

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 228

6 de mayo de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 6 de mayo de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- Designación de Vicepresidente/a de la Comisión.

2.- PCOC-1512/2022 RGEF.10287. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid para ayudar en su integración a las personas que han llegado desde Ucrania a raíz de la invasión de su país por Rusia.

3.- PCOC-404/2022 RGEF.1653. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al

Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la evolución de los datos de viajeros de los servicios de Metro Ligero en nuestra comunidad autónoma.

4.- PCOC-410/2022 RGEF.1660. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre el uso y explotación del aparcamiento de Nuestra Señora del Recuerdo, en el marco del Plan Aparca+T desarrollado en nuestra comunidad autónoma.

5.- PCOC-588/2022 RGEF.2161. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid en base a los resultados del Estudio patológico realizado a las viviendas afectadas de San Fernando de Henares por la construcción de la línea 7B de Metro, realizado entre el 1-01-18 y el 31-12-21.

6.- PCOC-1513/2022 RGEF.10340. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta qué está sucediendo en Metro de Madrid para que se estén produciendo incidencias en las instalaciones que obligan a interrumpir el servicio.

7.- C-775/2022 RGEF.10745. Comparecencia de un representante de la Asociación Pedalibre, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad ciclista en la región. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

8.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 3 minutos.	13389
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez, comunicando las sustituciones en su grupo.	13389
- Interviene el Sr. Pastor Barahona solicitando la retirada del cuarto punto del orden del día.	13389
— Modificación del orden del día: retirada del punto cuarto, PCOC-410/2022 RGEF.1660.	13389

– Designación de Vicepresidente/a de la Comisión.	13389
- Interviene el Sr. Pastor Barahona proponiendo a la candidata a Vicepresidenta de la Comisión.	13389
- Elección de la Sra. Mena Romero como Vicepresidenta de la Comisión.....	13389-13390
– PCOC-1512/2022 RGE.10287. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid para ayudar en su integración a las personas que han llegado desde Ucrania a raíz de la invasión de su país por Rusia.	13390
- Interviene el Sr. Portero de la Torre, formulando la pregunta.	13390
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta.	13390-13392
- Intervienen el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Viceconsejero, ampliando información..	13392-13393
– PCOC-404/2022 RGE.1653. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la evolución de los datos de viajeros de los servicios de Metro Ligero en nuestra comunidad autónoma.	13393
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	13394
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	13394-13396
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	13396-13397
– PCOC-588/2022 RGE.2161. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid en base a los resultados del Estudio patológico realizado a las viviendas afectadas de San Fernando de Henares por la construcción de la línea 7B de Metro, realizado entre el 1-01-18 y el 31-12-21.	13397

- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	13397-13399
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	13399-13401
— PCOC-1513/2022 RGE.10340. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta qué está sucediendo en Metro de Madrid para que se estén produciendo incidencias en las instalaciones que obligan a interrumpir el servicio.....	13401
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	13401
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	13402
- Intervienen el Sr. Moreno García y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	13402-13404
- Se suspende la sesión a las 9 horas y 56 minutos.....	13404
- Se reanuda la sesión a las 10 horas y 4 minutos.....	13404
— C-775/2022 RGE.10745. Comparecencia de un representante de la Asociación Pedalibre, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad ciclista en la región. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	13405
- Exposición del Sr. Representante de la Asociación Pedalibre.....	13405-13409
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. Catalá Martínez.	13409-13420
- Interviene el Sr. Representante de la Asociación Pedalibre, dando respuesta a los señores portavoces.	13421-13423
— Ruegos y preguntas.	13423
- No se formulan ruegos ni preguntas.	13423
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 17 minutos.	13423

(Se abre la sesión a las 9 horas y 3 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 6 de mayo de 2022. En primer lugar, quería felicitar a doña María Acín públicamente; ya que no he podido hacerlo personalmente, lo hago aquí públicamente. Yo creo que, en nombre de todos, estamos de enhorabuena.

Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita de los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Vox no está? *(Pausa.)* Bueno, vale. ¿El Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* No hay sustituciones. ¿Más Madrid? *(Pausa.)* No, ninguna. ¿Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Ninguna, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Por otra parte, les comunico que don Gonzalo Pastor, portavoz del Partido Socialista, va a retirar una de las preguntas previstas en el orden del día; si quiere, tiene la palabra, señor Pastor, para solicitar la...

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, así es; el punto número cuatro, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Queda constancia de la retirada de la pregunta del orden del día. En consecuencia, en aplicación de lo previsto en el artículo 107.3 del Reglamento de la Asamblea, decae la Pregunta 410/22, procediéndose a su archivo sin ulterior trámite. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día previsto con la indicada modificación, que es la designación de vicepresidente de la Comisión de Transportes al haber quedado vacante la vicepresidencia de la comisión.

Designación de Vicepresidente/a de la Comisión.

Vamos a proceder a la designación de este cargo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5 del Reglamento de la Asamblea de Madrid. Al pertenecer la anterior vicepresidencia al Grupo Parlamentario Socialista, corresponde a este grupo formular su propuesta. Tiene la palabra el señor Pastor por si quiere comunicar el nombre del candidato; aunque yo lo conozco, por favor, propóngalo usted.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí; gracias, presidente. La propuesta es doña Carmen Mena, diputada del Partido Socialista.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. ¿Acepta la comisión la propuesta efectuada por asentimiento? *(Pausa.)* De acuerdo. Señora Mena, enhorabuena y bienvenida a esta Mesa; además,

creo que se va a estrenar usted nada más subir para tomar asiento en la mesa porque yo voy a bajar a hacer la pregunta. *(Pausa)*.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias. Vuelvo a la Comisión de Transportes, que en otras legislaturas fueron mis orígenes; así que encantada. Vamos a continuar con el orden de día y, como ha dicho el presidente, pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-1512/2022 RGE.10287. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid para ayudar en su integración a las personas que han llegado desde Ucrania a raíz de la invasión de su país por Rusia.

Les recuerdo que, conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación de las preguntas es de diez minutos, repartidos a partes iguales entre el diputado y el Gobierno para sus tres turnos respectivos. Comparece para contestar en representación del Gobierno el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache. *(Pausa.)* Gracias y bienvenido. Tiene la palabra el diputado Daniel Portero, del Grupo Parlamentario Popular, para formular su pregunta.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Señor Díaz-Pache, bienvenido. ¿Qué medidas se han adoptado por parte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid para ayudar a su integración a las personas que han llegado del país de Ucrania a raíz de la invasión?

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Buenos días a todos. Buenos días, vicepresidenta; buenos días, señoría. Como saben, la invasión de Ucrania por parte del ejército ruso y la posterior guerra están provocando una situación dramática entre la población de este país. Esta guerra brutal produce gran cantidad de víctimas que se han encontrado de repente sin sus hogares, sin sus familias, y ha tenido que huir por toda Europa en cantidades de millones de personas, y el objetivo del Gobierno de la Comunidad de Madrid es ayudar a la reparación, en la medida de lo posible, de las consecuencias de la invasión de este país; es la decidida voluntad del Gobierno regional y lo hace con todos los medios que están a su alcance.

Como saben, hemos organizado en la Comunidad de Madrid, con todos los medios posibles, a través de una comisión de organización, grupos operativos que se dedican a coordinar la ayuda en los distintos frentes, en las distintas consejerías, y lo hacemos también en coordinación con el Gobierno de España, con el centro que han instalado en Pozuelo, y con todas las cuestiones que tienen que ver con la colaboración y la coordinación institucional entre ambos Gobiernos. Las medidas más relevantes dentro de esta sistemática acogida son la centralización en el Hospital Enfermera Isabel Zendal de la recogida de donaciones, con infraestructura técnica y humana; el protocolo que hemos hecho de actuación inmediata para atender a los refugiados en este centro de acogida; la

coordinación con el centro de recepción, acogida y derivación habilitado por el Ministerio de Inclusión en Pozuelo de Alarcón, donde también hay una dotación del Summa para realizar el protocolo COVID.

En el punto de atención sanitaria del Hospital Zendal se atienden tanto en ucraniano como en español a todos los que necesitan acceder a los recursos que la Comunidad de Madrid pone a su disposición. Disponemos para ellos de la tarjeta sanitaria que les permite acceder a la cartera de servicios de la Comunidad de Madrid, incluidas las pruebas COVID y la oferta de vacunación. En Educación, disponemos de 70.000 plazas para que estos niños y jóvenes que vienen huyendo de la guerra puedan estar escolarizados e integrarse cuanto antes en la sociedad. Tienen, por supuesto, la tarjeta de transportes, a la que me referiré más adelante, y también un plan específico de empleo para desplazados, así como un corredor de transportes que comunica el Hospital Isabel Zendal con este centro de Pozuelo.

Sobre las medidas específicas dentro de la Consejería de Transportes, como saben, el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes autorizó la entrega de 15.000 tarjetas de transporte, cargadas con quince días, más quince días más ampliables, para transportes por toda la Comunidad de Madrid. Es una tarjeta equivalente al abono C2, de las que ya se han entregado más de 8.500 a desplazados ucranianos, y serán ampliables hasta estas 15.000, en la medida que sea necesario, para aquellos que las vayan necesitando. Estas tarjetas permiten el transporte gratuito por toda la Comunidad de Madrid -por eso digo que son equivalentes al C2- y es gratuito para los usuarios. Para hacer esta medida, el consorcio ha efectuado una actuación en su área comercial, en las oficinas de gestión, para que pueda ser eficaz y, por supuesto, tienen material en ucraniano que se entrega a los usuarios para que puedan conocer las características de la tarjeta, la manera de usarla y de recargarla.

Hemos puesto también en marcha ese servicio especial de autobús entre Pozuelo de Alarcón -en el centro que ha puesto el Ministerio de Inclusión- y el Hospital Isabel Zendal. Es una línea directa con una parada en el intercambiador de Príncipe Pío para que los desplazados puedan hacer las gestiones de una manera más rápida y eficaz; entran en Pozuelo, hacen las gestiones allí, cogen el autobús, que es gratuito para ellos y que ya han usado miles de desplazados, llegan al Hospital Isabel Zendal y hacen el resto de las gestiones: obtienen la tarjeta sanitaria, la tarjeta de transportes, la escolarización de sus hijos y lo que necesitan.

También la consejería ha colaborado, a través del consorcio y la Dirección General de Transportes, con las distintas empresas que son operadoras del transporte en la región para coordinar movimientos, tanto desde Ucrania a Madrid como transporte dentro de Madrid, a los alojamientos provisionales que se les pueden dar a los ucranianos, y también a distintos puntos de España; por tanto, han colaborado empresas como AISA, Avanza, Julián de Casto, Alsa, Arriva, la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, que han colaborado también coordinados por el Consorcio Regional de Transportes con distintas entidades, como la ONG Rescate, la Fundación Madrina, la ONG Aladina y con distintas organizaciones que nos han pedido ayuda y a las que hemos podido ayudar.

En definitiva, la Consejería de Transportes, todo el Gobierno regional, la sociedad madrileña, todas las empresas, todas las organizaciones, están completamente volcados con la reparación del daño causado por la guerra de Ucrania, y así vamos a continuar atendiendo. En la Comunidad de Madrid llevamos ya atendidas más de 10.500 personas, con casi 36.700 servicios, y vamos a seguir dando todos los necesarios para que puedan estar en Madrid, el tiempo que estén, de la mejor manera posible. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor viceconsejero; prácticamente ha agotado su tiempo en esta primera intervención. Para repreguntar o replicar tiene la palabra el señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Bueno, básicamente quería agradecerle, en nombre del Grupo Popular, el esfuerzo que se está realizando desde la Consejería de Transportes, y yo diría desde todo el Gobierno regional, por, de alguna forma, ayudar lo máximo posible a un país que ha sufrido el azote de un Gobierno ruso comunista, que en el fondo lo que ha pretendido básicamente es recuperar aquella hegemonía que tenían en aquel entonces con la URSS, y volver a esas reminiscencias de volver a invadir; lo cual nos debe hacer estar precavidos a toda Europa ante una posible continuación de las locuras de un mandatario que se llama Putin.

De cualquier forma, quedémonos con las cifras; las cifras son demoledoras: 6 millones de desplazados en un país de más de 40 millones. ¡6 millones de desplazados! ¿Qué quiere decir? Que 34 millones todavía están en Ucrania. Yo quiero también hacer hoy un homenaje a los hombres, porque siempre se hace un homenaje a las mujeres, que es muy digno y, por supuesto, estoy muy a favor, pero los hombres, desgraciadamente, se han tenido que quedar en Ucrania para defender su país y, desgraciadamente, sus mujeres y sus hijos han tenido que salir del país huyendo de esta barbaridad.

La solidaridad, yo creo que a nivel mundial, está siendo ejemplarizante; Madrid no podía ser menos. Como bien ha dicho el viceconsejero, más de 10.000 ucranianos ya han viajado a Madrid. Además, por añadir algunos datos más, quiero que sepan que también se han fletado aviones privados con la ayuda de determinadas ONG, en colaboración con la propia Comunidad de Madrid, con un grupo de bomberos desplazados dependientes de la Consejería de Presidencia e Interior que han estado ayudando en la frontera continuamente, no solamente en la frontera sino también en determinadas ciudades importantes, sobre todo en Polonia, en Cracovia y en Varsovia. Ese flete de aviones ha trasladado a muchas personas; incluso -fíjense ustedes- yo llegué a participar o ayudar en el traslado de algún herido ya de guerra, que ha sido operado en hospitales de aquí, de Madrid, de metralla precisamente.

