

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 100

19 de noviembre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 19 de noviembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-892(XII)/2021 RGEF.16440. 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 Regional respecto a las nuevas necesidades que tendrá Metro de Madrid derivadas de las ampliaciones de línea planteadas.

2.- PCOC-931(XII)/2021 RGEF.17817. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno que el presupuesto recogido en

el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2022 es suficiente para abordar las ampliaciones de Metro de Madrid previstas.

3.- PCOC-398(XII)/2021 RGE.12835. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del descarrilo del material móvil ocurrido en el entorno de la estación de Metro Puerta de Toledo el pasado 31 de julio.

4.- PCOC-402(XII)/2021 RGE.12839. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la movilidad en nuestra comunidad autónoma.

5.- PCOC-903(XII)/2021 RGE.16978. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el coste de los peajes en la sombra asumidos por la Comunidad de Madrid.

6.- PNL-157(XII)/2021 RGE.17186. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que exija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España:

- Que, de manera urgente, ponga en marcha el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018/2025 y cumpla los compromisos anunciados y urgentes en la red ferroviaria madrileña.

- Que inicie los trámites necesarios para ejecutar la ampliación de la línea C-4 Cercanías antes de que finalice 2025 y que proceda de forma urgente a la inversión estimada en 1,6 millones de euros para garantizar la seguridad de los usuarios y mejorar el sistema de evacuación actual de la estación.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 8 horas y 59 minutos.	5391

- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su Grupo.	5391
— PCOC-892(XII)/2021 RGE.16440. 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 Regional respecto a las nuevas necesidades que tendrá Metro de Madrid derivadas de las ampliaciones de línea planteadas.	5391
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	5391-5392
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	5392-5393
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.	5393-5394
— PCOC-931(XII)/2021 RGE.17817. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno que el presupuesto recogido en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2022 es suficiente para abordar las ampliaciones de Metro de Madrid previstas.	5395
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	5395-5396
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	5396
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director General, ampliando información. ...	5397-5398
— PCOC-398(XII)/2021 RGE.12835. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del descarrilamiento del material móvil ocurrido en el entorno de la estación de Metro Puerta de Toledo el pasado 31 de julio.	5398
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.	5398-5399
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	5399-5400
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.	5400-5402

- **PCOC-402(XII)/2021 RGE.12839. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la movilidad en nuestra comunidad autónoma.** 5402
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta..... 5402-5403
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. 5403-5404
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información..... 5404-5406
- **PCOC-903(XII)/2021 RGE.16978. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el coste de los peajes en la sombra asumidos por la Comunidad de Madrid.** 5406
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. 5406-5407
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. 5407
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. .. 5407-5410
- **PNL-157(XII)/2021 RGE.17186. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que exija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España:**
- **Que, de manera urgente, ponga en marcha el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018/2025 y cumpla los compromisos anunciados y urgentes en la red ferroviaria madrileña.**
- **Que inicie los trámites necesarios para ejecutar la ampliación de la línea C-4 Cercanías antes de que finalice 2025 y que proceda de forma urgente a la inversión estimada en 1,6 millones de euros para garantizar la seguridad de los usuarios y mejorar el sistema de evacuación actual de la estación. ...** 5410
- Interviene el Sr. Zarzoso Revenga, en defensa de la proposición no de ley. 5411-5412
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera. 5412-5417
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. 5417-5418

— Ruegos y preguntas.	5418
- No se formulan ruegos ni preguntas.	5418
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 33 minutos.	5418

(Se abre la sesión a las 8 horas y 59 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 19 de noviembre. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego, por favor, a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? Todavía no ha llegado don Agustín Moreno. Esperaremos. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Sí, José Manuel Zarzoso sustituye a Carlos González Pereira.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos no hay sustituciones? *(Pausa.)* Gracias, señorías.

A continuación, procedemos a abordar el primer punto del orden del día previsto.

PCOC-892(XII)/2021 RGE.16440. 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 Regional respecto a las nuevas necesidades que tendrá Metro de Madrid derivadas de las ampliaciones de línea planteadas.

Para ello pedimos que pase la señora consejera delegada de Metro. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y otros cinco minutos el representante del Gobierno, repartido el tiempo de intervención de cada uno hasta en tres turnos, si los quieren agotar. Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán. Buenos días, señora Roldán. Para formular la pregunta tiene la palabra doña María Acín Carrera, del Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días. Se nos ha anunciado que Metro de Madrid crecerá 40,5 kilómetros desde ahora hasta el año 2028; esto, en términos de kilómetros, es un crecimiento del 13,8 por ciento. Hace un par de días tuvimos el debate de explicación del nuevo proyecto de presupuestos, pero hubo poco tiempo para profundizar en el apartado de Metro de Madrid. A esto se le suma, como ya les dije, que a la oposición no se nos facilita el detalle de los presupuestos del Consorcio ni de Metro -es más, de Metro se nos dan cinco páginas, por lo tanto, el análisis es hasta donde podemos-, por eso había pedido que hoy pudieran contestar algunas preguntas. Como también les comenté en esa comisión, no consigo entender bien lo que ahí figura en dos ámbitos; uno de los cuales es el que ya le comenté referente a los puestos de trabajo. Hacen un primer cuadro en el que establecen que la plantilla a 31 de diciembre de 2020 era de 7260 personas,

la plantilla a 31 de diciembre de 2021 será de 7272 personas y la plantilla prevista para diciembre de 2022 serán 7292 personas; es decir, que entre el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2022 está previsto que el personal de Metro aumente, en números globales, en 32 personas. No consigo entender que las previsiones sean tan bajas y que ni contemplen la necesidad de aumentar paulatinamente la plantilla con vistas a las ampliaciones de Metro que se van a dar en siete años. Yo entiendo que nos enfrentamos a un presupuesto del siguiente año, pero me gustaría poder conocer un poco cuál es la previsión a estos años vista a raíz de estas ampliaciones; es decir, querría saber si hay un plan enfocado a dar respuesta a las nuevas necesidades y de cuánto es. Entiendo que al menos estarán cuantificadas esas necesidades.

También en el proyecto de presupuestos, en el apartado "Renovación y mejora material móvil", el 94,85 por ciento del presupuesto previsto de algo más de 250 millones de euros se va a destinar a la compra de los trenes que están actualmente en régimen de arrendamiento, lo que supondrá una inversión de 237,2 millones. Usted misma me dijo que no se podía incluir la compra del nuevo material móvil porque no se iba a producir en el ejercicio 2022. Yo entiendo que tenemos pendiente los 67 trenes anunciados en 2018, que no se licitó ese año ni en 2019, ni en 2020, ni en 2021, tal vez en 2022, y quería saber si con esos 67 trenes que se anunciaron se abordan las necesidades que se derivarán de las ampliaciones de las líneas 3, 11 y 5, porque ese número de trenes se estableció antes de estar sobre la mesa esas ampliaciones, por lo tanto, se queda demasiado casual.

Le pido lo mismo que con el tema de los trabajadores: cuál es la previsión de las necesidades. Ya hemos visto de lo laborioso de proceder a una licitación de compra de trenes, por lo tanto, entiendo que, sobre los planes o en mente, deben tener la previsión de lo que va a ser necesario. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para contestar a la pregunta, en representación del Gobierno tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias por la pregunta. Es cierto que no se trata de una pregunta sencilla de responder, es bastante compleja. Como saben, la Comunidad de Madrid ha anunciado las ampliaciones programadas en las instalaciones del suburbano que afectan a las líneas 3, 5, 10 y 11 y que cuentan con una inversión estimada de más de 2.000 millones de euros. De este modo, la red de Metro crecerá 40,5 kilómetros, como indicaba, de cara al año 2028.

Lo primero que les quiero indicar es que en la Consejería de Transportes e Infraestructuras trabajamos absolutamente coordinados todos los estamentos o los organismos que formamos parte de ella, y, en este caso, para que exista esta coordinación entre las necesidades que tiene Metro de Madrid para poder abordar estos planes hay una coordinación excelente con la Dirección General de Infraestructuras. A partir de los datos aportados por esta dirección general, Metro de Madrid elabora

un plan básico de operación para cada una de las actuaciones contempladas en el periodo 2021-2028, y no le voy a negar que sufren muchas actualizaciones, ya que trabajamos con periodos de tiempo muy largos. En cada caso, se indican los parámetros esenciales que determinan las cifras clave y las condiciones de infraestructura que regirán la explotación de la línea. Es preciso señalar que en esta etapa en la que nos encontramos, el estudio de requisitos de operación, se dispone de información todavía bastante incipiente o que puede ser modificada sobre aspectos tan esenciales como pueden ser el dimensionamiento, la demanda de viajeros total o la esperada, así como la asignación de personal en función del modelo de operación que se implante. Por este motivo, debe entenderse que los planteamientos que ahora mismo tenemos y que se exponen para cada actuación habrán de ser revisados en profundidad a medida que las obras vayan avanzando.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. En el turno de réplica tiene la palabra la señora doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Va a ser una réplica para saber si en su contrarréplica me aclara, ya que entiendo que tenemos estos modelos a revisar, si me puede dar los números o no. Me preocupan, ya le digo, los dos elementos: uno, ¿por qué en el proyecto de presupuestos del año vemos que hasta 2022 hay una previsión de aumento de plantilla tan baja -igual como no veo el detalle, como le digo, hay cosas que nos estamos perdiendo-?, y dos, si con los 67 trenes que están pendientes de licitar desde 2018, en esos modelos preliminares a revisar se cubren las necesidades derivadas o no; al menos una primera estimación. Me puede decir, igual que hacen otras personas que vienen a comparecer: mire, no tengo los números, no se los puedo facilitar o no se los voy a facilitar, directamente. Pero ¿tienen estimados los números del personal necesario y de las necesidades de más compra o sabe si con estos trenes que van a venir se hará frente a las necesidades?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. En el turno de réplica tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): En los planes operativos o los planes estratégicos que tenemos de operación ahora mismo dibujados, efectivamente, existen unos cálculos preliminares tanto de las necesidades que vamos a tener de personal de conducción o para atender estaciones como en las necesidades de material rodante. Pero no solamente eso, también se incluye una previsión de todas las necesidades de personal de las que será necesario disponer desde el punto de vista de mantenimiento.

