locales comerciales en Metro seguros y legales, y queremos un concurso abierto sin ventajas para nadie, ilo que marca la ley! Si no se cumple la legalidad, señor Vinagre, ia por ellos! ¡No hay ningún problema! Cuenten con nosotros ya. Vamos a ver la defensa de lo público. Hemos preguntado si tenemos locales en uso que no pagan sus arrendamientos y con contrato vencido. ¡A ver si así queda mejor! ¿Cómo llamamos a esto? ¿Movimiento social? Obtener un beneficio económico a costa del dinero de todos los madrileños, ¿qué es? ¿Justicia social o es una utilización de Maquiavelo? Dicho de otra manera, perjudican al resto de los comerciantes. Estos señores están perjudicando al resto de los comerciantes y a los que yo estoy defendiendo es a los comerciantes que están cumpliendo la ley.

Estamos hablando también de seguridad en las instalaciones de Metro; eso es defensa de los trabajadores de Metro, pero también de los trabajadores de los locales. Lo que estamos garantizando con esto de la evacuación de humos, de salidas, de gestión de residuos de aseos, de pozos de ventilación, es la seguridad de los trabajadores de los locales comerciales. Estamos pidiendo por ellos, ino por nadie más!

Y para futuro, yo creo que ya ha quedado claro que hay un tono conciliador por su parte; no sé por la otra parte si es conciliador o no. También ha quedado claro que la licitación es de locales individuales, pero aquí tenemos que poner en duda que se vaya a hacer de forma individual; no lo entiendo. Desde luego, de lo que no le considero responsable es de los plazos que marca la legislación española; eso le preocupa a usted, pero no la puedo considerar responsable.

En definitiva, cumpliendo la ley y con seguridad, por favor, siga adelante, ya que tenemos claro que las temidas multinacionales que pueden aparecer ahí detrás, con dientes y con tridentes, van a tener las mismas condiciones que las pymes y los autónomos. Y, por otra parte, enhorabuena, porque después de tantas cosas que me ha tocado oír, usted está valorando los contratos a diez o veinte años, que es lo lógico en este caso, para poder amortizar las inversiones realizadas. Muchas gracias, y espero que haya quedado claro ahora que defendemos el comercio, a los trabajadores, pero, sobre todo, la ley.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días otra vez. Muchas gracias. Simplemente quiero decir una frase a los portavoces de Más Madrid y de Vox -además, es una frase que se utiliza mucho en el argot jurídico-: el desconocimiento de las leyes no exime de su cumplimiento. (*Rumores.*) Sí, es así. Ustedes no han entendido lo que hemos dicho. ¡Cómo vamos a estar en contra de los trabajadores! ¡Vamos! ¡Es que ustedes siempre proyectan sus errores sobre los demás! Ayer lo comentaba en el pleno: sus 700 millones de euros en Andalucía los proyectan en Gürtel, cuando no es ni la centésima parte. ¡Siempre están proyectando!

El tema de los trabajadores no es un asunto de ustedes, no es un monopolio de la izquierda; la derecha y el centro derecha se preocupan también por los trabajadores. Por mucho que ustedes no lo crean, nosotros nos reunimos con los comités de empresa y nos preocupan exactamente igual. Al señor Cañadas, al que tanto le preocupan los autónomos, tengo que decirle que su ministra de Trabajo ya se podría preocupar por los autónomos, que el 80 por ciento, a día de hoy, todavía no ha recibido los ERTE! Me hace a mí mucha gracia esto de preocuparse por los autónomos en Metro de Madrid, cuando también tenemos que dejar de proyectar los problemas que tenéis algunos en el Gobierno central con otros comerciantes que también están en las estaciones de Cercanías o de... ¡Vamos a analizar los problemas para resolverlos! Si queremos sumar, sumemos, pero no vean ustedes la paja en el ojo ajeno cuando tienen la viga en su propio ojo.

Sinceramente, les digo que hay que leerse las leyes, las órdenes y los decretos para entender que toda la inversión que se está haciendo en Metro para mejorar la seguridad tiene mucho que ver con un conjunto; no es solamente el local comercial en concreto, es toda la infraestructura de la propia estación la que hay que adecuar. Pero no solo hay que adecuarla en Metro, también hay otras infraestructuras ferroviarias que están bajo el suelo.

Vamos a ver, señora Acín, cuando un local comercial está sobre la superficie, simplemente le digo que la evacuación de humos es mucho más sencilla que si está bajo la superficie, al igual que un incendio que se produce en superficie no tiene nada que ver con un incendio que se produce bajo la superficie. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Varias cuestiones, señora Roldán. Por un lado -lo ha preguntado ya la señora Acín-, nos gustaría que ahondara un poco más en qué consiste ese estudio de viabilidad de los locales disponibles sobre rasante. ¿Por qué hablan de estudio de viabilidad si no es obligatorio el cumplimiento de normativa? ¿Qué pasa con los locales que no están sobre rasante, señora Roldán?

Por otro lado, en relación con la licitación, nosotros le pedimos que se abra lo antes posible ese proceso de licitación. Creemos que es lo mejor y lo más conveniente, y creemos igualmente que lo más conveniente es que ese proceso de licitación se haga de manera individual, es decir que haya tantos lotes como locales. Creemos que, por transparencia y para evitar precisamente que pueda no haber libre concurrencia entre esos pequeños comerciantes, entre esos autónomos, lo más conveniente o lo más adecuado es que esa licitación se haga de manera individual, local por local. Eso es lo que nosotros le trasladamos y le pedimos, señora Roldán, y que, como le he señalado anteriormente, se redoblen los esfuerzos para tener una actitud -y no digo que usted no la esté teniendo- lo más flexible posible dentro de la legalidad en atención a todos los años de servicio de estos pequeños comerciantes y atendiendo también al evidente perjuicio que se les ha producido como consecuencia de diferentes razones que no vamos a analizar ahora. No vamos a entrar aquí a

detallar si ha habido mala fe, si ha habido dejación o si ha habido problemas técnicos de licitación, pero el perjuicio es evidente, y creo que eso, de alguna manera, también hay que tenerlo en consideración; porque es cierto que Metro de Madrid no es una ONG, pero tampoco creo que, cuando durante cuarenta años han tenido un tipo de relación con una serie de personas, ahora se puedan desentender de esa manera.

Termino. Si de verdad nos creemos lo del apoyo a los autónomos y al pequeño comercio, no creo que la actitud más conveniente sea criminalizarlos, como aquí algunos portavoces han hecho. Creo que no es la actitud más conveniente; creo que se merecen un respeto. Y ya que se habla de seguridad -y con esto termino, señor presidente-, me gustaría saber si se contactó con los trabajadores de estos locales comerciales cuando se advirtió la presencia de amianto y si se ha realizado algún tipo de actuación con ellos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para finalizar, y en turno de dúplica, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Por aclarar, porque parece que para algunos grupos ha quedado claro, pero para otros todavía hay dudas, así se lo hemos trasladado y así lo estoy anunciando aquí: la licitación va a ser individual. Hay mecanismos jurídicos que permiten hacer licitaciones individuales, aunque se hagan licitaciones en bloque; como saben, y como bien estaban explicando, por el tema de la licitación por lotes.

Cuando hablamos de estudio de viabilidad, por aclararlo, un estudio de viabilidad no solamente es desde el punto de vista técnico. Efectivamente, a los locales sobre rasante no les aplica la norma de usos asociados, pero sí el Código Técnico de la Edificación. Antes de proceder a licitar unos determinados locales, mi obligación como ingeniera es verificar absolutamente el cumplimiento del Código Técnico de Edificación; pero no solamente eso, también es necesario realizar un estudio de viabilidad en el que se pueda determinar o se estudie cuáles son los posibles usos o posibles comercios que podrían estar ubicados en esos locales, porque me parece que es muchísimo más sencillo y muchísimo más transparente tener claro cuáles son las tipologías que podrían ubicarse en esos locales. Además, para hacer un estudio de retorno de inversiones es necesario también tener claro qué locales podrían estar allí como arrendatarios. Esa es la realidad por la que yo les digo que se realiza un estudio de viabilidad. La palabra viabilidad parece que suena extraña, pero creo que con esto queda por lo menos más claro.

Miren, yo llevo un año en la compañía. Aquí se ha dicho que yo no he hecho nada respecto a esto. Miren, yo no estoy de acuerdo con esto. Yo llevo un año en la compañía, pero estarán ustedes conmigo en que ha sido un año absolutamente atípico, un año en el que hemos vivido una pandemia, un año en el que hemos estado durante cinco meses absoluta y totalmente concentrados en cómo gestionábamos la pandemia no solo a nivel de la comunidad sino también de Metro de Madrid. Yo he venido aquí a comparecer y he hablado con ustedes en relación con las medidas que estábamos adoptando. Saben ustedes que, durante muchos meses, nuestra única y exclusiva dedicación ha sido

determinar cómo abordábamos y gestionábamos la pandemia; por lo tanto, ¡no me digan que no he hecho cosas, por favor! ¡No me digan que no he hecho cosas! Yo me he reunido con los comerciantes en febrero y, desafortunadamente, surge la pandemia. No les voy a dar detalles, saben lo que ha sucedido, y hemos estado absolutamente concentrados en ello. Hemos vuelto a reactivar y reiniciar todas las actividades cuando nos ha sido posible, cuando la situación estaba mucho más clara. Creo que es necesario aclararlo, porque ha sido un año de trabajo en el que les estoy diciendo que se ha hecho un análisis de la situación, un análisis según el cual existen unos contratos que están finalizados, y ahora, una vez que se reactiva la actividad -no solamente respecto a esto-, estamos reorganizando y reactivando todos los procesos o todas las actividades que tuvimos que parar en febrero.

Por último, y por concluir, el planteamiento de la apuesta de Metro de Madrid por los locales comerciales también debe estar incluido dentro del plan estratégico de la compañía! Desde el primer día que vine aquí a comparecer ya les dije que estábamos desarrollando un plan estratégico y un análisis detallado!, así como realizando auditorías de cada uno de los procesos de la compañía, ¡y son muchos! Por tanto, ¡creo que el plan total tiene que estar incluido dentro de este plan estratégico!

¡Comencemos por esta primera fase de locales, este primer estudio, y vayamos dando pasos precisamente en esta licitación! Es infinitamente más fácil ir a procesos de licitación más pequeños, por la agilidad, que ser, a lo mejor, tremendamente ambiciosos y dilatar en el tiempo poder sacar a licitación estos locales; me parece que es el enfoque correcto. Quedo abierta, por supuesto, a cualquier duda que tengan y a facilitarles toda la información que requieran al respecto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, gracias por sus explicaciones. A continuación damos paso al punto segundo del orden del día.

PCOC-1543/2020 RGE.P.23117. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno sobre los niveles de accesibilidad en la red de Metro de Madrid.

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada previa comunicación a la Mesa de la comisión, la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta es de diez minutos, repartidos a partes iguales entre el diputado y el Gobierno en posibles tres turnos respectivos. Tiene la palabra para formular la pregunta la ilustrísima señora doña María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Hola otra vez. Hace una semana, el señor Garrido nos afirmó en el pleno de la Asamblea que, al acabar el año, dado que el Plan de Accesibilidad 2016-2019 se había ampliado, el 73 por ciento de las estaciones de Metro de Madrid serán accesibles.

El último informe del que nosotros disponemos es el de cumplimiento 2019, que hablaba de una ejecución del 65 por ciento, más o menos; esta diferencia entre el 73 y el 65 podría ser normal por los trabajos realizados en un año, pero lo cierto es que este año 2020 ha sido realmente extraño, por lo cual creeríamos que el ritmo normal se ha visto modificado.

Yo no le digo que esté mal que al finalizar el año más o menos tres cuartos de las estaciones de Metro de Madrid sean accesibles, lo que le digo, además de que nos confirme obviamente estos números, es que no nos parece suficiente! Ya dije ayer en el pleno que yo no me comparo con metros peores que el nuestro; yo no puedo decir: bueno, esto está muy bien, porque, en comparación a... ¡No! Además, es que desde diciembre de 2017 deberíamos tener un sistema con accesibilidad universal. Por lo tanto, ahí ya estamos fallando, pero, además, porque seguir teniendo un Metro sin accesibilidad plena sigue dando problemas de uso a personas con diversidad funcional, con problemas de movilidad, a personas que viajamos con niños, con personas mayores o a quien se acerca a un hospital donde todavía no hay un ascensor instalado.

Además de pedirle la valoración del Gobierno sobre los niveles de accesibilidad de Metro de Madrid, y ya que estamos próximos al cumplimiento del plan previo, le pido que nos diga cuáles son estos niveles de cumplimiento. No pueden ser del cien por cien, eso es obvio, porque, aunque se haya ampliado desde 2019 a 2020 el plazo que ustedes mismos se marcaron, ¡hay ejemplos que nos dicen que este cien por cien es inviable!, y uno es Gran vía, que se puede merecer un capítulo totalmente aparte. Le pongo varios ejemplos más: la estación de Alonso Martínez estaba planificada dentro del plan 2016-2029, pues el establecimiento de ascensores está previsto para 2025; Begoña, que da servicio a un hospital, y Ventas, igual, contenidos en este mismo plan, previstos los ascensores para el segundo trimestre de 2022; Avenida de América, lo mismo, para el tercer trimestre de 2022; Diego de León, primer trimestre de 2023. Respecto a estas estaciones que le he enumerado, ¡me dieron la respuesta en enero de 2020!; es decir, la explicación para los retrasos en estas obras no es debido al COVID, es debido a algo que espero que usted me precise. Muchísimas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señoría. Para contestar, tiene la consejera delegada cinco minutos; se los puede administrar en tres turnos si quiere, ¿eh?

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Gracias. Como saben, en Metro de Madrid hay un plan de accesibilidad, 145 millones de euros. No sé si lo recuerdan, el primer día que yo vine a comparecer a la Asamblea hablábamos de los planes generales de Metro de Madrid e hice mucho hincapié en hablar de lo importante que es para Metro de Madrid la accesibilidad, ¡en el amplio sentido de la palabra!, ¡porque accesibilidad no solamente es poner ascensores en las estaciones sino que va muchísimo más allá!

La ejecución de los proyectos de instalación de ascensores es tremendamente compleja en estaciones del centro de la ciudad, que son antiguas; ¡es tremendamente compleja! Miren, hace unos meses inauguramos la estación de Bilbao, terminamos la obra de accesibilidad de las estaciones de Bilbao, y, para que se hagan una idea, hacer una estación accesible ha supuesto la instalación de

isiete ascensores en esa estación! para que pueda ser accesible a cada uno de los andenes que dan servicio a la estación de Bilbao; iuna actuación tremendamente compleja! en la que ha habido que realizar pozos de ventilación o pozos de acceso tremendamente complejos. Muchas veces la creación de esos itinerarios es muy complicada.

Les voy a decir que este año ha sido para nosotros totalmente atípico. Nos hubiera encantado poder ser muchísimo más ágiles en muchas cosas. Muchos de los proyectos que estábamos licitando o que estábamos redactando o terminando de redactar han sufrido un retraso por la pandemia.

Y también quiero decir que hay muchos otros proyectos que han sufrido retrasos; incluso hablando con las propias Administraciones, ihan sufrido retrasos! En el caso de Begoña, había un proyecto cerrado para instalar los ascensores y, por peticiones a posteriori que ha realizado el hospital, ha sido necesario y está siendo necesario adaptar el proyecto; ipero me parece que también es razonable que el proyecto que se ejecute sea el proyecto definitivo y el que satisfaga a todas las partes! En el caso de Méndez Álvaro, por ejemplo, está pendiente también de la formalización de un protocolo, mediante un convenio con Adif para poder llevarlo a cabo. Con lo cual, obviamente, ien Metro de Madrid hay que ser transparentes!, ihay que ser tremendamente claros! Este año ha sido tremendamente atípico, en el que nos ha sido complicado seguir los ritmos de preparación de proyectos, de estudio de proyectos, como nosotros hubiéramos deseado, iy estamos en esta situación!

Apostamos firmemente por la accesibilidad, como le digo. Este Plan de Accesibilidad incluía 32 estaciones, pero no solamente la instalación de ascensor en estas 32 estaciones sino también otra serie de medidas tremendamente importantes, como son: la instalación de pavimentos tactovisuales, apoyos isquiáticos, etiquetas Braille en pasamanos, escaleras o fijas y adecuación de interfonos. Como les digo, para nosotros, ila accesibilidad entendida en el amplio sentido de la palabra!, como no podía ser de otra manera.

Actualmente, tenemos una red accesible en un 65,89 por ciento. Por ser exactos: 199 estaciones -de las 302-; estamos hablando de 541 ascensores y 1.703 escaleras mecánicas. Estamos, además, terminando también el plan de inversiones; iterminando!, o sea, ireestudiando el plan de inversiones!, además, con el planteamiento de qué podemos adelantar y qué podemos programar y con el planteamiento también de la llegada de fondos de resiliencia. Con lo cual, y aquí lo hemos hablado, estamos trabajando en la preparación de un nuevo plan que dé continuidad a este -trabajando también con Cermi- y que pueda seguir apostando por conseguir la accesibilidad plena en la red de Metro de Madrid.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora Roldán. Señora Acín, le quedan dos minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¡Uy!, iqué rápido tengo que ir! Vale, muchísimas gracias. Yo entiendo que la ejecución es tremendamente compleja, ino lo dudo!, pero es que los plazos no los marco yo, los plazos se los marcó la propia Administración. Y ahí es donde yo pongo el punto: si la

Administración no es capaz de gestionar en unos plazos, no prometan elementos que no se pueden cumplir, por transparencia y un poco de nobleza con quien está esperando esas medidas. La intervención de las estaciones que yo le he enumerado que, como le digo, la respuesta de que ya iban con retraso me la dieron en enero de 2020; por tanto, ya iban con retraso, más allá de que ahora se retrasaran más: Alonso, Begoña, Ventas, Avenida de América y Diego de León... Estas intervenciones tienen un coste de 57 millones de euros según el propio plan. ¿Qué estamos diciendo? Estamos diciendo que cuando acabe el plan en diciembre no se habrá gastado el 40 por ciento del presupuesto que tenía adjudicado. Y, claro, no cumplen plazos, nos vamos a un nuevo plan, y si nos puede adelantar cuándo, más o menos va a estar, se lo agradezco, pero que ya viene con remanentes, en términos económicos y en términos de infraestructuras planificadas. Y, permítame que le diga, porque esto ya es una constante, que tenemos un plan regional de inversiones y servicios que tocaba accesibilidad, que tiene remanentes desde 2011. Planes de Inversiones Regionales lo mismo, no llega en plazo el dinero y el dinero que no se ha gastado en este plan entiendo que pasa directamente al siguiente plan, por lo tanto, además hay una especie de trampa publicitaria, podríamos decir, en la que ustedes dicen, gastamos 145 millones y en el siguiente plan nos vamos a gastar 300. No es así, se dejan de gastar 57 millones que suponemos que reinvertirán en el siguiente.

Lo siguiente que le quiero preguntar dentro del nuevo plan es sobre ciertas estaciones que preocupan mucho a los vecinos y que nos han pedido que, por favor, le traslademos: Carabanchel, Puerta del Ángel, Alto de Extremadura, Fuencarral y Alfonso XII. Me gustaría saber si en esa planificación del nuevo plan van a estar incluidas. Muchísimas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señoría. Señora consejera delgada, le queda un minuto.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muy poquito... Vamos a ver, creo que es lo más importante, respecto a las estaciones por las que me están preguntando, ahora mismo no tengo la información. Me encantaría poder decírselo, pero lo que sé es que se está elaborando el plan; en su día sí he podido ver en qué situación o cuál era la propuesta, pero ahora mismo, pues, mire, no le puedo decir si estas estaciones nominativamente están incluidas dentro del plan o no. Lo que sí le puedo decir es que estamos teniendo en cuenta, por supuesto, como no podía ser de otra manera, las consideraciones que nos está realizando Cermi para poder priorizar estas actuaciones respecto al plan que se está elaborando ahora mismo.

Los planes son planes. A mí me encantaría poder decir que los planes de inversión se cumplen milimétricamente en plazos, en tiempos..., pero le puedo asegurar que en toda la vida profesional que llevo en la que he trabajado siempre con planes de inversión –en mi vida pasada, planes de infraestructuras-, y es tremendamente complicado, porque una cosa es el planteamiento que se hace desde el punto de vista inicial de un plan y otra la realidad. Si son obras complejas, efectivamente, van apareciendo problemas, aunque hay obras que han ido muy bien en plazo; hay obras que van bien, hay obras que van mal y en las que van apareciendo otra serie de inconvenientes y los planes, como son planes vivos, en ocasiones hay que revisar actuaciones que están planificadas cuando no es posible realizarlas por cualquier situación, y es lógico hacer una

revisión para ver qué actuaciones de las que probablemente estaban planificadas en otros años se pueden intercambiar o se pueden adelantar.

El Sr. **SECRETARIO**: Señor Roldán, tiene que finalizar ya. Se ha pasado de tiempo ya.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias por estar esta mañana con nosotros. Pasamos al punto tercero.

PCOC-1556/2020 RGE.23369. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto, valoración que hace el Gobierno Regional sobre el desarrollo del plan APARCA+T (APARCATE).

Comparece para contestar, y le damos la bienvenida, el gerente del Consorcio Regional, señor Martínez Palencia, por favor. *(Pausa.)* Tenemos diez minutos, repartidos entre los dos intervinientes. Señor Martínez Palencia, le doy la palabra ya a la diputada. Señora Sánchez, por favor.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Buenos días, señorías. Señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, nuestro grupo parlamentario le vuelve a preguntar, en menos de siete meses, por el plan estratégico de aparcamientos disuasorios, el Plan Aparca+T, y es que nos preocupa el escaso desarrollo del Plan.

En palabras de la presidenta de la Comunidad de Madrid en el pasado debate sobre el estado de la región, el pasado mes de septiembre, volvían ustedes a anunciar el Plan Aparcate+T como algo novedoso y debemos recordar a Ciudadanos y al Partido Popular que es un plan que ya se anunció en la pasada legislatura, hasta lo presentó su jefe, el señor Garrido, cuando era del Partido Popular.

Como decía, la señora Ayuso anunciaba que se estaba diseñando un plan de aparcamientos donde se incorporarían 25 aparcamientos y unas 16.760 plazas; aseguraba que en enero empezó a funcionar el parking de Colmenar Viejo y que el siguiente sería el de Ciudad Universitaria. Mire, 22 meses han pasado desde que anunciaron el protocolo de actuación con el parking de Ciudad Universitaria y nada sabemos todavía del necesario convenio para que este plan se integre en la red. Siguen ustedes anunciando y anunciando, redactando, ultimando, pero nada sabemos de las 16.000 plazas que iban a ofrecer a los usuarios del transporte público de Madrid en una temporalidad de 2021. Únicamente han conseguido ustedes lavarle la cara -esto ya se lo dije hace unos meses- al parking de Colmenar Viejo y ya lo venden como un éxito.

Nosotros le hemos preguntado por escrito sobre este desarrollo y el Gobierno regional nos remite a su pasada intervención en esta misma comisión, por lo tanto, nos gustaría trasladarle varias preguntas. Mire, en marzo estaban ustedes redactando un convenio con el Ayuntamiento de Madrid para poner a disposición 4.200 plazas en Wanda Metropolitano, Nuestra Señora del Recuerdo y Avenida de Portugal. ¿En qué estado se encuentra el convenio? También en marzo nos comentaba que estaban en negociaciones con Renfe para establecer un convenio con los parques del corredor de la A-6, Las Rozas, Majadahonda, Pinar de Las Rozas, Las Matas y El Barrial. ¿Han avanzado algo en este convenio? En total eran unas 10.000 plazas. También nos comentaba que era imprescindible avanzar en la redacción de un decreto para darle un marco jurídico, económico y técnico al plan. ¿Qué sabemos de ese decreto? ¿Han avanzado ustedes las conversaciones con ADIF para la mejora y ampliación de los parkings existentes en Las Margaritas, La Serna, Parque Polvoranca, Leganés, Las Retamas, Alcorcón y San José de Valderas, todos ellos dentro de la primera fase del plan, como saben?

También en la primera fase del plan se contemplaba la creación de cuatro parkings nuevos en San Sebastián de los Reyes, Alcalá de Henares, Ciempozuelos y Collado Villalba. ¿Han hablado ustedes con la alcaldesa y los alcaldes de estos municipios, con sus técnicos? ¿Hay alguna novedad con respecto a estos nuevos parkings? ¿Han hablado también con el alcalde de Torrelozón para la ampliación y mejora de la imagen del parking tan necesaria en el corredor de la A-6? ¿Me puede decir el nombre de la aplicación a la que hacía referencia la señora presidenta de la Comunidad de Madrid cuando decía que nos podíamos descargar en tiempo real una aplicación para saber qué plazas había libres en el parking disuasorio más cercano? Por más que la he buscado ya le digo que no la encuentro, no consigo encontrarla.

Mire, para nuestro grupo este plan es necesario y positivo y nos gustaría que se impulsase de una vez, porque mejora la movilidad de la región y creemos que puede fomentar el uso del transporte público, y, además, algo muy importante y que para nosotros es vital es luchar contra la contaminación atmosférica en la región. También nos dijo que el Plan Aparca+T era un plan vivo, que entraban y salían parkings, pero nos gustaría que nos aclarase cómo evoluciona el plan y, sobre todo, que no se muera apenas antes de nacer. De las 25 actuaciones anunciadas hace dos años a día de hoy hay cero plazas nuevas. De momento, nada más. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el señor director gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías, vengo, como bien decía su señoría, a responder esta pregunta que se planteó en el mes de marzo y usted ha hecho, desde luego, un resumen perfecto de las afirmaciones que yo hice en esta misma sala. No voy a entrar en el tema de la gestión de la pandemia que nos ha llevado mucho tiempo y por la que posiblemente se hayan ralentizado una serie de proyectos, no quiero entrar ahí. Donde quiero entrar es en ver cómo hemos avanzado e ir repasando la lista de las cuestiones que usted me ha planteado.

Todos conocemos lo que es el Plan Aparca+T, que es como la niña de mis ojos porque desde hace mucho tiempo intentaba yo que hubiera un plan de aparcamientos de verdad, que estuviera todo integrado en el consorcio, en tiempo real, y llevamos en el consorcio trabajando mucho tiempo en esto.

Todos conocemos lo que es el Plan Aparca+T, además es como "la línea de mis ojos", porque desde hace mucho tiempo intentaba yo que hubiera un plan de aparcamientos de verdad, que estuviera todo integrado en el consorcio en tiempo real; llevamos mucho tiempo en el Consorcio trabajando en esto.

El Plan Aparca+T lo conocemos todos: tarjeta de transporte público, gratuidad, todo por corredores, en tiempo real, saber cuántas plazas hay disponibles en cada corredor, etcétera. ¿Qué hemos hecho hasta ahora? El año 2019 y 2020 para mí eran el año de los pilotos, empezamos con el piloto de Colmenar Viejo: 2.000 plazas, estaba funcionando muy bien, con la pandemia ha ido hacia abajo; en el centro de innovación del consorcio probamos con una app de forma gratuita para nosotros, porque era la app del parking –o sea estamos probando con la app del parking-, pero las distintas titularidades podrían luego utilizar cualquier app que tuvieran disponible, por ejemplo, el Ayuntamiento de Madrid tiene sus propias aplicaciones en tiempo real, es decir, en cuanto convenimos con ellos se podrá utilizar esa aplicación. Por tanto, probamos distintas aplicaciones –por hablar de los temas informáticos-, probamos las aplicaciones y vemos cómo funcionan y luego en el consorcio se licitará nuestra propia aplicación, viendo la bondad de las distintas aplicaciones.

Ciudad Universitaria, ha sido tremendo; el convenio con Ciudad Universitaria es una cosa tremenda: que voy, que vuelvo, que va, que viene. ¡De verdad, es que tenemos puestos todos los aparatos! Como gestionamos el aparcamiento de Ciudad Universitaria a través del intercambiador de Moncloa, pues están hechas todas las inversiones: las barreras, la vigilancia, etcétera, todo está adaptado al Plan Aparca+T. ¡Y es tremendo, porque hemos sido incapaces todavía de firmar el convenio!, pero me decía mi secretario general técnico que muy posiblemente se firmará en estos momentos.

Estos son los aparcamientos de Madrid que posiblemente sean los que menos nos interesan, a mí me interesan los aparcamientos que son más exteriores; los del Ayuntamiento de Madrid interesan cuando están en el borde la M-40 para que los vehículos no entren a Madrid. Ciudad Universitaria es un aparcamiento que da juego, porque está en el corredor de la A-6, pero nos interesan mucho más los que están aguas arriba. Bueno ese convenio está a punto de firmarse.

Igualmente, estamos en negociaciones con Torreldones; estamos en negociaciones con todos los municipios que usted nos ha indicado para firmar un convenio con cada uno de ellos. Estos son los aparcamientos que ya están hechos; es decir, hay municipios que ya tienen hechos sus aparcamientos y que son de titularidad municipal; en ellos solamente hay que adaptar las barreras y la vigilancia y meterlos en la red Aparca+T, de forma piloto, en un primer momento, porque yo liquido a través de una tarifa usuario con cada uno de ellos, como hago con el aparcamiento de Colmenar

Viejo: le pongo una tarifa de equilibrio, que no es ni más ni menos que una subvención al usuario, como la subvención que tiene un usuario cuando entra en un autobús o en el Metro. Estamos en negociaciones con Valdemoro, Fuenlabrada, Alcobendas, Galapagar, Torrejón de Ardoz...; hemos abierto también alguna negociación con Getafe en el sector 3. En el de El Casar, del que hablamos también en la otra ocasión y no lo vamos a hacer ahora porque está asociado a la línea 3 de Metro, vamos a utilizar toda la explanada, que esa sí es de titularidad municipal, pero tiene mucho que ver la Comunidad de Madrid con esa parcela; la vamos a dejar hasta que la obra de la línea 3 de Metro nos reponga la tapa de ese aparcamiento en condiciones para que pueda pertenecer a la Red Aparca+T.

Los grandes lotes. Aquí lo que interesa es sumar al Ayuntamiento de Madrid y a ADIF, eso es lo que interesa, porque queremos que la mayoría de las plazas estén integradas.

El convenio. Con Wanda Metropolitano, Recuerdo y Portugal está a puntito; es un convenio que ha dado muchas vueltas para fijar la tarifa de equilibrio, no hay ningún problema, toda la integración tecnológica está hecha, estamos fijando la tarifa de equilibrio que se va a pagar por cada usuario que use ese parking; tarifa de equilibrio que simplemente va asociada a lo que es la gestión y la explotación del parking, y esa tarifa de equilibrio yo se la voy a liquidar a través de la partida 48300, que es la de Subvención al usuario. Esos están a puntito –ayer hablaba con Alfonso sobre ellos-.

Lo que decíamos de Las Rozas-Majadahonda, Pinar de las Rozas y El Barrial también está; estamos haciendo los convenios; que son los que lo tienen concesionados, son los más fáciles, porque tienen sus barreras, etcétera.

Por último, los de nueva construcción. Ayer hablaba con vuestro compañero, que estaba antes en la Comisión, con Administración Local, con José Antonio, no hay partidas para ejecutar los parkings de nueva construcción. Desde la época de nuestro antiguo consejero, que luego fue vicepresidente y presidente, Pedro Rollán, a través de Administración local se vio la posibilidad de equipamientos supramunicipales, y este era uno de los equipamientos supramunicipales que tiene que estar regulados en el PIR. Con el PIR, como sabéis, ahora mismo se están generando los decretos que lo regula para los años siguientes, y ahí van estar inmersas esas inversiones, cuando sea un equipamiento supramunicipal se va a poderse tirar de ahí.

Por último, nuestro decreto está avanzando, todo esto que he dicho se refiere a los pilotos, luego vienen los decretos para que se pueda sumar todo el punto de forma lógica y legal. Entonces ahora mismo desde la Consejería hemos enviado, entre el mes de septiembre y octubre, toda la documentación a nuestra secretaria general técnica para el inicio de la consulta pública, para que se pueda sumar todo el mundo de forma lógica y legal.

Con esto creo que he repasado todos, los que se construyen nuevos, los que se van a integrar, etcétera. Vamos más despacio, yo lo siento en el alma, porque me gustaría ir más deprisa; ha sido difícil en estos últimos seis meses, ha sido muy difícil, es un proyecto de coordinación de distintas Administraciones y no es tan sencillo.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, muchas gracias, señor Martínez Palencia. Señoría, le queda aproximadamente un minuto.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Muchas gracias. Le tengo que decir que le agradezco todas sus explicaciones, pero creo que algo no se lo cuentan, de verdad. Nosotros sí hemos contactado, ya se lo comentaba en el mes de marzo, con la alcaldesa de Ciempozuelos, incluso con técnicos y el alcalde de Alcalá y poco saben, de verdad, de estos avances.

Me quería centrar en la última parte de su intervención respecto al presupuesto. Mire, nosotros le hemos preguntado por escrito, precisamente qué programas del presupuesto se recogían en las partidas del Plan Aparca+T, y lo que me acaba de decir me deja preocupada, porque en sus respuestas escritas nos comentan que estas partidas se recogen precisamente en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Y claro a nosotros no nos sales las cuentas, porque según sus respuestas 1,3 millones de euros salen de la partida corporaciones locales susceptibles de definir conceptos definitivos; 76.000 euros para definir el piloto de Colmenar Viejo; 14.500 para implantar la plataforma tecnológica, y todo esto apenas suma 1,5 millones de euros y solamente la parte de la fase 1 del plan, en la que ustedes no tienen que negociar con nadie ni hablar con nadie, porque son parkings de su propiedad –estoy refiriendo a los parkings de Rivas y Arganda, simplemente tienen que convencer a ustedes mismos- suma la cantidad de 6 millones de euros; por tanto, en estos segundos que le quedan le pido que me aclare cómo van a financiar la primera fase del plan, porque son muchas actuaciones y creo que no lo tienen...

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya terminando, señoría.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: A nosotros, desde luego, no nos queda claro, y dan esa sensación. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señoría. Señor Martínez Palencia, ha finalizado su tiempo, de verdad que lo siento. Gracias, por estar aquí esta mañana. *(Pausa.)* ¿Perdón? *(Pausa.)* Treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias. En nuestras partidas lo que está, como yo decía, es la subvención al usuario; la construcción de nuevos aparcamientos no está en nuestras partidas, no está prevista en nuestras partidas, eso tiene que venir por Administración Local, ya les decía que ayer hablé con su compañero de Administración local. Por tanto, lo que aparece para estos años en nuestras partidas son los pilotos que vamos a desarrollar, y entendemos que está bien dotado para esos pilotos. Luego hay otras tecnologías que estamos haciendo desde el centro de innovación, prácticamente a coste cero; pero –repito- lo que tenemos en nuestras partidas en la subvención al usuario, a cada usuario que entra, igual que el que entra al transporte público, yo lo voy a liquidar con una subvención, con la titularidad del equipamiento; es decir, yo liquido equis con Colmenar Viejo porque han entrado tantos coches, de la tarifa de equilibrio que yo le fijo, eso es lo que está en las partidas del consorcio y lo que estará en el futuro en las partidas del consorcio.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias. Gracias por acompañarnos esta mañana. Damos paso al punto cuarto del orden del día.

PNL-234/2020 RGE.23965. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: Primero: Asegurar el carácter disuasorio del aparcamiento de la Estación de Ferrocarril de Majadahonda, estableciendo su gratuidad para los usuarios, o alternativamente, aplicando tarifas lo suficientemente bajas como para incentivar el transporte intermodal. Segundo: Realizar una actuación conjunta entre ADIF, Renfe Viajeros, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Majadahonda para crear un intercambiador en la zona de la estación. Tercero: Impulsar un acuerdo con Renfe Viajeros para la adecuación de un segundo acceso a los andenes por la cabecera opuesta a la actual estación. Cuarto: Solicitar al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid que establezca una línea lanzadera de autobuses directa entre el aparcamiento disuasorio de Majadahonda y el intercambiador de Moncloa.

Se comunica que se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular con número de entrada en Registro 25081, de 21 de octubre, de sustitución del punto 3 de la PNL. Se inicia el debate con la intervención del Ilustrísimo portavoz del Grupo Parlamentario de Vox, que es quien ha instado la PNL. Señor Pérez Gallardo, cuando usted quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Creo que viene bastante a cuento esta PNL, por ejemplo, después de lo que acabamos de decir del Plan Aparca+T, y de estar hablando de los parkings disuasorios y de los parkings de la Comunidad de Madrid. Este grupo parlamentario quiere traer esta propuesta a esta comisión, que propiamente no es nuestra, de nuestro grupo parlamentario, sino que es una propuesta del Grupo Municipal de Vox en un ayuntamiento concreto, en el Ayuntamiento de Majadahonda. ¿Y por qué he querido traer esta propuesta aquí, a la comisión? Porque esta actuación sobre este parking concreto requiere la intervención tanto de la Administración local como de la comunidad autónoma, e implica también tanto al Ministerio de Transportes como a ADIF. Por lo tanto, requiere de los acuerdos del ayuntamiento, que está gobernado por el Partido Popular y por Vox; de la Comunidad de Madrid, que está gobernada por el Partido Popular y por Ciudadanos, y del Estado de la nación, que está gobernada por Partido Socialista y Podemos. Por lo tanto, es algo que va a requerir del acuerdo de todos estos partidos.

En el ayuntamiento se aprobó por unanimidad. Todos estaban de acuerdo con que era necesario para este municipio hacer lo que aquí se planteaba. También creo que es necesario no solamente para este municipio, sino para toda la zona.

Se ha comentado en la anterior pregunta que en toda la red de parkings disuasorios de Madrid solo hay cuatro que son de pago, que son los que están en esta zona: Pozuelo, Majadahonda

y Las Rozas. Por eso queremos pedir, entre otras cosas, la gratuidad de este parking, aunque aquí también se puede admitir el debate -que me parece muy interesante- de si esta gratuidad solo tiene que afectar a los que usen la red de transporte público. La verdad es que esta idea me parece interesante, porque si estamos haciendo unos parkings para que se use el transporte público, tiene sentido que esta gratuidad vaya solamente asociada a los que van a usar luego el transporte público. Me parece totalmente razonable y creo que puede tener sentido.

No solamente se trata de hacer este parking gratuito, sino también, de mejorar los accesos que tiene a la propia estación y su conexión con la red de transporte público. El parking está en la propia estación de Renfe, o sea que una conexión mejor es imposible, y luego tiene muchas líneas de autobuses que pasan por ahí. El problema es que cuando está abierto el Bus VAO, funciona muy bien porque la entrada está justo ahí al lado; entonces, se meten y funcionan realmente como lanzaderas que conectan con el intercambiador de Moncloa, y además pasan varias líneas, con lo que la frecuencia es muy buena. El problema se da cuando el Bus VAO no está abierto, lo que hace que muchas líneas vayan pasando por toda la vía de servicio y al final se hace bastante largo llegar a Moncloa y, por lo tanto, dificulta que funcione realmente como un parking disuasorio. Y por eso se pedía en el cuarto punto que se pensara en una lanzadera.

Yo creo que es una propuesta sencilla sobre un parking concreto, para ver si somos capaces de ponernos de acuerdo en algo básico; y si esto es posible, igual nos podríamos plantear ampliarlo a otros sitios. Me parece interesante debatir aquí propuestas que surgen de los municipios pero que necesitan de actuaciones de la Comunidad de Madrid porque, si no, pueden caer en saco roto.

Esto se aprobó ya hace ocho meses en el ayuntamiento. Es verdad que, con la pandemia, las urgencias y las necesidades cambian, pero creo que es interesante. Ahora es un buen momento para plantear esto y, además, en esta intención de dimensionar una red de transporte y la movilidad en general, tanto el vehículo particular como el transporte público de la Comunidad de Madrid, creo que es muy importante tener estos puntos, estos parkings donde la gente pueda acceder con su vehículo particular y conectar con la red de transporte público. Al hilo de lo que decía yo ayer en mi intervención en el Pleno, si esto supone un ahorro tanto de tiempo como económico para el usuario, la gente lo acabará utilizando.

¿Qué ha pasado en estos parkings concretos de la A-6? Aquí, en concreto, la gente aparcaba en la urbanización de al lado y por la calle. Han tenido que poner zona azul allí porque la gente no pagaba el parking y no lo utilizaba. Al final, usan su vehículo particular para irse dentro de Madrid y tenemos esos colapsos en la A-6. Exactamente lo mismo pasa en la zona de El Barrial: no aparcan en el parking, porque es de pago, sino que usan todos los alrededores, colapsando toda la zona. También pasa en Las Rozas: el de la estación se utiliza poco, pero aparcan en el que está en la zona del Carrefour, del centro comercial. Simplemente hacer estos parkings gratuitos creo que podría ser muy interesante para que la gente los utilizase más y pudiesen conectarse con la red de transporte público.

No creo que haya mucho más debate sobre esto, porque ya lo tuvimos, aunque no estaban todos los grupos en ese ayuntamiento; faltaban Más Madrid y Podemos. Es verdad, Podemos no está en Majadahonda. Pero sí creo que realmente podemos llegar a un acuerdo en este caso concreto y, si funciona, igual lo podemos ampliar a otras situaciones o a otras localidades. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señoría. Se abre el turno de grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Popular, que ha presentado enmienda. Daniel Portero tiene la palabra por siete minutos.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, quiero agradecer la proposición no de ley que ha presentado hoy el Grupo Vox, precisamente, como bien ha dicho, porque emana de un trabajo arduo y difícil que ha hecho el Ayuntamiento de Majadahonda, todo el Ayuntamiento de Majadahonda. Actualmente, lo forman el Partido Popular y Vox. Y también quiero agradecer principalmente la labor que sé que desde el área técnica del propio Ayuntamiento de Majadahonda se está llevando a cabo a día de hoy, con mucho esfuerzo, con Cercanías y con ADIF, de una manera verdaderamente productiva y positiva, en el sentido de que existe un espíritu de colaboración mutuo entre el ayuntamiento y ADIF, es decir, entre los técnicos de Urbanismo del ayuntamiento y los técnicos de ADIF, lo cual no quiere decir que desde la Comunidad de Madrid no impulsemos la solución a esta necesidad. Parece obvio y de sentido común que se pueda apoyar esta proposición no de ley; pero, insisto, quiero agradecer especialmente al ayuntamiento y a su alcalde el esfuerzo que están haciendo para, de una manera coordinada con ADIF, con el Ministerio de Fomento, llevar a cabo estas conversaciones, que van muy bien, y, evidentemente, esta proposición no de ley pretende apoyar ese trabajo que están desarrollando desde el ayuntamiento.

Nosotros hemos propuesto una enmienda que básicamente consiste en acordar también entre las Administraciones responsables la adecuación del aparcamiento, porque se encuentra en una situación bastante deplorable a nivel de seguridad, lo cual no quiere decir que esto suponga una inversión importante. Pero bueno, el paso de los años quizás haya hecho que sea necesaria esa inversión para que cuando uno entre en ese aparcamiento no le entre miedo, porque yo he ido alguna vez por la noche y verdaderamente, allí hay una falta de iluminación y una falta de seguridad importante, y yo creo que dentro de lo que cabe, ya que vamos a arreglar algo, instemos a que se haga de forma completa. Es decir, debe estudiarse la accesibilidad. Me parece bien el planteamiento de hacer dos entradas a la estación, pues la entrada que tiene ahora mismo la estación de Cercanías de Majadahonda está muy alejada del otro punto, del extremo, con lo cual me parece correcto. También me parecería correcto que se pudiera adecuar todo el entorno del edificio, porque necesita de alguna forma ese mantenimiento, y yo creo que los técnicos de ADIF y los técnicos del Ayuntamiento de Majadahonda están teniendo una relación buena y están en esa línea y en esa labor.

Esta no es una cuestión de medallas, de si la moción la he presentado yo o la he dejado de plantear. Se trata de un trabajo conjunto que a veces las Administraciones están desarrollando y, en este caso, está siendo así. Principalmente, el ayuntamiento y ADIF están manteniendo una relación muy positiva y hay que agradecerlo, porque es en pro y en bien de los ciudadanos. Por consiguiente,

creemos que esto es necesario, que ayuda mucho al desarrollo del Plan Aparca+T y os animamos al resto de grupos a sumarnos a esta proposición no de ley. Hay algún matiz que, a lo mejor, se podría entender que podría sobrar, pero, bueno, tampoco es malo indicarlo. Como bien sabéis, en frente de la estación de Cercanías hay dos paradas de autobuses que conectan directamente con Moncloa. Se podría obviar lo de la lanzadera, pero, bueno, tampoco estaría mal que hubiera una lanzadera. ¡Eso sería ideal para todos los municipios, no solamente para Majadahonda! Yo creo que las comunicaciones de los autobuses 651, 652, 653 y siguientes es más que suficiente como para conectar la estación de Cercanías con Moncloa.

No tengo nada más que decir. Y enhorabuena a este espíritu de colaboración entre ADIF y el ayuntamiento.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Portero. Seguidamente tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, el señor Cañadas.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Gracias, presidente. Señores de Vox y señores del Partido Popular, ¡qué poquito les ha durado su desencuentro de ayer!, ¿eh? (*Risas.*) Sí, ¡el dúo Pimpinela de la derecha!, que discute mucho en público, con la bronca de la derechita cobarde, la derechita valiente, pero que enseguida se pone de acuerdo para sus negocios, Bueno, muy bien.

Ustedes dos, Vox y Partido Popular, que gobiernan juntos en el Ayuntamiento de Majadahonda, nos traen una iniciativa que se votó el 27 de febrero en el Ayuntamiento de Majadahonda, para que la aprobemos hoy aquí, en la Asamblea de Madrid, en proyecto de formato no de ley, lo cual saben ustedes que no tiene ningún valor vinculante. Cuando ustedes quieren hacer algo de verdad hacen como hicieron con la reforma del Ley del Suelo: quedan ustedes a solas, sin la oposición, elaboran el proyecto y pasan su rodillo, ¡y no tienen que hacer el paripé que hacen hoy trayéndolo aquí a la Comisión de Transportes! Aunque, bueno, aquí, claro, hay un pequeño escollo, ¡hay un pequeño escollo!, que es que es el señor Garrido de Ciudadanos el que está al mando de la Consejería de Transportes. ¿Y qué tendrá que ver?, dirán los que no sean majarriegos. Pues que en Majadahonda Ciudadanos es la segunda fuerza más votada, ¡pero el Partido Popular decidió mandarles a la irrelevancia y pactar con Vox!, ¡la cuarta fuerza más votada! Bueno, resultado: un Gobierno de Partido Popular y Vox que, a pesar de los ruidos que haga el señor Casado y el señor Abascal, a la hora de la verdad, a la hora de montar estos negocietes, ¡pues se entienden muy bien!

Y nos traen aquí una propuesta, que está muy bien para que ustedes hagan su numerito y la lleven al Ayuntamiento de Majadahonda, ¡pero que no es seria para traer a esta Cámara!, ¡de verdad! Aquí estamos en la Asamblea de Madrid, ¡aquí tenemos que tener una visión global y no parcial! Y lo que ustedes traen aquí es que, además, ¡no es ni positivo a nivel local!, ¡no es bueno ni eficaz para Majadahonda! No está pensando usted, don Javier, como un representante regional, que tiene que pensar en conjunto para la región o, al menos, en la comarca; al menos en la comarca, ¡eso como mínimo! Y ustedes hoy aquí están actuando como altavoces del Gobierno del Partido Popular y de Vox de Majadahonda, y eso no es serio; a ustedes les votan los vecinos de toda la región.

Nos traen aquí una propuesta y vamos a ir punto por punto. Que el parking disuasorio de la estación de Renfe de Majadahonda sea gratuito. Ahora usted ha hecho un matiz, pero en la iniciativa no viene, ien la iniciativa no viene y es la que se va a votar! El parking, como ustedes saben, está lleno cada día, ihasta los topes!, un parking que tiene un precio diario de 1,30 euros y que no llega a los 20 euros para todo el mes.

¿Ustedes entienden el concepto de parking disuasorio? ¡Porque sirve para evitar el uso del vehículo privado y potenciar el transporte público!, iy ahí patinan ustedes! De hecho, se meten en los terrenos del consenso progre, ino lo entiendo! En la Comisión de Medio Ambiente dicen una cosa, iaquí nos traen otra! Pero es que lo que ustedes pretenden es que un parking que está lleno cada día, icon un coste ridículo diario!, iese gratis!, ipero no para los que usan el transporte público!, icomo ha dicho en la intervención! ¡No!, ilo que dice la iniciativa es que sea para todo el mundo!, ipara todo el mundo! Si ustedes creyeran en el carácter disuasorio del parking, si ustedes se creyeran el fomento del transporte público, iel parking gratuito sería para los usuarios que demuestren que lo son!, es decir, que pudieran acceder mediante el billete o el abono, ipero eso no viene en la iniciativa! ¡Ustedes cogen y plantean que sea gratis para todo el mundo un parking que está colapsado!

Además, si entendieran el carácter disuasorio entenderían que lo disuasorio empieza en la propia casa de cada uno, que no tiene sentido que un vecino coja su coche y se haga tres kilómetros, que es la distancia que hay desde el centro de Majadahonda a la estación, que está -y usted lo sabe- en el borde del término municipal, pegando casi a Madrid, ino tiene ningún sentido!

Y, además, usted sabe, o debería saber porque su hermano está en el Ayuntamiento de Majadahonda, que cada mañana hay un atascazo de órdago, ide órdago, porque todas las vías públicas que llevan a la estación son las que llevan a la A-6! Entonces, o quitas coches en origen, o vas a seguir teniendo un atascazo de órdago todas las mañanas, ique es lo que ocurre!

¿Sabe lo que pasa? Que para que fueran medidas disuasorias de verdad, itendrían ustedes que mejorar la red de autobuses circulares de Majadahonda!, ieso sí!, como se aprobó hace ya tiempo, además en el pleno, y que es algo lógico ¡Eso sí que va a la raíz del problema! Habría que aumentar la frecuencia y los itinerarios de las líneas de autobuses 651, 652, 653, 654, 655, la L1 y la L2, porque con esto sí que se demostraría que el equipo de Gobierno majariiego se toma en serio el problema y que cumple, además, lo acuerdos aprobados en el pleno. Pero la realidad, usted la sabe muy bien, ies que ustedes no han reforzado la línea de autobuses!, ino han hecho nada!, ino la han reforzado!, ique es un infierno!, ique tiene unos horarios malísimos!, imalísimos!, iy que choca con que ustedes, señores de Vox y del Partido Popular, precisamente hacen bajadas de impuestos a los de siempre en el ayuntamiento! No refuerzan, pero hacen bajadas de impuestos como las que aprobaron el 27 de septiembre en el ayuntamiento, que deja de ingresar 1,5 millones de euros al ayuntamiento, que precisamente podrían servir para mejorar la línea pública de autobuses.

Y, por cierto, señores del Partido Popular, imeten una enmienda donde piden que se mejoren las condiciones del perímetro de la estación! ¡Las competencias son municipales!, ilas

competencias del perímetro son municipales!, iy ustedes lo saben, porque así lo ha denunciado la Asociación de Vecinos de Majadahonda!, ino un chiringuito de Podemos!, ila Asociación de Vecinos de Majadahonda! (*Rumores*).

El Sr. **SECRETARIO**: Señor Portero... (*Pausa*).

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Segundo punto. Que se monte una lanzadera desde la estación al intercambiador de Moncloa. iPues lo mismo!, ilo mismo! Coger el coche desde el centro del pueblo para ir a la estación y coger la lanzadera. iQue no!, ique para usar el transporte público hay que apostar por hacerlo lo más accesible y lo más cercano posible!, ique hay iniciativas en este sentido!, ique se lleve la lanzadera a donde hay alta densidad de población y que no se ponga la lanzadera en una zona de chalets!, ide verdad!, ique no tiene ningún sentido! Saben que hay peticiones en Majadahonda para que se instale en el centro, en el parque Colón, de hecho... (*Rumores*).

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

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Que los vecinos puedan salir de sus casas y coger la lanzadera sin tener que coger el coche, que no tiene ningún sentido. iNo es disuasorio lo que ustedes están planteando! Pero es que, además, ipiensen como representantes regionales y piensen en la zona! Navalagamella, Valdemorillo. Robledo de Chavela, imuchísimos municipios de la Sierra Oeste sin lanzaderas directas a Madrid!, isin lanzaderas directas a Madrid! Por ejemplo, pidan al consorcio el estudio de la implementación de un carril bus perpendicular a las vías de los municipios, que se haga un análisis de la demanda y las necesidades de la zona, y que sobre esa base sí se establezca una propuesta de lanzadera comarcal con conexiones con los municipios. Pero lo que traen aquí, de verdad, es una chapuza para Majadahonda y para la zona. La próxima vez, de verdad, traigan algo serio. Para esto se quedan solos.

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

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Para nosotros sí que tiene interés que los ayuntamientos traigan a la Asamblea sus inquietudes y sus proyectos, especialmente cuando implican a la Administración regional. Nosotros creemos que la Asamblea de Madrid también debe servir como altavoz de este tipo de cosas. Otra cosa es que, claro, en este caso, el Partido Popular y Vox nos traigan una propuesta que, por lo que hemos escuchado hoy mismo, está, al parecer, en vías de solución. Entonces, traer aquí una cosa que resulta que ellos ya tienen acordada previamente - imagino que incluso en el futuro presupuesto de la Comunidad de Madrid-, pues, ihombre!, iseguramente sería más productivo hablar de otras cuestiones que están más enredadas y que tendrían mayor sentido!

Nosotros agradecemos también que el partido de Vox entre en la racionalidad de lo que es el transporte y asuma que, efectivamente, los coches hay que dejarlos en casa, que hay que poner aparcamientos disuasorios y esas cosas, iy que eso no es colectivizar nada!, ini es una cosa que vaya contra la libertad de poder utilizar el vehículo privado hasta donde yo quiera!, iy estas cosas

grandilocuentes que dicen en el pleno y a veces también en las comisiones! Bueno, pues, efectivamente, los aparcamientos disuasorios en la Comunidad de Madrid son una necesidad, son una necesidad para ahorrar tiempo y para ahorrar, sobre todo, contaminación. Y, efectivamente, nosotros estamos a favor de que estos aparcamientos disuasorios se implanten lo antes posible, aunque, como hemos visto hace unos minutos, las cosas de palacio van más que despacio.

El caso es que la propuesta que nos traen entendemos que es bien intencionada, que está bien, pero, desde nuestro punto de vista, es bastante deficiente. En primer lugar, porque ya se ha mencionado que se pide que el aparcamiento disuasorio sea gratuito, más allá de que efectivamente ya tiene un precio bastante asequible, y que efectivamente el aparcamiento está normalmente lleno y es un poco absurdo, desde el punto de vista del mercado –digámoslo así-, pedir la gratuidad para algo que ya está lleno. Pero más allá de eso, creo que no ha entendido, el representante de Vox o las personas que gobiernan Majadahonda, el concepto real de aparcamiento disuasorio. Justamente lo hemos estado hablando esta mañana, un aparcamiento disuasorio es para dejar el coche privado y coger el transporte público, no podemos hacer un aparcamiento gratis total sin mayores condiciones. Lo que plantea el Plan Aparca+T del Gobierno de la Comunidad de Madrid es tremendamente razonable; lógicamente será gratuito para aquel que disponga de un título de transporte y lo vaya a usar, si no, no tiene ningún sentido que sea un aparcamiento disuasorio. Yo creo que lo que hay que hacer es acelerar, y esto creo es lo que debería decir la PNL, las negociaciones con ADIF y con el Consorcio Regional de Transportes para que el aparcamiento disuasorio de Majadahonda-Renfe esté incluido en esa red de aparcamientos disuasorios.

En segundo lugar, hablan de que haya un intercambiador. Yo no sé dónde van a poner ese intercambiador y no sé qué es un intercambiador a secas, porque intercambiador ya es. Allí paran un montón de líneas de autobuses -como se ha mencionado-, está la Renfe, por supuesto, y tenemos un aparcamiento disuasorio, o sea que un intercambiador de facto ya es. ¿Qué es lo que ellos plantean? ¿Un nuevo edificio con comerciales? No sé. Esto lo deberían aclarar y creo que ahí el Ayuntamiento de Majadahonda algo tendrá que decir, que no sea simplemente pedirle a la Administración regional que se lo construya. Querríamos saber exactamente qué es lo que pretende este intercambiador.

Por último, hablan de querer alinear la lanzadera a Moncloa. ¡Señorías, desde Renfe Majadahonda pedir una línea lanzadera es como una burla al resto de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid! Porque desde Renfe Majadahonda van, vía Bus VAO, directos los autobuses a Moncloa. Ya hoy, ¡por el Bus VAO! ¡Todos los días, salvo los fines de semana! Pero, claro, es que los fines de semana es justamente cuando el aparcamiento disuasorio menos falta hace. Entonces esta parte concretamente no la podemos comprender. Queremos una línea lanzadera, ¡pero si tienen cinco líneas lanzaderas!: 651, 652, 653, 654 y 655. Todas van por el Bus VAO. Entonces ahí sí que nos han rayado -perdónenme la expresión, señores de Vox-, nos han dejado un poco perplejos y, efectivamente, hay muchísimos otros municipios en la Comunidad de Madrid donde estas lanzaderas serían muy adecuadas, pero, concretamente, pedirlo para Majadahonda es un poco butade.

A nosotros realmente nos parece bien que se traigan estas iniciativas y que se impele a la Administración regional, y yo espero que Vox, que va a negociar ahora los presupuestos con el Gobierno de la Comunidad de Madrid, se aplique a la tarea y ponga estas cosas en la negociación presupuestaria correspondiente.

En resumen, nosotros nos vamos a abstener en esta proposición no de ley; pensamos que es bien intencionada, damos la bienvenida a Vox a esta cosa tan colectiva y tan socialista como son los aparcamientos disuasorios para dejar el coche y nos abstendremos en esta proposición no de ley. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Sánchez. Por el Grupo de Ciudadanos, don Juan.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Señor Cañadas, esta es la Comisión de Transportes. Estamos hablando de transportes, en este caso de aparcamientos. Si quiere hacer un mitin político, vaya, alquile una sala, iy hágalo!, y aproveche para hablar de eso que ha firmado su partido sobre los derechos humanos con Bildu, que es muy interesante.

Vamos a ver, las estaciones de tren en la red de Cercanías no dan servicio solamente al municipio que está al lado. Las estaciones de tren son colectores de la capilaridad de la movilidad que utilizamos para otros municipios; es decir, Majadahonda da servicios a Brunete, a Villanueva de la Cañada, al propio Valdemorillo que, por cierto, tiene tres autobuses directos a Madrid solo que paran en Villanueva del Pardillo porque les pilla de camino, ino es por otro motivo! Los vecinos, que están a quince o veinte kilómetros, incluidas las urbanizaciones de Boadilla, que es como está configurada la zona, ¿qué hacen?, ¿se van en patinete hasta allí? Pues en este caso lo ideal sería que pusiesen un autobús, pero si no lo tienen, lo normal es que, desde su urbanización se desplacen, de la manera más eficiente posible, hasta el punto nodal más próximo. Eso es lo que se suele hacer en estos casos.

Ahora vamos a hablar de la PNL, además de que tenemos que tomar los chalés, supongo, porque no les quiere dar usted servicio, en línea con lo que me dijo su compañera la legislatura pasada, sobre que en Boadilla no hay que mejorar el servicio de transporte porque todos salen en coche particular y con chófer. Y yo le juro que todas las mañanas me trago los atascos y no veo a ningún chófer, pero bueno, yo conduzco mi propio coche y soy mi propio chófer.

Hablemos del modelo de la PNL. Por supuesto defendemos el modelo nodal, como ya hemos dicho, un modelo en el que tienen que estar contemplados todos los modos de transporte y que, además de radial, debe tener un tejido en forma de tela de araña. El parking disuasorio tiene que hacer la función de disuasor de utilizar el vehículo privado, no de utilizar el transporte público, y en ese sentido, siempre hemos entendido que debería estar asociado al coste, al uso de cualquier título de transporte público, preferentemente un abono, pero cada uno puede utilizar el título de transporte público que quiera.

Ya hablando concretamente de la PNL, el aparcamiento sí está incluido -como nos ha comentado el director gerente del consorcio- en el Plan Aparca+T, y está pendiente de esa firma de

protocolo y del posterior convenio. Está hablado con Cercanías, pero no se ha podido hacer nada por ahora porque la nueva concesionaria, no lo olvidemos, ha tomado posesión de todos los aparcamientos de la A-6, exactamente el 16 de octubre de este mismo año, y, evidentemente, complican las negociaciones puesto que acaba de tomar esas competencias. Efectivamente todos los aparcamientos del Plan Aparca+T son gratuitos utilizando un título de transporte público. Segundo, este es un proyecto que no es nuevo, es de hace diez años, y ahora mismo el problema fundamental que ha habido, y que no está resuelto, que es el de la comunidad y el ayuntamiento de Majadahonda, es la financiación de cómo se va a hacer todo esto. Por una parte, la comunidad entiende que el mayor beneficiario es el ayuntamiento y tiene que asumir una parte del coste importante, mientras que el ayuntamiento entiende que es responsabilidad de la comunidad, pero ahora mismo no conozco toda la información, luego no puedo dar una opinión, pero lo que sí puedo decir es que el consorcio está muy interesado en poder desarrollar este proyecto.

Se ha hablado de hacer un intercambiador. Yo creo que, como tal, funcionalmente el intercambiador ya existe, puesto que se están intercambiando modos de transporte; otra cosa es que nos planteásemos en su momento, dada la proximidad del eje A-6 y del carril Bus VAO, hacer un modelo de carril colombiano que pudiese implementar el servicio de oferta directa, pero eso por ahora no está incluido. Las soluciones en realidad, más que con lanzaderas, que ya tenemos bastantes, pasan por concentrar todas las líneas delante de la estación, de tal forma que haya más oferta y los usuarios puedan optar, indistintamente, por una línea de bus o directamente por el tren. Para ello hay que permitir que las urbanas puedan dar la vuelta -les recuerdo que esta es la carretera de El Plantío y es bastante estrecha en esa zona-, y para eso se están desarrollando conversaciones con los representantes de una urbanización que se llama La Sacedilla, que, si conocen la zona, está justo enfrente de la estación, y es, por cierto, una de las urbanizaciones más antiguas de la zona por no decir la pionera.

¿Qué habría que hacer además a nivel municipal? En nuestra opinión, dos cosas importantísimas: una, en la calle Doctor Calero o también conocida como Carretera de El Plantío, que es donde está el centro comercial Leclerc, hay que recuperar el carril bus que tenía en su momento, precisamente para garantizar los tiempos de desplazamiento del transporte público. Pero ese mismo carril bus hay que hacerlo en la calle Las Norias, que baja desde la zona, permítanme decirlo así, del Atlético de Madrid, donde entrena el Atlético, no me acuerdo ahora como se llama, que da a una zona del centro comercial que también tiene una importante densidad de población. Con esos dos carriles bus podríamos garantizar los tiempos de desplazamiento del transporte público y de esa manera hacer una oferta mucho más interesante y mucho más competitiva para los usuarios de ese transporte público, que, luego, podrían acceder a los servicios de Cercanías.

En cuanto al segundo acceso a la estación, que menciona la PNL, es competencia de ADIF - no es competencia ni del ayuntamiento, ni de la comunidad-, y respecto a las lanzaderas, poco más que añadir a lo que han dicho mis compañeros. Actualmente existe como tal el servicio de lanzaderas; sería ridículo poner todas las carreteras ahí y no aprovechar parte del recorrido para atraer gente precisamente, ciudadanos, a ese punto de concentración. Una vez llegan allí, y en horario punta,

utilizan el BUS-VAO que es lanzadera directa a Madrid; evidentemente cuando no está el BUS-VAO tienen que utilizar las infraestructuras existentes, como no puede ser de otra manera.

Y nada más que decir. Nos parece muy interesante la iniciativa, creo que hay verla con una visión global, lo que da un poco más de información a nivel municipal, en qué situación ha bragado más con el Consorcio, en qué situación está el Plan Aparca+T, y no podemos ponernos, pero tampoco podemos apoyar directamente una iniciativa que está en desarrollo y que tiene unas peculiaridades que la diferencian, en definitiva, que ha presentado Vox, pero que en cualquier caso agradecemos por el espíritu de la misma. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias por todo. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente, de nuevo. Nos trae Vox esta PNL, que, como ya han dicho, es una copia de la moción presentada por su grupo en el Ayuntamiento de Majadahonda. Sé que ustedes han sido muy rigurosos en presentar una PNL con los puntos enmendados por el Partido Popular en el Ayuntamiento de Majadahonda, pero, sin embargo, no han cambiado su exposición de motivos, a pesar de decirles -el propio Ayuntamiento de Majadahonda, el equipo de Gobierno- que ustedes están mintiendo. Y es que mienten porque dicen que, desde el año 1989, no se cumple el convenio, y ese convenio era para el aparcamiento exterior sin confinar de 165 plazas. La realidad es que, desde el año 1992, el convenio no tiene vigencia, ya que se construyó un aparcamiento cubierto de 1.066 plazas y se remodeló la parte exterior hasta ampliarlo a 230. Hubiera sido todo un detalle que ustedes hubieran enmendado esos errores, pero, bueno, no ha sido así.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista no entendemos muy bien la razón de esta moción. Hoy, sí, en esta PNL, los señores de Vox piden una mejora del transporte público y un fomento de la intermodalidad en la red de transportes de Madrid, pero, luego, ustedes, sin embargo, votan en contra del Dictamen de la Comisión de Estudio para la Recuperación, ¡la verdad es que no se entiende!, y le quiero enunciar varias medidas que están incluidas en este Dictamen y que son relativas a la movilidad.

Mire, el punto 139, que ustedes votaban en contra, hablaba de desarrollar una estrategia a medio plazo de movilidad, inversión e infraestructuras del transporte público, y, además, fomentar la intermodalidad. El punto 140 aseguraba una adecuada frecuencia del transporte público. El 141 mejora la información sobre acciones del transporte público en tiempo real. El punto 142, que también ustedes votaron en contra, por supuesto: "implementar infraestructura de recarga para vehículos eléctricos". Y el 143: "promover la movilidad activa y, singularmente, la movilidad ciclista en la Comunidad de Madrid". Entonces, para nosotros es un trampantojo de PNL. ¿Ahora sí, en esta Comisión les importa la mejora del transporte público? Pues, bueno, lo decía el portavoz de Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, bienvenidos al consenso progre y bienvenidos al fomento y la mejora del transporte público para luchar, precisamente, contra la contaminación atmosférica y

cumplir varios de los objetivos de desarrollo sostenible, incluidos en la Agenda 2030, que a ustedes les da tanta alergia.

Tampoco entendimos muy bien -entendí yo, por mi parte- frases tuyas en el pleno de la Asamblea. Señor portavoz de Vox, usted decía que los madrileños tienen que elegir en libertad, elegir el mejor modo de transporte, ya sea privado o público, pero que el usuario elija en libertad. Pues es que, en Madrid, precisamente, la libertad es desigualdad, y ¡hombre!, viendo que Majadahonda es el quinto municipio de España con mayor renta per cápita, ¿de verdad alguien se cree que el parking -lo han repetido, el parking de Majadahonda- va a mejorar profundamente su uso si pasa a ser gratuito? Porque le quiero recordar, y ya lo hemos oído, que actualmente, por 20 horas, se paga 1,30 euros, y el bono mensual son 19,85, menos de 1 euro al día. Nos gustaría saber qué es para ustedes una tarifa lo suficientemente baja, pero, bueno, les adelanto que estamos de acuerdo con la parte de la PNL de una necesaria mejora del parking y adaptar su estructura para que mejoren las instalaciones o que todo sea accesible y así se está trabajando desde Renfe, y el propio equipo de Gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento de Majadahonda lo reconoce y el propio portavoz del Partido Popular aquí en la comisión. Sí hay que decir que el Gobierno de España está trabajando con todos los ayuntamientos -incluido, como han dicho, el Ayuntamiento de Majadahonda- precisamente para mejorar el transporte público y la movilidad de todos los municipios de la región y, en concreto, del que estamos hablando.

Miren, para el PSOE, nosotros creemos que el futuro de la movilidad en nuestro país, y también en nuestra región, pasa por una movilidad segura, conectada y sostenible, y queremos recordar que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado la Estrategia de Movilidad 2030, que, además, está en proceso de participación pública para mejorar y enriquecer el documento y dar respuesta a los nuevos retos de la movilidad del futuro. También se ha publicado, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el anteproyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte, que, además, el periodo de consulta pública para recibir aportaciones acaba el 30 de octubre. Además, durante estos duros meses de pandemia, se ha seguido trabajando, desde el ministerio que dirige José Luis Ábalos, en Cercanías Madrid. El proceso de licitación de los 200 trenes accesibles sigue en marcha; Cercanías Madrid recibe a 172 trenes accesibles de gran capacidad y las obras previstas para mejorar la accesibilidad en diferentes estaciones van concluyendo, como es el caso de la estación de Vicálvaro, y están en proceso de licitación las obras de instalación de ascensores y mejora en los andenes de Alcalá de Henares. Además, en breve se presentará el plan de cercanías 2025, donde se incluirán mejoras en las estaciones, mejoras en la digitalización de la red, mejoras en la intermodalidad y en la accesibilidad; de hecho, en los presupuestos del Estado se verá este compromiso con Cercanías Madrid. Yo espero que ustedes, señores de Vox, contribuyan a que sean aprobados, y desde aquí queremos agradecer el gran trabajo de mis compañeros en el PSOE de Majadahonda y en el Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Majadahonda que llevan años reivindicando mejoras en el transporte público y en la movilidad del municipio. Nuestro voto será abstención.

El Sr. **SECRETARIO**: Por el Grupo Parlamentario Vox, señor Pérez Gallardo, ¿quiere hacer usted uso del turno de réplica facultativo previsto al artículo 207?

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí.

El Sr. **SECRETARIO**: Pues venga, adelante.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: La verdad es que la hipocresía de la izquierda no tiene límites. Si llevo a presentar una propuesta genérica, se hubiesen quejado de que era genérica y no particular. Además, ustedes están muy en contra de los aparcamientos. Ustedes el coche lo quieren únicamente dentro de casa, o, a ser posible, en los concesionarios, y que vayamos -como han dicho otros portavoces- en patinete o andando o de cualquier otra forma.

Esta propuesta, en concreto, tenía una particularidad, que requiere una inversión muy baja con respecto a lo que podría ser mejorar líneas dentro de todo el municipio. ¿Podría ser lo ideal? ¡Pues, igual podría ser lo ideal! Pero eso, al final, nos lleva mucho más tiempo, muchos más plazos y, por supuesto, a un coste económico no solamente de inversión inicial sino de mantenimiento mucho mayor. Y aquí, en esta propuesta, en concreto, con una inversión muy pequeña respecto a otras actuaciones que se podrían hacer, se mejoraría sustancialmente la movilidad de este ayuntamiento. Pero, no se preocupen, también sé que les molesta -al Partido Socialista, por ejemplo- que traigamos propuestas de estos municipios, los que para ellos son los municipios ricos! Tengo otra propuesta de Alcalá de Henares, municipio donde ustedes gobiernan, que también han pedido un parking. Pues lo podemos también debatir aquí, y no tengo ningún problema.

Por último, simplemente decir que nosotros no apoyamos la resolución de la comisión precisamente porque carecía de un análisis económico detrás. ¡Y esto sí que lo tiene!; de hecho, el trabajo que ha hecho el Ayuntamiento de Majadahonda es así, y, por eso, lo han presentado como alternativa a la movilidad: una inversión muy baja puede mejorar la movilidad. Si se van, sin embargo, al debate de la región de Madrid, ahí apoyamos resoluciones para mejorar el transporte público, como, por ejemplo, una resolución de Unidas Podemos; o sea, ¡no me vengan ahora diciendo que nosotros no estamos a favor del transporte público! Hay proposiciones que se han llevado a pleno por grupos como el Socialista, como la de ayer, que hemos apoyado cuando suponen una mejora del transporte público. Así que no, no vayan ustedes engañando, diciendo que los de Vox somos los terraplanistas que queremos ir en nuestros Mercedes a todas partes para contaminar a todo el mundo. No; no es así. Lo que nosotros queremos es que mejoren los servicios y que mejore la calidad de vida de todos los madrileños. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, don Javier. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, señor Cañadas, tiene tres minutos.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Gracias, presidente. A ver, señor Rubio, de Ciudadanos, estamos en la Comisión de Transportes, sí, y no somos una reunión de técnicos. No somos técnicos, somos representantes políticos; así que sí, hablamos de política. Y que no le dé tanta alergia escuchar

diferentes posiciones. ¡No pasa nada! Porque precisamente la diferencia de modelos de fomentar el transporte público o de hacer iniciativas como esta que nos traen hoy aquí, de fuegos de artificio, es una posición política, y están en una posición o en la otra.

Y señor de Vox, que no tiene sentido, de verdad. Por mucho que lo repita aquí, no tiene sentido que le diga a la gente que coja su coche para ir a la lanzadera que está en las afueras, cuando los propios vecinos, no nosotros, no el "consenso progre", ¡no!, los vecinos de Majadahonda están pidiendo que se ubique en el centro. ¡En el centro! Es que el propio portavoz de Vox dijo en el Ayuntamiento de Majadahonda -todo está en el acta-: ¡se podrían pedir más soluciones al problema de transporte que hay en Majadahonda! Pero su grupo se ha centrado en una de ellas. Muy bien, efectivamente, más soluciones; pero su grupo, con el apoyo del Partido Popular, se ha centrado en una que no depende del ayuntamiento. ¡Muy bien! ¡Perfecto! Es decir, aprobaron en el Ayuntamiento de Majadahonda una iniciativa que no depende del ayuntamiento. ¡Muy bien! ¡Tiraron la pelota para arriba! Es decir, el Partido Popular y Vox, en vez de solucionar el problema del transporte y la comunicación de los majariegos, que hemos visto que es un problema grave, de escasez de autobuses urbanos, de horarios, del propio uso que se le da al carril Bus VAO, es decir, problemas reales que podría afrontar el ayuntamiento, deciden no hacerlo mientras sí que bajan los impuestos; y como hemos dicho, 1,5 millones de euros que podrían servir para resolver el problema del transporte. Y esto, señor Rubio, es política, y en política está todo conectado, ¡en política está todo conectado!

Es que, además, para eludir su responsabilidad a nivel municipal, nos traen aquí esta chapuza de hoy. De verdad... Miren, cuanto más lee uno la iniciativa, más errores y chapuzas encuentra. ¿Sabéis lo que dice en la Exposición de Motivos? ¿Se la han leído? Bueno, pues se propone, para revitalizar el aparcamiento -repetimos, ¡para revitalizar un aparcamiento que está hasta arriba todos los días!-, la instalación de pistas de pádel en la cubierta del aparcamiento. ¡Pistas de pádel! ¿Pero esto qué es? De verdad... ¡Parece una caricatura de ustedes mismos! ¿Eh? Luego dicen... Les ha faltado poner, no sé, un campo de golf en el aparcamiento también. Meten también la instalación de un quiosco restaurante para disfrutar de la vista panorámica del monte del Pilar. Pero vamos a ver... Sean sinceros: ¿a quién le han prometido esto? A quién le están prometiendo esta... ¡Vamos a ser serios! Majadahonda tiene muchos problemas de tráfico, ¿eh?, y no pasan por que se saturen aún más los aparcamientos disuasorios.

De verdad, devuelvan la iniciativa al Ayuntamiento de Majadahonda, díganles que inviertan en transporte, que adecenten el exterior de la estación, que son ellos los que tienen las competencias, y trabajemos por la instalación de una lanzadera en la zona del pueblo donde hay alta densidad de población; insisto, ¡alta densidad de población!

Esta iniciativa que ustedes mismos han tenido que ir arreglando, además sobre la marcha, es mala. ¡Es muy mala! Si es que la han tenido ustedes mismos que ir arreglando...

El Sr. **SECRETARIO**: Señor Cañadas...

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**. No soluciona los problemas reales de la zona y solo busca que se pongan ustedes una medalla; así que no cuenten con nosotros. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Cañadas. Señor Sánchez, por el Grupo Más Madrid.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Solamente quiero decir que, dado que nuestro grupo parlamentario estaba anunciando la abstención, y a pesar de todas las deficiencias que tiene esta PNL, que las hemos desgranado los distintos grupos parlamentarios, lo que no entiendo es a qué viene decir si somos hipócritas o lo dejamos de ser, porque si hablamos de hipocresía, podríamos no terminar cuando se trata de Vox.

Yo creo que la PNL es manifiestamente mejorable, pero nosotros -ya lo he dicho antes- le damos la bienvenida a Vox a estos temas y nos parece estupendo que consideren que el transporte público y los aparcamientos colectivizados son una herramienta importante para la planificación del transporte en la Comunidad de Madrid. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Sánchez. Señor Rubio, del Grupo de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muy brevemente, señor presidente, muchas gracias. Señor Cañadas, hablar de política no es dar un mitin. Yo, por suerte, soy de Ciudadanos; entonces, a diferencia de otros, respetamos todas las opiniones. Es más, analizamos las otras opiniones y, si podemos, las utilizamos para enriquecernos.

¿Sabe lo que nos da alergia? ¡El totalitarismo y la imposición! ¡Eso sí que nos da alergia! Si a eso le sumamos el desconocimiento del entorno -y repito esto porque estamos hablando de un modo masivo de transporte y no afecta exclusivamente al municipio-, lo que nos sale al final es muy simple: el populismo desilustrado.

Seguimos manteniendo lo mismo que opinamos sobre esta iniciativa. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias. También muy brevemente, de nuevo, darle las gracias al alcalde de Majadahonda, José Luis Ustarroz, a todo el equipo técnico y al Gobierno de Majadahonda; también a los técnicos de ADIF, que están facilitando esta labor de acuerdo entre dos Administraciones.

Nada más. Simplemente, señor Cañadas, si no está usted de acuerdo con la PNL, haga usted enmiendas, que para eso tenemos tiempo, para hacer enmiendas y no para criticar. Si usted cree que se podría haber mejorado, ¡propóngalo usted! Aquí se va a quedar usted solo en el voto negativo; o sea, Podemos en contra del transporte público. Bueno, pues ese va a ser el titular de esta PNL y con eso me quedo. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Señora Sánchez, por el Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Solo quiero decirle al portavoz de Vox que puede traer las mociones o las PNL que considere necesarias para mejorar la movilidad. Nosotros, desde los ayuntamientos que gobernamos y desde el Gobierno central, sí que trabajamos fuertemente para fomentar y mejorar el transporte público y, además, luchar contra la contaminación atmosférica y adaptarnos y mitigar el cambio climático. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Antes de iniciar las votaciones, quiero preguntar a los grupos si tienen sustituciones. *(Pausa.)* Por favor, Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Portero de... *(Risas.)* ¡Cancerbero! Bueno, en el colegio me llamaban también así; no pasa nada.

El Sr. **SECRETARIO**: ¡Bueno, no iba desencaminado!

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Tenemos una sustitución: don David Erguido por doña Esther Platero. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias. Señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Miguel Díaz es sustituido por Ana García.

El Sr. **CAÑADAS MARTÍN**: Yo sustituiré...

El Sr. **SECRETARIO**: Lo de antes, sí, por doña Sol.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Hugo Martínez Abarca sustituye a Jorge Moruno Danzi.

El Sr. **SECRETARIO**: Muy bien. Seguidamente, entonces, se somete a votación el texto en bloque de la PNL con las enmiendas admitidas por el grupo proponente. En este sentido, se pregunta a este grupo si acepta alguna de las enmiendas. *(Pausa.)* Muy bien. Solicito a los señores ujieres que cierren las puertas para pasar a la votación... *(Rumores.)* No hace falta... Entonces, pasamos directamente a la votación. *(Pausa.)*

Un momento, por favor. *(Rumores.)* Han votado a favor PP y Vox... *(Rumores.)* *(Pausa.)* Un segundo, por favor, que demos el resultado de la votación. A ver, han votado a favor Partido Popular y Vox y se han abstenido PSOE, Ciudadanos, Más Madrid y entiendo que Podemos. ¿Vale?

El resultado de la votación es el siguiente: 6 votos a favor y 13 abstenciones.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** —

¿Hay ruegos o preguntas? *(Pausa.)* Pues muchas gracias a todos y buenos días. Buen fin de semana.

(Se levanta la sesión a las 12 horas).

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