Esta unidad de bomberos de la que quiero hablar, que lidera Israel Naveso, lleva desplazada desde principios de marzo. Es un equipo que depende de la Consejería de Interior, donde están vinculados el consejero, liderado básicamente también por el viceconsejero, Carlos Novillo, en donde, incluso con Protección Civil, se ha hecho una coordinación impresionante junto con el resto de las consejerías para, precisamente, lo que ha comentado el viceconsejero; desde todas las consejerías,

coordinar la máxima ayuda posible. No solamente existe una línea que, de alguna manera, se haya dispuesto entre Príncipe Pío, el Hospital Zental y Pozuelo, sino que incluso hemos visto esa solidaridad de los operadores del Centro Regional de Transportes de Madrid a través de todas sus empresas, que participan y han donado de manera gratuita esos viajes a muchísimos refugiados aquí, en la Comunidad de Madrid.

Hay otra cifra que de momento quiero que se queden en la cabeza para que vean la solidaridad del pueblo madrileño: más de 1.000 toneladas de ayuda se han llevado a la frontera de Ucrania con el resto de los países, incluso se ha trasladado esa ayuda a través de otros medios de transporte, incluso a la propia Ucrania, a la propia ciudad de Kiev, para ayudar precisamente a esos 34 millones que todavía quedan. Porque no olvidemos una cosa: los desplazados, desgraciadamente, cuando cruzan la frontera ya están a salvo, entre comillas lo de "a salvo", pero los que se quedan dentro de Ucrania, todavía necesita muchísima ayuda. Son muchas las ciudades que se han puesto en contacto con el resto de los países de Europa, entre ellos España, para precisamente buscar esa coordinación.

La coordinación, la verdad, es que está funcionando bastante bien, entre lo que es el Gobierno regional y el Gobierno nacional, con sus tiras y aflojas, como en todo, por supuesto, pero todo concluye o se dirige principalmente a través de la embajada ucraniana en Madrid, que es, de alguna manera, la que marca las directrices de ayuda. Bueno, nada más, porque se me ha acabado el tiempo, y me encantaría seguir hablando de este asunto y dar más datos, pero no lo haré. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Portero. Para finalizar el debate, dado que han agotado los tiempos, puede terminar el señor viceconsejero con algunos segundos si quiere hacer uso de la palabra.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Solo decir que la Comunidad de Madrid está comprometida con Ucrania y que esperamos que todos los refugiados que lleguen aquí se encuentren bien atendidos, como es nuestra intención.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, viceconsejero. *(Pausa)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, seguimos con el punto tercero.

PCOC-404/2022 RGEP.1653. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la evolución de los datos de viajeros de los servicios de Metro Ligero en nuestra comunidad autónoma.

Comparece para contestar a la pregunta el director gerente del Consorcio Regional, don Luis Miguel Martínez Palencia. (*Pausa.*) Buenos días y bienvenido. Tiene la palabra el señor Gonzalo Pastor; ya sabe los tiempos: cinco minutos para cada una de las partes.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente. Buenos días. Muchas gracias, señor director gerente del Consorcio, por estar hoy aquí, en esta comparecencia. Ayer, en el pleno de la Cámara, tratamos algunas cuestiones sobre transportes -somos energéticos- y tuvimos un interesante debate en relación con Metro de Madrid sobre las frecuencias, la reducción reciente de las mismas, la inexistencia de una política de compra de material rodante o la falta de contratación de personal en la empresa de todos los madrileños. Es verdad que este es un modo de transporte esencial en el día a día de millones de madrileños, pero no es el único que circula sobre raíles, me atrevería a decir. Por eso le preguntamos sobre cuál es la valoración que usted hace ahora, al cabo de estos años en los que el Metro Ligero, en sus distintas líneas, ha estado en funcionamiento.

Además, como le preguntamos por ese número de viajeros, de usuarios, queríamos preguntarle también, dada su larga experiencia y, en definitiva, el Consorcio Regional de Transportes es autoridad en transporte de nuestra comunidad autónoma, sobre esta infraestructura tan particular, diría yo, cómo se detectó la necesidad y también sobre la demanda; si esa demanda que en su momento se calculó por parte del consorcio se ha cumplido a lo largo de estos años, si esos estudios previos que hubo, entendemos que tanto del sector público como del privado, puesto que ahí hubo diferentes cuestiones a ese respecto, se han cumplido, si en ese momento se valoró alguna alternativa y si usted considera que hoy en día, a lo mejor, podría valorarse alguna alternativa al respecto de estas infraestructuras y de este modo de transporte. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Tiene la palabra el señor director gerente en réplica por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señor diputado. En los últimos dos años, la movilidad de la Comunidad de Madrid ha sufrido cambios muy importantes debido a la pandemia de COVID. En ese sentido, según los datos del cuadro de mando obtenido por la monitorización, tanto de las tarjetas de transporte público como de la telefonía móvil, vamos haciendo una matriz de viajes diarios y hay en la Comunidad de Madrid una media de 23 millones de viajeros diarios en nuestra región, incluyendo ahí no solamente el vehículo privado, sino también el transporte público y los modos blandos; cifra que, como bien conoce usted, se redujo drásticamente en el periodo de confinamiento más duro y que se ha ido recuperando progresivamente, situándose en la actualidad en 20,9 millones de viajeros, comparados con los 23 iniciales, y la movilidad está como a un 90 por ciento de la que teníamos antes de la pandemia.

Por lo que aquí interesa, el transporte público a día de hoy cuenta con el 83 por ciento de la demanda de un día equivalente de antes de la pandemia, porcentaje que tiende a su estabilización. Para valorar la evolución de los viajeros de Metro Ligero, cuya red, como bien conoce también usted,

se compone de cuatro líneas: ML1, la de Pinar de Chamartín-Las Tablas; ML2, Colonia Jardín-Estación de Aravaca; ML3 Colonia Jardín-Puerta de Boadilla y ML4, tranvía de Parla, hemos seleccionado unas cifras para poder hablar de cómo ha evolucionado esta demanda en los últimos años; hemos seleccionado febrero de 2020, febrero de 2021 y febrero de 2022. La pregunta que yo tenía aquí era qué valoración hacía el Gobierno sobre la evolución de los datos de viajeros de los sistemas de Metro Ligero. Esto está posiblemente un poco enfocado a cómo ha evolucionado en los últimos años, pero luego podemos incidir también en las valoraciones que usted me pregunta.

Así, en la primera fase de la pandemia, en febrero de 2020, ya teníamos en el total de sistemas de los metros ligeros concesionados 18,8 millones de viajeros; tras la pandemia cayeron 11 millones de viajeros. O sea, los metros ligeros se originan en 2007, entramos en una crisis financiera en 2008 o 2009, y luego entramos en la crisis COVID. Bueno, antes de la crisis COVID, tuvimos cuatro años buenos, que fue del año 2015 a 2019. Llegamos a tener en el total del sistema de Metro Ligero 18,8 millones de viajeros. Tras los doce meses de pandemia, cayeron 11 millones de viajeros y todo el sistema de metros ligeros registraban una demanda de 7,8 millones, lo que supuso una caída del 58,4 por ciento en el total de estos sistemas de capacidad intermedia, pero iba acompasado exactamente igual que en el resto de los modos ferroviarios, ya que Metro de Madrid cayó un 57,5 y Cercanías un 55,2.

En la actualidad, los datos de la demanda de los metros ligeros alcanzan unos 12,66 millones de viajeros para su conjunto; aunque han recuperado 5 millones de viajeros, nos encontramos a algo más de 6 millones de viajeros de lo que tuvimos en 2019, que fue la fecha que más viajeros tuvieron los metros ligeros, lo que en términos relativos es un 32,7 por ciento por debajo. Si lo comparamos con el conjunto del sistema, vemos que se sitúan 5 puntos por debajo los metros ligeros, pero está muy alineado con lo que pasa con Cercanías; ello es porque en los modos ferroviarios se observa que la recuperación es más lenta que en los modos por carretera.

En cuanto a los datos del MLO, que es la concesión que más camino tiene por delante en la recuperación, está por debajo en un 37,1 por ciento, seguido del Metro Ligero de Madrid, con un 35,4, y el tranvía de Parla con un menos 24. En definitiva, si bien durante los trece primeros años de la vida de las concesiones de los metros ligeros la demanda iba creciendo y se fue acompasando a un buen ritmo, quitando los años de la crisis, que los años de la crisis comenzaron prácticamente cuando se comenzó la explotación de los metros ligeros, es decir, empezó la explotación de los metros ligeros y empezó la crisis financiera, cuando recuperábamos cuatro años después, empezó la crisis COVID. Pues bien, en ese contexto...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señor Martínez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Bueno, pues que han incidido de manera muy significativa todas las crisis que ha habido sobre este sistema ferroviario, provocando una caída

generalizada de los usuarios. Con esto yo creo que lo que he relatado ha sido lo que ha sucedido con los metros ligeros desde su origen hasta la actualidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. En turno de réplica tiene la palabra el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias por los datos que ha aportado en esta comparecencia, señor director gerente. Usted ha citado el MLO -Metro Liger Oeste-, y la verdad es que es un caso paradigmático, como sabemos todos en esta comisión, de una infraestructura, en fin, sobre la que le preguntamos y le preguntaremos también por escrito y de otras formas sobre esos estudios que seguramente se hicieron al respecto. Porque usted ha citado que es, de las líneas de Metro Liger Oeste, la que sin duda va peor de todas en esa recuperación; quizá tenga algo que ver con esos estudios que se hicieron o la forma en la que se casaba la oferta y la demanda.

En la legislatura de 2015 a 2019 tuvo lugar la Comisión de estudio sobre la auditoría del endeudamiento y la gestión pública de la Comunidad de Madrid; una comisión de estudio, sin duda, muy interesante. Yo les invito a todos a echar un vistazo a aquellas conclusiones que tuvo esta comisión y, bueno, la verdad es que podría parecer, como es de 2015 a 2019, que esas conclusiones pudieran ser obsoletas, pero, bueno, como usted mismo ha mencionado, al haber ocurrido todo esto que nos está pasando y nos ha pasado en esta comunidad autónoma, en este país, en los últimos años, las conclusiones son muy clarificadoras, porque si no ha habido, como creo que le he entendido en su explicación, ninguna modificación en el contrato de la concesión, ni mucho menos, tampoco en Metro Liger Oeste, y prácticamente lo único que se ha hecho es cambiar el canon anual actualizando el IPC, sí que queríamos recabar su opinión y saber qué es lo que opina al respecto de las fórmulas con las cuales entendemos que la comunidad, en definitiva el consorcio, abona esas cantidades de esa línea en particular y si considera que este infraestructura, que se está demostrando que no es muy apropiada, que no tiene un uso intensivo, como usted ha mencionado, debería de modificar este contrato. ¿Usted cree que es satisfactoria la fórmula en la que se explota esta infraestructura en esa zona en particular, en esa línea que usted ha mencionado? También digamos la de Pozuelo y la de Boadilla del Monte. Eso queríamos preguntarle. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señor Pastor. Señor Martínez Palencia, le queda medio minuto, ¿de acuerdo? Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Bien, como comentaba, los estudios de viabilidad daban unas cifras y, luego, esas cifras, por las distintas crisis que hemos tenido, no se han cumplido. ¿Qué hemos hecho con MLO? MLO es una concesión de la Dirección General de Infraestructuras y hemos hecho un reequilibrio con la misma. ¿Por qué hemos hecho ese reequilibrio? Porque no se han alcanzado las cifras de los estudios de viabilidad por distintas cuestiones: por las crisis, y también por los desarrollos urbanos que estaban asociados. Ese reequilibrio nos ha llevado a pasar de una tarifa de 6 euros por viajero a una tarifa de 4,79 por viajero; o sea, sí que hemos actuado. Ese reequilibrio ya está sobre la mesa y se está poniendo en marcha en este momento.

En definitiva, hoy en día tenemos previsto sobre nuestros planes estratégicos más sistemas de capacidad intermedia como el de Metro Ligerero. A toro pasado se ven muy bien las cosas; a toro pasado, hoy en día a lo mejor no haríamos un metro ligero para Boadilla del Monte, sabiendo lo que ha sucedido, sabiendo cuál ha sido su comportamiento. Posiblemente hay sistemas de capacidad intermedia, como los BRT, que se ajustan mucho mejor, sin infraestructuras fijas y sin esas heridas que hacen en las ciudades. Pero, en definitiva, a toro pasado, se ven muy bien las cosas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ha agotado su tiempo, señor Martínez Palencia. Señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Ha citado usted los futuros desarrollos urbanísticos; alguna cosa me suena a mí de Pozuelo de Alarcón y de esta decisión del Metro Ligerero Oeste, por ejemplo. Los desarrollos urbanísticos en esa zona, con relación a esto que usted está diciendo, francamente...Tenemos poco tiempo, pero sí queda claro que se tomó la decisión de esta infraestructura sin planificación y sin comparar otras alternativas, director gerente. Fue una decisión, no diremos que aleatoria, porque sería un concepto no aplicable a este caso, pero, bueno, del que seguiremos hablando más adelante. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: No sé si quiere decir algo más; diez segundos... ¿No? Muy bien. *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono)*.

PCOC-588/2022 RGEF.2161. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid en base a los resultados del Estudio patológico realizado a las viviendas afectadas de San Fernando de Henares por la construcción de la línea 7B de Metro, realizado entre el 1-01-18 y el 31-12-21.

Buenos días, don Miguel. Vamos a pasar la palabra al señor Moreno por si quiere reformular la pregunta o la da por formulada.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días a todos; buenos días, presidente, y buenos días, señor director general de Infraestructuras. No voy a reformular la pregunta; yo creo que lo ha hecho ya el presidente de la comisión, y se lo agradezco. Sí explicar el sentido de la pregunta, por qué la he formulado: para tener una información de la situación real de las viviendas afectadas por la línea 7B de Metro en la localidad de San Fernando de Henares, tener una radiografía en tiempo real, aunque sea una radiografía dinámica, que, evidentemente, está cambiando con el tiempo. Sinceramente, esta pregunta la he activado después de la reunión que tuvimos el día 6 de abril los cinco grupos parlamentarios con el consejero, el viceconsejero y con usted mismo, el director general de Infraestructuras, en la medida en que se vino a decir que parecía que el foco -no sé si único- principal se circunscribía a lo que podíamos denominar zona cero, que es la zona de las calles Presa, Rafael Alberti, Pablo Olavide, como mucho.

Entonces, una cosa es que allí es donde se estén dando las afectaciones más importantes, que incluso no tienen posibilidad de reparación y están derivando en expedientes de ruina, que alguno se va a poner en práctica en este mes de mayo, pero se trataba justamente de ver qué pasa más allá de ese foco principal, porque hay otras informaciones que indican que la cosa, desgraciadamente, no se circunscribe a esta zona. Para ser muy directo, voy a traer aquí un poco la inquietud que tienen los vecinos; voy a intentar hacerlo en una sola intervención y el resto del tiempo se lo cedo, incluso aunque me sobre, al director general para que se extienda en las explicaciones necesarias.

A ver, lo planteo porque la inquietud de los vecinos es múltiple: primero, siguen alarmados porque ven que no remiten las afectaciones en las viviendas, sino que siguen aumentando. En el informe de 2019 ya se hablaba de una serie de calles y localizaciones donde, incluso habiéndose realizado actuaciones de reparación, muchas han derivado en el desahucio, desalojo y ruina posterior. Son bastantes más calles de las que citábamos antes, por ejemplo, aparecen calles como Francisco Sabatini, Rafael Sánchez Ferlosio, Somorrostro, Vergara, La Huerta, Desmond Tutu o Federica Montseny; decir que está muy salpicado a lo largo de todo el recorrido de la línea 7B.

En segundo lugar, porque parece que están apareciendo, desgraciadamente, nuevas grietas y nuevas afectaciones en viviendas. Hablan de la calle Lisboa y de la calle Virgen del Templo. La segunda inquietud es porque siguen viviendo en la provisionalidad las 50 familias desalojadas. Aunque se les haya buscado una solución habitacional provisional, no tiene cierta dignidad estar en un apartahotel o estar en una vivienda que no reúne condiciones suficientes; están desarraigadas, están fuera de su sitio, de las relaciones familiares, sociales, laborales, estudiantiles, etcétera.

En tercer lugar, porque esperan con temor los procedimientos de evaluación patrimonial de las viviendas que se derriben, que estos no alcancen para reorganizar la vida y alcanzar viviendas dignas.

En cuarto lugar, porque se les oscurece el horizonte de que no haya una oferta pública de viviendas adecuadas, con una opción que pueden aceptar o rechazar libremente, pero que puedan hacerlo. Ahí yo pediría que se estudie el tema de las viviendas de la Plaza de España, a ver si es posible reconducirlas hacia esa oferta.

Por último -por decirlo todo-, también les genera inseguridad la posibilidad de cambio político que pueda haber en la consejería, los cambios de gobierno, y que eso de alguna manera pudiera afectar, por ese olor a elecciones que, si no existe ya, pronto va a empezar a proliferar.

Por acabar, yo creo que las propuestas -y no dudo de su buena voluntad y que ha habido un cambio de actitud en la consejería- deberían extremarse en los siguientes planos: uno, el de la información lo más amplia y precisa posible; dos, la explicación a los vecinos y vecinas, toda la que se dé es poca, todas las veces que se reúnan con ellos les viene bien, fundamentalmente a ellos, y yo creo que también ustedes; en tercer lugar, que mejoren todo lo que puedan la colaboración institucional con el ayuntamiento; en cuarto lugar, reúnanse con nosotros, con los grupos parlamentarios, para cumplir un tema que salió en la reunión del día 6 de abril con el consejero, que

nos pongan encima de la mesa el plan integral que dicen que tienen para que lo conozcamos todos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; le han sobrado treinta segundos. Don Miguel Núñez, por favor, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Bueno, en primer lugar, quiero enfocar o contestar a la pregunta que había formulado usted y que dio pie a esta PCOC, que es el informe de patologías realizado entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2021, que ya ha sido suscitado en varias ocasiones. En relación con esta pregunta -y para no dar pie a ningún tipo de confusión-, la semana pasada, el viernes de la semana pasada, me reuní con usted en la sede de la consejería para hablar precisamente sobre este informe de patologías. Bien, como consecuencia del número mayor de quejas que habían aparecido desde mediados de 2018, que se recibían por los vecinos de la zona de las calles Presa y Rafael Alberti, se giraron distintas visitas a la zona, siempre acompañados de los servicios técnicos del Ayuntamiento de San Fernando de Henares, cuando ellos tenían disponibilidad de hacerlo, si no, iban únicamente los servicios técnicos de la dirección general.

Bueno, como consecuencia de estas visitas, se han girado informes individualizados de cada una de ellas, redactados por la unidad de seguimiento, auscultación y control -USAC-; además, se aumentó el número de dispositivos de medida de movimientos y se intensificó la toma de datos, porque, efectivamente, los datos reflejados en las lecturas mostraban zonas en las que seguía habiendo movimientos del terreno. Los informes derivados de estas visitas, debidamente anonimizados, se giraron al Ayuntamiento de San Fernando y a todos los grupos políticos de esta comisión que han girado formulaciones. No existe ningún informe, documento o estudio de patologías que no haya sido facilitado por esta dirección general. Eso en alusión al informe que se ha pedido en varias ocasiones.

Con respecto -y por seguir un poco el orden de su intervención- a que se facilite información amplia a los distintos vecinos afectados, que son la prioridad de esta dirección general, la prioridad de esta consejería y una de las prioridades de la Comunidad de Madrid, nos reunimos prácticamente diariamente con los vecinos en cada una de sus afecciones. El jueves de la semana pasada hubo una reunión también con los vecinos afectados por el edificio de la calle Presa número 4, Rafael Alberti, 1 y 3, en la que se les puso al día, a fecha del jueves de la semana pasada, sobre los acontecimientos. Esta semana hemos recibido la aprobación por parte del Ayuntamiento de San Fernando sobre la viabilidad del proyecto de demolición presentado por esta consejería y se procederá a su demolición una vez que tengamos el permiso de la Función Pública, debido a distintos aspectos del proyecto, y ya nos hemos puesto en contacto con los vecinos afectados, no solo del inmueble sino también de los inmuebles contiguos que van a estar afectados durante el proceso de demolición para proceder a su realojo temporal durante el periodo de la demolición.

Con respecto a esta explicación, respecto al plan integral, efectivamente nosotros estamos trabajando y se está liderando de una manera interdepartamental por parte de la Consejería de Presidencia; únicamente yo puedo venir aquí a trasladarle los ámbitos relativos a las competencias de esta dirección general. Con relación a las competencias de esta dirección general, le diré que estamos trabajando de una manera muy activa. Nosotros incorporamos en este plan integral los siguientes aspectos: continuamos con los trabajos de auscultación con informes semanales. El contrato vigente, que está dando seguimiento ahora mismo, finaliza en junio de este año; sin embargo, el 9 de febrero del año 2022 se publicó en el boletín oficial el contrato de tracto sucesivo que daba continuidad a estos informes, y ese contrato, que tiene un presupuesto base de 3,3 millones de euros, supone un incremento del 223 por ciento respecto al presupuesto del contrato vigente. Es decir, no solamente creemos que sea necesario continuar con un contrato de tracto sucesivo, sino que aumentamos considerablemente debido a las incidencias en el terreno y en las viviendas afectadas.

Como segundo punto de afecciones y competencias de esta dirección general, se ha puesto en marcha actualmente este contrato que le voy a señalar ahora -está en trámite de licitación-: unas obras de mejora de drenaje exterior en la estación del Hospital del Henares. El objeto de estas obras es debido a que existen grandes problemas de filtraciones en esta zona; una impermeabilización de la estación y una impermeabilización de la zona de urbanización. Este proyecto tiene un presupuesto base de 1,7 millones y un plazo de ejecución de veinticuatro semanas. Este proyecto actualmente está en trámite de licitación.

Por último, a la vista de los informes técnicos elaborados por la USAC, se extrae la necesidad de elaborar, con carácter inmediato, diversos proyectos para la estabilización del terreno, la impermeabilización y reparación de las superestructuras -túneles y estaciones-, así como proyectos de rehabilitación funcional, estructural de los edificios. Para ello, se ha contratado con carácter inmediato, con un presupuesto de 1,8 millones de euros y un plazo de ejecución de nueve meses, el proyecto de redacción de proyectos para la estabilización del terreno. Este proyecto ha sido firmado por contratación el 3 de mayo de 2022, y a la luz de este contrato se derivarán las distintas actuaciones que fueran necesarias.

De manera adicional y fuera de las competencias de esta dirección general, pero dentro del amparo de la Consejería de Transportes, se han iniciado de oficio los expedientes de responsabilidad patrimonial para cualquier afectado. Se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 21 de febrero de 2022 y ahí se giraron notificaciones individualizadas para todas las personas que estaban identificadas; también se publicó para cualquier persona que no estuviera identificada, debido a que son personas con negocios o arrendatarios, etcétera, que pudieran formular esos expedientes. Desgraciadamente, la complejidad de los expedientes ha hecho que solamente haya un número pequeño de expedientes en trámite, debido a que los vecinos han pedido una ampliación del plazo de los diez días, pero estamos trabajando individualizadamente con cada uno de ellos.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): O sea, efectivamente, decir que se organizan reuniones, además, con carácter semanal. Únicamente acabar mi intervención como siempre lo he hecho: no existe ninguna otra prioridad en la dirección general, no existe ningún otro concepto prioritario dentro de la consejería que no sea atender a los vecinos con los problemas causados por la construcción de la línea 7B, y no se está mermando ningún recurso público, ni humano, ni técnico, ni económico, para paliar esto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez, por su interesante e importante explicación. A continuación pasamos al siguiente punto.

PCOC-1513/2022 RGE.10340. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta qué está sucediendo en Metro de Madrid para que se estén produciendo incidencias en las instalaciones que obligan a interrumpir el servicio.

Comparece para contestar en representación del Gobierno la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán. (*Pausa.*) Bienvenida y buenos días. Tiene la palabra el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias. Voy a dividir la pregunta en dos partes porque el sentido era ver la proliferación de incidencias que había en Metro de Madrid esta primavera y, luego, la gran incidencia que ha surgido estos días que afecta, lo mismo que las otras, a la calidad del servicio y a los usuarios. Veamos el listado de incidencias: el 21 de febrero y el 22 en la línea 10 y en la línea 9 hubo interrupciones. El 28 de marzo y el 23, en la línea 1 y en la línea 2 hubo interrupciones. En la línea 6 se circula con lentitud entre Universitaria y Moncloa, también por otra incidencia en las instalaciones -literal- de Metro. Además de esto, estamos cerrados por obras de febrero a marzo de 2022 en la línea 8, de febrero a marzo en la línea 5... En fin, la primera conclusión es que las incidencias en las instalaciones de Metro son prácticamente diarias o son muy abundantes y afectan, desgraciadamente, a la movilidad de miles de viajeros. ¿Cuáles son las causas? Múltiples, algunas justificadas; puede haber alguna justificada, por ejemplo, con relación al tema de obras de accesibilidad o del desamiantado, aunque esas van bastante lentas y son pocas. La principal causa es la falta de mantenimiento, entre otras razones, porque no se cumplen los compromisos de ampliación de plantillas atendiendo a las necesidades y a la aplicación de la tasa de reposición. Las consecuencias, como decía, son retrasos, deterioro del servicio y perjuicio a los usuarios. La pregunta sobre estas incidencias es qué va a hacer Metro de Madrid para evitarlas; cuándo piensa contratar al menos a cien trabajadores solo para mantenimiento de los 1.060 que calculamos que necesita aumentar la plantilla, tal y como defendimos en el debate de presupuestos, y por qué no se tira o se juega fundamentalmente con recursos propios y se evitan externalizaciones, que a veces no son muy eficaces. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Moreno. Bueno, como la pregunta indica qué está sucediendo, imagino que la señora Roldán se ceñirá a lo que dice la pregunta y añadirá lo que vea necesario. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias, señor Moreno. Vamos a ver, cuando yo llegué aquí, la primera vez que comparecí con ustedes, les indiqué que una de las principales estrategias que teníamos dentro de la gestión de Metro de Madrid era, por una parte, mejorar la calidad del servicio que se estaba dando, analizando y realizando una auditoría técnica para poder corregir todas las desviaciones que podíamos encontrar y, por supuesto, la búsqueda de la eficiencia técnica y económica de la compañía.

Bien, cuando usted relaciona el listado de incidencias, mire, desde el punto de vista técnico y, de verdad, en aras de ser absolutamente transparente, una relación de incidencias no da datos comparativos; es necesario indicar los KPI sobre los que estamos midiendo para poder comparar año tras año. Esta información yo se la traigo aquí porque, como le digo, una relación de incidencias no da visión realmente de si van aumentando o no las incidencias. Mire, en el año 2021, nosotros, con relación al tiempo de espera, que es obligatorio dentro del cumplimiento de la carta de servicios que tenemos firmado con el Consorcio Regional de Transportes, hemos cumplido sobradamente lo que establece este contrato programa firmado; es decir, cumplimos más del 95 por ciento, que es lo que nos indica el contrato programa. Con tiempo de espera me refiero a que los viajeros esperan menos del tiempo que está fijado como valor máximo, exactamente 95,56; en lo que va de año 2022, llevamos un cumplimiento del 95,63 por ciento.

¿Cómo hemos conseguido estos datos? Estos datos se han conseguido gracias a que, efectivamente, hicimos efectiva la tasa de reposición, no solamente la tasa de reposición sino, como saben, pedimos y solicitamos autorización para superar la tasa de reposición, contratando más de 300 maquinistas, lo que nos ha permitido volver a restituir los niveles de calidad del servicio, alcanzando y superando lo que tenemos dentro de la carta de servicios.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. Tiene para la réplica el señor don Agustín Moreno tres minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: El listado que le he hecho, en el que aparecen exactamente siete líneas de metro en dos fechas, lo he sacado fundamentalmente de la prensa. Entonces, yo no sé los datos comparativos, si son del 95 por ciento, como dice usted, que no lo sé, pero lo cierto es que esto afecta a muchos miles de personas, de viajeros, que se ven afectados en retrasos, a lo que hay que sumar lo que yo creo que es una incidencia principal, que es la segunda parte de la intervención, que se refiere al recorte de trenes del 10 por ciento que ha aprobado Metro y que en el fondo lo que significa es un empeoramiento del servicio y una apuesta por el coche, por el coche privado; algo que, desde nuestro punto de vista, no es aceptable. No es aceptable que se haga eso ni es aceptable la excusa; que la excusa del ahorro en la factura eléctrica nos lleve a que de 21:30 a 23 horas haya 42 trenes menos de metro; de las 15 a las 16 horas, 36; o de 17 a las 18 horas sean 55. ¡Es una

barbaridad! Yo creo que no es válido el argumento porque ustedes han hecho una mala praxis empresarial y técnica al apostar por comprar la electricidad en el mercado de precios variables, cuando podían haber negociado un precio fijo; además, hay una mala -esto ya no es responsabilidad suya en absoluto- política fiscal de la Comunidad de Madrid, que se dedica a bajar impuestos a los ricos hasta el punto de regalar 5.000 millones de euros, cuando debería apostar por un transporte público colectivo, eficaz y de calidad.

Entonces, las conclusiones que yo creo que deberían sacarse de este debate son: primero, que es necesario una política fiscal progresiva en la que, evidentemente, pague más quien más tiene, que no es responsabilidad de ustedes sino del Gobierno de la señora Ayuso, y que tenga capacidad suficiente de recaudación para atender imprevistos, como sucede en estos momentos. En segundo lugar, deberían ustedes de cambiar la política de compra de electricidad y fijar una tarifa eléctrica plana para no verse sometidos a este tipo de situaciones.

Luego, sobre todo, cumplan los compromisos que tienen y las justas demandas de los trabajadores, del comité de empresa y los sindicatos; en masa salarial, el 0,5 por ciento que está pendiente todavía; la tasa de reposición del 120 por ciento, que está bloqueada por Hacienda, por el señor Lasquetty; las nuevas contrataciones, que son del orden de 1.060 trabajadores, y aplicar las medidas que se están demandando en materia de amianto. Aumenten la inversión, no los recortes; compren trenes, qué pasa con los 64 trenes que están diciendo que se van a comprar desde el año 2017, ahora no se sabe si son 40 de gálibo ancho, 40 de gálibo estrecho..., ¿qué pasa con ello?

Mejoren la calidad y hagan un poco como Alemania. Ayer conocíamos la noticia de que, en Alemania, para potenciar el transporte público, para que vean las ventajas los ciudadanos de su funcionamiento, van a bajar a la décima parte el bono de transporte mensual, a 9 euros mensuales. ¡Hagan eso!; de lo contrario, el aviso, señores, es que pueden tener un conflicto con la ciudadanía y con los propios trabajadores. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por haberse ajustado al tiempo; ya se le ha agotado. Tiene tiempo de tres minutos de corrido.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Vale, muy bien. Bueno, vamos a ver, con relación a las incidencias que usted lista y que dice que obtiene de la información de la prensa, como le digo, le voy a dar los datos comparativos para poder comparar año tras año. Lo primero, hay que definir qué es para usted una incidencia; una obra de cierre porque estamos haciendo una renovación de la plataforma no es una incidencia que afecte al servicio de los usuarios, eso para empezar. Entonces, tenemos que separar lo que son las obras de renovación, que obviamente están dentro del programa; si no, la infraestructura se deterioraría. Es lógico que se hagan este tipo de cierres. Entonces, respecto a las incidencias o perturbaciones del servicio, le voy a dar una serie de indicadores que están comparados años tras año y además divididos entre el factor de coches/kilómetros que efectuamos, para que no haya ninguna duda de que en los años que menos coches/kilómetros se han podido realizar, por cualquier tipo de incidencia, por ejemplo, en el año

2020, por el proceso del COVID por el que estábamos en el máximo confinamiento, siempre tengamos el mismo poder de comparación.

En las incidencias que afectan a las circulaciones en tiempos iguales o mayores a cinco minutos, tenemos una media interanual de 20,3; en enero de 2022, 20,6; en febrero, 18,6; en marzo, 17,7. Así que, en absoluto, ¡en absoluto!, estos datos están dando ningún tipo de información ni indicador de que el número de incidencias está aumentando. Como le digo, hay que irse a datos técnicos; para poder hacer una aseveración de este tipo, hay que irse a datos técnicos. Las incidencias en tiempos igual o superior a veinte minutos están disminuyendo respecto a lo sucedido en el año 2020. Exactamente, en 2020, la media interanual es de 1,69; en 2021, 1,53; en 2022, 1,34. De nuevo ningún indicador ofrece la información que ustedes están dando. En cuanto a la suspensión de más de sesenta minutos, cuando supone sesenta minutos, consideramos que es suspensión del servicio. Tenemos una media de una suspensión por millón de coches/kilómetro, y le doy los datos de este año: enero de 2022, 0,17; febrero, 0,19; marzo, 0,22. Es decir, en todo momento estamos por debajo, como le digo, con una evolución interanual o una media interanual de 0,30; es decir, de nuevo estamos en las medias y por debajo de lo que año tras año se está cumpliendo.

Respecto a la producción de coches/kilómetro, en el año 2021 arrojamos el récord nunca alcanzado: 198 millones de coches/kilómetro. Por lo tanto, cumpliendo los objetivos; mejorar la calidad del servicio que estábamos dando a nuestros usuarios. No le voy a decir de las encuestas de calidad que estamos teniendo, en las que de nuevo en el año 2021 hemos arrojado otro dato histórico, por ejemplo, un 7,71; o las medidas de eficiencia económica que estamos implementando dentro de la compañía, que en época COVID hemos conseguido una cuenta de resultados positiva de 10 millones y, en el año 2021, dentro del contexto de una situación energética tremendamente compleja, como hemos expuesto aquí, hemos conseguido un ahorro económico de 25 millones de euros sin que en ningún momento mermara la calidad del servicio, como le digo. Estos son datos que ofrecen estos KPI que aquí les he mostrado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. Le agradecemos su presencia esta mañana aquí con nosotros, e igualmente al resto de intervinientes. A continuación vamos a hacer una parada de cinco minutos porque es necesario hacer una serie de instalaciones para la comparecencia que viene a continuación; entonces, si les parece bien, paramos cinco minutos y volvemos. Son las 9:55; entonces, todo el mundo aquí a las 10:00. Gracias.

(Se suspende la sesión a las 9 horas y 56 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 4 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya están los portavoces. Siguiente punto del orden del día.

C-775/2022 RGE.10745. Comparecencia de un representante de la Asociación Pedalibre, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad ciclista en la región. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Tiene la palabra el señor don Fernando García, que es el representante de la Asociación Pedalibre, para cumplimentar la comparecencia por un tiempo máximo de quince minutos; bienvenido a la Asamblea.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Muchas gracias por convocarnos, por dedicarnos tiempo; espero contaros cosas que no sepáis, que sean interesantes y que os ayuden a ver las cosas de un modo diferente.

El encargo ¿cuál era? El estado de la bicicleta en la Comunidad de Madrid. ¿Cómo lo quiero contar hoy? Primero, un breve repaso a cuál es el estado de la cosa actual; segundo, por qué la bicicleta es una palanca fundamental para el cambio hacia una movilidad más sostenible; tercero, qué es lo que se viene ahora, cómo podemos encajar en el futuro de la movilidad de la comunidad la bicicleta.

Estos datos que vemos en la pantalla son de la encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid 2018. Solo el 0,5 por ciento de los viajes en la comunidad se hacen en bici y el uso de la bici es consistente a lo largo de las cuatro capas que considera el estudio: almendra central, Madrid ciudad, corona y el resto de la región.

Hay una gran brecha de género y etaria; solo el 20 por ciento de los viajes en bici los hacen mujeres y la mayoría de los viajes en bici los hacen hombres adultos.

¿Qué redes tenemos? Conocéis la red CIMA, que es un proyecto de la comunidad. Todo lo que vemos ahí en la pantalla marcado en amarillo en realidad no está pensado para la movilidad - tampoco es que se haya ejecutado mucho-; no conecta poblaciones de manera directa, va por medio del monte y mayormente son caminos de tierra. Esto está muy bien para ir de fin de semana y hacer el cabra con la mountain, pero no es movilidad.

Esto que vemos en la imagen sí que son carriles bici, o bien segregados y protegidos, o aceras bici en diferentes partes de la comunidad. También veis que vamos de la nada a ninguna parte; muchos trozos completamente inconexos, incluso los que parece que están conectados, no están conectados. Aquí, por ejemplo, señalo que todo el sur está desconectado, excepto en este punto, que en realidad sí es un corte, porque son dos descampados partidos por una autopista. Hay que pasar por ahí para ir de Leganés a Madrid. Lo mismo pasa con Getafe o con Coslada. Coslada está a 10 kilómetros de la Puerta de Alcalá; no se puede ir en bici porque tendrías que ir por autopista, no hay ni calles.

El 80 por ciento de los viajes en la Comunidad de Madrid son de menos de 10 kilómetros, casi todos; 10 kilómetros es una distancia perfecta para hacer en bici. Cualquier persona con un fondo físico normal, tirando a malo, hace 10 kilómetros en bici en 45 minutos. Es un tiempo muy competitivo con el transporte público, pero también muchas veces con el coche. Diréis: bueno, pero es que el 20 por ciento son para viajes largos, que son los que se hacen en coche. ¡No!, el 70 por ciento de los viajes en coche o en moto en Madrid son de menos de 10 kilómetros; viajes -casi todos- completamente sustituibles por un modo más sostenible de transporte. De cada 100 viajes, solo 12 son para ir al trabajo, en coche o moto, y de más de 10 kilómetros. Es decir, estamos diciendo que el 88 por ciento de los viajes son sustituibles por la movilidad en bicicleta. Esto no quiere decir que haya que ir todo el mundo en bicicleta, sino que hay mucho espacio para crecer.

¿Por qué la bicicleta? Seis razones, fundamentalmente: por salud, para mejorar el espacio público, porque es un modo supereficaz para transportarse, por equidad, por el calentamiento global y por la economía. No voy a soltar una retahíla de enfermedades, pero hay una retahíla de enfermedades que bajaríamos el riesgo de padecer o mejoramos en ellas si dedicamos media hora al día al ejercicio, como el pedaleo suave. Pedalear aumenta la esperanza de vida dos años; dos años es la esperanza de vida que hemos perdido en Madrid durante la pandemia. Pedalear reduce sensiblemente la probabilidad de sufrir obesidad, una de las grandes plagas de la salud en España.

Mejorar el espacio público. Hoy el 80 por ciento del espacio en casi todas las ciudades y localidades de la comunidad se dedica a coches que solo se utilizan para un tercio de los desplazamientos. Es un paradigma que hay que cambiar urgentemente. Vivimos en la imagen que ven en la izquierda, en un mar de coches, y tenemos que pasar a un escenario en el que las personas tengamos espacio para pasear, para estar y que los niños tengan espacio para el encuentro, para el juego espontáneo, para desarrollar su autonomía. La situación que comenzó hace setenta años y que culmina hoy, en la que los niños no pueden salir a jugar a las calles, es absolutamente anormal y hay que cambiarla.

Es muy eficaz. En estas imágenes veis que no pasan casi bicis y el atasco que hay; lo que pasa es que las bicis ocupan poco, van muy ágiles y el mismo espacio dedicado a la bici y al coche es capaz de transportar ocho veces más personas en bici.

Otra vez vemos los tiempos en la pantalla. En cuanto a la media de tiempo en Europa en recorridos urbanos para equis distancias, hasta 8 o 10 kilómetros, la bici es supercompetitiva, no solo con la caminata y el transporte público, sino también con el coche.

Equidad. La bici es una herramienta fantástica para proporcionar libertad a todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades, de su género, de su edad... El 75 por ciento de los niños en Holanda van al cole solos en bici; empiezan a hacerlo entre los 6 y los 9 años. ¿Por qué? Porque tienen una red de carriles bici protegidos fantástica que hace que Holanda tenga la menor siniestralidad vial de toda Europa. Los mayores de 65 a 75 años es la franja que más usa la bicicleta

en Holanda. ¿Por qué? No tienen que hacer ya grandes distancias por trabajo y todo lo pueden hacer en bici; les proporciona salud, eficacia, rapidez y alegría.

Equidad. La infraestructura es la que define cómo se utiliza en términos de género la bicicleta; en una ciudad como Madrid, sin infraestructura -en general en la comunidad-, solo el 20 por ciento de los viajes en bici los hacen mujeres; en una ciudad como Valencia, en los últimos cuatro años casi han duplicado este número y han llegado al 40 por ciento. En Alemania, con infraestructuras mucho mejores, hay paridad.

Personas con discapacidad. El 78 por ciento de las personas con discapacidad puede montar eficazmente en una bicicleta; esto es más de la gente que puede conducir. Personas con discapacidad, que pueden o no sacarse el carné, que pueden o no tener coche, y que pueden o no -es complicado y caro- adaptar el coche, tienen menos posibilidades de conducir un coche que una bicicleta. En una ciudad como Cambridge, en Inglaterra, que tiene 140 kilómetros de carril bici para una población de 250.000 habitantes, casi un tercio de los trabajadores van al trabajo en bici, y de los trabajadores con discapacidades es un 26 por ciento. En Madrid tenemos 170 kilómetros para 3 millones de personas, Madrid ciudad.

Calentamiento global. Todos sabemos lo que es y lo que va a pasar si no llegamos a las metas que tenemos para 2030 y 2050. En movilidad en entornos urbanos o en regiones metropolitanas como Madrid ¿qué es lo que tenemos que hacer para disminuir las emisiones? Reducir el uso del coche, que emite el 60 por ciento de todas las emisiones del transporte. ¿Por qué lo cambiamos? Pues por los medios más sostenibles, preferentemente la caminata y la bicicleta, que tienen cero emisiones. ¿Y si vamos a una movilidad sostenible, nos la inventamos o ya hay un marco académico y científico que nos dice lo que hay que hacer y lo que no? Sí lo hay. El consenso científico y social absoluto es que la caminata y la bicicleta son los medios más sostenibles, luego el transporte público, luego la logística del transporte y, por último, los vehículos particulares, incluidos los compartidos. Si una Administración dice que está haciendo movilidad sostenible, tiene que poner, como dicen los americanos: show me the money, put your money where your mouth is. A mayor sostenibilidad, más inversión. Si me dices que hacer movilidad sostenible y tu inversión es alta aquí y no aquí, es mentira.

Economía. Un ejemplo: 600 millones se invierten en Holanda en infraestructuras para bicicletas al año. Eso hace que cada holandés casi haga de media 1.000 kilómetros en bicicleta; lo que hace disminuir un 3 por ciento del PIB los gastos médicos del país, y se ahorran 19.000 millones. En Holanda son 18 millones, en Madrid somos 6; si estuviéramos en una situación parecida a la de ellos, la factura sanitaria en Madrid sería de 6.500 millones menos.

Economía, comercio local. Allí donde propicias la peatonalidad y la ciclabilidad, aumenta el comercio local; hay mil estudios que comprueban esto. Creo que es interesante este que les muestro porque fue el primer carril bici en Manhattan y al muy poco tiempo vieron que las tiendas estaban vendiendo un 50 por ciento más. ¡Apoyo al comercio local!

Turismo. Un ejemplo: turismo de cruceros. Todas las grandes ciudades portuarias quieren tener muchos cruceros porque aquello es la maravilla de dinero que entra de turismo. En Europa el cicloturismo genera más ingresos y más empleo que el turismo de cruceros. En Madrid tenemos superoportunidades, pero no tenemos nada hecho en términos de infraestructuras. Somos los últimos, literalmente: Madrid es la única capital de Europa que todavía no está conectada por EuroVelo, que es una de las principales redes para cicloturismo del continente.

Finalmente, futuro. ¿Cómo encajamos la bici?, ¿cómo lo hacemos? Primero, ¿se puede? Muchas veces dicen: claro, la gente que coge la bici sale del transporte público. ¡No!, todos los últimos estudios en España nos dicen que la gente que empieza a adoptar la bici sobre todo deja de coger el coche. ¿Qué se ha hecho en una ciudad como Madrid? Ciclocarriles que no valen para nada. Los ciclocarriles son esto que les muestro. ¿Es esto una situación para que todo tipo de personas - incluidos nosotros- venga a cualquier sitio en bici? ¡No!, hace falta una red ciclista en cada municipio y que estén conectadas entre ellas, que vayan por las principales vías, que estén protegidas físicamente, con diseño uniforme, que sean usables y nunca quitando espacio al peatón. París, Londres, Nueva York, Bogotá, Denver... Denver es interesante porque allí en los noventa inventaron el ciclocarril; veinticinco años más tarde han cejado ya porque no funciona y están implementando una red de 300 kilómetros de carriles bici protegidos. El aparcamiento es importante; tenemos que poder dejar la bici desde donde salimos hasta donde llegamos. Gracias por el parking de abajo, por cierto.

¿Qué herramientas tiene la Comunidad de Madrid -y aquí termino- para poder mejorar la situación? Tiene que actuar; tenemos la titularidad de 2.500 kilómetros de carreteras donde hay que hacer carril bici. Podemos financiar la infraestructura propia de los edificios, o ayudarles a financiarla; podemos dar incentivos a empresas y particulares para que usen la bici; podemos empezar a plantear un buen sistema de bici pública intermunicipal, un sistema único que permita además una buena intermodalidad con tren, etcétera. La comunidad hace un montón de labores de coordinación; coordina con el Estado para sus carreteras, y ahí hay que meter bici; con los municipios y con otras organizaciones para las vías verdes. El consorcio ha de empezar, cuando da planificación de transporte para nuevos desarrollos, los PAU, no solo metro y bus, sino también peatonalidad y ciclabilidad, y tenemos que pensar seriamente en la intermodalidad metropolitana.

Para terminar, en términos normativos, hace falta un plan regional de movilidad ciclista, hace falta una normativa de aparcamientos para bicis. En Alemania, todos los centros de trabajo, comerciales, educativos y nodos de transporte han de dedicar entre el 5 y el 10 por ciento, depende de los länder, a estacionamiento de bicis. En una ciudad como Lima, todo estacionamiento necesita dedicar un 10 por ciento a aparcamiento de bicis.

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

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Esto es una medida que se implementa así, superbarata, y en un año y medio todo Madrid está lleno de sitio para aparcar. Falta una guía de diseño autonómico...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Esto son ideas; ahora me preguntáis más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios. Por un tiempo máximo de diez minutos, Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días al representante de Pedalibre, a Fernando García, y muchas gracias por la comparecencia; y también a Más Madrid por haberla promovido. Bueno, le doy las gracias de manera muy sincera, no como un formalismo, porque me parece que lo que hacen este tipo de comparecencias es enriquecer a las instituciones; a una institución democrática para que tenga el oído puesto en lo que sucede en la sociedad civil, la realidad que existe en nuestra sociedad, que tiene que abrir sus puertas, sus ventanas, y dejar que vengan aquí a contarnos y a expresar sus análisis y sus propuestas sobre diferentes cuestiones, en este caso sobre algo tan importante como el uso de la bicicleta y la apuesta por otro modelo de movilidad que sea sostenible.

Me parece que eso nos enriquece, y que nos hace más a nosotros que a vosotros. A vosotros, que también somos nosotros, como ciudadanos que tenemos derecho a utilizar ese tipo de transporte alternativo y sostenible, os puede venir bien la comparecencia en la medida en que podamos avanzar en los objetivos que estáis persiguiendo, y a nosotros nos viene bien para enterarnos y escuchar, pero escuchar no es solo escuchar atentamente y aprender, sino tener una escucha activa que permita atender las demandas. Insisto mucho en esto por la propuesta que voy a hacer al final, por una conclusión que quiero sacar al final y una propuesta a modo de pregunta al representante de Pedalibre. Bueno, queda dicho este tema, que de verdad no es formal, sino que es algo muy sentido y que tiene relación con la función de la institución.

En segundo lugar, nuestro apoyo total al uso de la bicicleta como un modelo de transporte alternativo y sostenible, que debería facilitar ese cambio de modelo de movilidad, que sea activa y que sea -repito- sostenible. El dato de los 2.500 kilómetros de carretera que son titularidad de la comunidad y la posibilidad de implementar en muchas de ellas -no sé si en todas, pero en muchas de ellas- carriles bici me parece que es algo que es una responsabilidad directa y una competencia de esta comunidad. Aquí, en esta comisión, hemos estado discutiendo de temas concretos, por ejemplo, de la M-600, y hemos dicho que, en vez de plantearse hacer ahí un desdoblamiento y una autovía nueva, una especie de M-60 para la zona oeste de la Comunidad de Madrid, más valía tomar una serie de medidas alternativas, entre ellas, un carril bici, que es urgente por el fuerte tráfico de vehículos, también de bicicletas, por el riesgo de seguridad para las personas que las utilizan.

Las ventajas y beneficios yo creo que las ha sistematizado muy bien, desde todos los puntos de vista, el de la salud, el de la apuesta por la descarbonización, la económica y el también el cambio de modelo y de cabeza. A mí, por ejemplo, el tema de la salud me parece muy importante, no solo por lo que supone de facilitar una actividad cardiosaludable y que permita un ahorro luego en la factura de la sanidad pública, pero aquí quería relacionarlo con otra cuestión, y es que todo lo que se

haga tiene que ser con un planteamiento sistémico; si, por ejemplo, se hace una apuesta decidida por la bicicleta, hay que hacer una apuesta decidida por reducir la contaminación. La bicicleta reduce la contaminación, pero tiene que ir acompañado, por ejemplo, de medidas que implementen zonas de bajas emisiones, que además es una exigencia de la Unión Europea en las localidades y ciudades de más de 50.000 habitantes, porque, de lo contrario, hay muchas personas que piensan montarse en bicicleta y meterse por un Madrid que está absolutamente, en fin, disparado desde el punto de vista de las emisiones de gases de efecto invernadero. Entonces, un planteamiento sistémico al tema.

En esa línea, tiene también que plantearse este modelo de transporte público colectivo o individual, sostenible y activo vinculado a otro modelo de ciudad; un modelo de ciudad que no sea el que se está desarrollando, desgraciadamente, por ejemplo en la capital de nuestra comunidad, en Madrid, que está apostando por un modelo de ciudad del negocio, de business, que es un disparate, ¡es un disparate! Supone utilizar espacios públicos para el puro negocio y especulación económica, significa meter fábricas de comida dentro de la ciudad, significa meter macroinstalaciones que son ingobernables desde el punto de vista cultural, de la gestión de residuos, etcétera. Entonces, hay que vincular ese modelo de sociedad, por ejemplo, a un modelo de sociedad que ponga en el centro de todo a las personas y, especialmente a los niños. Ayer debatimos en el pleno de la Asamblea una propuesta sobre lo que se llama "revuelta escolar", ese movimiento que dice que tiene que haber entornos escolares seguros, saludables y que permitan la autonomía de los niños. Claro, es una envidia lo de Holanda, el dato que daba, en el sentido de que un 75 por ciento de los niños van autónomamente con su propia bicicleta al colegio. ¡Ojalá pudiéramos llegar aquí a eso! Eso sí que mide el grado de desarrollo de civilización y de cultura de una sociedad.

Está habiendo expedientes en este sentido; los hay en Madrid y en otras localidades de la Comunidad de Madrid, como Rivas que ponía yo como ejemplo, Getafe, etcétera, y en Barcelona, donde hacen una especie de bicibus los viernes; además, cada vez con mayor arraigo social. Yo creo que esa es un poco otra de las líneas y un planteamiento que pueden vincular unas cosas con otras. En el fondo, estamos hablando de mejorar la calidad de vida y de una apuesta por la descarbonización. Yo creo que es un tema muy evidente que está detrás de las propuestas que nos ha traído hoy aquí Pedalibre.

¿Cuál es el problema? El problema es que hay un gran retraso en la Comunidad de Madrid, ¡un gran retraso! Yo creo que hay una falta de conciencia y sensibilidad, y lo tienen las propias autoridades, el propio poder político. Ese retraso se da per se, en sí mismo; es decir, se usa muy poco la bicicleta en Madrid. El dato del 0,5 por ciento que dabas al principio de los viajes en bicicleta me parece una nimiedad y, si lo comparamos con relación a Europa y vemos que una ciudad como Madrid, o una comunidad autónoma, está desvinculada de la red de EuroVelo, pues dices: ¡qué estamos haciendo! Nos estamos quedando un poco en los límites, en los márgenes de por dónde van las tendencias más de futuro, de una apuesta por el medio ambiente, por la sostenibilidad en toda Europa. Me parece que es una asignatura pendiente y, desgraciadamente, no se avanza de manera concreta. Se hacen anuncios -no soy nuevo en esto-; yo recuerdo en la investidura de la señora Ayuso que se anunciaron kilómetros y kilómetros de red ciclista y, al final, lo que viene en los presupuestos

es apenas una decena de kilómetros, que es la carretera esa de El Pardo. ¡Eso es lo que viene en concreto! Vamos, es una cosa que, la verdad, no hay por dónde cogerla y que indica que hay muy poca voluntad política de avanzar de forma decidida en este sentido. Luego, todas las enmiendas que planteamos los grupos parlamentarios de ampliar la red ciclista en la Comunidad de Madrid fueron rechazadas; ise rechazaron todas por sistema! A partir del acuerdo del Partido Popular y Vox, no se aceptó ni una sola enmienda del resto de los grupos parlamentarios, por más razonables, sensatas, posibilistas y necesarias que fueran.

Entonces, creo que ese es un tema que conviene tener presente; que hay que dar un giro de timón muy radical en la Comunidad de Madrid si realmente queremos coger esto en serio, y aprender de las buenas prácticas que se realizan en otros lados. Citaba el señor García el caso de Valencia, que ha habido un gran tirón en la red ciclista; creo que es más antigua la red ciclista, por ejemplo, de Sevilla y de otras ciudades, como Barcelona. Entonces, tenemos muchos sitios donde mirarnos en espejo, de donde ver y coger experiencias que funcionan y que son muy razonables.

Me ha gustado mucho la imagen que daba del mar de bicicletas frente al mar de coches el ponente y, luego, a modo de conclusión, para no enrollarme más, decir que creo que estas iniciativas que plantea o estas alternativas que presenta Pedalibre deberían de intentar trasladarlas al terreno de la iniciativa legislativa, en la iniciativa parlamentaria concreta. Yo creo que, tras la comparecencia, agradezco mucho toda la información que nos ha dado y toda la información disponible que seguro tenemos entrando en su página web, pero creo que esto debería tener una plasmación y una concreción. Algún tipo de iniciativa en ámbito parlamentario debería de recogerse a partir de aquí, que no se quede en una simple comparecencia; creo que sería una posibilidad a estudiar, bien que haya una Proci, bien una PNL que pudiera ser suscrita por todos los grupos parlamentarios y que se debatiera no solo en el seno de esta Comisión de Transportes e Infraestructura sino en el pleno de la Asamblea de Madrid, donde todos los grupos nos comprometiéramos a un plan de movilidad sostenible y a implementar una red de caminos y de carriles ciclistas en la Comunidad de Madrid. Me parece que eso es algo realmente importante y me parece que debería ser una de las conclusiones a sacar hoy aquí; coger el guante, la información, la necesidad imperiosa y objetiva que se ha puesto encima de la mesa, y que se canalice en una iniciativa legislativa concreta, como puede ser una PNL para llevar al pleno por parte de todos los grupos parlamentarios que deberíamos consensuarla. Muchas gracias por la comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor García. Simplemente quería hacerle algunas preguntas porque soy un poco desconocedor del tema, y la verdad es que me cuesta ver un poco la bicicleta dentro del entorno de la Comunidad de Madrid; o sea, la suelo entender siempre más desde un punto de vista urbano, por las distancias de nuestra región. Entonces, también me gustaría que me aclarara un poco ese matiz; principalmente es eso, por las distancias.

Usted ha puesto el ejemplo de que desde Coslada a la Puerta de Alcalá son 10 kilómetros. Bueno, Google Maps me marca 14; quince minutos en coche, treinta en transporte público y cuarenta y cinco en bici. Entonces, claro, en ese caso, yo no sé, por ejemplo, cuándo va a compensar ir en bici o qué habría que hacer para poder revertirlo, y digo Coslada, que es el ayuntamiento más cercano, que casi parece que está dentro del Ayuntamiento de Madrid. O sea, me costaría ver esa unión de Leganés a Madrid, ya me costaría mucho más imaginármelo. Entonces, a ver si me puede aclarar un poco cómo podríamos hacer eso, principalmente por las distancias. Decía usted que todos los trayectos son menos de 10 kilómetros; entonces, claro, a qué trayectos podría afectar. Por eso decía que el tema de la bici me parece más para un entorno urbano.

Sí que me parece interesante, por ejemplo, París -creo que era- que tenían un proyecto que era "tu ciudad en quince minutos"; poderte mover, desde donde vives, a todos los sitios donde tengas que ir, como el entorno del trabajo, el ocio o lo que sea, en quince minutos, y que la bicicleta era el único modo que lo conseguía. Si fuésemos capaces de conseguir y transformar las ciudades en eso, me puede parecer una cosa muy interesante, pero lo veo difícil en nuestra región en cuanto a todos esos trayectos que hacemos. Además, decía usted, según la encuesta de movilidad, que la mayoría de los trayectos son de menos de 10 kilómetros, pero, claro, ¿cuántos trayectos hace una persona al día? Porque no es un único trayecto; mínimo es ida y vuelta, lo que se tarda en esos trayectos. Ya creo que muchas veces el mayor factor por el que uno escoge una modalidad u otra de transporte es el tiempo.

Luego, también yo quería preguntarle, porque usted ha comparado Madrid, y es que a mí me cuesta a veces aclarar, cuando hablamos de Madrid, si estamos hablando de la ciudad de Madrid o de toda la Comunidad de Madrid. Pero bueno, ha comparado Madrid con Valencia, con Holanda, con Cambridge; creo que no es comparable. (*Risas.*) (El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE:** *Y con Nueva York, con Bogotá...*) Claro, por eso le digo que no sé si podemos tener alguna ciudad, tanto por las dimensiones, por la estructura, por los desniveles que tiene Madrid y por el movimiento, que pudiéramos comparar para que nos pueda dar algo de luz.

Luego, ha habido un dato que me ha llamado mucho la atención, que me gustaría que pudiera esclarecer, porque, si es verdad, deberíamos cambiar ahora mismo todo el mundo la política. Ha dicho que implantar la bici podría suponer 6.000 millones de euros de ahorro en sanidad en la Comunidad de Madrid; sanidad tiene un presupuesto de 9.000 millones. O sea, si conseguimos ahorrar el 60 por ciento del presupuesto simplemente por implantar la bici, no sé qué hacemos construyendo hospitales y no poniendo bicis. (El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE:** *Si tuviéramos los costes de sanidad...*).

El Sr. **PRESIDENTE:** Vamos a dejar intervenir cada uno en su tiempo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO:** Si me puede simplemente aclarar ese punto, porque, si es verdad y hay base para ello, creo que debería ser la prioridad absoluta de la Comunidad de Madrid, porque, oye, un 60 por ciento de ahorro en el presupuesto de sanidad no es tontería.

Simplemente, a ver si me puede poner un ejemplo que yo pueda ver la comparación real de Madrid, de nuestra región, y cómo podríamos ir haciendo poco a poco, sin que la solución sea también prohibir los coches. Es decir, la solución, como usted ha dicho muy bien al principio, tiene que ser que escojamos la bici porque es la mejor opción. Yo creo que ese tiene que ser el objetivo y yo estaría totalmente de acuerdo; si realmente la mejor opción es la bici, pues la usaremos. Yo creo que nadie es tonto; es decir, la gente escoge la opción que mejor le venga, y si conseguimos hacer unas ciudades donde el transporte público y la bicicleta sean la mejor opción, sin duda creo que los ciudadanos la usarán. Eso es todo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Diez minutos, ¿verdad, presidente?

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, diez minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy amable. Gracias, presidente. Gracias, don Fernando, por su presencia hoy aquí, en esta comisión; es un auténtico placer escuchar muchas de las afirmaciones que usted ha hecho esta mañana y, además, tan bien presentadas, debo decírselo también, que es algo que se agradece.

Sin duda -y en esta comisión lo hemos debatido en muchas ocasiones-, la movilidad está en pleno proceso de transformación, ya antes de esta crisis que sufrimos con la terrible COVID-19, la disrupción tecnológica, las distintas modalidades de transporte, las ciudades, seguramente también las necesidades y las inquietudes de los ciudadanos ya estaban cambiando muchas cuestiones y eso lo percibimos todos aquí de una u otra forma, con distintas visiones, seguramente con distintas ideologías, como usted podrá apreciar en esta comisión, pero eso ya era una realidad.

Ahora, además, vivimos la terrible situación de una guerra en Europa y una crisis energética que también en ese sentido se puede sumar a algunos conceptos de esta presentación que usted ha hecho. Yo aquí debo decirles que, desde el Partido Socialista, lo tenemos muy claro; nosotros defendemos la bicicleta como un modo de transporte más, y así lo hace también el Gobierno de España, que lo tiene clarísimo y meridiano. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha marcado el camino de una forma clara; sin duda la movilidad, o es sostenible en un futuro, o no será una realidad, por muchas cuestiones que todos conocemos aquí, menos aquellos que niegan las evidencias científicas, que francamente no merece que discutamos ni un solo segundo sobre esos asuntos.

La movilidad sostenible, desde nuestro punto de vista, se basa en tres elementos básicos ahora mismo en nuestro país, también en nuestra comunidad autónoma, o así debería de ser en esta comunidad autónoma, que son: por un lado, tener una visión, una estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, que tanto echamos de menos en nuestra comunidad autónoma, pero que ha sido aprobada -eso sí- por el Gobierno actual, por el Gobierno de España; una norma que está en trámite ahora mismo, la ley de movilidad sostenible. Desgraciadamente, nuestra comunidad

autónoma, tan rápida a veces para aprobar según qué legislaciones, en el caso de esta ley, por más que preguntamos -y comparecen aquí distintos altos cargos del Gobierno-, no parece que vaya a ver la luz, o está en algún cajón, o a lo mejor aparece de repente y es por lectura única, ¡no sabemos!

Por otro lado, sin duda, la financiación. La financiación de esta estrategia y de este nuevo concepto; este nuevo paradigma en el que se imbrica claramente la bicicleta. Esa financiación proviene en gran medida de los fondos europeos, que también diré, señor compareciente, que en esta comisión ha sido debatido en múltiples ocasiones y, como usted sabe, han sido unos fondos europeos denostados por parte de los grupos políticos de esta Cámara. Desgraciadamente, como le decía, en esta comunidad autónoma no hay visión, no hay norma y, sobre los fondos europeos, tiene que hacer la Comunidad de Madrid también su parte en gran medida.

Se ha mencionado ya la cantidad de enmiendas que unos grupos políticos y otros presentamos también en ese sentido en cuanto a la promoción de carriles bici en los presupuestos de la Comunidad de Madrid, pero ya le anuncio, por si usted no lo sabe, que no fueron ni siquiera analizadas por el Gobierno y los partidos que sustentan al Gobierno, que están en coalición, según menciona la presidenta Díaz siempre que puede, y fueron rechazadas todas estas enmiendas; si bien es verdad que en el presupuesto, todo aquello que se va a hacer en este sentido, esos carriles bici -pocos, es verdad, muy pocos; poco ambicioso es el presupuesto de la Comunidad de Madrid- viene financiado con fondos europeos, prácticamente todo.

Yo le digo que, en este contexto, claro, es evidente... Usted ha dado una gran cantidad de datos y, sin lugar a dudas, el número de bicicletas que se han vendido en nuestro país -no siendo el único modo en el que uno puede montar en bicicleta, porque también pueden favorecerse los temas de movilidad compartida, las bicicletas compartidas- se ha incrementado de una forma espectacular en los últimos años: en el año 2020, también en nuestra comunidad, más del 20 por ciento, y hay nuevos usuarios. Usted ha citado -muy interesante también- la brecha de género, que es algo que todavía a mí particularmente me sorprende, pero tiene que ver también con las condiciones en las que uno puede moverse, que no practicar deporte, que también, pero esto es moverse. Usted dice que sí con la cabeza y yo le entiendo, pero créame que hay que volver a asentar algunos términos.

En este sentido, me gustaría destacar que en esta misma idea que le estaba explicando, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recientemente adjudicó más de 1.000 millones de euros de fondos de recuperación directamente a ayuntamientos y entes locales en todo nuestro país, y otros 500 millones de euros vienen en este sentido, que son para fomentar zonas de bajas emisiones, para dar agilidad y que la aplicación en las mismas sea más rápida, también para el fomento de carriles bici, también para el apoyo a la instalación de nuevos sistemas de bicicleta compartida y, concretamente en nuestra comunidad autónoma, en la ciudad de Madrid -usted también lo ha citado-, fueron más de 150 millones de euros los adjudicados; Fuenlabrada, 9 millones; Alcalá de Henares, 5 millones de euros; o Pozuelo de Alarcón, 4 millones de euros, por citar distintos ayuntamientos geográficamente situados.

Además, 30 millones de euros fueron a este sistema de transporte de bicicleta compartida en la ciudad de Madrid, BiciMAD; es verdad que luego -esto son cosas que ocurren a veces, icasualidades!- el Ayuntamiento de Madrid se olvidó de citar el origen de los fondos, la participación del ministerio y, al final, como bien saben, cuando además los fondos europeos están perfectamente tasados y hay que justificarlos perfectamente, que hay que decir de dónde viene el dinero cuando uno hace una acción, pues tuvieron que, en fin, transformar su política de comunicación. En cualquier caso -ya digo-, lo importante es -y usted lo ha dejado aquí muy claro- que la bicicleta tiene un papel destacado y fundamental en la nueva movilidad, que ojalá hubiésemos aprovechado en esta comunidad autónoma los momentos en que la movilidad se redujera tanto como otras regiones europeas, como otras grandes ciudades han hecho -y usted lo ha mencionado-, como el entorno de París, por supuesto, o casi cualquier ciudad centroeuropea. ¡Ojalá hubiésemos aprovechado esta circunstancia para dar un impulso! Recuerdo que también en la ciudad había unos carriles bici temporales, que se podían haber hecho seguramente definitivos.

Sin ninguna duda -usted lo ha mencionado también-, hace falta un impulso y una coordinación, y esto es lo que yo quería preguntarle de alguna forma también. Usted conoce que hay una estrategia nacional de la bicicleta; también le digo que en esta comisión algunas señorías, incluso en el pleno, se han llegado a reír de la creación de la oficina estatal de la bicicleta, que llegaron a compararlo con el chiringuito del señor Toni Cantó, que es la Oficina del Español. Dijeron en el pleno de la Asamblea de Madrid: ustedes, fíjense, ¡que han montado un chiringuito, que es la oficina de la bicicleta! Yo decía: ¡madre mía, qué falta de...! Pero, bueno, comparando al señor Toni Cantó, con todos mis respetos, con el funcionario que lleva este asunto en el ministerio.

En cualquier caso, yo quería preguntarle: para aumentar esa cuota modal de la bicicleta, para promover esa movilidad activa, ese cicloturismo que usted ha mencionado, esa coordinación imprescindible, ¿usted considera que debería de tomarse en serio este Gobierno autonómico nuestro en la Comunidad de Madrid y la presidenta Díaz este asunto y crear una estrategia? Usted ha mencionado que se enfoque en distintos bloques, en distintas acciones concretas para fomentar esa vida saludable, por supuesto, para desarrollar esas redes ciclistas, ¿usted cree que todo esto debería tener un encaje? Entiendo que me va a decir usted que sí, pero me gustaría que dijera cómo cree que podríamos hacerlo, porque yo creo que en esto, de verdad, deberíamos de llegar a un gran acuerdo entre todos, porque, además, en cuestiones financieras, económicas, es verdad que es un impulso, pero, claro, si lo comparamos con lo que nos hemos gastado a lo largo de tantos y tantos años en otros modos de movilidad... Fíjese, hoy mismo en esta comisión hemos hablado del Metro Ligero, una infraestructura en fin utilizada..., y con un coste para el erario público tremendo. Pues con coger un poquito del Metro Ligero Oeste, por ejemplo, o haberlo hecho de otra manera, y haber invertido ese dinero en la bicicleta, ya tendríamos una realidad totalmente distinta, y ese impulso ya se habría producido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Ya estoy acabando, presidente. Por eso yo le quería preguntar qué tipo de medidas cree que debe de tomar esta comunidad autónoma para transformar estas ciudades, porque esto es, en definitiva, en lo que queremos que usted nos ilumine aquí de alguna forma y nos intente trazar el camino. Muchas gracias; muy amable.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse a los tiempos. Señora Acín... (*Rumores.*) Bueno, a continuación tiene un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Muchas gracias, presidente. Gracias a Fernando y a Pedalibre por haber dedicado una mañana de viernes a venir a sede parlamentaria y traernos a la Asamblea la movilidad del siglo XXI, porque todavía, aunque parezca mentira, hay ciertas resistencias a sumarnos a un medio sostenible como es la bicicleta en la situación de crisis energética, ambiental, sanitaria, socioeconómica que hemos tenido. Muchas ciudades y países lo han aprovechado, como Francia, que aprovechó a dar bonos para la reparación de bicicletas, cosa que aquí no se ha hecho, porque no es un problema no tener bici. En nuestro caso, a ver si nos puede decir cuál es el porcentaje, pero creo que casi todo el mundo tiene una bici en el pueblo o en un trastero, pero lo que tiene que hacer es repararla. Se dieron ayudas a la reparación, ayudas a la compra, se crearon carriles bici provisionales que luego se han quedado permanentes y se ha cambiado la fisonomía de capitales como París, que yo creo que urbanísticamente sí es bastante parecida a Madrid, y se ha cambiado absolutamente.

Esas resistencias nos están impidiendo que se desarrolle la libertad de poder elegir cualquier medio de transporte de esa pirámide que hablábamos de todos los medios de transporte que nos enseñaba; en esa pirámide hay distintos medios, e igual que se está haciendo con la pirámide de alimentación, que no se dice que no se coma lo que viene abajo, sino que se paute en unos días y no todos los días, en la pirámide invertida de la movilidad entiendo que es así -me corrige si no es así-; es decir, no se está prohibiendo el uso del coche sino que lo que se está diciendo es que hay que racionalizar el uso de los distintos medios de transporte.

Entonces, me han parecido muy interesantes los datos de la encuesta de movilidad. Es una encuesta de movilidad de 2018; yo espero que la Comunidad de Madrid esté ya trabajando en la siguiente encuesta, porque estamos trabajando sobre políticas públicas de movilidad, y yo creo que para el desarrollo y la planificación de las políticas públicas se necesitan datos. A lo mejor, en la Comunidad de Madrid, más que una Oficina del Español necesitábamos una oficina de datos; una oficina que nos aporte datos sobre la movilidad. He visto en esos datos que nos presenta la encuesta de 2018 que se pregunta por las razones de no uso del vehículo privado, las razones de no uso del transporte público, pero no he encontrado que se pregunte las razones de no uso de la bicicleta, que creo que es un dato que se debería incorporar, porque es muy importante; creo que en otros países sí se incorpora. Aprovecho también a responder a la señoría de Vox: una de las cosas por las que se usa en otros países es porque es fácil. Aquí, mientras no haya infraestructuras, nunca va a ser fácil.

Yo estoy convencida de que hay que hacer políticas públicas, no por percepciones personales sino por datos, pero también le digo que yo empecé a utilizar la bici cuando tuve a mi tercera hija y tenía un problema para llevar a mis tres hijos al colegio y a la escuela infantil, y luego acudir al trabajo. Descubrí que eso lo podía hacer en treinta y cinco minutos, puerta a puerta, habiendo dejado a los tres, porque estaba en una zona en la que me lo podía permitir en cuanto a infraestructura. Desde luego, ahora vengo habitualmente a la Asamblea en bicicleta; hoy, por ejemplo, que hace un día estupendo, he venido en bicicleta, pero eso no quiere decir que otros días no utilice otros medios de transporte para venir aquí. O sea, yo no le voy a decir a ninguno de mis compañeros diputados y diputadas que tengan que venir en bici, evidentemente; de hecho, yo vengo en bici porque vengo por el Anillo Verde y me resulta bastante más agradable venir cruzándome con conejos, urracas, pajaritos y ver flores, vengo con la mente mucho más despejada después de una jornada aquí, en la Asamblea, y me vuelvo a ir bastante más despejada que cuando me meto en el coche, pero lo suyo es seguir aportando.

También me han parecido superinteresantes los datos de mujer, más que nada de equidad, en realidad, porque esto también rompe un mito de la bicicleta, de que es que la bicicleta es para algunos. Creo que ha puesto imágenes superinteresantes de cómo no solamente niñas, niños, mayores, con dificultades de movilidad... Vamos, hay unos proyectos superinteresantes de bici sin edad, en los que a los mayores se les transporta, se les lleva de excursiones, pero para todo eso se necesita una infraestructura ciclista que permita esa movilidad.

Hemos visto también que hay una red totalmente discontinua e inconexa, supongo que fruto de ausencia total de planificación, como hace un momento -en la anterior intervención- se ha hablado sobre el Metro Ligero, que no hubo planificación. Supongo que aquí tampoco hay planificación y de ahí tampoco sé si esa red mantiene una homogeneidad; es decir, ahora mismo en coche, desde Galicia a Andalucía, sabes cómo puedes ir, pero probablemente aquí te encuentres que el carril por el que vas te lleva de la nada, a ninguna parte o que se acaba. Ya que aquí hay ingenieros de caminos, me gustaría saber por qué, cuando planifican una carretera y llegan a un nudo gordiano, lo solventan, buscan cómo solventarlo, y los carriles bici de repente desaparecen. Es una cosa... Tú vas por un carril, de repente desaparece y, a lo mejor, 20 metros después vuelve a aparecer, pero no está señalizado. O sea, tú no sabes si vas a volver a tener carril o no. Entonces, me gustaría saber si hay algún manual, que no se esté cumpliendo o es que no lo hay, que haya ausencia de ello.

También he de decir que estamos ya bastante escarmentados con que el papel lo aguanta todo, porque el plan director de movilidad ciclista del Ayuntamiento de Madrid es de 2007; estamos a 2022 y no se ha desarrollado, nunca se ha hecho. Al inicio de esta legislatura se aprobó por unanimidad en el pleno del Ayuntamiento de Madrid el carril bici Castellana, acabamos la legislatura y, como mucho, se van a hacer 2 kilómetros de 10 que se tienen que hacer; o sea, estamos hablando de que el papel, igual que el discurso, lo aguanta todo.

En cuanto a economía, es verdad que el retorno es impresionante. Francia tiene datos de salud, Alemania tiene datos de salud, incluso lo tienen individualizado por persona; cuánto retorno

hay. Pero también hay un impacto y un beneficio directo a la economía, por fabricación, por reparación, por cicloturismo, que sí lo ha comentado, pero yo creo que faltaría también ciclogística y formación. No sé si tiene algún dato sobre fabricación. Yo hace muy poco me entrevisté con un empresario que tiene una planta de fabricación de bicicletas, que tiene 190 empleados, factura 85 millones al año y ya tiene las ventas de los dos próximos años comprometidas; sin embargo, no está afincado en la Comunidad de Madrid porque la Comunidad de Madrid no le ha ayudado nada en esto y se ha ido fuera. Yo creo que ahí tenemos toda una cancha importante.

Los datos de infancia me han gustado mucho; empezar a pensar la movilidad no solamente para el varón adulto que se mueve al trabajo, sino que los desplazamientos y la movilidad es un derecho para todos. No sé si tiene más ejemplos de entornos escolares saludables y seguros, pero desde cuándo se están utilizando; es decir, ¿también llegamos a esto tarde?, ¿o ahora nos podríamos sumar a una ola de respeto a la infancia?

Luego, al ver las fotos de los aparcamientos, me ha suscitado el plan REB de aparcamientos que tenemos, del que hace poco nos han dado los datos y saben dónde los pusieron, pero se desconoce cuál es el mantenimiento, oficialmente; o sea, son los datos oficiales que hemos recibido de la Comunidad de Madrid. Entonces, no sé si tenéis alguna referencia sobre cómo están los aparcamientos.

Otra cosa que me parece también muy interesante, que tampoco se ha hablado, son los servicios públicos de bicicleta; habitualmente son municipales, pero no sé si hay experiencias de ámbito regional o de interoperabilidad entre distintos municipios, por ejemplo, que puedas ir de Alcorcón a Móstoles o de Coslada a Madrid. Efectivamente, Coslada del centro de Madrid, a lo mejor, está a 14 kilómetros, pero del Wanda está a 1,5 kilómetros. O sea, que, si quieres ir a la parte de San Blas o Canillejas, estás a 2 kilómetros. Es decir, que puede haber una interoperabilidad de BiciMAD, que vayas a Coslada o que vuelvas, en caso de que hubiera infraestructura. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su intervención, señora Rodríguez. A continuación, el señor Catalá por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, señor García, darle la bienvenida a la Asamblea de Madrid; esta es la casa de todos. Yo me quiero sumar un poco a lo que le ha expresado ya don Agustín Moreno; consideramos que estas comparencias enriquecen mucho el debate que aquí sucede. Está comprobando que, en realidad, a nosotros lo que nos gusta es hablar y escucharnos a nosotros mismos, pero comparencias como la suya vienen a incrementar el conocimiento que tenemos sobre materias que son competencia de esta Asamblea, en este caso también son competencia de los ayuntamientos, pero que usted esté hoy aquí es bueno para incrementar nuestro conocimiento y las perspectivas de lo que se puede realizar.

Por eso yo, más que escucharme a mí, voy a hacerle preguntas para que después, en el limitado tiempo que queda, me las pueda responder, pero no querría dejar pasar algunas matizaciones sobre cosas que se han dicho aquí. En primer lugar, hay una circunstancia que nos suele

ocurrir con bastante frecuencia, y es que escuchamos que los fondos europeos son casi como una patrimonialización del Ejecutivo nacional; ¡no!, los fondos europeos son dinero de los europeos, y el Gobierno de España es simplemente un tramitador, un gestor, un distribuidor de los mismos. Claro, hay algunos que están demasiado acostumbrados a patrimonializarlo todo y a repartir dádivas económicas como si el dinero fuese de ellos. Incluso se ha faltado un poco a la verdad, porque se ha dicho en esta comparecencia que el Ayuntamiento de Madrid, cuando presentó su plan de transformación el mes pasado de BiciMAD, obvió que era con fondos europeos, y yo tengo aquí delante la nota de prensa que dice que el Ayuntamiento de Madrid, a través de la Empresa Municipal de Transportes -EMT-, destinará 48,8 millones de euros, 30,09 millones financiados por los fondos Next Generation de la Unión Europea. Por tanto, en fin, está bien que todos vengamos a hacer política... (*Rumores.*) ¡No, no!, es la que está colgada, es la primera. Entonces, yo sé que todos venimos aquí a hacer política, pero deberíamos hacerlo sin faltar a la verdad.

Luego, claro, se dice que es que el Ayuntamiento de Madrid no ha hecho un plan de movilidad ciclista. Esto se lo dice un partido que estuvo cuatro años en el Gobierno y que tampoco lo hizo; con lo cual, es una cierta contradicción. También ahora, efectivamente, el Ayuntamiento de Madrid va a hacer una transformación de todo el sistema de BiciMAD, que entró en quiebra técnica por culpa de la mala gestión que estaba haciendo el ejecutivo de Carmena. Hay circunstancias también peculiares: no sé si ustedes recuerdan, cuando se desalojó el colegio El Johnny, que era una casa okupa, que de allí salieron cientos de bicicletas de BiciMAD que estaban robadas y, oye, no escuchamos a nadie de Más Madrid criticar que eso estuviese así, sino apoyar a la casa ocupa y hablar de la brutalidad policial que surgió en ese momento. Bueno, en todo caso, esto simplemente era por hacer alguna matización de cosas que se estaban diciendo y que no son ciertas.

Como usted bien mencionaba, lo más importante para la movilidad sostenible y para la movilidad ciclista es contar con una base de infraestructuras; entonces, yo le quería decir que la Dirección General de Carreteras tiene prevista la construcción de una red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid y que esta constituirá una serie de infraestructuras destinadas a eso, a la circulación de bicicletas a través de itinerarios de interés regional en dos fases: la primera, la fase 1, consistirá en la construcción de 107 kilómetros de longitud y que tiene un presupuesto inicial de 37,5 millones de euros, de los cuales la inmensa mayoría provienen de fondos europeos, que no del Gobierno de España, ¡europeos!; la segunda, una fase que constará de 259 kilómetros de longitud y un presupuesto inicial de inversión de 91 millones de euros.

Yo le quería enseñar, para que usted lo viese -y se lo puedo dar-, el mapa de lo que está previsto -luego se lo dejo en el estrado, a la Mesa-. Como ve, la inmensa mayoría de los itinerarios discurren por zonas no urbanas; por lo tanto, respondiendo también a lo que mencionaba don Agustín Moreno, el portavoz de Podemos, sobre la lentitud de las actuaciones, es que, efectivamente, cuando uno pretende establecer trazados e infraestructuras a través del campo, tiene que pedir e informar el impacto medioambiental de los mismos, y estos informes son los que, desgraciadamente, están retrasando la puesta en marcha; pero es que no es lo mismo desdoblarse una calle para construir, por ejemplo -pensemos en la calle Santa Engracia- un ciclocarril, que hacerlo por mitad del campo, que

requiere de todos esos informes medioambientales que se están realizando y que desde la consejería correspondiente están llevando adelante.

Como le decía, más allá de este punto de la red básica ciclista, yo lo que quería era hacerle una serie de preguntas para que nos pueda ilustrar y que con su conocimiento nos participe en lo que nosotros podamos llevar hacia adelante. En primer lugar, qué valoración hace de este proyecto de redes ciclistas. No sé si lo conocía... Sí. Entonces, con más razón le pido cuál es la opinión que le suscita, qué valoración tiene, si considera que lo presentado hasta ahora por la Administración puede ser mejorado, en qué líneas, en qué sentido, o si hay alguna equivocación que usted considere que hay en el plan y que, por lo tanto, pueda ser -ahora que estamos en los momentos iniciales de la planificación- modificado.

También quería que me dijera qué medidas considera que deberían implementarse desde la Comunidad de Madrid para aumentar la seguridad de los ciclistas. También si, como sociedad civil, como organización de la sociedad civil, tienen ustedes datos sobre el aumento del uso de la bicicleta, tanto como medio de transporte -pensemos en el uso del día a día- como desde el punto de vista del ocio. También si considera o conoce alguna región -no le pregunto por municipio, le pregunto por región- a nivel europeo o mundial -se lo dejo a su elección- que pueda ser un modelo en el que Madrid pueda fijarse.

Cuando hablaba de los itinerarios de menos de 10 kilómetros, me gustaría saber si tiene en cuenta la variable de la orografía; es decir, supongo que no es lo mismo hacer 10 kilómetros en Ámsterdam que hacer 10 kilómetros en Segovia. También, como usted sabe, el Reglamento 2021/782 del Parlamento Europeo, del Consejo, sobre derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril -no sé si lo conoce-, establece en su artículo 6 el derecho a llevar bicicletas a bordo en los medios de transporte ferroviarios; si tiene usted constancia de que esto se esté permitiendo en la red de Cercanías y de media distancia, porque yo el otro día hice una encuesta por Instagram, a la vista de esta comparecencia que iba a tener, y obtuve... (*Rumores.*) No, no pretendo que sea norma, pero recibí decenas de comentarios de ciudadanos que me decían que les prohibían entrar con la bicicleta en los trenes de media distancia de Renfe; tengo hasta algún vídeo, por si queremos sacarlo. En todo caso, por saber si usted conoce si esto se está aplicando y si se está garantizando en todos los trenes de cercanías y de media distancia el derecho de los usuarios a ir con su bicicleta.

Bueno, una última recomendación: a lo largo de la comparecencia me he metido en la página de Renfe para ver la legislación vigente que tienen, y le diría al portavoz del Partido Socialista que le comente al secretario de Estado, Isaías Táboas, que estaría bien que actualizarasen... (*Rumores.*) Perdón, perdón, la secretaria de Estado es Pardo de Vera. Quería decir que dijese al presidente de Renfe -tiene usted toda la razón; discúlpeme- que actualice la normativa, porque la propia página de Renfe viene desfasada. Muchas gracias, y esperamos sus respuestas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Catalá. A continuación, para cerrar el debate, el señor García tiene un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Empiezo con Coslada. Coslada, dependiendo del punto de Coslada que tomes de inicio y por dónde sales para coger una autopista y cómo, hasta la Puerta de Alcalá son 10 o 14 kilómetros, ¿vale?

Dineros. Un 3 por ciento del PIB es lo que se ahorran en Holanda por menor gasto sanitario, ¿vale? Lo de los 1.500 millones es si 6 millones de ciudadanos madrileños fueran holandeses, tuvieran inversión sanitaria a la holandesa, etcétera. Obviamente, la regla de tres no es aplicable aquí a rajatabla, pero algo parecido a un 3 por ciento del producto interior bruto de Madrid sí que lo sería.

Leganés, vamos a Leganés. Leganés era muy complicado y no sé qué... Calle Polvoranca número 20 está a cinco minutos a pie de Leganés central, y vamos a ir a Conde de Romanones, a cinco minutos exactamente a pie de la Puerta del Sol, ¿vale? Vamos a ir esta mañana. Yo voy a salir de casa y, en vez de venir aquí, voy a hacer este recorrido. Esto va a llevar entre 22 y 45 minutos, nunca se sabe, ¿vale?, depende del tráfico. Luego, cuando llegue, tengo que aparcar, si encuentro sitio; si no, gastar más dinero. Bueno, 45 minutos o 22, más o menos. Por cierto, depende del camino, son 15 o 17, bla, bla, bla. Vamos a ir en transporte público; la mejor opción que me da es una combinación de Cercanías que me lleva 48 minutos. Vamos a hacerlo en bici, isin conexiones y sin nada!, a pelo, dando vueltas, cruzando charcos y descampados... Son 13 kilómetros, 45 minutos. Si un currito tiene que ir de Leganés al centro, lo mejor que puede hacer en términos de tiempo y de dinero es hacerlo en bicicleta.

Más cosas... Desniveles, cuestas... Quienes conocemos París sabemos que hay tantas cuestas como en Madrid. Quienes conocemos Bogotá, sabemos que hay muchísimas más cuestas que en Madrid, y el reparto modal está casi en un 10 por ciento hoy en día. Hay una cosa maravillosa también que se llama bicicleta de pedaleo asistido, que son cosas muy baratas y que son una auténtica revolución. Son bicicletas que todavía son de pedaleo y movilidad activa y te permiten hacer las cosas más rápido cuesta arriba y doblar la cantidad de kilómetros que puedes hacer en un tiempo determinado, con trayectos de hasta 20 kilómetros.

Más cosas... Para aumentar la cuota modal hay que hacer una cosa que se llama infraestructura, infraestructura e infraestructura. O sea, constrúyelo y la gente lo utilizará; es superfácil y no es caro. Se puede hacer infraestructuras muy caras, como por ejemplo un Santa Engracia o un carril bici Castellana, que comporta obra civil cara y es a millón por kilómetro, 750.000, 600.000, lo que sea; o hacer lo que se ha hecho en muchas ciudades simplemente con pivotes y delimitando. O sea, en Berlín se hacen carriles bici a 9.500 euros el kilómetro. ¡No es dinero! Con lo que invertimos en meter tres carriles y dos túneles más en el nudo norte, hacemos 300 kilómetros de carril bici.

Seguridad. La seguridad la da la infraestructura y los números; los números son cuánta gente pedalea por nuestras calles. A más ciclistas, menos accidentalidad.

Habéis hablado varios de intermodalidad, de sistemas de bici pública, de qué regiones o ciudades son parecidas a Madrid. Sinceramente, Madrid es una conurbación de 5 millones de

habitantes, luego en otras localidades de la región se llega a un millón más, pero lo que es el área metropolitana somos 5 millones; somos la tercera área metropolitana de la Unión Europea, después de Londres y París, dos ejemplos que he dado. Nueva York, en términos de un montón de millones de habitantes, con una alta densidad, es muy equiparable a Madrid; además, con un servicio público de metro que funciona. Madrid no es tan diferente, ¿vale? Un buen ejemplo de intermodalidad y de sistemas intermunicipales de bici pública: Randstad. ¿Qué es Randstad? Randstad es la gran conurbación que va de Ámsterdam a La Haya, Róterdam y Utrecht. Son 5 millones de personas que viven aquí. Tiene una densidad menor que Madrid, sí hay que decirlo, pero son 5 millones también, y tienen un sistema de transporte integrado fantástico. ¿Cómo se compara esto con Madrid? Estamos en la misma escala, ¿vale? Nosotros, si tuviéramos que superar el reto de Randstad, nos sería mucho más fácil, porque estamos mucho más pegados, ¿okey?

¿Cómo se mueven los holandeses en esta región? Intermodalidad tren-bici. Lo que vemos aquí a la izquierda en la fotografía es la red de tren. Esto es Utrecht, Ámsterdam, La Haya, Róterdam; una red muy tupida, con un montón de estaciones, con diferentes servicios de tren... Esto es la red de OV-fiets de bici pública en Holanda, que tiene un sistema en todo el país.

El Sr. **PRESIDENTE**: Quedan dos minutos y medio.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Vale. Cosas interesantes... El 60 por ciento de la gente que toma el tren en Holanda llega a la estación en bici. De toda esa gente que llega en bici, el 84 por ciento tiene coche, pero decide no usarlo porque en bici es mucho más práctico. En las estaciones hay muchísimo parking; en la estación de Utrecht hay 21.000 plazas de parking de bicicleta. El sistema tarifario es integrado; tienes una tarjeta para coger el tren, para pagar la bici, con diferentes formatos. La gente normalmente lo que hace es coger su bici, va a la estación, coge el tren, llega a su destino y utiliza otro modo o una bici del sistema público.

Qué más cosas... Bueno, hay trescientas y pico estaciones en total. Antes de la pandemia estaban haciendo 5 millones de viajes en bici pública.

Redes ciclistas. París, como veis en la fotografía, está más o menos con forma de red. Lo que vemos en Madrid es extrapolable a las otras ciudades que tenemos en la región.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): París, Madrid, Barcelona, que tiene más forma de red, incluso Zaragoza tiene más forma de red. En Vitoria tienen un 13 por ciento de reparto modal. Aquí yo quería decir una cosa: Vitoria, en los últimos más de diez años, ha ido creciendo en infraestructura ciclista y en su reparto modal de manera consistente a lo largo de diferentes Gobiernos, de diferente signo político. La bicicleta y la infraestructura ciclista no es partidista; en Londres el gran salto lo dio Boris Johnson, conservador; en París, Hidalgo, socialista. No somos ni de izquierdas ni de derechas; somos sostenibles.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Espere, a ver...

El Sr. **PRESIDENTE**: Es que su tiempo ha terminado.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Vale, pues ya.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ha sido muy interesante, y muchas gracias por su explicación de hoy, señor García; que tenga una buena jornada.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE** (García García): Gracias a vosotros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos ya al siguiente punto.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

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

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 17 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