Les voy a explicar, como criterio general, cómo se llevan a cabo estos estudios. Lo primero que se hace es que se parte de mantener los parámetros actuales de las líneas correspondientes, es fundamental para fijar unas hipótesis de cálculo. De esta manera, el estudio arranca con los parámetros de la situación actual. A partir de aquí, se estiman las necesidades técnicas, teniendo en cuenta las situaciones de operaciones que se pueden realizar. Entre otros aspectos, ¿qué estudiamos? Por ejemplo, la situación en estacionamiento y maniobra, y se considera de qué elementos es

necesarios disponer en la infraestructura, como pueden ser los sacos de maniobra, las bretelles o establecer la capacidad de estacionamiento. En este capítulo, como les digo, también se detalla, por ejemplo, la necesidad o no de disponer, entre otras cosas, de pasarelas de vía principal para realizar encaminamientos seguros; es decir, no solamente contempla las necesidades de material rodante o de personas, sino también las necesidades desde el punto de vista de la infraestructura para poder realizar esa operación, o la realización, por ejemplo, de túneles de enlace que permiten el paso de vehículos auxiliares. Por último, se calculan las tablas de trenes que será necesario poner en la línea, así como el personal, como les decía, tanto de operación, maquinistas, supervisores, comerciales, como de mantenimiento, con el que será necesario contar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera delegada. Por último, por un tiempo de cincuenta segundos, tiene la palabra doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Yo creo que a lo largo de estos meses iremos pidiendo o llamando a comparecer a esta Cámara para que vengan a explicarnos el detalle, ya sea de necesidades de infraestructuras o en términos más técnicos, ¿pero me puede dar los números de la tabla de trenes previstos, aunque sea una aproximación, y el personal que se va a necesitar, o en desglose de cada una de las áreas que usted ha dicho o en global? ¿Me puede dar los dos números, por favor?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por un tiempo de un minuto, si lo quiere agotar, la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): De las ampliaciones, pasando ya a los cálculos preliminares que tenemos, le puedo indicar que, especialmente para la línea 3 -partiendo, como les digo, de los parámetros que tenemos actuales de operación, que son fundamentales para estos cálculos- hablamos de la necesidad de trece trenes adicionales, lo cual va a suponer también una necesidad de una plantilla de quince maquinistas y tres supervisores comerciales. Como les digo, son cálculos muy preliminares basados en los estudios actuales para mantener frecuencias y para el modo de operación en el que nos encontramos. Ahora mismo, esta línea tiene treinta trenes totales de reserva, con lo cual, tenemos reserva suficiente de trenes para poder abordarlo. Para la línea 5, tendríamos una situación muy similar, dense cuenta que los kilómetros y la operación prácticamente son similares, con lo cual estaríamos hablando de números muy similares. Para la línea 11 es mucho más complejo, porque, al ir por fases, las necesidades dependen de cómo se van incrementando el número de fases. Y, para la línea 10, también es complejo: en principio se estudia una necesidad de cinco trenes y también dependerá del modo de operación. En cualquier caso, tanto los planes estratégicos de recursos humanos como el plan de compra de material móvil contemplan todas las necesidades, como le digo, de ampliación de la red.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. Gracias por comparecer hoy aquí. A continuación, pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-931(XII)/2021 RGEF.17817. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si considera el Gobierno que el presupuesto recogido en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2022 es suficiente para abordar las ampliaciones de Metro de Madrid previstas.

Ruego, por favor, al señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, Miguel Núñez Fernández, que ocupe su lugar en la mesa. Buenos días. Para formular la pregunta tiene la palabra la ilustrísima señora doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Núñez. Siguiendo con el mismo hilo de la intervención anterior, en la que hemos hablado con la consejera delegada de Metro sobre temas presupuestarios, ahora es su turno un poco por los mismos motivos. En las comparecencias explicativas es muy difícil que tengamos tiempo suficiente para debatir sobre algunos temas y nos gustaría que pudiese tener un rato para hablarnos un poco más, sobre todo de lo referente a las actuaciones de Metro. No es ya solo que tengamos nosotros interés, sino que hay vecinos y vecinas que quieren saber qué va a pasar con las promesas que se les llevan haciendo años. Ahí cobra especial importancia la ampliación de la línea 11. Como todos sabemos, esta ampliación comprende cuatro tramos –en un momento fueron tres, pero ahora entiendo que son cuatro tramos-: Cuatro Vientos-La Fortuna, plaza Elíptica-Conde de Casal, Conde de Casal-Mar de Cristal y Mar de Cristal-Valdebebas, y dos intercambiadores de transporte: Conde de Casal y Valdebebas. De todas estas infraestructuras, ¿qué sabemos en términos presupuestarios? El intercambiador de Valdebebas va financiado por el mecanismo de recuperación y resiliencia, con 20.830.000 más o menos; es más, ayer se publicó la licitación de la construcción, con lo que entendemos que será medianamente inminente su comienzo. Es un intercambiador al que llegará Metro más o menos en una década; nos parece perfecto e imprescindible que se dote a Valdebebas de las infraestructuras que necesita para que se reduzca, sobre todo, la dependencia actual que tiene del coche, pero lo que quieren los vecinos y las vecinas es Metro, no un edificio. Ayer se lo dije en el pleno, yo creo que eligen política y electoralmente esta intervención para poder inaugurar en periodo electoral, pero tengan en cuenta que los vecinos se van a percatar de que hay un edificio –o está en construcción-, pero no hay Metro. El otro intercambiador es el de Conde de Casal, y es el Consorcio el que hará el estudio vinculado, pero no sabemos con qué presupuestos. El otro día en la comisión también le pregunté por qué este intercambiador de Conde Casal lo plantea el Consorcio –al menos los estudios los hace el Consorcio- y no su dirección general, no entiendo bien el mecanismo, así que le agradecería que me lo pudiera explicar.

Luego, para la línea 11, esta comunidad, ya con fondos propios, ha presupuestado un pelín más de 3.758.000 euros. Hoy me gustaría que nos explicase concretamente en qué consisten las intervenciones a cargo de este crédito, si han puesto el foco en plaza Elíptica a Conde Casal. Queremos también poder trasladar desde aquí respuestas a los vecinos y a las vecinas de Carabanchel y de Usera que ven con preocupación esta baja dotación presupuestaria; como hoy hay más tiempo, me gustaría que nos explicase un poquito más esto. También en el presupuesto del Consorcio está

incluido el estudio de la prolongación norte y sur de la línea y, aunque no tiene una dotación presupuestaria, al menos que conozcamos, en nivel de detalle, tampoco entiendo por qué esta parte la hace el Consorcio y no su dirección general. Entonces, si me pudiera explicar un poco la mecánica, se lo agradecería. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para contestar a la pregunta, en representación del Gobierno tiene la palabra señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, don Miguel Núñez Fernández. Buenos días.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Tampoco es mucho tiempo más cinco minutos para poder abordar todas las preguntas.

Empezamos por el tema competencial, que es más claro. La figura planificadora de la Comunidad de Madrid en materia de transportes públicos es el Consorcio Regional de Transportes, es el que planifica y por tanto también en su presupuesto tiene que estar dotado de esas figuras para poder abordar esos mecanismos, para ver cuáles son las bolsas de demanda, las poblaciones, etcétera. Es la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo la que elabora los proyectos constructivos y los estudios informativos. La figura de planeamiento está dividida, por tanto, hasta el estudio previo por parte del Consorcio y a partir del estudio informativo de la Dirección General de Infraestructuras. Es en esos estudios informativos donde también se valoran las distintas alternativas y con un análisis multicriterio se selecciona la alternativa elegida, proyecta y construye - porque así lo marca- la dirección general y explota Metro. Es decir, hay tres figuras de la Consejería de Transportes: planificadora, proyectora y constructora y explotadora. Por lo tanto, en las competencias, a pesar de que una línea de Metro es una única línea, intervienen tres figuras administrativas diferentes.

Con respecto a los presupuestos, ha habido un incremento fortísimo con respecto a 2019 de un 811 por ciento, ha pasado de 8.023.000 a 73.060.000, y dividido en función del grado de desarrollo de las actuaciones. Para entrar en el fondo de la pregunta, la línea 5 únicamente tiene una dotación de 366.000 euros para la anualidad de 2022, porque es la relativa a la finalización de los estudios técnicos, estudio informativo y proyecto constructivo que finalizarán en septiembre del año 2022. Con respecto a la línea 11, está tramificada. Con respecto a los análisis, a los estudios informativos y a los proyectos constructivos, se divide en tres tramos. En el tramo sur, en el que se está iniciando la licitación para la redacción de las asistencias técnicas, la fecha prevista es el 1 de septiembre de 2022, con una anualidad de 363.000 euros para 2022. Con respecto al tramo central de la línea 11, que discurre entre Conde Casal y el distrito de Hortaleza, tiene una anualidad para el año 2022 de 15 millones de euros; en este caso, el plazo de redacción estimado es de dieciocho meses debido a su enorme complejidad técnica. Y con respecto al último tramo, el que discurre entre Mar de Cristal y Valdebebas, también se ha estimado un plazo de redacción de dieciocho meses, con una fecha de inicio estimada del 1 de septiembre de 2022, con una anualidad para 2022 de 875.000 euros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. En turno de réplica tiene la palabra la señora doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¿Me podría decir qué tiempo tengo, presidente?

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¿Si me sobra un poco se lo puedo dar al director general?

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, claro.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Vale. Le voy a dar tiempo entonces. Ya le he dicho que le trasladamos esta pregunta sobre todo porque los vecinos que llevan años reclamando la ampliación de la línea 11 en la zona de Carabanchel y Usera tienen preocupación sobre la situación. Entonces, me gustaría que, por favor, nos concretase en 2022, o en 2023 –me pongo generosa-, 2024, 2025... -así como si fueran a seguir gobernando-, qué va a pasar con esta línea en esos barrios. Muchas gracias. El tiempo que me sobre, se lo dejo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. En turno de réplica tiene la palabra señor director general de Infraestructuras, don Miguel Núñez Fernández.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): ¿Cuánto me queda de tiempo más el cedido amablemente?

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene exactamente tres minutos y veinte segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Vale. Con respecto a las obras de prolongación de la línea 11, los gastos derivados en la ejecución de la obra del expediente 36452/2021, obras de ampliación de la línea 11, así como el contrato de servicios de dirección de obra y asistencia técnica asociada a la misma, tienen una inversión total de 471 millones de euros. Actualmente, se ha iniciado la licitación para la adjudicación de las obras, siendo el último trimestre de 2022 la fecha prevista de inicio. La cantidad para la obra de ampliación de la línea 11 es de 3,7 millones para la anualidad de 2022, para la anualidad 2023 son 162,7 millones de euros, para la anualidad 2024 son 153,8 millones de euros, para la anualidad 2025 serán 90,1 millones de euros y para la anualidad 2026 de 51,3 millones de euros. Como ustedes saben, en los proyectos constructivos se contempla, en uno de los anexos del documento número 1, memoria y anejos, el anejo de plan de obra. En este plan de obra es donde se detallan, únicamente con criterios técnicos, cuáles son las actuaciones que hay que hacer en cada una de las mensualidades, y es lo que se traslada íntegramente y de una manera exquisitamente minuciosa a las anualidades del proyecto constructivo; es la que marca cuáles son las anualidades que hay que ir ejecutando según la evolución de la obra, si bien es cierto que durante la ejecución de la obra es habitual la realización de reajustes o contracciones para poder adecuar la evolución real a la previsión inicial.

Con respecto a qué vamos a hacer con cargo a esos 3,7 millones de euros, pues vamos a iniciar la obra y, por tanto, hay que llevar a cabo unas actuaciones muy concretas que, efectivamente, no tienen una gran repercusión en el presupuesto, pero son completamente necesarias para comenzar la obra. Estas actuaciones son paraguas de micropilotes e inyecciones en el fondo de saco del PK 0 de la línea 11 existente, paraguas de micropilotes en los edificios de la calle Baleares, columnas de jet grouting a la salida de emergencia del PK 1+300, inyecciones de compensación en la Casa del Reloj en el PK 2+480, columnas de jet grouting en la salida de emergencia en el PK 2+560, inyecciones de compensación en las edificaciones de la calle Aldea del Fresno PK 2+605 al PK 2+840 e inyecciones de compensación en el colector del Canal de Isabel II en Ciudad de Barcelona, así como en el colector doblado a Abroñigal en el PK 6+790.

Únicamente, quiero concluir diciendo que, efectivamente, la Consejería de Transportes está haciendo un enorme esfuerzo para fomentar el uso del transporte público, en una apuesta clara por vertebrarlo en esta zona. No estamos dejando a un lado la prolongación de plaza Elíptica a Conde Casal, pero los plazos de una obra de tantísima repercusión y tantísima complejidad técnica son los que son y no podemos acelerarlos, por mucho que quisiéramos meter grandes inyecciones de dinero; hay que hacerlo de manera tranquila, ordenada y pausada, para que una obra de tantísimo valor añadido perdure en el tiempo. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Se ha ajustado perfectamente al tiempo y ha dado bastante detalle de todo lo que se le ha preguntado, como su antecesora también. Pasamos a la tercera pregunta.

PCOC-398(XII)/2021 RGE.12835. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del descarrilo del material móvil ocurrido en el entorno de la estación de Metro Puerta de Toledo el pasado 31 de julio.

Comparece de nuevo para dar contestación a la pregunta, en representación del Gobierno, la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán. Buenos días de nuevo. Les recuerdo el tiempo: cinco minutos cada uno, que se lo pueden distribuir, como máximo, en tres tiempos o como vean oportuno. Muchas gracias. Tiene la palabra para formular la pregunta el señor don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Gracias, señora consejera delegada de Metro de Madrid, por su asistencia. La pregunta que les hace el Grupo Parlamentario Socialista es en relación con este asunto que, la verdad, fue alarmante en su momento, el 31 de julio; la verdad es que pudo ser algo grave, aunque al final no lo fue. En ningún caso es intención de este grupo alarmar sobre el mismo o generar ningún tipo de polémica, sino aclarar algunas cuestiones que, por ahora, consideramos que no están del todo claras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Perdone, señor Pastor, es que al principio de las comparecencias decidimos que todos íbamos a ir con mascarilla y a lo mejor a veces hay que recordarlo. Disculpe que le haya interrumpido, le dejo otros diez o quince segundos más.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Le pido disculpas.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, fue una decisión que se tomó en un principio y era un poco por seguir el criterio.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, pero como el criterio es distinto en cada comisión, por lo visto, o eso me ha parecido... Disculpe, presidente, yo hago lo que usted me diga.

El Sr. **PRESIDENTE**: Mientras no nos digan lo contrario, nosotros vamos a intervenir todos con mascarilla y a hablar todos con mascarilla. Sé que es un poco incómodo y lo siento, pero les pido, por favor, que se ajusten. Disculpe. Le devuelvo los segundos correspondientes.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: No se preocupe, presidente. Yo me adapto, sin ningún problema, y me parece además una decisión muy sensata por parte de todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Por retomar un poco el hilo, señora consejera, le agradezco su presencia. No es intención de este grupo parlamentario alarmar sobre este asunto –ya se generó cierta alarma el 31 de julio cuando los medios se hicieron eco de ello-, pero nos gustaría que nos explicase alguna otra cuestión en relación con este hecho, porque entendemos que las explicaciones que se hicieron públicas en su momento en los medios no son suficientes y porque hemos recibido una contestación por escrito en relación con este asunto, y nos parece que quizá usted nos podía ampliar alguna cosa más al respecto. Ya le adelanto, desde luego, que en nuestro grupo queremos disponer de las conclusiones finales de la Comisión de Análisis de Incidencias de Metro de Madrid, que es la comisión que ustedes citan en la respuesta por escrito. Si nos puede aclarar alguna cuestión respecto al descarrilo en esta línea de un material que usted sabe que no es especialmente nuevo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para responder a la pregunta tiene el turno, por un tiempo máximo de cinco minutos, la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Gracias. Entiendo que nosotros también mantenemos la mascarilla, ¿no?

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, de momento la vamos a mantener todos y después, en Mesa, hablaremos sobre esas condiciones, en caso de que haya una separación de más de metro y medio. En este caso, el compareciente lo cumple, pero, como hemos dicho que todos llevamos la mascarilla, pues la llevamos todos, incluso los comparecientes. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchas gracias. Antes de responder sobre el incidente acaecido el pasado 31 de julio con el tren que circulaba entre las estaciones de Puerta de Toledo y Acacias, vía 1, de la línea 5, quería destacar dos cuestiones principales que a mí me parecen esenciales. En primer lugar, me gustaría señalar que Metro de Madrid ha actuado en relación con este incidente con absoluta transparencia. Recientemente, hemos respondido a una petición de información, en concreto, la PI-283221, aportando los informes oficiales disponibles hasta la fecha. No tenía seguridad –ahora me lo acaba de confirmar usted- de los plazos administrativos que maneja la Asamblea para la recepción de la documentación, pero veo que ya disponen de ella. En cualquier caso, les voy a desglosar todo lo acontecido y, por supuesto, quiero indicarles que la parte social de la compañía también dispone de toda la información puntual y de todos estos informes técnicos. En segundo lugar, quería destacar que la información que les voy a dar se considera como una serie de conclusiones preliminares de un proceso de investigación que actualmente sigue en desarrollo, dado que el incidente todavía está siendo analizado por la Comisión de Análisis de Incidentes de Metro de Madrid. Sabe que estas comisiones hacen un análisis detallado y exhaustivo de las causas, entonces, ahora mismo se dispone de información todavía bastante preliminar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera delegada. En turno de réplica tiene la palabra el señor don Gonzalo Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señora consejera delegada. Como le decía, lo que queremos precisamente es que, cuando finalice ese análisis en esta comisión, se nos ofrezca toda la información de lo que haya podido ocurrir. Porque creemos que los nuevos trenes son necesarios, son necesarios, desde luego –esto creemos que hay que dejarlo claro-, tanto en el gálibo estrecho con el gálibo ancho de nuestras líneas. En este caso, estas cuestiones puntuales que ocurrieron creemos que ponen de manifiesto –o podrían poner de manifiesto, vamos a dejarlo así- que el diseño de parte del material, por la antigüedad del mismo, puede ser sustancialmente mejorable; que se debe tener en consideración estas cuestiones para que este tipo de cosas no vuelvan a suceder, y también que el mantenimiento del mismo debe ser reforzado. Se ha citado ya en esta comisión que hay una tasa de reposición concreta que proviene del año anterior –veremos la de este año cómo queda al final-, pero entendemos que, al menos, unas doscientas o trescientas personas más, trabajadores y trabajadoras, podrían incorporarse a Metro para reforzar el mantenimiento del material, también el de esta línea. De esta manera, pensamos que se mejoraría sin duda el servicio que a diario se ofrece a los madrileños y a las madrileñas y es por eso que creemos que este hecho que ocurrió –que, como he dicho con anterioridad, no fue grave y de eso estamos todos contentos- podría haberse... Todos deseamos que no ocurra en el futuro, como es lógico, y estamos seguros de que hay elementos básicos para que este tipo de cuestiones no ocurran. Por supuesto, que la infraestructura esté en buenas condiciones y acorde al mejor mantenimiento posible, pero, en este caso, como parece, según la explicación que ustedes dieron por escrito, es una cuestión de material, un hecho puntual que desencadenó un movimiento lateral, en definitiva, el desplazamiento del carro de baterías hacia el exterior, que es algo que no debería ocurrir; puede ocurrir, desgraciadamente, pero seguramente sea una cuestión del diseño de ese material. Entonces, que se tenga en consideración esto para futuras compras, también

del gálibo estrecho, y un mantenimiento más intensivo es lo que creemos que debería ser. Y, para esto, hace falta, sin duda, más personal. Usted lo sabe bien y estamos convencidos de que esta es la línea de trabajo que se va a seguir para el mantenimiento en las distintas líneas de Metro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Tiene el turno de dúplica la señora Roldán por un tiempo de tres minutos y treinta y ocho segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Mire, con independencia de las necesidades que se dispongan tanto de material rodante como de personal dentro de Metro de Madrid, usted sabe -además viene del sector ferroviario- que, cuando suceden esta serie de incidentes, concurren un montón de situaciones que nos llevan a esta situación. Esa es la razón por la que el análisis de estos incidentes o de los accidentes ferroviarios es algo tremendamente complejo, en los que hay estudiar un montón de parámetros que son los que nos llevan a esa situación. Afortunadamente, como bien dice, dentro de lo que ocurrió no sucedió nada.

Lo que sí que quiero decirles es que se activó el plan que tenemos ante este tipo de incidencias. El 31 de julio, como les digo, a las 8:41 el tren 6 recibe una alarma porque se encuentra sin presión en la tubería principal y tiene indicación de freno de urgencia en el quinto coche, por lo cual el maquinista realiza las actuaciones que normalmente están protocolarizadas, o sea, baja del tren y observa que existen dos ejes fuera de guiado. En ese momento se activa el plan de autoprotección, que pasa de nivel 1 a nivel 2 y se decide evacuar o desalojar a los doscientos viajeros que se encontraban dentro de la unidad. Fue un desalojo que se produjo perfectamente, sin ningún tipo de incidente, de hecho, incluso se desalojó a una persona que iba con silla de ruedas, o sea, sin ningún tipo de problema, y a partir de ahí comienzan a actuar los técnicos. Quiero decirles que yo personalmente bajé a la plataforma de vía, fui de las primeras personas en llegar allí para ver realmente qué había sucedido, con lo cual, fui la primera en poder evaluar qué estaba sucediendo. En ese momento, se realiza una evaluación, como les digo, se toman todas las medidas necesarias de protección de nuestros trabajadores y, a partir de ahí, los equipos técnicos comienzan a trabajar, y comienza a trabajar también la comisión de investigación. Lo que es principal y prioritario para nosotros es liberar vía en ese momento y lo que hacemos es intentar hacer un encarrilamiento o volver a poner en vía los dos ejes que estaban fuera de guiado. Quiero decirles que solamente fueron dos; los trenes son tremendamente confortables, en el sentido de que son muy estables, y además aquí teníamos la situación de que teníamos contracarril, con lo cual eso hizo que nada más fuera una pérdida de guiado de estos dos ejes. A partir de ahí, se solicita la presencia de un diplori, se empieza a trabajar y, finalmente, a las 3:40 de la mañana aproximadamente, se consigue volver a encarrilar y finalmente trasladar el tren a nuestros depósitos para empezar y terminar de realizar ese proceso de investigación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. Le quedan veinte segundos, por si los quiere usar, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: De manera muy breve, presidente, solo quiero decir que nos alegramos de que todos en esta comisión concluyamos que la mejora de Metro pasa, sin duda, porque el operador sea capaz de ofrecer el mejor servicio, también en las ampliaciones que se han mencionado; por unos trenes nuevos, que habrá que comprar en algún momento, y por el mejor mantenimiento posible, dotado del personal y de los recursos materiales. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Le quedan cuarenta y cinco segundos, por si quiere hacer uso de ellos, señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Les indico simplemente lo que hemos aportado en los informes que, como les digo, tienen ustedes. De este análisis preliminar, lo que se ha concluido es que, efectivamente, hubo un desplazamiento del carro de baterías que provocó un golpe con uno de los pilares que existen en entrevía y que provocó esta pérdida de guiado. Quiero decirles que desde este momento, y un poco por la experiencia que yo traigo del análisis de estos incidentes ferroviarios, hemos puesto absolutamente todas las medidas necesarias para que en ninguno de los trenes de la misma serie vuelva a suceder este hecho. Con independencia de que, como le digo, aquí concurren muchas causas y tendremos que llegar a las soluciones definitivas o al análisis definitivo de las conclusiones que determine la comisión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, de nuevo por su comparecencia. A continuación pasamos al cuarto punto del orden del día.

PCOC-402(XII)/2021 RGE.12839. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la movilidad en nuestra comunidad autónoma.

Para dar contestación a la misma, en representación del Gobierno está el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia. Buenos días. Para formular la pregunta tiene la palabra de nuevo el señor don Gonzalo Pastor Barahona por un tiempo máximo de cinco minutos, repartidos en tres turnos, si los quieren agotar o agotarlos desde un principio. Gracias.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Precisamente esa es la pregunta. Usted, como máxima autoridad -entendemos que lo es- de coordinación del transporte público -al menos de coordinación, que podría ser de muchas más cosas- en nuestra región, ¿cuál es la valoración que hace del aumento de los atascos que todos conocemos, de la no recuperación del transporte público a los niveles que teníamos antes de la prepandemia o al menos de la no recuperación que, sin duda, necesitamos en esta región o de que la velocidad de esa recuperación sea bastante menor que otras regiones europeas? Y, por otro lado, puesto que usted también, de alguna forma, es responsable de

esta cuestión, ¿qué le parece que, de nuevo, la contaminación campe a sus anchas por nuestra región y sea, otra vez, un problema importante de salud para todos los madrileños y las madrileñas?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Para contestar a la pregunta tiene la palabra el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, presidente, señorías. Primero, voy a presentar unos datos y reflexionamos juntos con ellos. Nosotros tenemos un cuadro de mando en el que conjugamos la encuesta de movilidad o la encuesta domiciliaria de la Comunidad de Madrid con la validación que se presenta en los sistemas de transportes y conjugamos también los datos de una cuota de mercado de la telefonía móvil. Esos datos nos llevan a la siguiente conclusión de la movilidad en la Comunidad de Madrid, contando viajes totales y todos los modos de transporte más el transporte privado. En la movilidad de la Comunidad de Madrid son 22 millones de viajes, de los cuales, 9 millones se hacen en vehículo privado y 5 en transporte público; los modos blandos, como andar, son 5 millones de viajes, y los viajes profesionales en vehículo privado son otros 3,5 millones. ¿Cómo está la movilidad en este momento? De los 22 millones de viajes que se producen en la Comunidad de Madrid en todos los modos, públicos y privados, estamos como en 19,5 millones de viajes, un porcentaje al -11 por ciento de la movilidad que teníamos en 2019. El vehículo privado está al -6 por ciento, o sea, el vehículo privado ha crecido, va creciendo, va tomando ritmo y va, como comentaba su señoría, saturando nuestros viales, y el transporte público va creciendo, partimos de un suelo bastante bajo, que era del 8 por ciento en la pandemia, y ahora mismo estamos con cuotas superiores al 75 por ciento. Si repartimos por modos de transporte, se recuperan mejor los transportes de superficie, las redes de superficie, que las redes de capacidad, las redes ferroviarias, se están recuperando mejor. Así, la empresa municipal o las concesiones por carretera se recuperan entre el 15 y el 19 por ciento, mientras que Metro de Madrid o Cercanías se recupera al -23 por ciento –estoy hablando de menos-. Todo esto siempre en comparación con el año 2019; se recuperan mejor, pero toman como referencia el año 2019. Cerramos el año 2021 con el 65 por ciento de la demanda total en transporte público y esperamos una recuperación para el año que viene del 75 por ciento, en general, y lo hemos observado ya en otras en otras crisis.

La crisis económica que tuvimos ya en 2008 nos demuestra que las mejoras en las perspectivas económicas no tienen un impacto inmediato en las recuperaciones de la demanda, o sea, de la crisis económica de 2008 nos recuperamos totalmente en 2019, con un crecimiento... Ya sabéis que la demanda está muy ajustada a una serie de indicadores o valores, tiene mucho que ver con la actividad económica y con las previsiones de PIB, el desempleo, etcétera; y el teletrabajo no deja de afectar, ya que, en 2019, antes de la pandemia, era del 8 por ciento y ahora está situado en el 22 por ciento, y los cambios de pauta y la resistencia al uso del transporte público, según encuestas de la ATUC, estarían en el 4 por ciento.

Mi valoración inicial es esa, o sea, que vamos poco a poco recuperándonos, que el vehículo privado congestiona los accesos a la ciudad porque hay muchas obras en la ciudad –también podríamos hablar sobre eso- y que estamos en este momento en cifras superiores al 75 por ciento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, en turno de réplica, tiene la palabra el señor Gonzalo Pastor Barahona por un tiempo de cuatro minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Sin duda, la crisis de la COVID-19 ha sido un golpe brutal para el transporte público, para la sociedad en general y, en fin, para todos los madrileños y las madrileñas. Si me lo permite, comparar la crisis económica anterior, siendo el elemento de la actividad económica importante, con la actual crisis de la COVID, con esa sensación que pudieron tener en un momento dado los usuarios del transporte público de que uno se contagiaba por compartir un espacio como podía ser un autobús, un metro, un tren de cercanías, no es válido; hay cuestiones ahí en las que ustedes tendrían que hacer mucho más.

En cualquier caso, le voy a preguntar dos cuestiones muy concretas. Ha hablado usted de la Empresa Municipal de Transportes, ¿qué opinión le merece la gratuidad puntual de los autobuses de la EMT para el Black Friday, para comprar, en definitiva, para una cuestión muy puntual? ¿Qué opinión le merece? ¿Cree que eso ayuda en esas cifras? ¿Cree que eso ayuda a poner en valor el transporte público del que nos hemos dotado todos los madrileños? Y, luego, respecto a la contaminación -que ha esquivado esta cuestión-, usted también tiene algo que ver con ese transporte público que circula por dentro de esa zona que antes se llamaba Madrid Central y que eliminó el Partido Popular y queríamos saber qué opinión le merece esa cuestión también. Además, en tanto que encarna usted a la autoridad del transporte público en nuestra región, me gustaría saber qué opina de su dotación presupuestaria, de la dotación presupuestaria que tiene en el Consorcio de Transportes, si cree que está dotado adecuadamente, si cree que necesita más personal, por ejemplo, para hacer esos análisis de los que usted me habla, y si cree que, además, durante esta pandemia, hemos aprovechado todos el tiempo para adaptarnos a una movilidad distinta que usted ya ha mencionado. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. En turno de réplica, por un tiempo de un minuto y cuarenta y cinco segundos, el señor Martínez Palencia, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues, en un minuto, la dotación presupuestaria es escasa; un área metropolitana como la de París, que no duplica nuestra población, emplea cuatro veces los recursos que emplea Madrid, o sea que es escasa.

Respecto a la segunda pregunta, la gratuidad, ya hemos tenido gratuidad en hora punta en los servicios de la Empresa Municipal de Transportes, con un resultado bastante... Yo creo que el transporte público está muy subvencionado y no es un tema de gratuidad, yo entiendo que no es un tema de gratuidad; ya lo hemos hecho, lo vamos a volver a hacer, pero no es un tema de gratuidad. ¿Que tenemos que trabajar todos por el transporte público por el asunto de la contaminación? No me

cabe la menor duda, y esa es una de las hojas de ruta del Consorcio Regional de Transportes. Pero, además, tenemos que introducir medidas tecnológicas y de innovación que nos permitan adecuar nuestro sistema a las nuevas necesidades; tenemos que fomentar el transporte público a través de actuaciones en tarifas, como las que estamos realizando con las C-1, C-2, la gratuidad para mayores, etcétera; tenemos que hacer el mapa concesional, porque han cambiado las cuotas de movilidad, ya os dije que teníamos dotación para hacer el mapa concesional, porque las pautas de movilidad han cambiado y tenemos que adaptarnos a las nuevas pautas; vamos a hacer una encuesta sintética de movilidad que también nos dé luz sobre cómo ha cambiado el panorama de la movilidad, y todo eso con los recursos disponibles que tenemos. Estamos intentando inferir en los sistemas con nuevas ofertas de transporte transversales, exprés, etcétera, para aproximar y para hacer más atractivo el transporte público a todos los usuarios de toda la Comunidad de Madrid. Esa es nuestra esencia y eso es en lo que tenemos que seguir trabajando entre todos para que el transporte público sea la verdadera espina dorsal de la movilidad de nuestra comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Tiene la palabra, por un tiempo de dos minutos y veinte segundos, el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Nos queda claro que ustedes -ya lo sabíamos- en el Consorcio deberían tener más recursos; ustedes en el Consorcio deberían tener, seguramente, una mejor dotación de personal, con unos conocimientos, y que posiblemente en los últimos años haya ido descapitalizándose la organización. Está claro que la dotación tiene que ser mayor, porque está claro que en este tiempo no se están haciendo las cosas... Los retos los conocemos, los compartimos; la disrupción tecnológica ha llegado, por supuesto, al mundo de la movilidad, y esta región, nuestra capital de España, la Comunidad Autónoma de Madrid, se está quedando atrás. Hay otras regiones europeas que están haciendo grandes impulsos, grandes inversiones, pero no solo en la infraestructura, que también, en una infraestructura distinta, que es lo que hay que hacer, y por supuesto una dotación distinta en los transportes públicos.

Hay cuestiones que a duras penas usted va a poder hacer con la dotación económica que tiene. Ustedes ya recogen todos los datos de todos los viajes, de los millones de personas que utilizan el transporte a diario, pero no los analizan. Ustedes nos han contado, no de la forma más adecuada porque no conocemos ahora mismo -ya le preguntamos en otra ocasión por la intermodalidad y cómo encajan unos y otros modelos de transporte-... No están haciendo el esfuerzo suficiente. Y le diré otra cosa más: si queremos recuperar la confianza de los madrileños y de las madrileñas, también hay que hacer campañas de concienciación sobre el transporte público, sobre los grandísimos esfuerzos que hacen todos los operadores para que esa confianza se recupere, y para eso también hace falta una dotación económica, no solo publicidad de -nos entendemos aquí todos- lo que hace o no nace el señor consejero. Porque el señor consejero lo que dijo la última vez que estuvo por esta comisión o la de presupuestos -ya no recuerdo muy bien- es que vamos a seguir haciendo lo de siempre.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Concluyo. Eso es no entender que la crisis de la COVID-19 ha cambiado absolutamente el paradigma de la movilidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Por un tiempo de treinta segundos tiene la palabra el señor director gerente para cerrar el debate.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Señor Pastor Barahona, creo que no conoce exactamente lo que realizamos en el Consorcio de Transportes. Somos pocos, posiblemente mayores, con muchas inquietudes y dispuestos a trabajar en todo momento y a analizar nuestros datos, analizamos todos nuestros datos, todos nuestros datos! Tenemos un proyecto de big data que analiza cómo son las pautas de movilidad de todos nuestros usuarios. Trabajamos a diario en cada desarrollo, en cada barrio, con cada alcalde, con 179 municipios, viendo qué problemas tienen, dando nuevas ofertas de transporte a quien lo necesita, adaptándonos a los nuevos esquemas de movilidad que se presentan en esos municipios, fomentamos la intermodalidad, la palabra intermodalidad es una palabra que define al Consorcio Regional de Transportes de Madrid en los últimos treinta y cinco años, y nadie nos va a venir a decir ahora que porque somos pocos y mayores no sabemos hacer lo que tenemos que hacer. Yo estoy aquí porque sé hacer lo que he hecho toda la vida y mi equipo de trabajo también.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Pasamos al quinto punto del orden del día.

PCOC-903(XII)/2021 RGE.16978. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el coste de los peajes en la sombra asumidos por la Comunidad de Madrid.

Comparece para dar contestación a la pregunta, en representación del Gobierno, el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho Corrales. Buenos días. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor don Agustín Moreno por un tiempo máximo de cinco minutos cada uno, dividido hasta en tres turnos -lo vuelvo a recordar- entre el diputado y el compareciente. Señor Moreno, por favor.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Gracias al señor Urrecho por venir a responder esta pregunta. La pregunta se refiere a cómo valora la Comunidad Autónoma de Madrid el coste de los peajes en la sombra, pero quería incorporar a esa pregunta una muy concreta que el otro día quedó sin contestar en la Comisión de Presupuestos, y es a qué se debe la modificación del crédito que tiene el asiento de gratuidad de peaje M-45 en los presupuestos de 2020, hasta 155 millones, con un exceso de más de 66 millones. Ese tema no me quedó en absoluto claro. Quería saber también cuál es el cálculo de lo que ha gastado en peajes en la sombra la Comunidad de Madrid

hasta estos momentos, cuantificados, si puede ser, por las diferentes autopistas, cuánto se ha pagado y cuánto está previsto pagar por la MP-203, qué estimación queda de lo que hay que pagar hasta finalizar los compromisos y qué planes a medio plazo tiene la Comunidad de Madrid para evitar esta ruina o sangría a nuestra comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Contesto a su pregunta, señoría. La adecuada utilización de recursos públicos debe contemplarse con criterios económicos de eficiencia, desde la óptica de la rentabilidad social. El hecho de adelantar la puesta en funcionamiento de unas infraestructuras de transporte que dan servicio a decenas de miles de ciudadanos, resolviendo sus necesidades de movilidad y que potencian el desarrollo de las actividades económicas, debe ser ponderado, y así lo hizo la Comunidad de Madrid. Debe destacarse que la oportunidad y la conveniencia de la construcción de esta autovía quedaron de manifiesto a partir de su puesta en funcionamiento. Desde el primer momento, la carretera tuvo una utilización extraordinaria y se convirtió en un eje esencial de vertebración de la Comunidad de Madrid, un instrumento impulsor del desarrollo económico y social y un elemento básico de la movilidad regional. Todo esto ha acreditado que su ejecución no solo había sido un acierto, sino que constituía una inaplazable necesidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. A continuación, en turno de réplica, tiene la palabra el señor Moreno por un tiempo de cuatro minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Nosotros no podemos compartir esa visión optimista y exitosa de esta fórmula utilizada de los peajes en la sombra. Según los propios datos que usted facilitó el otro día, referidos a la M-407, M-45 y M-501, estamos hablando de que esta comunidad va a pagar la friolera de 109,2 millones de euros en el presupuesto de 2022, y falta saber –insisto, porque no me responden ustedes– cuánto cuesta el MP-203, la de Mejorada, que está además sin utilizar y que ha sido una inversión absolutamente desastrosa; según nuestros datos, la cifra total puede ascender a 172 millones de euros. Esto quiere decir que los peajes en la sombra han sido una absoluta ruina, no se puede hablar de éxito como creo que, en general, en algunos otros casos. Es muy sangrante, además, en el caso de la M-45, tal y como se produjo: los pliegos que se sacaron en primera instancia para su adjudicación quedaron desiertos porque las ofertas presentadas excedían con creces lo planteado en los mismos y acabaron adjudicándose a las mismas empresas la construcción y explotación con el formato de peaje en la sombra mediante una simplificación sin publicidad; los estudios de tráfico estaban hechos de tal manera que en las primeras semanas ya se alcanzaron los niveles de tráfico de la franja que más dinero otorgaba a las concesionarias. Es un modelo absolutamente diseñado para perpetuar yo creo que corruptelas, que, justamente, acaban apareciendo en los diferentes sumarios que afectan al partido en el Gobierno. Me parece que el tema

es gravísimo, porque estamos hablando, por ejemplo, de la M-45, de 487 millones de coste estimado y un coste final cuatro veces superior, en torno a los 2.000 millones de euros.

Creo que estos son los temas de fondo. Insisto, ¿qué piensa hacer la comunidad para hacer frente a esta sangría que está arruinando a nuestra comunidad?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, en turno de dúplica, por un tiempo máximo de cuatro minutos, tiene la palabra el señor director general de Carreteras.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias. Durante los últimos años del siglo XX la financiación privada de las infraestructuras públicas cobró una especial relevancia como consecuencia de las restricciones impuestas por Maastricht, en vigor, del Tratado de la Unión Europea, del Pacto de Estabilidad. Todos estos criterios de convergencia originaron una profunda alteración en los modos de financiación de las infraestructuras públicas en toda Europa y en la necesidad de mantener el déficit público por debajo del 3 por ciento del producto interior bruto y el endeudamiento inferior al 60 por ciento; la rigidez de gastos fijos y los gastos corrientes de los presupuestos de las Administraciones públicas obligaron a la reducción de inversión pública. Las diferentes Administraciones, todas, debían compatibilizar esta necesidad con la de ofrecer y mejorar la movilidad, la calidad del servicio, así como la actividad económica nacional, y como solución surgieron varios sistemas de financiación privada o público-privada para la financiación de las infraestructuras de carreteras, como fueron el llamado método alemán y, entre otros, el peaje en sombra, que finalmente ha sido uno de los sistemas más empleados en España en esa época. El peaje en sombra consiste en la gestión indirecta de una infraestructura por la que transfiere a un consorcio privado el proyecto, construcción, conservación y explotación de una infraestructura durante un plazo fijado contractualmente, de modo que la remuneración del concesionario no provenga de los usuarios sino de la Administración correspondiente que subvenciona a los usuarios. Como contrapartida, se adquieren unas obligaciones que comprometen, por supuesto, los presupuestos futuros, afectando a la sostenibilidad pública y traslada el coste de construcción y financiero de las inversiones de hoy a generaciones futuras, lo cual, en sí, no es negativo. Como hemos dicho, la clave es que la infraestructura sobre todo tenga una perspectiva de rentabilidad social y, en el caso de la M-45 -que, como usted ha dicho, fue la más cara de las tres-, era una carretera necesaria que estaba suficientemente justificada. La M-40, del Estado, se encontraba colapsada casi permanentemente; la M-50 todavía no estaba construida, y estaban previstos en sus márgenes varios desarrollos urbanísticos en los que iban a vivir más de 500.000 habitantes, y la prueba de ello era que, como usted ha dicho, el primer día en que se puso el servicio hubo tramos con más de 80.000 vehículos y hoy mismo tiene más de 100.000 vehículos al día. Conectaba las zonas más industrializadas de Madrid, la zona sur con el Corredor del Henares. Y con relación a la duplicación de la M-501, se construyó por el elevado número de vehículos que circulan por ella, sobre todo los fines de semana, con una sola calzada; asimismo, desde el año 2003, que se puso en servicio, la accidentalidad de esta carretera ha descendido notablemente. Eso indica la rentabilidad social de estas carreteras y, por lo tanto, de su ejecución. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. A continuación, por un tiempo de dos minutos y quince segundos, tiene la palabra el señor Moreno si quiere hacer uso de su último turno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, señor Urrecho, por las explicaciones, pero siguen sin convencerme. Escuché también el otro día hablar de Maastricht, de los imperativos, de los criterios de convergencia y el control del déficit..., pero eso no es suficiente para justificar una inmensa chapuza que nos está saliendo carísima a los ciudadanos de Madrid. Además, yo creo que ustedes no tienen en cuenta el contexto social y ecológico –bueno, ustedes o quien estuviera a cargo de la responsabilidad, estamos hablando de tiempos de Ruiz-Gallardón y de Aznar gobernando-, porque no se puede seguir planteando la ejecución de infraestructuras ligada a la movilidad del coche, cuando hay una crisis de recursos y un ranking de una malísima calidad del aire en la Comunidad de Madrid. Lo que hay que hacer es mejorar, como se decía antes, la eficiencia del transporte público a través de la mejora de las infraestructuras públicas, ciclistas y entornos caminables. Creemos que es un modelo caduco la ampliación de la capacidad de las autopistas para más vehículos, con peor calidad de aire y más muertes prematuras. Por ello, hay que dotar a los transportes públicos de los recursos necesarios como el medio más eficiente y dejar de subvencionar a constructoras y a concesionarias, que arruinan la vida de nuestras ciudades, que contaminan el aire y que aumentan de paso su volumen de negocio.

Acabo diciendo una cosa: ¿saben ustedes lo que se podría hacer con la millonada que está pagando la Comunidad de Madrid, si se destinase a otros recursos? Haciendo un cálculo muy sencillo, se podrían construir, al año, treinta y cinco institutos y colegios públicos, ampliar la oferta de plazas públicas en 28.000 plazas o reforzar la Atención Primaria y los servicios sociales que necesita esta comunidad. Desde luego, no nos sirve ni el argumento del agravio comparativo ni el argumento de consolarnos con lo mal que lo hayan hecho otras comunidades; tenemos que responder de nuestra propia responsabilidad y, sobre todo, pensar para el futuro. De verdad, me gustaría que me contestasen a la ampliación de crédito de 60 millones del ejercicio 2020 y a qué pasa con la MP-203 de Mejorada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Para el cierre del debate tiene la palabra el señor director general de Carreteras por un tiempo de dos minutos y veinticinco segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Gracias, presidente. Aquí usted está contabilizando el coste actual, pero no tiene en cuenta cuál es el coste por no haber dispuesto de esa infraestructura en su momento. Le puedo decir que, actualmente -como le he explicado-, las condiciones en las cuales se desarrolló esta infraestructura no permitían gastar esos 500 millones. Gracias a esta fórmula, se ha podido disponer de esa infraestructura en un tiempo muy rápido, en dos años, y, como en toda estructura, hay que tener en cuenta el efecto multiplicador de la inversión de la misma. Desde el primer momento se utilizaron casi 100.000 vehículos, 80.000, como le dicho anteriormente, la M-40 colapsada, no estaba la M-50, sirvió de efecto multiplicador. Luego, en los costes, también tiene que tener en cuenta que ese dinero, para compararlo, hay que trasladarlo al día de hoy más los costes de mantenimiento que han tenido. Además es una infraestructura que, de

alguna forma, ha tenido unos niveles muy altos de servicio y una baja accidentalidad comparativa. Le puedo decir que esta carretera, la M-45, es una de las principales carreteras de Madrid, con más tráfico –como pueden ser la A-1, la A-2 y la M-45-, y aparte de todo esto, en los niveles de servicio, por ejemplo, en el tema de Filomena, funcionó bastante bien y no se colapsó, como en el caso de la M-40 o de la M-30. Con lo cual, digamos que tenemos una elevada calidad tanto en la construcción como en la conservación, que ha venido resultando de dichas carreteras una baja accidentalidad. Como le dije el otro día, también lo han empleado todas las comunidades: el método de peaje en sombra en España es aproximadamente de unos 2.200 kilómetros, de los cuales, el 50 por ciento corresponde al Estado y el 50 por ciento a las comunidades autónomas, y las comunidades que más utilizan este método son la Generalitat de Catalunya y la Xunta de Galicia, así que no solo es un caso de la Comunidad de Madrid.

Con respecto al tema de los 60 millones, ya se lo explicaré, pero nosotros no tenemos ningún tipo de... Se pagaron las cantidades que debían con los niveles de servicio y el tráfico adecuado. Con esos 60 millones yo creo que está confundido. De todas maneras, ya se lo confirmaré en su momento porque no responde a ningún pago en exceso ni a ningún tipo de corruptela ni nada. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho, por ceñirse al tiempo, y también muchas gracias a todos los demás. Me informan que el pasado lunes ya se tomó una decisión sobre que el interviniente se podía quitar la mascarilla si se respetaba la distancia de un metro y medio. Pero, dado que ya hoy hemos hecho que todos intervengan con ella, vamos a finalizar, si les parece, la sesión de hoy y, luego, en Mesa, tomamos la decisión conforme a esa determinación que se tomó el pasado lunes, de cara a las siguientes sesiones.

Pasamos al sexto punto del orden del día.

PNL-157(XII)/2021 RGE.17186. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que exija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España:

- Que, de manera urgente, ponga en marcha el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018/2025 y cumpla los compromisos anunciados y urgentes en la red ferroviaria madrileña.

- Que inicie los trámites necesarios para ejecutar la ampliación de la línea C-4 Cercanías antes de que finalice 2025 y que proceda de forma urgente a la inversión estimada en 1,6 millones de euros para garantizar la seguridad de los usuarios y mejorar el sistema de evacuación actual de la estación.

Procedemos al debate de la proposición no de ley de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, en primer lugar, el señor don José Manuel Zarzoso, en representación del Grupo Parlamentario Popular, autor de la proposición, por un tiempo máximo de siete minutos. Muchas gracias.

El Sr. **ZARZOSO REVENGA**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Como todos conocerán, la línea C4 de Cercanías Renfe finaliza en la localidad de Parla, una ciudad con más de 130.000 habitantes y que, por otro lado –como supongo que todos conocerán-, tiene el mayor número de viajeros anuales de todos los municipios de la región, según el último estudio de demanda, 5.252.000 usuarios al año. A esto hay que añadirle que es la única gran ciudad del sur de Madrid que tiene una única estación de Cercanías y que, para más casualidades, es la gran ciudad limítrofe con la provincia de Toledo y, por lo tanto, foco de atracción de la llamada Sagra Alta y Sagra Baja.

En 2018 un total de treinta y un alcaldes del norte de Toledo y del sur de Madrid trasladaron una petición urgente de ampliación de esta línea de Cercanías; no era más que dar respuesta a los más de 350.000 madrileños y toledanos que utilizan esta estación de Cercanías. La prolongación, tal y como fue solicitada, como digo, por todos estos alcaldes de todos los partidos políticos, suponía ampliar esta línea hasta el Hospital de Parla y, posteriormente, hacer un final de línea en los llamados “Torrejones”, un punto limítrofe con la provincia de Toledo y que permitiría descongestionar la ciudad de Parla y, a la vez, aliviar lo que sufre todo el sur de Madrid con la congestión de A-42. Esta petición fue oída en 2018 por el Gobierno del Partido Popular de España e incluida en el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025, destinando para esta cuestión y otras más de 5.000 millones de euros en este plan, como he dicho, a siete años.

Hoy traemos aquí esta petición debido a que ya han pasado –vamos a decir- tres años largos de esta cuestión, vamos para cuatro, y no se ha hecho absolutamente nada. Como digo, esta inversión plurianual, que así se contemplaba, dependiendo de un estudio de demanda altamente cumplido, al ser la estación con más usuarios de toda la Comunidad de Madrid, suponía un coste en estos siete años de entre 121 millones y 157, con un estudio informativo ya redactado, pero no tramitado. A día de hoy, como digo, no sabemos nada de este proyecto. Creo que esta cuestión es más que importante tanto para el sur de Madrid como para el norte de Toledo. Ayer mismo esta cuestión fue planteada como una enmienda, esta y otras, y, ¡sorpresa!, no ha sido aceptada ni apoyada por el Gobierno de España, los partidos que le sustentan. Ese es el compromiso que tienen ustedes, señores del Partido Socialista y comunistas, con el fin social de su programa electoral. El sur de Madrid abandonado, dejado y otra vez más retrasadas todas las inversiones nacionales. Y se lo repito otra vez más, porque fue en 2009 cuando se presentó esta primera ampliación de la línea C4, este mismo proyecto lo planteó el Gobierno socialista de España de entonces y el señor presidente del Gobierno que tenemos ahora, el señor Sánchez, en 2011, aquel aciago mayo de 2011, apretó el botoncito del sí, sí a los mayores recortes en la historia de este país, sí a congelar las pensiones, sí a bajar el sueldo a los funcionarios y sí a eliminar la inversión en Cercanías, en este caso, en la ciudad con menor renta de la Comunidad Madrid y mayor número de parados; eso es lo que hizo el presidente Sánchez siendo diputado en 2011, sí a quitar todo ese futuro de inversión, en este caso, en

transporte de Cercanías. Y, señores, tuvo que ser otra vez el Partido Popular, que además de venir a arreglar todos los desaguisados comunes que ustedes hacen normalmente, el que en 2018 volvió a plantear este Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025. Ustedes están otra vez en el Gobierno, señores socialistas, ahora con los comunistas de muletilla, y volvemos a las mismas: han eliminado las inversiones en el sur de la Comunidad Madrid. (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Agustín, por favor. Continuamos.

El Sr. **ZARZOSO REVENGA**: Creo que todos estos criterios son más que suficientes para apoyar esta PNL y reclamar al Gobierno de España que cumpla con los planes programados, anunciados por ustedes en 2009, eliminados en 2011, otra vez recuperados por el Gobierno del Partido Popular y de nuevo eliminados por la izquierda que nos gobierna en este país. Como le digo, somos más de 350.000 vecinos del sur de Madrid y del norte de Toledo.

Pero si todos estos motivos nos les parecen suficientes, les invito a que conozcan la estación de Parla: carece de salida de emergencia, señores, carece de salida emergencia; una estación subterránea con una única salida, un único punto de salida para todos los usuarios. Estaba contemplado en este plan de mejora como una actuación urgente en 2019, con 1,6 millones de euros de inversión. Señores socialistas y comunistas que desgobiernan España, ¿por qué han eliminado construir esa salida de emergencia en esta estación?

Por último, seguramente ustedes ahora me dirán que ha anunciado el Gobierno de España un apeadero en Parla. Un apeadero, señores -les invito a que conozcan Parla-, que nos sitúan en mitad del campo, a 3 kilómetros de la ciudad. Es verdad que no son 160 millones de euros de inversión, que sería prolongar la línea, sino que hacen un apeadero en mitad del campo, a 2,7 kilómetros del barrio de Parla Este y sin acceso desde la A-42; es decir, mantienen el colapso absoluto de la ciudad. Eso sí, por 8 millones de euros, van a decir que han hecho una estación en Parla, pero realmente lo que están haciendo es -como dicen en Parla- ir a cubrir el expediente, no atender absolutamente a ninguna demanda y lo único que provocan es alargar el trayecto, el tiempo que se tarda de Parla a Sol, con una estación, como digo, fantasma en mitad del campo. Nada más, señorías. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Zarzoso, por ajustarse al tiempo. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica. Por tanto, tiene la palabra el señor don Agustín Moreno por un tiempo máximo de siete minutos. Gracias.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Gracias por la palabra, presidente. Voy a ser muy breve. Me parece que, primero, la manera, el tono y la forma de plantearlo descalifican un poco la PNL. Me parece que no se puede venir a realizar acusaciones y con ese tono y con esa forma. Yo creo que en los debates en el ámbito institucional y parlamentario podemos decirnos las cosas con toda crudeza, pero que tienen que tener cierta elegancia y cierta forma de saber estar. Esto por un lado.

Por otro lado, simplemente reitero lo que nosotros pensamos sobre el reforzamiento del transporte de Cercanías, el transporte ferroviario de Cercanías en la red de Madrid. Nos parece fundamental que este se refuerce, que mejore, que mejore las frecuencias, que mejore la extensión de la red, y eso supone, evidentemente, tener que sentarse y llegar a acuerdos con Adif y con el Ministerio de Transportes. En concreto, nos parece que lo fundamental es conectar la capital con el conjunto los pueblos de la comunidad que tengan red establecida, y en algunos casos construir redes nuevas. En esa dirección ya propusimos en otras sesiones que es fundamental la línea hasta Soto del Real y Miraflores como una línea a desarrollar; aumentar la frecuencia con la línea ya construida de Santa María de la Alameda para que entre dentro de la red de Cercanías y no tenga el tratamiento actual, con una frecuencia muy pequeña de redes; Navacarnero; la segunda parada en Parla y la conexión con Illescas; la conexión de San Fernando de Henares con Chamartín; paradas intermedias de Cercanías en la capital de Madrid, como Imperial en Arganzuela, Valmojado en Latina, San Diego y Monte Igueldo en Vallecas, y la parada de La Tenería en Pinto; reforzar el servicio de Cotos-Cercedilla para un uso educativo ambiental. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, en representación del Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra el señor Pérez Gallardo por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. El Grupo Parlamentario Vox va a apoyar esta iniciativa, porque nos parece que es importante no solamente para el municipio de Parla, sino para toda esa zona en la región. Creemos que es una inversión que está prometida desde los Gobiernos de 2009 del Partido Socialista, siendo José Blanco ministro, e incluso ampliaba hasta Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco, como se ha explicado en la exposición de esta propuesta, que, luego, el propio Partido Popular también mantuvo desde 2019 hasta 2025 en sus planes de Cercanías, siendo Íñigo de la Serna ministro. Actualmente siguen contemplados estos planes y, efectivamente, es una inversión, unas ampliaciones de Renfe que nos parecen necesarias, que son buenas para toda esa región, como decía. Son muchos los usuarios que lo utilizan, Parla es uno de los municipios más grandes de nuestra región, con más de 100.000, en concreto 130.000 habitantes, y se puede estimar que son unos 50.000 viajeros los que podrían beneficiarse de estas ampliaciones, y, como también se ha dicho, afecta también a la provincia de Toledo y a los municipios de la zona.

También nos parece lícito que a esta Asamblea y a esta comisión se traigan las peticiones de los distintos municipios. Al final, al ser una comunidad autónoma uniprovincial, que no tenemos esa Diputación Permanente, creo que es bastante bueno que hagamos este servicio a los municipios, es bastante lícito. Y, luego, en las cosas que afectan a Madrid y son competencia del ministerio o del Gobierno de la nación, pues también me parece lícito que se pidan -lo digo por si otros grupos nos dicen que hablemos de Madrid-. Efectivamente, se está hablando de Madrid cuando instamos al Gobierno de la nación a que haga cosas que ya tiene contempladas en sus planes, tampoco estamos pidiendo que cambie su eje o su rumbo; creo que lo que se está pidiendo aquí es algo, como ya se ha dicho también por el portavoz del Partido Popular, en lo que todos los partidos políticos han estado de

acuerdo en esos municipios afectados y también en los propios Gobiernos de la nación cuando lo han contemplado en sus planes.

Para terminar, simplemente pedimos que se haga algo que el Gobierno de la nación, tanto uno como otro, ha propuesto. Nosotros estamos a favor porque nos parece algo bueno y me atrevería a decir que incluso urgente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, tiene la palabra el señor Pastor Barahona. Gracias.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. El Grupo Parlamentario Popular trae aquí de nuevo un trocito –esta vez parece que tiene que ver con Parla– de esa campaña sistemática de enfrentamiento estéril y de sinsentido. Se lo decíamos el otro día al respecto de las infraestructuras, pero se ve que no lo han comprendido; tuvimos un debate en el pleno de esta Cámara en el que todas las fuerzas políticas, Vox, Más Madrid, Podemos, Partido Socialista, estuvimos de acuerdo en que este tipo de campañas, este tipo de afirmaciones, eran un sinsentido, eran un absurdo, tan absurdo como coger el dinero de El Prat, porque como no se va a hacer allí el aeropuerto nos lo traemos aquí para hacer... Totalmente absurdo. Esto no es más que una pieza más de esa campaña sistemática y absurda de enfrentamiento estéril. A ustedes les da igual la estación de Parla, a ustedes les da igual la estación de Pozuelo, la estación de Pinto o la estación de Alcalá de Henares, iles da todo igual! Lo único que hacen es –se lo dijimos en una ocasión ya– traer ustedes a un portavoz, que debe ser que quiere ser alcalde –ya diremos lo que va a hacer este señor–, pero desde luego en las formas –y discúlpeme que me dirija a usted de esta manera– ya ha demostrado en muchas ocasiones que... Yo le agradezco al señor portavoz de Podemos lo que ha dicho, las formas son fundamentales, a mí desde luego me parece esencial, pero la señoría del Partido Popular no las tiene, ni tampoco el más mínimo respeto a la institución, que en este caso es el alcalde de Parla, independientemente del color político. Esto es respecto a las formas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, vamos a ir a la cuestión.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: No, es importante. No se preocupe, si me quedan...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ir a la cuestión porque, si no, nos dispersamos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Presidente, me quedan solo cinco minutos, no se preocupe. Es un hilo argumental: tengo que empezar por la campaña de desprestigio absoluto y tengo que seguir con... No se preocupe, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Si yo lo que digo es que vayamos a la cuestión, nada más, que creo que es lo importante.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Pare usted el tiempo, si es tan amable, pero, vamos, son siete minutos de intervención, es un hilo argumental. Yo ya le digo que, como esto no es una campaña

nuestra de ningún tipo, yo no traigo un guion aquí, como ha estado leyendo el señor portavoz de Parla.

En cualquier caso, les da igual que la estación esté en Castilla y León, en Andalucía, en Murcia o en donde sea, el caso es enfrentarse al Gobierno de España. Nosotros conocemos de su dificultad para defender la gestión de los últimos Gobiernos del señor Rajoy, del presidente Rajoy; es verdad que es complicado, es complejo, y particularmente la gestión que se hizo desde el Ministerio de Fomento, es muy complejo. Pero, hombre, sonroja, y parece que ustedes no comprenden que, cuando estos asuntos se llevan al pleno y toda la Cámara les dice que no, que esto no tiene ningún sentido, que gobernar es otra cosa, se ve que nada. Ahora cogemos y vamos a ir desgajando uno por uno y traerán ustedes a los portavoces de distintos sitios a esta comisión. Miren, sus ministros de Fomento –de verdad que a mí lo que me gusta es hablar de la Comunidad Autónoma de Madrid y no de otras cuestiones que ustedes traen constantemente-... (*Rumores.*) Los Gobiernos del Partido Popular anunciaban mucho...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a mantener el orden, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, sí, si el orden yo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo digo para todos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Perfecto. Sus ministros de Fomento anunciaban y prometían inversiones, pero nada presupuestaban y nada ejecutaban ni nada adjudicaban, en absoluto. ¿Saben lo que hizo el último ministro de Fomento del Partido Popular? En el poco tiempo que fue ministro se dio unas cuantas vueltas por España, es verdad, e hizo tal cantidad de anuncios que solo con ellos ya había comprometido el presupuesto de ese año del Ministerio de Fomento y de los treinta años siguientes. Con lo cual, ¡por anunciar que no quede! Y por supuesto que escuchaba peticiones y demás, claro, pero hay que priorizar las cuestiones, y hay algunas que son muy relevantes. Lo que no se puede es gestionar y jugar con las inquietudes de los ciudadanos. Gobernar es gestionar y no solo hacer anuncios, y eso no eran más que anuncios, nunca jamás estuvieron en ningún presupuesto, nunca, nunca se llegó a licitar ni una sola obra; durante casi una década se descapitalizó el sistema ferroviario español en tanto que conectado –usted me entenderá, presidente- a la Comunidad de Madrid, y por supuesto se descapitalizó también la C4 de Cercanías. Eso sí, la C4 dispone del mejor material rodante posible, el más nuevo, el más moderno. Pero tampoco ustedes compraron ni un solo tren. Entonces, cuando el ciudadano de Parla conecta o transborda con otra línea de Cercanías, seguramente tenga que utilizar un tren que no sea el más moderno. ¿Por qué? Porque no se compró ni un solo tren, porque en comprar trenes se tardan tres, cuatro o cinco años. Lo estamos viendo aquí, ustedes llevan anunciando que van a comprar trenes para Metro cerca de ocho años y no han comprado nada, pero es que ni siquiera han licitado nada. Eso es lo que hacen ustedes: anunciar y no ejecutar nada; y esto es lo que hicieron sus ministros de Fomento.

Miren, de verdad, yo creo que además el contexto de la pandemia ha puesto de manifiesto la necesidad de liderazgo público, la multilateralidad y la cooperación entre instituciones. Yo entiendo

que la señoría del Partido Popular esté muy ansiosa y tenga ganas de ser el alcalde su ciudad, me parece muy bien, pero despreciar un nuevo apeadero, una nueva estación en su ciudad, como ha hecho, diciendo que está en medio del campo... ¿De verdad quieren ustedes gobernar en Parla haciendo ese desprecio tan absoluto? Esas peticiones que dicen que no fueron oídas... Levante, levante usted el cartel, que no se ve muy bien...

El Sr. **PRESIDENTE**: Venga, vamos a mantener el orden.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, ¿pero el orden quién lo impone? ¿Lo impondrá usted, señor presidente, o sacamos todos carteles? Como digo, despreciar ese nuevo apeadero es no entender cuáles son las necesidades de su ciudad, no entender qué necesitan los parleños. Y, por supuesto, ya le digo que poca...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy bien. Como tengo otra intervención, luego, seguiré. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Les ruego, por favor, que se ciñan a la cuestión, si es posible, sobre todo por mantener el orden. A continuación tiene la palabra la señora Acín por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. De nuevo creo que vienen a esta comisión, más allá de con ciertos propósitos electorales –que, en realidad, veo lícitos; quiero decir, que usted puede hacer la campaña que considere-, y la utilizan como un campo de confrontación y en eso es en lo que a mí no me va a encontrar, y creo que tenemos unas dinámicas un poco distintas con las que deberíamos continuar.

Nosotras no nos vamos a oponer a las iniciativas que mejoran la movilidad sostenible en esta región, pero estoy esperando a que el Partido Popular traiga proposiciones no de ley que hablen de las competencias madrileñas, porque tiene muchas. Mire, podrían instar al Gobierno al que usted apoya a que haga un aparcamiento disuasorio en la región 1, solo uno. Podría, como hacían cuando gobernaba Carmena en el ayuntamiento, instar al Ayuntamiento de Madrid a que aporte dinero a Metro. Eso ya no les interesa, se ha borrado del mapa; antes era imprescindible que el Ayuntamiento de Madrid pusiese dinero para la financiación de Metro, pero cambia el ayuntamiento y se les olvida. En esta Cámara, ustedes, antes de este año, no han llevado ni una pregunta de Cercanías, ¡ni una!, y este año han encontrado que es el campo y el espacio donde cultivar la confrontación. Y eso es lo que me parece que es, cuando menos –iba a decir hipócrita, pero lo voy a tener que retirar luego-, poco honesto. Ustedes utilizan cualquier excusa, y aquí han encontrado un resquicio para confrontar, pero lo cierto es que en realidad la movilidad de los madrileños, los niveles de contaminación de los que ayer hablamos, que seguimos siendo el área metropolitana con mayores muertes derivadas por contaminación de los coches, les importa poco, muy poquito. Yo se lo pregunto claramente: ¿por qué no se ha sentado a negociar el Gobierno regional con el Gobierno del Estado para conseguir mayor

financiación para Cercanías? Más Madrid se sentó, antes de que se aprobaran estos presupuestos... *(Protestas.)* Póngame orden, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, vamos a intentar llevar el debate lo mejor posible y vamos a terminar las intervenciones.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Más Madrid ya el año pasado consiguió, negociando y trabajando muy duro, 5 millones extraordinarios para Cercanías; este año, que se invierta más dinero para la mejora de Cercanías -no por ello dejamos de querer que se invierta más, como en Parla o en todas las extensiones que están pendientes- y que comiencen los trabajos de bus-VAO de la A-42. Ustedes, en su proposición no de ley, en la Exposición de Motivos hablan muchísimo de esa vía, de la A-42, como es normal, pero no hacen ni una propuesta que vaya más allá; es más, cuando hablan de carreteras, ustedes lo único que proponen es el desdoblamiento de carreteras. No se han sentado y han dicho: en la A-42 estaría estupendo que, por ejemplo, hubiera un sistema de bus-VAO, que ya le digo que en estos próximos presupuestos estatales va vía enmienda nuestra. Hemos conseguido que se ponga en marcha el plan de infraestructuras ciclistas y un nuevo mapa de las vías ciclistas. Esto yo creo que es una forma leal de entender el trabajo desde Madrid y de defender los intereses madrileños en todas las instituciones en las que estamos de forma coordinada, de forma leal y coherente. Yo les animo; vamos al Congreso los Diputados, vamos a tener que votar unas sesiones muy largas de enmiendas presupuestarias y les animo a que las apoyen. Tenemos más inversiones para Cercanías, el plan de choque para Cercanías, la recuperación del tren Móstoles-Navalcarnero, bus-VAO en todas las vías más allá de la A-42, mayor financiación para el transporte público de la región que lo necesite, una mayor aportación para el Consorcio, la puesta en funcionamiento del tren Madrid-Burgos. Es decir, yo no digo que aquí no se pueda hablar de esto, creo que se puede hablar y definiendo que hablemos de esto, pero creo que, luego, donde se toman las decisiones y donde hay que poner dinero y votos es donde se esconden, y ahí es donde... *(Rumores.)* Sí, ha presentado enmiendas el señor Rollán, si las conocemos, pero cuando gobiernan y tiene responsabilidades, tienen una actitud muy distinta a cuando no, y ahí les he puesto el ejemplo de cómo estuvieron la legislatura pasada, de forma constante, pidiendo al Ayuntamiento de Madrid que pusiera dinero para Metro –que al final dijo que sí y, luego, no lo quisieron- y esta legislatura se les ha olvidado. Por eso les digo que utilizan la movilidad de una forma total y absolutamente partidista, y es lo que no considero que sea apropiado para el buen funcionamiento y para el fin para el cual estamos aquí los diputados y las diputadas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Le pregunto al Grupo Parlamentario Popular si desea abrir turno de réplica por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **ZARZOSO REVENGA**: No, presidente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a continuación a votación la propia proposición no de ley en sus términos originarios. Procedemos a la

votación a mano alzada. *(Pausa.)* El resultado es: votos a favor, 10; votos en contra, 3, y, abstenciones, 4. En consecuencia, queda aprobada la Proposición No de Ley 157/21.

A continuación pasamos al séptimo punto del orden del día.

—— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ——

(Pausa.) Muy bien. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 33 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid