

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 363

19 de febrero de 2021

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Luis Pacheco Torres

Sesión celebrada el viernes 19 de febrero de 2021

### ORDEN DEL DÍA

**1.- Designación de Presidente de la Comisión.**

**2.- PCOC-610/2021 RGEF.4486.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentra el nuevo Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid.

**3.- PCOC-617/2021 RGEF.4501.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y actuaciones que se van a llevar a cabo para concretar el

---

anuncio realizado por el Gobierno de la Región de ampliar la línea 11 de Metro de Madrid.

**4.- PCOC-619/2021 RGEP.4503.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y criterios del Consejo de Gobierno para afrontar la renovación del mapa concesional del transporte interurbano en la Comunidad de Madrid.

**5.- PCOC-635/2021 RGEP.4545.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre medidas que está tomando Metro de Madrid para aumentar la frecuencia de los trenes en hora punta y así poder garantizar las distancias de seguridad entre los pasajeros.

**6.- PCOC-632/2021 RGEP.4542.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo tiene previsto el Gobierno hacer frente a la caída de ingresos por venta directa de billetes y abonos de Transporte Público.

**7.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 37 minutos. ....	22973
- Interviene el Sr. Henríquez de Luna Losada por una cuestión de orden. ....	22973
— <b>Modificación del orden del día:</b> retirada de los puntos quinto y sexto, PCOC-635/2021 RGEP.4545 y PCOC-632/2021 RGEP.4542. ....	22973
— <b>Designación de Presidente de la Comisión.</b> ....	22973
- Queda elegido don Luis Pacheco Torres como Presidente de la Comisión. ....	22973
— <b>PCOC-610/2021 RGEP.4486. 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 estado en que se encuentra el nuevo Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid.</b> ....	22974
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	22974

- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. ....	22974-22975
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	22976-22978
<b>— PCOC-617/2021 RGE.4501. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y actuaciones que se van a llevar a cabo para concretar el anuncio realizado por el Gobierno de la Región de ampliar la línea 11 de Metro de Madrid..</b> .....	22978
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, formulando la pregunta.....	22978
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....	22978-22980
- Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Director General, ampliando información. .	22980-22982
<b>— PCOC-619/2021 RGE.4503. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y criterios del Consejo de Gobierno para afrontar la renovación del mapa concesional del transporte interurbano en la Comunidad de Madrid. ....</b>	22982
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, formulando la pregunta.....	22982
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	22982-22984
- Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Director Gerente, ampliando información. .	22984-22986
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	22986
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	22986
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 24 minutos. ....	22986



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 37 minutos).*

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Buenos días. 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, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en acta. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida, no. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid?

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Comunico la ausencia de nuestro portavoz, que está confinado por precaución; pero, vamos, sustitución no hay, estoy yo.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: ¡Pobre Javier!; que se ponga mejor o que no tenga nada. ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? No. ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* ¡Pues sí, a eso vamos ahora, señor Rubio! ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **ERGUIDO CANO**: En principio, no; está llegando Dani.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? Tampoco.

Como segunda cuestión preliminar se plantea una modificación en el orden del día, consistente en la retirada de las dos PCOC de las que es autor el diputado Javier Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, que no puede asistir, como ya nos ha contado el señor Henríquez de Luna. ¿Se acepta por asentimiento? *(Pausa.)* Pues, pasamos al primer punto del orden del día.

### **Designación de Presidente de la Comisión.**

Habiendo quedado vacante la presidencia de la comisión, procede aplicar las previsiones de cobertura establecidas en el artículo 65.5 del Reglamento de la Asamblea, que dice: "Las vacantes que se produzcan en las Mesas de las comisiones durante la legislatura se cubrirán por acuerdo de la comisión, que procederá a designar al diputado que proponga el grupo parlamentario al que perteneciera el integrante de la Mesa. De la cobertura de las vacantes en las Mesas de las comisiones se dará cuenta por estas a la Mesa de la Asamblea, que las declarará formalmente." Por tanto, corresponde al Grupo Parlamentario de Ciudadanos formular su propuesta, que ya ha hecho llegar a esta Mesa, y el candidato propuesto es el señor Pacheco Torres, aquí presente. ¿Se acepta por asentimiento? *(Pausa.)* Aceptado por asentimiento, se declara, por tanto, la designación del ilustrísimo señor don Luis Pacheco Torres como presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. *(Pausa.)* Le iba a invitar a ocupar su lugar, ¡pero va lanzado! *(Risas.)* Muchas gracias. *(Pausa.)*

El Sr. **PRESIDENTE**: Proseguimos con el orden del día. Primero, lógicamente, me gustaría dirigiros unas palabras de agradecimiento y de continuidad porque que mi compañero y predecesor

Miguel Díaz me ha comentado el excelente ambiente que reina en esta comisión, lo cual origina que se avance en la toma de decisiones y de acuerdos. Así, proseguimos con el orden del día.

**PCOC-610/2021 RGE.4486. 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 estado en que se encuentra el nuevo Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández; ruego tome asiento. *(Pausa.)* Muchas gracias. Como sabéis, el tiempo de las preguntas es de diez minutos en total, cinco para cada interviniente, tanto para quien pregunta como para quien contesta. Por tanto, tiene usted la palabra, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente, y bienvenido. Buenos días, señora consejera; bienvenida de nuevo a esta comisión, y gracias por venir. En octubre ya le pregunté sobre la valoración que hacía del plan de accesibilidad de Metro, contando con que quedaban apenas dos meses para que finalizase el Plan 2016-2019, que se había prorrogado por un año. Vamos avanzando en 2021 y, por el momento, más allá de alguna nota de prensa referente a reuniones y demás, no tenemos sobre la mesa el nuevo plan de accesibilidad; me gustaría que nos informase sobre el estado en que se encuentra, cuándo lo publicarán y, claro, en qué estado se encuentra en relación con los presupuestos que próximamente esperamos que lleguen a esta cámara.

Ya le dije en octubre que las intervenciones que durante el plan pasado no se habían ejecutado y que se habían postergado a 2022, 2023, 2025, sumaban 57 millones de euros, lo cual se traducían en que, una vez finalizado el plan, no se habría ejecutado el 40 por ciento del presupuesto asignado, por lo que me gustaría conocer la dotación económica del próximo plan, con su desglose, en un máximo que se pueda decir a día de hoy, y si estos millones que sobraron –entre comillas– del plan previo se integran directamente en el nuevo. Por último, me gustaría saber cómo en este nuevo plan se integra la accesibilidad cognitiva. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Tiene la palabra para contestar la señora consejera delegada, doña Silvia Roldán. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muchas gracias. Lo primero, bienvenido. Voy a intentar explicarlo de una manera fácil para dar todos los detalles: por una parte, hago el balance del plan anterior y, por otra parte, cuento exactamente la situación en la que se encuentra el plan actual.

El plan anterior, como saben, era un plan que contemplaba la actuación en 19 estaciones en total. Muchas de ellas entraron a posteriori, y, al ser un plan que ha sido revisado gracias al trabajo

conjunto que se realizaba con Cermi, de las 19 estaciones, 12 están terminadas o se encuentran en ejecución. Las que se encuentran en ejecución, como saben, son: Gran Vía, Tribunal y Príncipe de Vergara; de las cuales prevemos que a lo largo de este año se puedan concluir las obras. Con lo cual, consideramos que de las 19, 12 –como decimos- a muy corto plazo van a estar terminadas y quedarían 7 restantes, de las cuales los proyectos constructivos están prácticamente terminados, en concreto los de: Begoña, Ventas, Diego de León, Avenida de América y San Bernardo, para licitar probablemente en el primer semestre de este año, y quedando pendientes Méndez Álvaro y Alonso Martínez, cuyos proyectos también se encuentran en ejecución y llevan un retraso ligeramente superior a los que les he mencionado anteriormente, a las 5 estaciones anteriores, que también se licitarán en este año, pero que han sufrido retrasos por varias razones. Primero, obviamente, el COVID ha afectado, muchas veces no se pueden realizar los proyectos tan rápido como uno desea y, por otra parte, en el caso específico del proyecto de Begoña, estaba proyectado de una determinada forma y hubo que realizar cambios para que se acoplaran al nuevo diseño del Hospital La Paz, con lo cual hubo que rehacer todos los cálculos iniciales. En Méndez Álvaro estamos pendientes de la firma de un convenio con Adif, porque es necesario trabajar conjuntamente con ellos, y estamos también ultimando el convenio para poder proceder a hacerlo. Y, por último, en el caso de Ventas, ha habido que rehacer cálculos porque había que solucionar un problema que teníamos de doble altura en un vestíbulo. Con todo esto lo que quiero decir es que el plan anterior por supuesto que se va a terminar. Ha habido retrasos, pero los proyectos –que es lo importante- están prácticamente terminados y este año se licitarán, con todo el trámite de licitación que como saben lleva, para comenzar las obras de ejecución. Por una parte, el plan, como les digo, es el plan anterior.

Ahora hablamos del nuevo plan. En el nuevo plan hemos estado trabajando con Cermi. Inicialmente nosotros hicimos una propuesta técnica, ellos nos mandaron la propuesta que consideraban de estaciones, con los estudios y las consideraciones que ellos realizaban, y hemos trabajado con ellos para ver cómo se acoplaba su propuesta con la nuestra. Esta semana hemos mantenido con ellos creo que la última reunión de cierre, en la que hemos consensuado ya definitivamente cuál va a ser el planteamiento y cuáles las estaciones. Les puedo decir que nos falta solamente comprobar técnicamente estas últimas soluciones de esta última reunión que hemos tenido con ellos. Iremos a tratar más estaciones que el plan anterior; estamos hablando de un importe –a priori, porque nos falta, como les digo, los últimos detalles- que va a rondar los 200 millones de euros, que es independiente del importe anterior. ¿De acuerdo? O sea, estamos hablando de planes diferentes y que ahora mismo estamos viendo cómo encajan dentro de la planificación, no solamente de obra sino también, y muy importante, la planificación presupuestaria. ¿Por qué? Porque no solamente ahora mismo existen líneas de financiación de fondos Feder, que son a las que Metro de Madrid optaba con estos proyectos, sino que ahora mismo se abren las líneas de financiación de los Fondos de Resiliencia, y es muy importante trabajar conjuntamente con el ministerio y con el Gobierno de España para que podamos ver esas líneas cómo encajan y poder programar en detalle cómo va a estar dentro de esa programación presupuestaria sobre la que usted me preguntaba.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene de nuevo la palabra, si va a contestar, María Acín Carrera, por tres minutos cincuenta segundos, que creo que le restan. Gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Mucha gracias por su contestación, señora consejera delegada. Me falta saber cuándo va a estar el plan sobre la mesa y, por tanto, cuando, más allá de las obras que están pendientes, se va a comenzar con los trabajos del nuevo plan.

También me sorprende que –y no lo digo en términos negativos- contemos con los Fondos de Resiliencia, básicamente porque lo que había contado el consejero era básicamente destinado a ampliaciones de líneas; de la línea 11 sobre todo. Entonces, saber que también se abre esta vía, está bien. El problema que siempre voy a plantear es qué pasa si no llega esta financiación europea o si no se deciden dar de alta estos proyectos a cargo de esa financiación.

Le introducía un elemento, el de la accesibilidad cognitiva, que me parece interesante, y me gustaría saber, en este marco de accesibilidad universal cómo encajan determinados cambios de nombre de algunas paradas de metro. Obviamente, me refiero al anuncio de esta semana –porque últimamente creo que tenemos que lamentar que todas las semanas tenemos noticias y anuncios que utilizan la movilidad como el escenario político para ello, pero, bueno-, y es que el vicepresidente Aguado anunció hace un par de días que la estación de Atocha-Renfe dejaba de tener el Renfe, por la liberalización del sector, y pasaba a llamarse Atocha-Constitución del 78. Me gustaría saber si han tenido en cuenta, de alguna forma, la accesibilidad cognitiva, que junto con la física y con la sensorial forman el paquete de accesibilidad universal.

En 2006 se celebró la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, cuya resolución fue firmada y ratificada por prácticamente todos los países del mundo. El documento concluyente incluía en su artículo 20 la necesidad de adoptar medidas que asegurasen la movilidad de todas las personas con la mayor independencia posible. Sin embargo, aunque se ha avanzado bastante en la atención a elementos como ascensores, es decir, a atender necesidades de personas con discapacidad física o sensorial, queda un inmenso camino por recorrer en todo este elemento de la discapacidad cognitiva.

Algunas claves que se dan para fomentar esta autonomía –y por tanto asegurar que las personas con discapacidad cognitiva puedan moverse- pasan por elementos que parecen bastante sencillos para nosotros, como puede ser quitar subjuntivas, poner menos comas, frases cortas, entendibles y directas... Si el cambio de nombre de estación ya supone una disrupción importante en la rutina de personas que viajan con discapacidad cognitiva, imagínese cuando se le añaden tres palabras que, además, no tienen absolutamente nada que ver con el lugar al que se dirigen. Por lo tanto, me gustaría saber –porque en otros momentos no lo hemos tratado- cómo están abordando este tema contando además con que el senador de Ciudadanos de aquí, quiero decir que va desde la Comunidad de Madrid al Senado, ha llevado una propuesta en este sentido. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Acín; todavía le restan veintitantos segundos. Tiene la palabra de nuevo Silvia Roldán para contestar esto que le demanda; tiene en torno a un minuto. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Bueno. Los proyectos de accesibilidad que se llevan a cabo por parte de Metro de Madrid no solamente se centran en la instalación de ascensores. Todos los proyectos que ya estaban en el plan anterior recogían actuaciones dirigidas a la accesibilidad cognitiva en el pleno sentido de la palabra, como usted está diciendo. No solamente incluían la instalación de ascensores sino también otro tipo de medidas no exclusivamente centradas en los proyectos propios de accesibilidad que se acometen en las estaciones.

También hay otra serie de medidas de accesibilidad que se están llevando a cabo, como pueden ser, por ejemplo, los lazos inductivos que ya estamos instalando en estaciones para facilitar la accesibilidad o un mejor manejo, movilidad o entendimiento de las estaciones para las personas que tienen problemas de audición. Y no solamente eso, saben que en Metro de Madrid tenemos un proyecto de mentoring dirigido a las personas que tienen algún tipo de discapacidad para enseñarles cómo pueden manejarse por Metro de Madrid. Inicialmente, este era un programa presencial, pero con la COVID hemos tenido que reinventarnos y hemos publicado una guía de lectura fácil con todos los capítulos en los que estamos focalizados para llegar a esta accesibilidad plena. No solamente hablamos de movilidad reducida sino, que hablamos, como digo, de trabajar en una accesibilidad plena. Con lo cual, sí que creo que estamos profundamente comprometidos. Ya estábamos comprometidos en eso con todas las medidas que se estaban realizando y, por supuesto, el plan que presentamos va a seguir trabajando en esta línea.

Este plan se va a presentar en breve. Como le digo, lo estamos ultimando. Lo único que nos queda es terminar de cerrar las últimas propuestas técnicas que se nos han realizado por parte de Cermi. Una de las novedades que va a tener –que a mí me parecía fundamental– es que va a ser un plan que no solamente va a hablar de accesibilidad sino que es un plan completo que va a incluir la parte de la accesibilidad, la parte de renovación de estaciones y la parte de desamiantado, porque nos parece fundamental que cuando se entra en una estación a trabajar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, Silvia. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Cuando se cierra una estación y trabajamos en ella el cierre tiene que ser completo y debemos ser capaces de planificar todas las actuaciones para minimizar la afeción que causamos al usuario.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Hemos sido un poco flexibles con el tiempo; en mi primer día no iba a ser muy dogmático con esto. Pasamos al siguiente punto... (*Rumores.*) Sí, pues adelante, ¡cómo no!

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Bueno, obviamente hay ascensores, pavimentos... Cuando he dicho ascensores me refería a todo esto. Sabe que por nuestra parte hemos sido habitualmente críticos con la mezcla del plan de accesibilidad con el de desamiantado, no por la parte operativa –que entendemos– sino porque creemos que el seguimiento y los presupuestos deberían ser independientes.

Entonces, si están tan comprometidos con la accesibilidad -que no lo pongo en duda- les pido que desde Metro soliciten a los responsables políticos que no generen problemas de accesibilidad en los planes que están haciendo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-617/2021 RGE.4501. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y actuaciones que se van a llevar a cabo para concretar el anuncio realizado por el Gobierno de la Región de ampliar la línea 11 de Metro de Madrid.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa, el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández, al cual ruego que se incorpore cuando se quede limpio el asiento. *(Pausa.)* Bienvenido. *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono).*

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente, y darle la bienvenida a esta comisión. Doy por formulada la pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras, don Miguel Núñez; adelante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días, señorías. En respuesta a su pregunta, señalar que la transformación de la actual línea 11 de Metro en una nueva diagonal que atraviese Madrid desde el suroeste al nordeste -con una veintena de estaciones entre Cuatro Vientos y Valdebebas Norte- es uno de los proyectos más ambiciosos, innovadores y transformadores para la movilidad de la región que la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras ha presentado al Fondo de Recuperación de la Unión Europea para acelerar la transición ecológica, la innovación y la cohesión social y territorial.

Para ello, se ha actualizado en función del proyecto ya redactado de ampliación de la línea 11 en el tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal y del trazado previsto del proyecto ampliación de la red de Metro al Barrio de Valdebebas, a pesar de la escasa información que al menos la Comunidad de Madrid ha recibido por parte del Gobierno sobre los condicionantes, plazos, hitos y programación que deben tener estos proyectos. Este proyecto contempla distintos tramos bien diferenciados en distintas fases de maduración. En particular, la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo plantea esta inversión acorde con el Componente 1 -plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos-, la política de reforma estructural 1 -agenda urbana- y el Componente 6 -movilidad sostenible, segura y conectada- de la política de reforma estructural 2 -infraestructuras y ecosistemas resilientes-.

Atendiendo a las posibilidades de inversión que brinda la Unión Europea como mecanismo de recuperación de la situación provocada por la pandemia, la Consejería de Transportes ha presentado un proyecto tractor para transformar de una manera más integral la movilidad en la ciudad, especialmente en el arco suroeste-nordeste.

La red de Metro de la Comunidad de Madrid tiene un marcado carácter radial. La necesidad de llevar el Metro a desarrollos cada vez más exteriores de la comunidad ha generado potentes ejes radiales que desequilibran la malla inicial. La línea que más sufre con esta configuración es la línea 6 de Metro, que soporta 111 millones de utilizaciones de los 677 millones de toda la red: más del 16 por ciento de todas las utilizaciones. En concreto, el tramo de la línea 6 Plaza Elíptica-Avenida de América es el que mayor tráfico soporta, con un grado de ocupación en hora punta muy superior al estándar objetivo de 3,5 metros cuadrados. Estudios previos realizados por el consorcio ya preveían que la línea 11 era llamada a convertirse en la segunda línea transversal circular de la red de Metro, cosiendo la mayor parte de las líneas existentes, de concepción radial.

Los diferentes pasos que hay que dar para materializar este gran proyecto de movilidad sostenible son diferentes en función de los tramos en los que se engarza la diagonal de Madrid. La prolongación de la línea 11, como gran eje vertebrador, se divide en cuatro tramos diferenciados en función del horizonte temporal de la puesta en servicio de cada uno de ellos. Además del tramo de explotación entre La Fortuna y Plaza Elíptica, con siete estaciones.

El tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal consiste en la prolongación de la línea 11 mediante un túnel de aproximadamente 7 kilómetros, que se ejecutará mediante tuneladora y sumará cinco estaciones a la línea 11. Las estaciones de Comillas y Madrid Río serán de nueva construcción y Palos de la Frontera, Atocha-Constitución de 1978 y Conde de Casal serán reformadas cumpliendo con el objetivo de hacer cien por cien accesibles todas las instalaciones del suburbano madrileño. Actualmente, esta línea solo tiene conexión con la línea 6 en Plaza Elíptica.

Gracias a esta prolongación la línea 11 conectará también con la línea 3 en Palos de la Frontera, con la línea 1, con Cercanías, AVE, larga y media distancia de Renfe en Atocha, con la línea 6 y con los autobuses interurbanos que dan servicio al corredor de la A-3 en el nuevo intercambiador de Conde de Casal. La Dirección General de Infraestructuras no ha iniciado los trámites de licitación de este tramo, del que contamos con el proyecto terminado y con la declaración de impacto ambiental favorable, ya que, según las indicaciones que teníamos hasta la semana pasada, para poder optar a las subvenciones de los fondos de recuperación y resiliencia, ningún proyecto se podría haber licitado con anterioridad al visto bueno de Bruselas, que se preveía con fecha límite 30 de junio de 2021.

Por otro lado, actualmente se encuentra en licitación la existencia del contrato de servicios para la redacción del proyecto constructivo de una línea de Metro desde Mar de Cristal hasta Valdebebas, con la longitud aproximada de 6 kilómetros, mediante los sistemas constructivos de método tradicional en Madrid y tuneladora, y que contempla la redacción del documento ambiental correspondiente. La asistencia técnica de este proyecto está subvencionada por parte del Ministerio de

Transición Ecológica y Reto Demográfico con la cuantía máxima permitida a través del Programa Moves II, aprobado por Real Decreto 569/2020, de 16 de junio.

Con respecto a los tramos de prolongación de la línea 11 entre Cuatro Vientos y La Fortuna mediante un túnel de longitud aproximada de 2,5 kilómetros y desde Conde de Casal a Mar de Cristal mediante un túnel de longitud aproximada de 10 kilómetros, la dirección general ha redactado los pliegos de asistencia técnica para la redacción de ambos proyectos constructivos. Será a través de las asistencias técnicas donde se fijarán los parámetros de diseño intrínsecos, así como los elementos externos que condicionarán el trazado de la línea, como son, condicionantes de demanda, condicionantes constructivos -con la disponibilidad de la superficie como escollo principal-, condicionantes forzados por otras infraestructuras, debido a su carácter trasversal, y otros condicionantes como los ambientales, los topográficos, geotécnicos o de servicios afectados, entre otros. Espero haber respondido a sus preguntas. Muchas gracias.

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

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Gracias, señor Núñez. Agradezco sus explicaciones porque la verdad es que este grupo tenía algunas dudas sobre este novedoso proyecto también por los antecedentes.

Se ha referido a la ampliación de la línea 8, que formaría parte de este proyecto de línea diagonal de Madrid, que quiero recordar que cuando inicialmente se preguntó por parte de la portavoz de Más Madrid, la señora Acín, sobre este proyecto, sobre los criterios técnicos, sobre diferente información y documentación, la respuesta que le dio la Consejería fue que no había nada. Esto venía precedido de un anuncio del vicepresidente del Gobierno, el señor Aguado, en el que a bombo y platillo trasladó esta información; posteriormente, desde la Consejería se dice que no hay ninguna actuación administrativa realizada por la Administración pública de la Comunidad de Madrid. Lo cual nos generó bastante perplejidad y bastante sorpresa. Veo que ahora -por lo que usted ha comentado- han acelerado mucho los trabajos y se han puesto al día, pero la reflexión general que quería plantear es qué va primero, qué va por delante, ¿los anuncios, en este caso, del consejero de Transportes y Movilidad o los anuncios del vicepresidente del Gobierno? ¿Y en función de esos anuncios se empiezan a hacer luego los trabajos técnicos y jurídicos que se adapten a esos anuncios o hay previamente - que sería lo razonable- toda una serie de estudios, estudios técnicos, estudios jurídicos, que determinan posteriormente la toma de decisiones? Sinceramente, con el precedente que se produjo con la línea 8, a nosotros nos genera dudas este planteamiento que ustedes hacen en relación con la línea diagonal de Madrid; es decir, ¿si está suficientemente contrastado, suficientemente consolidado?

En ese sentido, nos gustaría -usted nos ha dado una serie de parámetros-, saber los criterios y estudios de captación de nueva demanda de usuarios y de optimización de los tiempos de recorrido para determinar si esta es la mejor actuación posible, teniendo en cuenta la enorme cantidad de recursos económicos que se va llevar, o si podría haber otras actuaciones mejores que pudiesen en estos momentos tener una mayor demanda de usuarios y que pudiesen, además, ser,

quizá, más beneficiosos en estos momentos para la Comunidad de Madrid y para los usuarios de Metro de Madrid y no la que se ha planteado. O dicho de otra manera: ¿realmente esta propuesta nace como consecuencia de unos estudios pormenorizados o nace de un anuncio electoral?

Yo le haría un ruego al presidente: me queda aproximadamente un minuto y yo no tengo inconveniente en ceder ese casi minuto al señor director general para que pudiese contestar, reservándome solamente diez segundos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues es de agradecer porque, efectivamente, había consumido los cinco minutos en la intervención anterior el señor Núñez, así que esa cortesía es de agradecer. Entonces, contéstele esa pregunta; adelante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias, señoría. La Comunidad de Madrid no solamente se ha limitado a la diagonal, a redactar y lanzar el proyecto de prolongación de la línea 11, sino que también está incitando actualmente la prolongación de la línea 3, la obra constructiva de la prolongación de la línea 3 de Villaverde a Getafe, lo cual permitirá hacer un canal de entrada muy potente para todo el arco de MetroSur, que da servicio a más de 1,5 millones de usuarios, uno en el arco oeste, en el que ya existe a través de Puerta del Sur, donde accede Móstoles y Alcorcón, y otro en el arco este, para consolidar y compensar las entradas.

También estamos lanzando -de hecho, se presentan las ofertas la semana que viene- la redacción del proyecto constructivo de la prolongación de la línea 5 para dar servicio también al entorno de Barajas. Hablando con AENA, del Ministerio de Fomento, nos comenta que más del 50 por ciento de su plantilla vive en las inmediaciones de las tres últimas paradas, desde El Capricho hasta Alameda de Osuna, y eso descongestionaría fortísimamente los accesos al aeropuerto de Barajas; o sea que no nos limitamos a línea 11. Sin embargo, la línea 11 es la línea de mayor potencial de la red de Metro; la prolongación de la línea 11 solucionará los problemas de transporte existente en la red actual y la prepara para los desafíos futuros. Las posibilidades de intercambio con diez de las líneas asistentes la perfilan como la línea más atractiva y su carácter transversal da coherencia a la evolución de la malla, respondiendo a los desafíos que actualmente se están desarrollando en el área metropolitana de Madrid.

Según estimaciones de simulación virtual del Consorcio Regional de Transportes, una línea de Metro potente norte-sur canalizaría entre 10.000 y 15.000 viajeros por kilómetro de la línea, situando la demanda de esta en unos 250.000 viajeros por día -cifras parecidas a la línea 10 de Metro-, convirtiéndola en un verdadero eje estructurante, con objetivo claro de consolidar la red de Metro como una red de transporte capilar, eficiente y sostenible.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo.

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Tienes unos treinta segundos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Simplemente, reitero al señor director general que vamos a solicitar toda la información, todos los informes jurídicos, técnicos y económicos de todos estos proyectos, que parece que ahora ya sí que se tienen en la consejería.

Finalizo simplemente indicando que desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que todo tipo de inversión y todo tipo de proyecto se tiene que hacer desde los estudios y desde la reflexión y no a golpe de anuncio, como desgraciadamente en los últimos tiempos -y lo señalaba anteriormente la señora Acín- parece que nos estamos acostumbrando en la Comunidad de Madrid. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vinagre. Muchas gracias, señor Núñez, por su intervención. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-619/2021 RGE.4503. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre planes y criterios del Consejo de Gobierno para afrontar la renovación del mapa concesional del transporte interurbano en la Comunidad de Madrid.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, don Luis Miguel Martínez Palencia, al que agradezco su presencia hoy aquí, en la comisión; conoce usted que tiene cinco minutos para contestar la pregunta en una, dos o tres intervenciones y que tenemos siempre unos segundos de cortesía con todos los comparecientes. Para formular la pregunta tiene la palabra el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre Alcázar; adelante.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Buenos días. Doy por formulada la pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Para contestar tiene la palabra el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia; adelante.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señor presidente. Señorías, uno de los retos más importantes a los que nos enfrentamos a medio plazo en el consorcio regional y en los transportes de la Comunidad de Madrid es el nuevo mapa concesional.

El actual sistema concesional vigente, hasta 2024, está compuesto por 36 concesiones, que ustedes conocen, que prestan servicio de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general en toda la Comunidad de Madrid. En concreto, el actual sistema está compuesto por la red de autobuses urbanos de la Comunidad de Madrid, que tiene 6 concesiones y 117 líneas que atienden a 34 municipios, pero hay otros 28 municipios que disponen del servicio urbano al amparo de las

concesiones interurbanas; recalco esto porque es una de las disfunciones que tiene este sistema. Además, la red de autobuses interurbanos de la comunidad cuenta con otras 342 líneas, distribuidas entre 30 concesiones, con más de 20.000 servicios diarios y moviendo 800.000 personas en un año como el 2019.

Ya desde la encuesta de movilidad -que expusimos aquí hace casi más de un año- se empieza a ver nuevos patrones de movilidad, derivados de los cambios socioeconómicos y territoriales, que han de recoger la nueva configuración de transporte por carretera en la región, como puede ser el paso de un esquema estrictamente radial como el que tenemos a un esquema más transversal. Por otro lado, también tenemos que tener en cuenta que estamos ante un nuevo concepto de movilidad, en el que el ciudadano requiere un servicio más personalizado, en el que intervienen actores no vinculados tradicionalmente al sector de transporte y en el que la tecnología juega un papel muy importante.

Identificados los problemas y estas nuevas necesidades y con el vencimiento de los contratos concesionales relativamente próximo, como decía, en 2024, se empezó a trabajar en la elaboración del nuevo mapa concesional, redactando los correspondientes pliegos y llevando a cabo la tramitación del contrato de servicio denominado Definición y desarrollo del nuevo mapa concesional de transportes regulares de viajeros de la Comunidad de Madrid, que se encuentra en este momento en licitación.

Los principales objetivos que ha de cumplir el nuevo mapa concesional son los siguientes: ofrecer un servicio de calidad a los usuarios, tanto de cobertura como de accesibilidad y conectividad territorial; utilizar eficientemente los recursos públicos disponibles a través de una planificación coordinada entre los distintos modos de transporte, intermodalidad; flexibilizar las condiciones del servicio, pudiendo contemplar otras soluciones como el transporte a demanda en aquellas áreas de débil tráfico; evitar en lo posible problemas de competencia, minimizando las prohibiciones de tráfico existentes, difíciles de asumir por parte de los usuarios, dejando claro cuáles son los tráficos que corresponden a cada concesión y el ámbito de competencia de cada uno; establecer un marco financiero para el transporte urbano, sobre todo para aquellos municipios con población superior a 50.000 habitantes; dar soluciones a las actuales concesiones interurbanas que todavía existen que discurren íntegramente por la Comunidad de Madrid; establecer las condiciones de subrogación de personal y material móvil en las nuevas concesiones resultantes; definir un nuevo plan de calidad acorde con los nuevos requerimientos y la nueva realidad; contemplar las nuevas tecnologías tanto a nivel de vehículos como de combustibles; mejorar la huella de carbono y reducir las emisiones del sistema de transporte regular por carretera, competencia de la Comunidad de Madrid; utilizar las nuevas tecnologías big data y business intelligence con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios y la protección del medio ambiente.

El nuevo mapa, por tanto, deberá definir los futuros esquemas concesionales que, partiendo de la situación actual, permitan optimizar la prestación del servicio de transporte, minimizando los problemas existentes y anticipándose a aquellos que previsiblemente puedan suscitarse, mediante una

definición adecuada de escenarios, de 2019 a 2024, y fin del nuevo mapa concesional y alternativas. Posteriormente, la alternativa seleccionada se desarrollará con el suficiente grado de detalle operativo, jurídico, económico y financiero, que permitirá la redacción de los pliegos de cada una de las concesiones que conforman el nuevo mapa concesional.

Por tanto, estos son los principales objetivos y criterios a seguir en la configuración del nuevo mapa concesional que, como les digo, es uno de nuestros principales proyectos en los próximos años y que tiene como meta incrementar el número de usuarios del sistema de transportes y prestar un servicio de calidad, innovador y sostenible. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra de nuevo el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Agustín Vinagre; adelante.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Estamos prácticamente en el ecuador de la legislatura y es conveniente conocer de primera mano los criterios... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Perdón. También nos gustaría que nos pudiera detallar qué previsión, qué calendario, qué cronograma tienen previsto en relación con este proyecto, cuándo tienen previsto finalizar el periodo de licitación y en qué estimaciones temporales nos pudiéramos mover. De momento, nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vinagre; de momento, lleva usted consumido muy poco, un minuto y treinta o cuarenta segundos. Señor director gerente, le resta un minuto escaso, pero, por cortesía, conteste la pregunta; tiene la palabra por ese tiempo que resta. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muy bien. Si le parece a su señoría, empezamos por los datos del contrato. Es un contrato de servicio, de procedimiento abierto, de 1.700.000 euros sin IVA y con una duración de 21 meses. La fecha límite de presentación de ofertas fue el 10 de diciembre de 2020. Se presentaron 7 ofertas y estamos en proceso de su valoración. Los mejores grupos de ingeniería y los mejores despachos de abogados de la Comunidad de Madrid están ofertando a este contrato. El desarrollo sería durante 21 meses y nos tienen que acompañar en la definición de todo el mapa concesional. Partiendo de 36 concesiones, hay que concretar si vamos a tener 36, 34 o 35, cuántas serán urbanas, cuántas serán interurbanas, cuántas serán transversales, cuántas serán radiales; en definitiva, estamos ajustando.

Para hacer esto hay que realizar micromodelos de todas esas zonificaciones; o sea, tenemos que saber si la zonificación de la N-V va a ser una zona o si va a tener dos núcleos urbanos que van a tener concesiones de transporte urbano, como Móstoles más Alcorcón y Navalcarnero, por ejemplo. Para cada unidad de detalle hay que hacer un micromodelo para saber cómo se comportan, si va a haber líneas radiales o transversales en el mismo, las relaciones con Madrid, con los intercambiadores intermodales próximos, etcétera. Con todo ello se define el nuevo mapa concesional y se hace la desagregación de las distintas unidades o concesiones que se pueden sacar a licitación. Nos

acompañarán durante este proceso ayudándonos a redactar esos pliegos con los objetivos que tenemos y bajo las premisas que tenemos. Ahí es cuando se definirán los kilómetros que necesitamos, los horarios que necesitamos, etcétera.

Lo bueno que tenemos no es que tengamos solo una encuesta domiciliaria, ¡es que tenemos una encuesta domiciliaria diaria en este momento!, porque tenemos un cuadro de mando en el que sumamos el vehículo privado al transporte público a través de la telefonía y podemos tener -lo tenemos- un cuadro de mando diario de cómo se mueven la ciudad y la Comunidad de Madrid. Con eso tendremos este cronograma y tenemos que adjudicar estas concesiones antes de diciembre del año 2024.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por su intervención, don Luis Miguel Martínez. Por el tiempo que resta, señor Vinagre, si quiere, puede usted hacer turno de réplica.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, presidente. Como me va a sobrar bastante tiempo, si le parece conveniente, le voy a ceder parte del mismo al señor Martínez Palencia para que también pueda contestar.

Ha hecho referencia al plan de modernización del transporte público regular, a un nuevo plan, pero nos gustaría saber si van a hacer algún tipo de informe, de balance o de evaluación del plan actualmente vigente. Creo que sería bueno saber si eso va a ser así; si tienen previsto realizar algún informe en ese sentido, que nos gustaría también conocer. Creo que sería oportuno, puesto que, además, ese plan también sirve, en cierta manera, para motivar la prórroga que se produjo en el 2019. Este grupo parlamentario tiene su opinión en relación con esa prórroga, como ya trasladó en su momento en esta cámara mi compañero don Modesto Nolla.

Por otro lado, también querríamos saber quiénes representan al colectivo de empresas privadas concesionarias en el comité técnico que se constituyó en relación con esta cuestión y que se ha ocupado de la misma o que ha mantenido reuniones en los últimos años.

Por último, señor Martínez Palencia, nos gustaría saber qué previsión tienen de cómo se va a realizar la captura de datos para la liquidación de las correspondientes compensaciones. ¿Qué método se va a utilizar a la hora de extraer los datos para la liquidación de las compensaciones que se hará a las concesiones? Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene en torno a un minuto o minuto y medio, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Un minuto. Por empezar por el final, respecto a la captura de datos, nosotros tenemos toda la información en tiempo real. Gracias a Dios, hoy en día podemos liquidar y tener todas las tramitaciones que hemos hecho con el ministerio para los fondos COVID; todo lo tenemos en tiempo real y gracias a Dios podemos liquidar a todos nuestros

operadores en tiempo real en función de los kilómetros o de los viajeros que ellos lleven en las distintas líneas de transporte.

En cuanto al resto de preguntas, es un trabajo fundamental para nosotros en el cual queremos un acompañamiento, en el cual, primero, pondremos negro sobre blanco un resumen de qué ha sido el sistema concesional en los últimos años, con grandes inversiones en planes de modernización. Y tiene que tener un resumen final, por supuesto, porque en todo proyecto, primero, se evalúa la situación actual y se hace un resumen de esa situación actual, para luego empezar con el mapa y con las alternativas de transporte. Las alternativas serán importantes y también quiero dejar aquí dicho que esas alternativas también tendrán que ir asociadas posiblemente a un cambio de las estructuras tarifarias, porque si ahora hay más movilidad transversal, tenemos un mapa de coronas que todos conocemos, etcétera... Todas esas alternativas estarán sobre la mesa para que, en definitiva, en el futuro podamos tener un sistema de transportes interurbano y urbano de otros municipios que no son Madrid que se ajuste verdaderamente a las necesidades. Por eso entendíamos que teníamos que tener un acompañamiento, no solamente técnico sino técnico y jurídico, para llevar al éxito estas concesiones.

Lo que hizo el plan de modernización después de preguntar a la Abogacía General fue producir esas prórrogas. Esas prórrogas que su señoría nos cuestionaba están totalmente avaladas por la Abogacía General cuando se habían hecho todas las inversiones del plan de modernización. Esto se está terminando, termina en el año 2024, y tenemos dos años para trabajar en el nuevo mapa concesional y un año para sacar todas las nuevas licitaciones, y ahí veremos cuáles son las condiciones. Durante estos dos años, espero poder contarles en esta misma comisión cómo vamos avanzando, porque yo creo que es un tema muy importante para la Comunidad de Madrid y considero que las nuevas licitaciones van a plantear un nuevo esquema de movilidad acorde a las necesidades que se tienen en este momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, y también gracias, señor Vinagre Alcázar, por su cortesía. Con esto concluyen las preguntas que estaban programadas.

Pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Tiene algún grupo algún ruego o alguna pregunta? *(Pausa.)* Nada. Hablaré con el vicepresidente y con el letrado para ver cuándo celebramos la nueva Mesa.

*(Se levanta la sesión a las 10 horas y 24 minutos).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: [www.asambleamadrid.es](http://www.asambleamadrid.es)

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto:publicaciones@asambleamadrid.es)



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid