

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 278

17 de junio de 2022

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 17 de junio de 2022

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-1103/2022 RGEP.6816. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: evolución de los viajes realizados de Metro de Madrid en el año 2021.

2.- PCOC-1621/2022 RGEP.11457. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a la publicidad de Metro de Madrid.

3.- PCOC-2061/2022 RGEP.15594. 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 va a hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar y ampliar la calidad del servicio en el transporte público interurbano.

4.- PCOC-2098/2022 RGEP.16022. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Judit Piquet Flores, diputada del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la accesibilidad en la movilidad de los vecinos de la Zona Norte de Alcalá de Henares.

5.- PNL-216/2022 RGEP.14277. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1.- Proceder al cambio tarifario del sistema de transportes del municipio de Coslada a la zona tarifaria A.

2.- Realizar, en el presente ejercicio presupuestario, todos los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una los municipios de Coslada y Madrid.

3.- Reordenar los servicios de autobuses interurbanos del municipio como se detalla.

6.- C-1109/2022 RGEP.14797. Comparecencia del Sr. D. José Luis Adell Fernández, Alcalde de Navacerrada, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre necesidades del municipio respecto de una infraestructura y conexión ferroviarias. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos.	16303
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo.	16303
— PCOC-1103/2022 RGEP.6816. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: evolución de los viajes realizados de Metro de Madrid en el año 2021.....	16303

- Interviene la Sra. Redondo Alcaide, formulando la pregunta.	16303
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	16303-16305
- Intervienen la Sra. Redondo Alcaide y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	16305-16306
— PCOC-1621/2022 RGE.11457. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto la publicidad de Metro de Madrid.....	16306
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	16306-16307
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	16307-16308
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	16308-16309
— PCOC-2061/2022 RGE.15594. 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 va a hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar y ampliar la calidad del servicio en el transporte público interurbano.	16309
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	16309-16310
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	16310-16311
- Interviene el Sr. Moreno García, ampliando información.	16312
— PCOC-2098/2022 RGE.16022. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Judit Piquet Flores, diputada del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la accesibilidad en la movilidad de los vecinos de la Zona Norte de Alcalá de Henares.	16313
- Interviene la Sra. Piquet Flores, formulando la pregunta.....	16313
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos	

Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	16313
- Intervienen la Sra. Piquet Flores y el Sr. Director Gerente, ampliando información. . .	16313-16316
— PNL-216/2022 RGEP.14277. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:	16316
1.- Proceder al cambio tarifario del sistema de transportes del municipio de Coslada a la zona tarifaria A.	
2.- Realizar, en el presente ejercicio presupuestario, todos los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una los municipios de Coslada y Madrid.	
3.- Reordenar los servicios de autobuses interurbanos del municipio como se detalla.	
- Interviene la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley.	16316-16318
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. González Maestre.....	16318-16323
- Interviene, en turno de réplica, la Sra. Acín Carrera.....	16323-16324
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. González Maestre.....	16324-16326
- Interviene el Sr. Pastor Barahona comunicando las sustituciones en su grupo.	16327
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.	16327
— C-1109/2022 RGEP.14797. Comparecencia del Sr. D. José Luis Adell Fernández, Alcalde de Navalcarnero, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre necesidades del municipio respecto de una infraestructura y conexión ferroviarias. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	16327
- Exposición del Sr. Alcalde de Navalcarnero.	16327-16330
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez.	16330-16340
- Interviene el Sr. Alcalde, dando respuesta a los señores portavoces.....	16340-16343

— Ruegos y preguntas.	16343
- Interviene el Sr. Pastor Barahona.	16343
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 35 minutos.	16343

(Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 17 de junio de 2022. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego, por favor, a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* ¿Grupo Vox? *(Pausa.)* No. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Esther Platero va a sustituir a Enrique Serrano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señorías. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día. Pido, por favor, a la señora consejera delegada de Metro de Madrid que nos acompañe en la mesa.

PCOC-1103/2022 RGE.6816. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: evolución de los viajes realizados de Metro de Madrid en el año 2021.

La pregunta la va a realizar doña Isabel Redondo. Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y de otros cinco minutos el representante del Gobierno. Buenos días, doña Silvia. Para formular la pregunta tiene la palabra la señora doña Isabel Redondo.

La Sra. **REDONDO ALCAIDE**: Muchas gracias, señor presidente; buenos días. Buenos días, señora directora gerente de Metro. Querríamos conocer, desde este grupo parlamentario, la evolución de los viajes realizados de Metro de Madrid en el año 2021. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por favor, señora consejera delegada.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchas gracias a sus señorías por esta pregunta sobre la evolución de los viajes realizados en Metro de Madrid en el año 2021. Miren, he traído una serie de gráficas, aunque les voy a pedir disculpas, en primer lugar, porque no las he traído para ponerlas en la pantalla, pero intentaré mostrárselas y, en cualquier caso, si requieren esta información quedo a su disposición para hacérsela llegar.

Como saben, el año 2021 ha estado afectado en su totalidad por la crisis sanitaria provocada por la pandemia COVID-19, que se inició en marzo de 2020. En 2021, la demanda ha presentado una recuperación respecto a 2020 lenta pero progresiva, si bien tengo que decir que ha sido mucho más lenta de lo que teníamos inicialmente previsto. Esta recuperación, lógicamente, ha sido paralela a la mejora de los datos de la crisis sanitaria y a la progresiva eliminación de las restricciones. Sin

embargo, también las distintas olas de contagios han provocado pequeños retrocesos en esa recuperación progresiva de la demanda que, como les digo, les voy a mostrar en una serie de gráficos. La demanda acumulada en 2021 se ha quedado en 442,306 millones; esto supone una pérdida de 235 millones con respecto al año 2019 -que, como saben, es antes de COVID-, con un descenso del 34,71 por ciento. Pero tenemos datos positivos, o datos favorables: con respecto a 2020, supone, sin embargo, un incremento del 26,43 por ciento de viajes. En términos homogéneos, es decir, considerando las diferencias de calendario y las distintas incidencias habidas, la subida se sitúa en un 27,64 -cuando hablamos de términos homogéneos tenemos que comparar periodos similares para que puedan ser comparables con el año 2019-. Miren, les voy a mostrar este documento, que es la demanda anual de Metro de Madrid, como les digo, los 442 millones de viajes. Aquí podemos ver la evolución de los distintos años, en los que se ve claramente cómo se produce la evolución de la demanda: por una parte, el incremento de demanda que se viene advirtiendo en los años en los que se produce la ampliación de red; los momentos, o los años de crisis -estamos hablando del año 2011, en los que se produce la crisis-; y, a partir de ahí, esos periodos de recuperación de demanda, de alta recuperación de demanda, en la que habíamos conseguido los 677 millones de viajes -casi el récord histórico conseguido en Metro de Madrid en 2019-; y luego se observa claramente el impacto de la pandemia, que nos llevó a una demanda de 350 millones en el año 2020. Como ven, este es el proceso de recuperación de demanda en el que se ve claramente la evolución que hemos tenido desde 1990, que está aquí registrado.

Si atendemos a la distribución mensual de la demanda, directamente influida por la situación de la crisis sanitaria, hay que tener en cuenta que a finales de 2020 se registró un repunte de la cifra de contagios que provocó que volvieran las medidas restrictivas y, con ello, la reducción de la movilidad. Así, durante los meses de enero y febrero, la demanda se sitúa en torno a 1,2 millones de viajes en día laborable. A partir de marzo, comienza un crecimiento, lento pero constante, de la demanda hasta la llegada del periodo estival, en el que, como es habitual, la demanda desciende. A partir de octubre, se mantiene la recuperación progresiva, que se estabiliza en torno al 76 o 77 por ciento, hasta las dos últimas semanas de diciembre, que desciende del 9 al 66 por ciento como consecuencia de las vacaciones de Navidad y también de la sexta ola. Miren, aquí les muestro el gráfico en el que yo creo que es bastante evidente la evolución de la demanda en la cual se ve -este es el año completo- cómo comenzamos con una demanda bajita en el año 2020 y, a partir de ahí, comenzamos con una recuperación -como ven- progresiva, cada vez más. Podemos ver el efecto del verano también, en el que baja la demanda y, por supuesto, la caída también de Navidad, como les digo, influida por el periodo estival de vacaciones, tanto en la parte de verano como en la parte de Navidad. En el metro de Madrid, los meses de más demanda son habitualmente los de octubre y noviembre y, ya en diciembre, en las primeras semanas comenzamos con la parte vacacional. Estas son las razones por las que Metro de Madrid adapta las distintas tablas a esta demanda que, como ven, es absolutamente cambiante y también se ve influida por los periodos estivales, y es absolutamente estacional; año tras año, más o menos, tenemos esta gráfica idéntica, no influenciada, por supuesto, por el momento COVID.

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

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Bueno, pues, si les parece, lo dejo aquí, por si quieren alguna información adicional, y así concluyo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. Para la réplica tiene la palabra la señora Redondo.

La Sra. **REDONDO ALCAIDE**: Muchas gracias, señora directora gerente. En primer lugar, yo querría felicitarle por la extraordinaria repercusión que ha tenido el evento recién clausurado en Madrid sobre la movilidad sostenible. Yo he tenido el placer -junto con algún otro compañero- de visitar el stand de la Comunidad de Madrid -también el del Consorcio y el de Metro- y es absolutamente increíble; o sea, no me extraña que los madrileños tengamos la sensación, que además se ha visto avalada por las encuestas de satisfacción de usuarios, que ha dado la más alta nota que se recuerda en los registros de Metro -satisfacción de los usuarios-. Yo comparto, por supuesto, esa satisfacción y, además, auguro grandes proyectos que, cuando se hagan realidad y los puedan disfrutar todos los madrileños, nos van a hacer sentir muy orgullosos de Metro de Madrid.

Ha hablado usted de la variación de la demanda, de una variación estacional e incluso, claro, de una variación semanal -podría decirse que en toda la semana habrá días de mayor consumo o de mayor demanda-, y ha hablado también de una evolución de los usuarios de Metro. Yo quiero poner en valor aquí lo que significa Metro para la sociedad madrileña y también para la proyección de lo que es Madrid dentro de esa plataforma, de esa movilidad sostenible. Tenemos un gran metro, tenemos un metro que está perfectamente adecuado a las intenciones, a las necesidades de Madrid. Como se decía en una campaña, que ya se hizo famosa, Metro vuela; los madrileños vuelan y yo creo que el metro de Madrid está teniendo una evolución perfectamente adaptada -como bien ha dicho usted-, perfectamente constreñida a los datos que ustedes mismos recogen y que hacen ofrecer el servicio que los madrileños necesitan. Y, en ese sentido, es una garantía más de eficacia, de sostenibilidad, cuando ya hemos repasado -en esta comisión también- las dificultades que supone el precio de la energía. Eso nos tiene que hacer también pensar, a algunos compañeros de esta comisión de los distintos grupos parlamentarios, que sería una gran ayuda, en su condición de diputados por Madrid, que hablaran con sus respectivos partidos en el Gobierno de la nación para hacer comprender que no es solo Madrid, sino el precio de la energía lo es para toda España y que, por lo tanto, por lealtad institucional -aunque no fuera más que por eso-, sería muy conveniente ayudar, por ejemplo, en aras de la movilidad sostenible, a abaratar el precio de la energía, porque con eso, por ejemplo, le harían un gran servicio a Metro. Entonces, antes de hacer grandes críticas respecto de la bajada del número de servicios o del descenso ajustado -como esas tablas que nos ha mostrado- a cuándo son las demandas de viajeros que se producen, ¡ojo!, porque lo mismo algún grupo parlamentario de esta Cámara, que tiene su homónimo en el Gobierno de la nación, es corresponsable de esas críticas que ellos mismos formulan. O sea, yo creo que antes de hacer algún comentario a la ligera, o incluso frívolo, sería mejor que alguno se lo pensara antes de hacer las declaraciones que hace.

A mí no me resta sino felicitar a la directora gerente de Metro por esas encuestas de afectación, de satisfacción y, desde luego, por lo que supone el reciente evento que hemos tenido; yo

quedé absolutamente asombrada y su entrega fue encomiable. Muchas gracias, señora gerente, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Redondo. Y para cerrar el debate, por tiempo de un minuto, la señora consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Miren, afortunadamente, hoy disponemos de tecnología y herramientas que nos permiten tener información de la demanda que tenemos en Metro de Madrid por estaciones, por franjas horarias, y esta información la tenemos en tiempo real. Esto hace que dispongamos de una información muy importante, muy valiosa, que analizamos conjuntamente con el Consorcio Regional de Transportes para poder adaptar la mejor oferta que ofrecemos a los usuarios a la demanda que tenemos en estos momentos. Hoy, si analizamos la demanda que tenemos, nos ofrece datos absolutamente fascinantes. El análisis de la demanda es una cosa que, realmente, desde el punto de vista técnico, de verdad, les invito a estudiar, porque es absolutamente fascinante. Miren, la recuperación de la demanda hoy se produce con un porcentaje muchísimo mayor en las horas valle y también, ¡también!, en los momentos de ocio o en los fines de semana. Esto nos hace ver que los ciudadanos de la Comunidad de Madrid utilizan el transporte público para moverse en sus movimientos de ocio, en sus movimientos de visitar a la familia o de ir a hacer compras. Sin embargo, sí que observamos que en las horas punta tenemos una afección de estos nuevos hábitos de movilidad que se están creando debidos al teletrabajo. El teletrabajo es posible que esté produciendo esos cambios de movilidad; no tanto que se reduzcan las horas punta sino que se está haciendo una distribución, lo cual nos está invitando a ver que se está haciendo una distribución y un mejor uso de la capacidad de transporte que tiene Metro de Madrid. Como les digo, analizamos diariamente cada uno de estos datos, junto con el Consorcio Regional de Transportes, en aras de ofrecer los mejores servicios que podamos a los ciudadanos de esta comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán; le pido que siga con nosotros porque la segunda pregunta también es para usted.

PCOC-1621/2022 RGE.11457. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto la publicidad de Metro de Madrid.

Comparece, como ya he dicho, la señora consejera delegada, y tiene la palabra el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Roldán, por venir aquí una vez más a contestar a nuestras preguntas. Desde Vox nos preocupa la situación económica en la que se encuentra el transporte público, en especial Metro de Madrid. Le he

preguntado varias veces, ya en pleno, al consejero cómo iba a abordar toda esta crisis energética que está sucediendo. Acabamos de ver cómo Metro todavía se está recuperando de la pandemia y, por los precios de la energía, realmente nos preocupa el estado financiero en el que se puede encontrar Metro para que, al final, no recaiga en una pérdida del servicio. Y por eso le traigo esta pregunta, porque puede ser una fuente de ingresos más. Ahora mismo el contrato con JCDecaux -según la información que tengo- se acaba y hay que sacar toda la publicidad de Metro, una vez más, a una nueva licitación y, entonces, me gustaría preguntarle por los planes que tiene al respecto, qué ingresos espera obtener. No sé si saben -o igual no tienen esos datos- los ingresos que van a recibir los otros con los ingresos que va a recibir JC también por eso, porque también creo que hay una gran diferencia, y está claro que las empresas tienen que ganar dinero, pero no a costa de la estructura de Metro. Yo creo que también igual tenemos que ser más ambiciosos con esto. También preguntar cómo lo van a sacar, si va a ser por lotes, si va a ser un todo entero. Y también saber el tiempo por el que será y las condiciones que están poniendo para esta licitación, sobre todo para saber qué es lo que se espera. También me gustaría saber si la televisión de Metro va incluida en esto y que nos pueda contar, en definitiva, qué planes tiene con respecto a la publicidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, para responder a la pregunta, la señora consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias, señoría, por esta pregunta. Yo la he dividido en dos partes, porque al leer el literal de la misma tenía dudas realmente sobre lo que me preguntaban y, entonces, me he traído preparadas las dos cosas, por si acaso. Entonces, por una parte, le comento que, efectivamente, en Metro de Madrid tenemos un contrato, actualmente, que sirve para la gestión de la publicidad -o la concesión de la publicidad- en toda la parte de las estaciones que tenemos en Metro de Madrid -que, como saben, son 240 nominales o 302, si las contamos desde el punto de vista ferroviario, efectivamente-, que está adjudicado a JCDecaux. Estos contratos son contratos de larga duración, son concesiones de larga duración -hablamos de diez o quince años, que es aproximadamente la duración que tienen estos contratos-, y, efectivamente, está a punto de finalizar este contrato y nosotros estamos ya preparando y tenemos ultimada la preparación del pliego nuevo que servirá para la nueva contratación, en pública concurrencia -todos estos contratos siempre los sacamos en pública concurrencia, como no podría ser de otra manera-, y en la que hemos tenido un diálogo competitivo con todas las empresas del sector. Porque, mire, el mundo de la publicidad -y yo no soy especialista en ello- es un mundo tremendamente complejo y, además, tremendamente cambiante. El mundo de la publicidad ahora, con toda la irrupción de la transformación digital, también está cambiando muchísimo y necesitábamos un estudio en detalle de lo que el mercado ofrecía para poder prestar o redactar este pliego en las mejores condiciones. No le puedo dar mucha información respecto de este pliego porque, al no haberse licitado, estaríamos dando información que no puede todavía ser pública y estaríamos vulnerando esas condiciones. Lo que sí le digo es que es un contrato orientado también de manera similar, pero evolucionado a la modernización -como le digo- de este sector, del sector de la publicidad, focalizado sobre todo en prestar estos servicios de publicidad a través de estas empresas y sobre todo focalizado en la parte digital, como les digo. Será un contrato de larga

duración, no va a ser por lotes y, en principio, nosotros lo tenemos ya todo preparado para, en tiempo y forma, disponer de este contrato, como le digo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. A continuación, en turno de réplica, el señor Pérez Gallardo por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Roldán. ¿Y me sabría decir, más o menos, lo que esperan ingresar o cuánto supone esto? Sé que no es una gran fuente de ingresos con respecto a lo que es el presupuesto de Metro, pero, bueno, todo suma, y más con la crisis económica en la que estamos. Porque lo que sí sé, más o menos, son los precios a los que se ofrecen, a las empresas o a los particulares, por parte de la empresa esas campañas publicitarias; yo, por lo menos, he sido usuario en campaña electoral de ese tipo de marketing y sé los precios que tienen. Entonces, si me hiciera una idea y multiplicara sí que saldría un dato muy interesante para Metro de Madrid. Entonces, no sé si nos puede dar, aunque sea, un mínimo y un máximo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Todavía le quedan dos minutos; se lo digo para que lo sepa. *(Pausa.)* ¿Sí? ¿No va a hacer uso? *(Pausa.)* Vale. Pues, entonces, si quiere, cierra usted el debate, señora Roldán, por un tiempo de tres minutos. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Señor Pérez Gallardo, me encantaría decirle el presupuesto de licitación con el que sale el contrato, pero, como le digo, hoy no es posible. En cuanto el pliego esté licitado, yo le daré toda la información; pero, en cualquier caso, como no quiero dejar de responderle -ya saben que yo intento ser absolutamente transparente con la información que aquí tenemos-, sí que le puedo hablar, para que tenga orden de magnitud, del que tenemos actualmente, que yo creo que, de alguna manera, le puede servir de referencia, aunque le digo que sí que es verdad que el pliego nuevo tiene unas modificaciones diferentes, o una comparativa, respecto al que tenemos actualmente porque, obviamente, hemos tenido que ir a una evolución digital que realmente es la evolución que ahora mismo tiene el sector, el sector, como le digo, de la publicidad. Como les digo, yo no soy experta en el mismo, es un sector tremendamente complejo, igual de complejo que puede ser el sector de la energía.

En cualquier caso, hoy estamos recibiendo un canon fijo anual, que asciende a en torno a los 4 millones de euros sin que esté incluido el IVA, pero este contrato -como le digo- es un canon fijo y tiene una parte variable que depende de las ventas mensuales obtenidas por parte de las compañías que son adjudicatarias de este contrato. Es cierto que estas ventas dependen también de la demanda que se tiene. Al final, está todo muy relacionado, con lo cual, obviamente, este canon variable tiende a ser menos, o anteriormente era mayor. Sí que tengo que decir que el mundo de la publicidad en estos últimos años, en el año 2021, ha tenido también una recuperación bastante importante respecto a lo que vuelve otra vez, o comprobamos, de nuevo, que vuelven a ponerse campañas de publicidad en nuestros soportes, con lo cual estamos contentos, porque eso significa que estamos en una recuperación, en una vuelta a la normalidad.

Como le digo, como no sabía claramente si querían preguntarme sobre esto o sobre las campañas que internamente, dentro de Metro de Madrid, llevamos a cabo para fomentar el uso del transporte público, sí que le puedo decir que, además, adicionalmente, en Metro de Madrid lo que hacemos es licitar unas campañas, o por lo menos lo que nosotros llamamos campañas especiales, para promover el uso del transporte público. Las dos últimas han sido la de Miramos por ti y La vida se mueve en metro -la última ha sido ampliamente reconocida en el mundo publicitario y ha tenido muchísimos premios-, en las cuales hacemos todo lo posible para fomentar el uso del transporte público, para animar a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid a que el metro es la mejor forma de transportarse. Hoy hablamos de que movemos la movilidad del 40 dentro de lo que es el transporte público en la Comunidad de Madrid. Y un poco en la línea, y cerrando casi con mi primera intervención sobre lo que habíamos desarrollado en el Global Mobility Call, comprometidos precisamente con que estamos absolutamente convencidos de que es el medio de transporte más sostenible que hay, y esa es la razón por la que invitamos a todos los ciudadanos a moverse en metro y realizamos estas campañas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, por acompañarnos esta mañana, y que tenga una buena jornada. A continuación pido que nos acompañe el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia. *(Pausa.)* Buenos días.

PCOC-2061/2022 RGE.15594. 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 va a hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar y ampliar la calidad del servicio en el transporte público interurbano.

Como ya he dicho, comparece el señor director gerente del Consorcio, don Luis Miguel Martínez Palencia, y para formular la pregunta tiene la palabra el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días a todos. Gracias, presidente, y gracias al señor Martínez Palencia. La pregunta es muy evidente: cómo podemos mejorar el transporte público colectivo, en este caso el interurbano. Algo que es absolutamente pertinente -que nos hagamos esa pregunta- en los tiempos que corren en base, fundamentalmente, a dos razones: uno, el imperativo de acometer la lucha contra el cambio climático y, dos, cómo hacer frente al incremento de los precios que tienen los productos energéticos. Desde nuestro punto de vista, la manera de mejorar y garantizar el transporte público, en este caso el interurbano, es no recortar el servicio ni en número de autobuses ni aumentando las frecuencias, porque nos parece que estaría fuera de lugar -incluso disparatado-, que sería un golpe al servicio público y que no cabe que se apliquen medidas como las que se han utilizado en Metro y en EMT. Eso lo único que haría sería incrementar el transporte privado, que nos parece que es algo completamente contraproducente. La primera medida sería esa: no recortar el servicio en absoluto, ni su calidad.

La segunda medida es qué va a pasar con el nuevo mapa concesional. El nuevo mapa concesional está pendiente desde 2019; se retrasó como consecuencia de la pandemia y la información que viene en la prensa -o lo que dijo el propio viceconsejero el otro día, el señor Pacheco, que, en 2024, pero no daba absolutamente ninguna pista. La información que viene desde el Ministerio de Transporte y Movilidad Urbana es que se van a traspasar líneas deficitarias a las comunidades -en este caso a la Comunidad de Madrid-, con compensaciones, que va a haber rediseño de rutas -o cabe esa posibilidad- y que se está negociando ya, que se está negociando ya. Entonces, querríamos saber si hay negociación con el Gobierno central, si hay información por parte de ustedes que nos puedan facilitar a todos -información suficiente, prolija y amplia-, si se va a abrir un proceso de negociación con todos los interesados y cuáles son los plazos razonables que tienen en cartera; es decir, si hay un calendario preciso del comienzo de estas negociaciones. Ustedes tienen la obligación de dar seguridad a las empresas para que puedan invertir, para que puedan planificar, para que se recupere un poco este frenazo que ha habido en materia de inversión, tanto en infraestructuras como, por ejemplo, en nuevo material rodante que sea sostenible. Entonces, esa es la pregunta: calendario, cómo está la situación. El proceso no es fácil, lleva su tiempo y a veces hay recursos y se complican las cosas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación cedo la palabra al director gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señoría, y gracias, señor Moreno. No me voy a extender mucho en afirmar que los servicios de transporte o la red de transporte interurbano de la comunidad es una red que tiene una buena calidad. Es una red extensa, de más de 468 líneas en este sistema intermodal que tenemos, con más de 22.000 kilómetros de longitud y que produce 183 millones de kilómetros. Tiene un alto nivel de cobertura, -más del 95 por ciento de la población está a menos de 600-, es flexible, damos soluciones casi inmediatas a cualquier desarrollo y patrones de movilidad, con accesibilidad universal -todos los autobuses tienen rampa-, flotas muy modernas -de 5,3 años medios de antigüedad- y es respetuoso con el medio ambiente porque, en definitiva, muchos de nuestros autobuses ya son híbridos, de gas o Euro 6, y todo eso se va a ir mejorando. Y hay que destacar también su elevada seguridad y sus precios accesibles. Si comparamos con el barómetro de la EMTA, nuestra red tiene una antigüedad de 5,3 años frente a una media europea de 7,5; estamos mejor que París, Londres, Barcelona Helsinki o Viena. O sea, que nuestras redes tienen una edad media muy bajita. Estos datos, señorías, concuerdan con la percepción que los usuarios tienen sobre nuestra red. En el último cuatrimestre hicimos unas encuestas de calidad y se nos daban 8 puntos; 8 puntos a la red interurbana.

Y con esto iba a concluir, pero, como ya me ha preguntado, iba a decir que tenemos una buena red, pero las preguntas que me están haciendo son sobre el mapa concesional. Entonces, continúo con el mapa concesional, aunque no tengo mucho tiempo así que intentaré decirte las pinceladas fundamentales que tiene este mapa y también intentaré hablar del mapa concesional del Estado, que es lo primero. Estamos coordinados, ya nos han citado, a las direcciones generales, al

director gerente, y ya estamos coordinados a través del director general de Transportes del Estado. Allí -como bien conoce usted- hay una serie de líneas de débil tráfico. Hablan de líneas rentables, ien el Estado se habla de líneas rentables y de polos de atracción en la playa o en los aeropuertos! Y, sin embargo, a las comunidades autónomas les dejan aquello que no es rentable, aquello de la España vaciada. Tenemos mucha suerte en Madrid: no nos influye esto directamente; Madrid está perfectamente cubierto y el nuevo mapa concesional del Estado influye muy poco en Madrid. Que le pregunten a Castilla-La Mancha cómo le influye. Yo soy de Cuenca, ¿eh? Que le pregunten a Castilla-La Mancha cómo le influye. Pero de eso entiendo que en el Estado tendrán que dar cuenta; seguimos coordinados y cada comunidad autónoma tendrá que poner sobre la mesa sus problemáticas.

Sobre nuestro mapa concesional, vamos a intentar que ofrezca un servicio de calidad a los usuarios, tanto en cobertura, en accesibilidad, en conectividad en el territorio, dando soluciones y flujos que se ajusten a los nuevos patrones de movilidad, apostando por patrones de movilidad derivados de la crisis COVID dando soluciones, por ejemplo, a flujos transversales, expreses, etcétera; que flexibilice las condiciones del servicio, pudiendo contemplar otras soluciones de transporte, como los transportes a la demanda -hemos hecho pilotos, pero queremos continuar por ahí-; que establezcan un diseño diferenciado para el transporte urbano para toda ciudad de más de 50.000 habitantes, porque ahora mismo tenemos muy pocas concesiones urbanas y vamos a intentar que haya más concesiones urbanas y no mezclar lo urbano con lo interurbano porque no es eficaz; que eviten los posibles problemas de competencia minimizando las prohibiciones de tráfico, porque hay veces que tenemos que atender una población, pero es una concesión de uno de los concesionarios nuestros que se pone en competencia con otro, así que vamos a intentar evitar eso; que fije las condiciones tecnológicas y medioambientales en material móvil acordes con las tendencias actuales, porque no podemos estar ciegos, o sea, nosotros hemos testado ya vehículos eléctricos metropolitanos -que en casi toda Europa no se han testado- y también estamos testando hidrógeno con vehículos comprados por ALSA, y también la conducción autónoma; que utilice eficientemente los recursos públicos disponibles a través de la planificación y de la intermodalidad; y que dé soluciones a las probables concesiones interurbanas que discurren integralmente por nuestra comunidad.

Situación de nuestro expediente... Otro tema es el mapa concesional del Estado, que lleva su ritmo; ahora está en participación pública. Nuestro expediente se adjudicó el pasado 29 de septiembre por -Silvia no daba el valor, pero este, como está adjudicado, así que lo puedo decir- una base de licitación que era de 1.725.000 euros sin IVA; la duración del contrato es de 21 meses, o sea, del 29 de septiembre hasta el verano de 2024. Mientras tanto, sacaremos todos los contratos de licitación porque tenemos que tenerlos adjudicados antes del 1 de diciembre de 2024. O sea, estamos ahí, vamos a dar participación pública a todos nuestros procesos y estamos trabajando duramente porque este es uno de los contratos principales que tiene la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director gerente; se le ha acabado el tiempo, salvo que el señor Moreno... Le quedan dos minutos al señor Moreno; no sé si quiere darle algún tiempo para responder o no.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Me queda fijar posición sobre este tema. No sé...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, de acuerdo.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Tengo dos minutos y diecinueve exactamente; a lo mejor me sobra un poquito. Muchas gracias por la información. Evidentemente, hay dos planos. En el plano del mapa concesional, desde nuestro punto de vista hay que atender fundamentalmente a la calidad del servicio y también a garantizar la situación de los trabajadores. Mejorar la calidad del servicio es algo que hay que hacer teniendo un poco en cuenta lo que nos dicen las encuestas de movilidad: cuando se utiliza menos el servicio público es porque tarda más -esa es una razón-, porque hay mala combinación, porque no hay servicio. Entonces, algunos de estos ítems de la encuesta de movilidad afectan o relacionan al servicio que prestan, que tienen calidad, evidentemente, pero que también es claramente mejorable. Y la segunda idea, como objetivo que debe tener el nuevo mapa concesional, es la potencia del transporte público. Las medidas tomadas en países como Alemania, en el sentido de una tarifa más barata que lo potencie puede ser una idea que contemplar. La propia Comisión Europea da información en ese sentido que invita a potenciar el transporte público frente al uso del coche privado. El criterio o principio de interconectividad es fundamental para que asegure que haya conexión entre las diferentes localidades de la Comunidad de Madrid; algunas están mal comunicadas o penosamente comunicadas y lo que no se puede es cristalizar, aunque sea un fenómeno menor del que pueda tener Cuenca o del que pueda tener Teruel o del que puedan tener otras zonas del Estado, pero en Madrid también hay una periferia que puede estar casi dentro de ese concepto de Madrid vaciado. Deberíamos tener en cuenta que ha habido un movimiento pendular, que ha habido un sector de población, un movimiento pendular demográfico, que ha ido de la ciudad al campo como consecuencia de la pandemia; algo a tener en cuenta a efectos de consideración de cara al futuro porque es bueno potenciar la descentralización demográfica y eso significa abrir nuevas líneas transversales o circulares. Es absurdo que para ir de Navalcarnero a -yo qué sé- Villanueva de la Cañada, haya que pasar por Madrid. Está muy mal comunicado.

El reto de la descarbonización es fundamental. Hoy mismo se recuerdan los informes generales del panel intergubernamental y estos 40 grados que tenemos pueden ser algo bastante corriente en la medida en que no se actúe. La cuestión de la asequibilidad y una revisión de las tarifas también nos parecen claves; no puede haber en determinadas localidades diferentes tarifas, como pasa en Rivas o como pasa, por ejemplo, en Arroyomolinos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Termino diciendo que las garantías del empleo son fundamentales, de la salud laboral y de la negociación colectiva.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se han acabado los dos minutos y diecinueve; gracias. *(Pausa.)* No tiene usted más tiempo, señor Martínez Palencia, porque se ha acabado; lo que sí le quiero agradecer es que ha ampliado el concepto de la pregunta, aunque no era objeto de la pregunta el mapa concesional, y se lo agradezco mucho. Muchas gracias. Pasamos al cuarto punto.

PCOC-2098/2022 RGE.16022. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Judit Piquet Flores, diputada del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno sobre la accesibilidad en la movilidad de los vecinos de la Zona Norte de Alcalá de Henares.

Como ya he dicho, comparece el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, y para formular la pregunta tiene la palabra la señora doña Judit Piquet. Gracias.

La Sra. **PIQUET FLORES**: Gracias, presidente. Gracias, señor Martínez Palencia, por comparecer hoy aquí de nuevo, en la Asamblea de Madrid. Desde el Grupo Parlamentario Popular nos gustaría conocer la valoración que realiza el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre la accesibilidad en la movilidad de la zona norte en el municipio de Alcalá de Henares. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muchas gracias, señorías. Señora Piquet, Alcalá de Henares -que bien conoce usted- cuenta con una población de casi 200.000 habitantes. Todo su transporte se realiza tanto con líneas de transporte de viajeros por carretera como por líneas ferroviarias. A día de hoy se puede afirmar que el municipio, exceptuando la capital, es uno de los municipios donde tenemos una red más extensa de transporte de superficie. Se ha trabajado mucho en la red de Alcalá de Henares, de superficie, en los últimos años. Dicha red cuenta con once líneas urbanas que dan servicio a todo el término municipal e incluso van atendiendo a todos esos nuevos desarrollos que también usted bien conocerá, como el Ensanche Sur, el Norte, o el Olivar o La Garena. Al mismo tiempo, hay una red de autobuses interurbanos que cubren la relaciones con la capital: la 223 -nuestras líneas estrella de ALSA-, la 227, la 229, son líneas que dan la relación con los intercambiadores fundamentales, y también las tres líneas de Cercanías, que dan servicio en este continuo urbano de la Comunidad de Madrid. Centrándonos directamente en la pregunta concreta de la zona norte de Alcalá de Henares, y entendiendo por esta la zona que está en Los Espartales, ubicada al otro lado de la variante de la A-2 y que se conecta con el resto de municipios a través de distintos puentes, la línea interurbana que da servicio a ese ensanche con Los Espartales es una línea concreta, la 227, que desde 2018 y 2019 fuimos prolongándola, adaptándola para dar servicio a toda esa zona del otro lado de la estación de Cercanías. La red urbana también ha cambiado mucho en los últimos años, ¡muchísimo!; hicimos una red urbana totalmente nueva, con líneas circulares, etcétera. En fin, sobre todo el transporte público de la ciudad de Alcalá de Henares, produciendo 7 millones de kilómetros de redes interurbanas, ¡7 millones!, y 7 millones de kilómetros de redes urbanas, hacemos una valoración positiva en lo que es toda la red que atiende el continuo urbano de Alcalá.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, en turno de réplica, la señora Piquet.

La Sra. **PIQUET FLORES**: Gracias, presidente. Gracias, señor Martínez, por su información. También valoramos positivamente esa apuesta por la movilidad de los alcalaínos con esa reordenación de las líneas urbanas que se ha llevado a cabo, y también por el incremento de las frecuencias de las

líneas interurbanas que afectan a nuestro municipio de Alcalá de Henares. Pero, veré, señor Martínez, es que, desde el Grupo Parlamentario Popular, y también personalmente, en calidad de portavoz del Grupo Popular en Alcalá de Henares, estamos muy preocupados por el nuevo proyecto de la reforma de la estación central de Cercanías, porque consideramos que la actuación que quiere llevar a cabo Adif en esta estación central resulta insuficiente dado que no cubre las necesidades de parte de los vecinos del municipio. Es ya una demanda histórica que nuestra estación de Cercanías sea accesible; actualmente cuenta con varios andenes a los que solo se puede acceder a través de escaleras, porque no cuenta ni con pasos subterráneos ni con ascensores. Es una demanda -como digo- histórica la accesibilidad, que en principio iba a solventarse en el año 2019, pero que decidió paralizarse esa accesibilidad, retrasar ese asunto, para realizar una reforma integral de la estación. Una reforma que desde el Gobierno local se intenta vender a bombo y platillo, pero que, sin embargo, adolece -como digo- de una importante deficiencia porque el proyecto no contempla un acceso para la zona norte de la ciudad de Alcalá de Henares. Actualmente, los vecinos de barrios como El Ensanche, Chorrillo o en Campo del Ángel, tienen que acceder a la estación a través de pasarelas peatonales y una de ellas ni siquiera resulta accesible; es una pasarela que no es accesible. Y, después de estar esperando esta gran reforma, con una inversión, además, que se va a ejecutar de más de 15 millones de euros, resulta que los vecinos van a tener que seguir accediendo, posteriormente, a través, igual, de pasos peatonales. Y lo que oímos en el Gobierno local de Alcalá de Henares es que el alcalde pone excusas tan peregrinas como que nunca nadie había pedido ese acceso, mientras que los vecinos lo están demandando, es un asunto que ha sido en el pleno municipal y que el propio Gobierno socialista y de Ciudadanos, que son quienes conforman el Gobierno local, votaron en contra de ese acceso norte. También justifica el alcalde socialista este atropello para los vecinos de la zona norte de Alcalá de Henares diciendo que solo se tarda dos minutos en cruzar una pasarela; una afirmación que es falsa. Se nota bastante que es un alcalde que no se baja del coche oficial y que no conoce las necesidades de los vecinos, puesto que se olvida de las personas que acuden a una estación con maletas -que es frecuente-, se olvida de las personas con movilidad reducida que tienen que acceder a través de esa pasarela, que no es fácil, o pensamos que perder dos minutos de tiempo -que para él son solo dos minutos- es poco, pero que, además de las demoras que sufren los usuarios de Cercanías, en las líneas C2 y C7, supone para muchos madrileños mucho más tiempo que esos dos minutos. Y ahora, que ya ha quedado latente que los vecinos del municipio sí que solicitan ese acceso para esa estación central, lo que dice es que los que queremos modificar ese proyecto, los que queremos dar una solución a la movilidad de los vecinos de Alcalá de Henares, queremos retrasar el proyecto, y nada más lejos de la realidad sino que nos alegramos de que la estación por fin tenga una reforma integral, pero, como digo, es absolutamente necesario el acceso norte en la estación central de Alcalá. Por eso, desde este Grupo Parlamentario Popular, solicitamos que se modifique el proyecto de tal manera que no se paralice la licitación de la reforma, pero sí se atienda a las necesidades reales de los vecinos de la zona norte de Alcalá de Henares. Y, en base a eso, señor Martínez Palencia, de usted, como director gerente del Consorcio Regional de Transportes, nos gustaría saber qué opina de ese proyecto que comentamos o cómo ha sido la planificación del mismo en esas mesas de seguimiento del Plan de Cercanías, si nos puede dar alguna información. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piquet. A continuación, el señor Martínez Palencia, por un tiempo máximo de tres minutos. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señora Piquet. Puedo dar poca información de esa estación y del proyecto de esa estación; puedo dar poca información. El Plan de Cercanías fue algo en lo que colaboramos activamente desde hace mucho tiempo, en etapas anteriores. Con Íñigo de la Serna se colaboró activamente y luego hubo una modificación del Plan de Cercanías, ya con Ábalos, y queda expreso en el Plan de Cercanías que tiene que haber unas reuniones de seguimiento de la ejecución de ese plan. Hemos solicitado, el consejero y nosotros mismos, en distintas ocasiones esas reuniones de seguimiento y, concretamente, yo la semana pasada solicité, ya que habían pasado varios meses sin respuesta, hablé con el jefe de gabinete y la secretaria de Estado y formalmente solicité una nueva reunión del Plan de Cercanías del Estado.

Todavía no... O sea, el proyecto lo desconozco. Yo indicaría dos cosas, y la pregunta no la tenía bien preparada porque no sabía que iba a terminar hablando de la estación de Cercanías. Temas que destacar. Primero, la coordinación de las Administraciones. Ayer, durante el Global Mobility Call hablamos de que es fundamental tener hojas de ruta y que haya una coordinación, como ya la tuvimos en la época COVID, que hubo una buena coordinación entre las Administraciones, que es fundamental. Coordinarnos en la gestión y en la planificación de infraestructuras es fundamental; hay grupitos de trabajo en este momento, pero no en el ámbito global, para coordinar, por ejemplo, la estación de Atocha al paso de la prolongación de la línea 11, por ejemplo, o hablas con la presidenta de Madrid y te habla, por ejemplo, de toda la vía borde de Hortaleza y del proyecto que están haciendo. Pero tenemos que estar coordinados, no solamente se puede hablar de elementos que no expresan la totalidad del plan. Por lo tanto, le doy la razón y yo creo que no es esta estación solamente, sino que hay más estaciones en el Plan de Cercanías, hay más estaciones que no son accesibles más que a una de sus caras, y es que los de desarrollos urbanos han hecho que sea necesario que haya accesibilidad en ambas caras, porque hay tanta población ya en muchas estaciones a un lado como al otro. Hay pasarelas antiquísimas. Yo me recuerdo que visité Alcalá de Henares y me acuerdo de una de las pasarelas que tiene esa estación que, efectivamente, no es accesible y es una pasarela muy antigua; o sea, en el nuevo proyecto de la estación se podría reconsiderar y dar accesibilidad a ambas caras y suprimir aquellas pasarelas que, en definitiva, sin ser accesibles en este momento yo creo que no ha lugar. Insistiré en la coordinación del Plan de Cercanías, porque en él no solamente está la accesibilidad de las estaciones sino que está el material móvil, las prolongaciones de red, etcétera; insistiré en las reuniones de coordinación, cuando se efectúen, en ver las estaciones más singulares, como la de Alcalá, que queden bien resueltas y que se hagan los esfuerzos necesarios para que así sea. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Mucha gracias, señor Martínez Palencia, por ajustarse al tiempo. Le quedan cincuenta segundos por si quiere hacer uso de ellos.

La Sra. **PIQUET FLORES**: Gracias, presidente. Gracias, señor director gerente. Efectivamente, en aras de lo que nos comenta, que no se celebran esas mesas, sí que solicitamos que se les inste para la celebración de dichas mesas y, por supuesto, igualmente, en aras de esa colaboración desde todas las Administraciones, desde la Administración local, que por fin el Gobierno de la ciudad de Alcalá de Henares se dé cuenta de la necesidad y, desde esa mesa, desde el grupo parlamentario, por supuesto, nosotros lo vamos a seguir haciendo y a ver si, si se celebrasen esas mesas, desde la lealtad institucional todos mirásemos por los vecinos de Alcalá y diéramos solución a sus problemas. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piquet. Señor Martínez Palencia, muchas gracias por haber estado esta mañana con nosotros y que tenga una buena jornada. A continuación pasamos al punto quinto.

PNL-216/2022 RGEP.14277. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1.- Proceder al cambio tarifario del sistema de transportes del municipio de Coslada a la zona tarifaria A.

2.- Realizar, en el presente ejercicio presupuestario, todos los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una los municipios de Coslada y Madrid.

3.- Reordenar los servicios de autobuses interurbanos del municipio como se detalla.

Procedemos a continuación al debate de la proposición no de ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, en primer lugar –imagino-, la señora Acín por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días a todos. Esta PNL recoge varias demandas que no son nuevas, porque las hemos traído aquí, por ejemplo, en las enmiendas a presupuestos y en otros debates. No son nuevas porque hace dos semanas, en esta misma comisión, hablamos de la situación de la movilidad de Coslada y, de nuevo, a todos les resultará familiar, dado que se ha debatido esta semana con un contenido muy muy similar en el pleno municipal de Coslada.

Coslada tiene muchas particularidades, así que repasaré unas pocas. Lo primero son sus altísimos niveles de contaminación atmosférica; es la segunda ciudad más contaminada de España, lo que la equipara en mala calidad del aire a capitales europeas con millones de habitantes, como Roma. Coslada está rodeada por grandes carreteras de circunvalación, como la M-40, la M-50, la M-45, la A-2, y colinda con el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, por lo que este municipio se ve afectado

por las elevadas emisiones provenientes del tráfico rodado. A esto hay que sumarle que Coslada es el municipio con más empresas logísticas de España, más de 700, los grandes operadores del comercio electrónico, del reparto y transporte de mercancías tienen plataforma de distribución en Coslada, de manera que, diariamente, 24 horas al día, miles de vehículos, tanto pesados como de reparto de última milla, transitan por la ciudad o alrededores, de nuevo con una emisión de gases contaminantes intensa y constante.

Y, por último, también hemos traído el tema a esta Cámara porque Coslada se ve muy afectada por un desarrollo urbanístico en el que hay casas y vecinos y vecinas, pero no hay servicios; no hay ningún barrio. En este caso concreto, Coslada está pegada a El Cañaveral, que es el distrito madrileño de Vicálvaro, y la falta de servicios básicos, como escuelas, centros de salud, centros comerciales, centros culturales, deportivos, ha generado una serie de disfunciones sobre las pautas de movilidad en la zona –que además se prevé que aumenten cuanto más población se establezca en El Cañaveral-, y esta falta de servicios en El Cañaveral es suplida por Coslada, básicamente porque los vecinos y vecinas se trasladan ahí, tanto para realizar sus compras como para los colegios o los institutos, los centros de salud, centros de mayores. Esta situación de El Cañaveral, que no tiene ningún tipo de respuestas, o ningunas soluciones en transporte público e infraestructuras, hace es que las necesidades de movilidad se cubran con el coche, con lo que Coslada, por lo tanto, también asume estas externalidades de un barrio colindante con coches circulando y congestionando, sus vías de forma constante.

Como les decía al comienzo, esta moción fue debatida y aprobada hace un par de días en el pleno municipal, fue presentada por el Grupo Más Madrid allí, apoyada por el Partido Socialista y Unidas Podemos; Vox y el Partido Popular se abstuvieron con argumentos como cuestionar los datos de la Organización Mundial de la Salud, o la ciencia directamente, que vincula los altos niveles de contaminación con enfermedades respiratorias, con problemas cognitivos y desarrollo. Ojalá, hoy al menos, obtengamos el mismo resultado que tuvo esta moción municipal y esta propuesta se apruebe. Les voy a recordar lo que pedimos en concreto. Lo primero es proceder al cambio tarifario del sistema de transportes del municipio de Coslada a la zona tarifaria A. Como en otras ocasiones, este mapa tarifario está bastante agotado y es cuanto menos antiguo. Sabemos que la propia Comunidad de Madrid le quiere dar una vuelta, por lo tanto nuestra propuesta es que Coslada cambie a zona tarifaria A. Pedimos también que se realicen en el presente ejercicio presupuestario al menos todos los estudios conducentes a la construcción de un carril bici entre Coslada y Madrid; les recuerdo que son total y absolutamente colindantes y, además, es un eje que sería bastante sencillo y al menos, ¡oigan!, aumentaríamos un poco los niveles de carriles bici que construye la Comunidad de Madrid. Y, por último, solicitamos una reordenación de los servicios de autobuses interurbanos, muy vinculada a esto que les comentaba de las nuevas necesidades que están surgiendo también como consecuencia del establecimiento en El Cañaveral de cientos de vecinos y vecinas. Se pide que haya un servicio exprés que conecte El Cañaveral con Coslada, para facilitar la movilidad de los vecinos que recurren a Coslada para acceder a servicios básicos y que no lo tengan que hacer solo, única y exclusivamente en coche. Se pide también que establezcan líneas de servicio exprés que conecten el municipio con sus dos zonas industriales; como les he comentado, Coslada tiene unos polígonos con una alta

actividad y los trabajadores y las trabajadoras están condenados a ir, única y exclusivamente, en coche. Y también se pide una modificación parcial de la línea de interurbanos 290, básicamente porque no está dando el servicio más eficiente que podría y, sobre todo, porque se corta antes de llegar a la estación de Cercanías de Coslada Central y, por lo tanto, su llegada hasta allí mejoraría mucho la movilidad de los vecinos y vecinas. No he recibido enmiendas a la proposición no de ley, así que asumo sus votos favorables. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Como la señora Acín ha comentado, no se han presentado enmiendas y, por tanto, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a la representación numérica. Tiene la palabra el señor Moreno por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente. Yo voy a limitarme a fijar la posición del grupo, que no puede ser otra que la de apoyar y votar favorablemente a esta proposición no de ley, primero, porque nos parece correcta, absolutamente correcta y necesaria para la localidad de Coslada y, en segundo lugar, por coherencia con la propia posición que el grupo ha tenido en el propio Ayuntamiento de Coslada. Yo creo que hay consideraciones de carácter general y, luego, propuestas concretas que avalan la necesidad de poner en marcha medidas que mejoren la situación de este municipio en orden a la movilidad.

En cuanto a las consideraciones de carácter general, es una zona densamente poblada, es una zona muy interrelacionada, hasta el punto de que prácticamente no existen, en fin, divisiones ni espacios con otros municipios colindantes, como San Fernando de Henares, o con zonas de nuevo desarrollo urbanístico que, aunque pertenece al Ayuntamiento de Madrid, en el caso de El Cañaveral están -como bien se decía- de una manera absolutamente aislada; yo he estado allí y cuesta trabajo llegar, y da uno vueltas, y hace unos recovecos y ringorrangos para poder entrar que es algo realmente disparatado desde el punto de vista del vehículo privado. Desde el punto de vista el vehículo público, el transporte colectivo tiene frecuencias mínimas, las redes... En fin -también lo hemos discutido esta comisión-, dejan muchísimo que desear con respecto a lo que sería dar una cobertura de transporte con una calidad y con una frecuencia que realmente permitan utilizarla de manera regular por los habitantes, que no son pocos, que creo que son ahora mismo del orden de los 14.000 censados, pero la población real -que no está censada por la falta equipamientos sanitarios y educativos- puede llegar a más de 20.000 personas. En el caso de Coslada, además, se dan dos circunstancias: una, que está rodeada por grandes vías de comunicación, especialmente la proximidad a la N-2, y, luego, que es una zona de un desarrollo económico bastante potente; allí están empresas grandes de logística, de distribución de última milla, y eso nos lleva a una consecuencia -que se apuntaba por la portavoz de Más Madrid-, que es un altísimo nivel de contaminación. Entonces, yo creo que en ningún momento podemos perder de vista la imperiosa necesidad de abordar este tema. La ola de calor que estamos viviendo tiene una relación causal muy directa con el tema de la emisión de gases de efecto invernadero; es un cambio climático que no somos capaces de abordar y creo que pone un poco en cuestión nuestra capacidad, como especie humana, para demostrar la inteligencia de la que estamos dotados.

Entonces, con estas consideraciones de carácter general, nos parecen correctas las propuestas. Quizá se podrían añadir más, pero me parece que es una buena manera de empezar. El que haya una zona tarifa A significa abaratar el precio del transporte y fomentar el uso del transporte público colectivo. En segundo lugar, invertir en un carril bici que una con Madrid y, en general, que desarrolle estas infraestructuras en la zona nos parece que es básico. Pero tiene que ser un planteamiento sistémico, ¡claro!, con los niveles de contaminación que tienen hay que coger la bicicleta con una mascarilla, evidentemente, si no se actúa en paralelo también en la reducción de la contaminación con carácter general. Y, luego, una reordenación del transporte urbano; en el transporte urbano e interurbano es necesario que se sigan acometiendo medidas de racionalidad que permitan un uso, en fin, más frecuente, más interesado por la mayoría de los habitantes de la localidad de Coslada. Entonces, nuestro apoyo sin ninguna reserva y dar las gracias al Grupo Más Madrid por traerla a esta comisión.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Nosotros vamos a abstener, de la misma forma que lo hizo nuestro grupo municipal en Coslada, y por dos motivos: porque hay una parte en la que estamos de acuerdo y porque hay otra en la que no. En la parte en la estamos de acuerdo, incluso me atrevería a decir que podríamos estar de acuerdo, es en que Coslada pase a tarifa A. De la misma forma que apoyamos a Arroyomolinos cuando nos pedía pasar a la zona B2, por la situación, por las Cercanías, Coslada parece que podría ser más, si vemos el mapa, el distrito 22 del Ayuntamiento de Madrid que otro municipio, porque parece que está como metido. Y si el criterio de las tarifas es un criterio de distancias, Coslada tendría que estar en la zona A. Pero, claro, no es el único criterio; es verdad que el Ayuntamiento de Madrid aporta muchísimo más dinero al consorcio que el Ayuntamiento Coslada, entonces, por eso digo que podríamos estar... Esto habría que discutirlo. De todas formas, creo que sí que es bueno esperar al mapa concesional, que creo que puede cambiar realmente toda la movilidad de nuestra región y que habría que esperar a ese estudio que se está haciendo desde el consorcio para plantearnos las nuevas tarifas y ver cómo se está reorganizando el transporte público en nuestra región. También estamos de acuerdo en reordenar los servicios interurbanos, pero, lo dicho, el consorcio ya está trabajando en el mapa concesional y sobre eso, sobre lo que se habla en todos los nuevos planes de movilidad de la región, creo que igual nos estamos adelantando.

Y en lo que estamos en contra -como yo creo que ustedes pueden imaginarse por todos los debates de las últimas semanas- es en el punto 2, que es realizar en el presente ejercicio presupuestario todos los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una los municipios de Coslada y Madrid. Yo lo he dicho más de una vez: la bicicleta como movilidad para nosotros tiene sentido solamente en el ámbito urbano, y no en todos los núcleos urbanos sino en aquellos cuya densidad de población, distancias, geografía y orografía lo permitan. Esta parte igual la podríamos debatir más en deportes, si queremos hacer un carril bici entre Coslada y Madrid. Y por eso nuestro grupo se va a abstener, así que muchas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Tan solo fijar la posición de este grupo parlamentario, que sin duda va a ser a favor de esta proposición no de ley porque, como ya se ha citado con anterioridad, es prácticamente idéntica a una moción que se aprobó en el Ayuntamiento de Coslada recientemente; una proposición, una moción, para la mejora de la movilidad en el Ayuntamiento de Coslada que propusieron el PSOE de Coslada, Podemos de Coslada y Más Madrid de Coslada. Salió adelante con el sorprendente voto y abstención del resto de grupos municipales en el Ayuntamiento de Coslada que, por lo visto, no quieren ni proceder al cambio tarifario del sistema de transporte público del municipio a la zona de tarifa A, ni realizar tampoco – como acabamos de escuchar al Grupo Vox- los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una los municipios de Coslada y Madrid, porque debe ser esto una cosa terriblemente mala.

Nosotros, con relación a la proporción no de ley presentada en esta comisión, tenemos una propuesta algo más amplia con relación a las tarifas, en realidad. Consideramos, de forma general, que andar con este casi menudeo, municipio a municipio, diciendo “no, aquí vamos a ampliar la tarifa, o vamos a disminuirla, o vamos a cambiar esto o aquello”, tiene poco sentido. Igual que se apela a un supuesto -algún día lo veremos- mapa concesional -y 2024 es el último año que nos han dado- para los autobuses interurbanos, creemos que este tipo de cuestiones de las tarifas se deben trabajar de una forma amplia y clara. Nosotros tenemos una propuesta muy clara en este sentido: creemos que debe haber una tarifa plana en toda la Comunidad de Madrid, una tarifa plana de 30 euros; y también creemos que para hacer más atractivo el transporte público en nuestra comunidad, en nuestra región, también se puede ampliar la edad del Abono Joven. Creo que todos lo conocen, no es motivo estrictamente esta comisión ahora mismo, pero, en este sentido, creemos que, por supuesto, Coslada, como tantos otros municipios, debería tener esa tarifa plana que les menciono.

En cuanto a la otra parte, ya digo, es que esta cuestión atávica e incomprensible de determinados grupos políticos con relación a lo que es un carril segregado y seguro para las bicicletas es algo que sorprende tanto que uno ya no sabe ni qué decir, a veces. Porque es verdad que hemos tenido debates, incluso en el pleno, muy particulares sobre este asunto y me llaman muchísimo la atención las afirmaciones que se hacen.

Pero, bueno, como digo, en la última parte, con respecto al mapa concesional, ¡hombre!, podemos seguir esperando, no 5 sino 10 o 15 o 20 años, los que el Gobierno autonómico de la Comunidad de Madrid ha estado mareando este asunto con la excusa de un mapa concesional, que está claramente caducado, que está claramente obsoleto, que hay que mejorar y que hay que solucionar. Pero esto también es algo que gusta particularmente al consejero, que es ir, municipio a municipio, diciendo: Voy a mejorar esta cosita. No, vamos a hacer las cosas con un poco de criterio y con un poco de sentido, de una forma seria y responsable, y hagamos lo que hay que hacer; no se puede tener un mapa concesional caducado desde hace años. En cualquier caso, las necesidades de

este municipio de Coslada son muy claras, las apoyamos, el alcalde lo tiene también muy claro y desde el Grupo Parlamentario Socialista vamos a apoyar esta proposición no de ley. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor González Maestre.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Creo que se ha hablado de la calidad del aire y del transporte público. Yo creo que, en ese sentido, podemos estar todos de acuerdo. Sin embargo, estamos en la Comisión de Transportes. Si estuviésemos en la Comisión de Medio Ambiente podríamos hablar de la estrategia de mitigación y adaptación al cambio climático y calidad del aire de la Comunidad de Madrid, que está actualmente en vigor, pero tenemos que hablar de transportes y tenemos que hablar de inversiones.

La Comunidad de Madrid lleva muchos años trabajando para mejorar la movilidad de los madrileños, para tener el mejor transporte público y para que los ciudadanos puedan elegir entre las opciones que más se adapten, siempre con una gestión seria, con rigor, basados en estudios, en informes y en datos. Sin embargo, esta proposición plantea tres puntos que lamentablemente no podemos apoyar, y voy a intentar explicar por qué. En primer lugar, respecto al cambio tarifario, como todos ustedes saben, la zona tarifaria A corresponde solamente a la ciudad de Madrid y cambiarlo requeriría un estudio pormenorizado de afectación al resto de zonas, porque se trata de hacer un estudio global que mantenga el equilibrio entre municipios y que evite agravios comparativos. De hecho, precisamente ahora se están llevando a cabo los estudios necesarios para la revisión de las zonas tarifarias, lo que permitirá evaluar la zonificación del transporte en la región. Hacerlo de una forma aislada -como decía- creo que no es una gestión seria y eficaz, que es la que espera a los madrileños de nosotros.

Respecto a la conexión entre Coslada y El Cañaveral, a la que se refieren las letras a) y c) del punto 3 de la proposición no de ley, consideramos que, básicamente, ya se están cumpliendo, ya que estas líneas ya existen y prestan servicio. La línea 290 conecta el municipio de Coslada y de El Cañaveral desde el año 2016, con lo que se garantizaba el acceso a la red de Metro de Madrid y al tren de Cercanías, y se ha ido adaptando de forma progresiva a las nuevas necesidades y a la llegada de los vecinos. De hecho, en el año 2018 se conectó también con Plenilunio, lo que ha permitido a los vecinos de Coslada y de El Cañaveral llegar a esta oferta comercial a través del transporte público. Durante todos estos años se va evaluando de forma periódica la ocupación media del servicio, porque el servicio público se tiene que ajustar siempre a la demanda y sin estudiar la demanda no se pueden hacer planteamientos de nuevas líneas. De hecho, actualmente se está monitorizando la llegada de estos nuevos vecinos para adaptar el recorrido de la línea 290.

Hacer una línea exprés, cuando los vecinos están diseminados, y dada la actual demanda de este servicio, no sería eficaz. Sería bueno, señora Acín, que nos explicara cuál sería el recorrido de esa línea exprés, en una zona donde los vecinos están tan dispersos, para poder evaluar en concreto cuál sería la eficacia de la medida. Y también creo que sería necesario que nos explicase cuál es la

demanda esperada, porque el servicio público es necesario, el transporte público es fundamental en la Comunidad de Madrid, pero siempre se tiene que hacer una gestión eficaz y eficiente. La Comunidad de Madrid va a seguir analizando las necesidades de los vecinos de El Cañaveral y de Coslada para ir aumentando progresivamente los servicios de transporte público según se vaya necesitando.

Respecto a la línea que también se propone para unir las dos zonas industriales de Coslada, ya existe la línea 2, que recorre ambos desarrollos industriales y que conecta con las estaciones de Cercanías de San Fernando, de Coslada y con la estación de metro también. Y ocurre lo mismo con la línea exprés propuesta: dudamos de la eficacia, sobre todo sin tener un recorrido concreto, cuando estamos hablando de unas zonas industriales que ocupan una superficie muy amplia. También faltaría un estudio demanda; algún dato que pudiese ayudar a tomar una decisión eficaz. Como digo, la Comunidad de Madrid va a seguir analizando las necesidades de los vecinos de Coslada y de El Cañaveral, pero siempre tomando decisiones en función de los estudios que permitan un transporte público eficiente y adaptado a la demanda.

Por último, pide un carril bici que una las ciudades de Madrid y Coslada. En este sentido, la Comunidad de Madrid ha apostado por la construcción de carriles bici en toda la región. Ahora mismo está en marcha la construcción de una red básica de vías ciclistas, por un importe de 120 millones de euros para hacer más de 270 kilómetros. Las prioridades políticas no se expresan solamente en declaraciones, en proposiciones de ley en municipios, que a veces no se ejecutan, sino que se demuestran en los presupuestos y este es un ejemplo: 120 millones de euros, 270 kilómetros. En la primera fase, que finalizará en el año 2024, se incluyen los siguientes proyectos: el carril bici paralelo a la carretera M-608, otro paralelo a la carretera M-206, a la carretera M-605, a la carretera M-121, a la carretera M-111, a la carretera M-600 y también un carril bici paralelo a la carretera M-307.

¿Y qué tienen en común todos estos proyectos? Pues que transcurren paralelos a una carretera autonómica, lo que resulta fundamental para poder realizar una obra por parte de la Comunidad de Madrid. Por tanto, los estudios que propone el Grupo Parlamentario Más Madrid no los podría realizar en ningún caso la Comunidad de Madrid, porque no existe ninguna carretera autonómica que conecte Coslada con Madrid; efectivamente, existe una carretera, la carretera M-201, pero que es de titularidad municipal y corresponde al Ayuntamiento de Madrid, por lo que la Comunidad de Madrid no puede actuar sobre ella.

Me gustaría, señora Acín, preguntarle por los estudios conducentes a la construcción de un carril bici que una Coslada con Madrid, que realizó el Gobierno de la señora Carmena mientras fue alcaldesa. Tuvieron cuatro años para realizar esos estudios; creo que no hicieron nada. Es más, lo que sí hizo el Gobierno de la señora Carmena fue paralizar el desarrollo de El Cañaveral, entre otros muchos, perjudicando a los vecinos, que vieron cómo se retrasaba de forma grave la posibilidad de tener una vivienda en propiedad. El objetivo declarado de la izquierda en Madrid era frenar -y cito literalmente- barrios invisibles, como El Cañaveral. Frente a la parálisis de la izquierda, lo que sí hace el Gobierno de la Comunidad Madrid es seguir apostando por el transporte público, y este compromiso se traduce en inversiones reales que se ven reflejadas en los presupuestos de la Comunidad de

Madrid; inversiones que hacen que los madrileños disfruten de nuevas infraestructuras públicas que les permitan elegir la movilidad que prefieren. Y por eso en la Comunidad de Madrid tenemos la suerte de disfrutar del mejor transporte público de España. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. A continuación imagino que va a abrir turno de réplica, ¿verdad? (*Pausa.*) Muy bien. Tiene a continuación la palabra el señor Moreno por un tiempo máximo de tres minutos. (*Rumores.*) ¡Perdón!, isí, sí, sí!; disculpe, disculpe, tiene razón. Tiene la palabra usted, señora Acín, por un tiempo de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Para hacer algunas aclaraciones y matizaciones. Respecto a Vox, hablar con ellos de las bicicletas yo asumo que es inviable. Ya no es que hayan ido modificando su postura hacia una postura del siglo pasado, es que ahora ya quieren restringir las bicis al deporte, y es una visión totalmente equivocada en la que no nos vamos a encontrar. Pero, de todas formas, me llama mucho la atención que usted dice que consideran las bicicletas un modelo de transportes para el entorno urbano, ¿pero es que Coslada está en mitad del campo o cómo va? Coslada es puro entorno urbano conectado con otro entorno urbano y, como le hemos dicho en otras ocasiones, aquí la idea es dar más posibilidades y más opciones para que la gente pueda elegir, simplemente. Si usted quiere seguir yendo a Coslada con su coche y cogerse sus atascos diarios, es su decisión, pero también respetamos y hagamos, como Administración, que sean visibles, viables, otras opciones.

Aquí yo entiendo que al portavoz del Partido Popular... Yo entiendo la división que tratan de hacer entre medio ambiente y transportes, pero es difícil de hacer cuando se habla de contaminación y de tráfico rodado. Por lo tanto, aquí siempre intentamos hacer un poco, sabiendo las competencias diferenciales, sabiendo que hay un link muy claro. Me llama mucho la atención que ustedes pidan a la oposición que haga los estudios de demanda. Miren, aquí nosotros proponemos, apoyamos, participamos, y es el Gobierno el que tiene el dinero, los recursos, las capacidades y el consorcio para hacer los estudios necesarios. ¡Hombre!, me llama mucho la atención que ustedes hablen de estudios de demanda. Bienvenidos y, de acuerdo, no, lo siguiente, pero, claro, ustedes hacen muchas intervenciones en movilidad e infraestructuras sin ningún tipo estudio de demanda; lo hacen a golpe de sus intereses, supongo que electorales o de partido. Quiero decir que, cuando ustedes amplían líneas de metro sin estudios, ¿qué están haciendo? Cuando ustedes establecen líneas de autobuses interurbanos, que son necesarias, que les reclaman los municipios, modificaciones o pequeñas ampliaciones, ¿lo están haciendo de forma parcial? Bueno, se entiende que es de forma parcial y a nosotros nos encantaría que hubiese un planteamiento totalmente global para Madrid, pero sin los estudios de demanda -que el Gobierno no hace-, sin nuevas encuestas de movilidad -que el Gobierno no hace-, sin el mapa concesional; sin nuevos estudios reales, usted me está pidiendo algo que es realmente inviable y que yo, además, creo que es labor del Gobierno. Y, por último, usted me habla de los barrios invisibilizados. ¡Hombre!, yo creo que hablar de los barrios... No recuerdo cómo lo ha dicho, pero, en cualquier caso, está bien el tema de los invisibilizados, porque ustedes dan el okey a todos los desarrollos urbanísticos, que está muy bien, pero es que luego se olvidan de hacer de ellos barrios o pueblos; quiero decir que si no establecen un centro de salud, si no establecen una escuela,

si no establecen un sistema de transportes eficiente, ¿qué sucede? Que la gente, en este caso concreto, se traslada a Coslada, y Coslada tiene, de alguna forma, que tener el apoyo regional para poder asumir una movilidad, que está llegando, derivada en este caso de otro municipio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación procede abrir turno de dúplica al resto de grupos. Tiene la palabra, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muy breve. Simplemente constatar algo que me parece fundamental: a la hora de tener una metodología para abordar los diferentes problemas creo que la metodología más racional y más adecuada es partir de un planteamiento sistémico que vea las cosas en su totalidad y con sus vinculaciones. Entonces, en ese sentido, si estamos hablando de movilidad claro que hay que hablar de medio ambiente, claro que hay que hablar de Estado del bienestar, claro que hay que hablar de derechos de la ciudadanía. Entonces, hay que verlo en ese contexto y, en este caso, está absolutamente relacionado; si estamos hablando de una de las ciudades con una de las contaminaciones más altas de todo el Estado, es evidente que la manera de acometer medidas que resuelvan ese problema gravísimo, y que mejoren la calidad del aire y la situación del medio ambiente, es abordar, entre otros, los temas de movilidad y del transporte. Yo creo que las propuestas precisas son muy adecuadas y son difíciles de contestar, y no he escuchado argumentos en contra excepto, es verdad, lo que decía aquí Javier Pérez que, en fin, me parecía pintoresco, lo del deporte, lo de la bicicleta, y me ha hecho sonreír. Pero la reducción de tarifas, de precios, para potenciar el transporte público; que se considere zona A, que además está dentro de la conurbación de Madrid; potenciar un carril bici, un carril bici seguro, con garantías, en fin, amplio, que permita la movilidad, porque los kilómetros son pocos, es que la distancia es poca para poder moverse entre Coslada y Madrid; o el tema de la mejora y racionalización del transporte interurbano, es que nadie puede estar en desacuerdo con ello.

Y, por último, quería decir que es importante que se tenga en cuenta que cuando vienen estas propuestas, vinculadas a través de un grupo parlamentario concreto, pero que reflejan una demanda de la sociedad civil, de la ciudadanía y, en este caso, también de una institución como es un ayuntamiento, aquí también yo querría reclamar el tener en cuenta esa propuesta, de dónde viene y la lealtad institucional que antes también se planteaba por algún otro diputado o diputada. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Simplemente, para responder en lo referente al punto 2 de esta iniciativa, insisto en que a nosotros nos parece que todos aquellos carriles bici, que al final hacen trayectos de 10 kilómetros o más... Porque, claro, Coslada del Wanda no está esa..., pero quien vive en el borde de Coslada y va al Wanda Metropolitano, pues entonces no es deporte, es ocio, si quieren. Pero si unimos núcleos urbanos; es decir, desde el núcleo urbano de

Coslada al núcleo urbano de Madrid sería hablar como del núcleo urbano de Leganés al núcleo urbano de Madrid, o como si dijéramos del núcleo urbano de Aravaca al núcleo urbano de Madrid, son unas distancias que para nosotros creo que no es real hablar de movilidad en bici, porque se hacen unas distancias muy elevadas para poder utilizar la bicicleta como transporte de viajeros. Por lo tanto, para nosotros todos los proyectos... De hecho, en el Ayuntamiento de Madrid nosotros hemos sido precursores también de carriles bici, porque nos parece bien ya que en núcleos urbanos tiene mucho sentido y en aquellos sitios donde la bicicleta puede ser utilizada como un verdadero medio de transporte tiene muchísimo sentido y, además, no solamente a nivel económico sino a nivel de tiempos, a nivel de salud y todo lo que tiene. Y en eso sí, pero lo que no tiene sentido para nosotros es cuando las ciudades son grandes y cuando estamos hablando de núcleos interurbanos, porque Coslada y Madrid es interurbano, repito; sea 1 kilómetro entre el borde de Coslada y el Wanda Metropolitano –que ya son 2 con algo-, pero si unimos el núcleo urbano de Coslada con el núcleo urbano de Madrid, de verdad, yo creo que serán tres vecinos quienes lo utilicen. Pero, insisto, con respecto al resto de la iniciativa, nosotros creemos que, efectivamente, hay que esperar al mapa concesional, hay que esperar a poder hacer una revisión de las tarifas del transporte público sin perder el horizonte de que tenemos un transporte público a muy buen precio, que eso no podemos dejar de tenerlo en el horizonte, que tenemos un transporte público de los más baratos de Europa y de los mejores. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Reiterar los argumentos que hemos dado con anterioridad, la verdad, porque es que, desde mi punto de vista, entrar debates negacionistas, "atrasistas" e intentar separar medio ambiente del transporte, no sé. Señorías, ¿de dónde vienen las emisiones? ¿De dónde provienen las emisiones? ¿Dónde surge la contaminación atmosférica? Es que yo, personalmente, me niego a entrar en esos debates que ya no sé ni a qué época o siglo..., de dónde provienen; la verdad, es algo sorprendente. Yo quiero insistirles en que tienen todo nuestro apoyo en esta proposición, como así fue con el apoyo del Grupo Municipal Socialista y del alcalde de la ciudad de Coslada en esta moción del ayuntamiento. Como les digo, la propuesta que tenemos en el Partido Socialista es más amplia, para toda la región, respecto a la tarifa plana; una forma mucho más atractiva de conseguir que más usuarios entren en el sistema del transporte público. Y es que la bicicleta... No lo sé. Yo entiendo que algunos se sientan más cómodos, quizá, el sistema de la derecha, en la Edad Media, porque pensarán en el caballo y tal, o estas cosas, pero no, las distancias han cambiado y 1,5 kilómetros, 2, 3, 4, la intermodalidad, son conceptos que, claro, a algunos parece que les rompen los esquemas, pero les prometo que esto existe, esto ocurre, está ocurriendo, ocurre en todas las regiones europeas, ocurre en todo el mundo. Entonces, quedarnos atrás es una lástima y, ya digo, lo más preocupante es que a la derecha del Partido Popular parece que esta extrema derecha les lleva de la mano y les acerca... Bueno, ya están en el siglo XIX, quizá acaben en el XVIII en este tipo de cuestiones. Se mencionan aquí asuntos que hemos debatido ampliamente: se han presupuestado equis carriles de bicicletas, heredados y protegidos en las carreteras. Pero luego viene

aquí el director general responsable, alto cargo de la Comunidad de Madrid, y nos dice apenas se van a conseguir ejecutar 5 kilómetros en la carretera de El Pardo y, en fin, gracias a los fondos europeos.

En cuanto a los datos, el Consorcio Regional de Transportes tiene todos los datos. Este tipo de cuestiones que se plantean aquí... ¡Vamos!, lo que deberíamos plantear es por qué esos datos no son transparentes y esa información no está incluso on line para que cualquier persona pueda recurrir los mismos. Eso es de lo que algún día tendremos que hablar. Y propuestas ya hemos hecho los cinco grupos políticos: estudios de demanda, acciones. Miren, esto ustedes lo van a intentar utilizar con acción electoral, electoralista, en Coslada, en lugar de solucionar las cuestiones cuando urge hacerlas. Ya recuerdo, ahora mismo, estas cuestiones curiosas que hace el consejero, de subirse en autobuses con diputados de vez en cuando y demás, y hacerse fotos en diferentes modos de transporte. Ya voy terminando, presidente. Solo decirles, con respecto al mapa concesional, que hagan ustedes el favor de trabajarlo y hacerlo de una vez por todas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, el señor González Maestre.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, presidente. Yo creo que sí hemos visto un ejemplo de electoralismo en una propuesta que no tiene ningún fundamento, y es muy sencillo conseguir la información: ustedes pueden pedir perfectamente -como así les permite el artículo 18 del Reglamento de esta Cámara-, toda la información al Gobierno, una cosa tan sencilla como es la demanda que tienen estas líneas. La habrían obtenido y habrían visto por sí mismos que es muy baja. Con lo cual, están pidiendo una cosa que realmente no es necesaria o están refiriéndose a una carretera que no es de titularidad autonómica. Sí me parece que es un ejemplo de electoralismo para intentar vender a unos vecinos algo que, cuando tuvieron oportunidad, realmente no hicieron: en el Gobierno de Carmena no se hizo nada ni en El Cañaveral ni en todo Madrid, ni hubo dotaciones, ni hubo carriles bici, ni hubo inversión; solamente había superávit y pago de la deuda, al servicio de los capitales, como decía ella en su propia campaña electoral. Realmente, muy gracioso.

Pero no solamente hablemos del pasado; hablemos de lo que hace la izquierda en este momento. Si realmente les preocupa la contaminación y la movilidad de los vecinos de El Cañaveral, podrían proceder a realizar la conexión de la calle Cilantro con Coslada, cuestión que está impidiendo el gobierno Izquierda de Coslada!, provocando más tráfico y, por tanto, más contaminación. Es decir, es fácil venir aquí a reclamar al Gobierno de la comunidad cosas que este no tiene competencia para hacer y lo poco que ustedes podrían hacer, en el pleno de Coslada, pues, bueno, se dedican a hacer otras cosas que ustedes consideran que son más interesantes. En definitiva, nosotros sí estamos preocupados por la movilidad de los vecinos de El Cañaveral, de Coslada; estamos haciendo inversiones. En cuanto al carril bici -como he dicho antes-, se van a hacer 270 kilómetros, una inversión de 120 millones de euros, y eso es lo que los ciudadanos valoran: los hechos, lo que se ejecuta a través del presupuesto, y no las palabras, que se quedan en el aire. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. Previo a la votación, me gustaría preguntar al señor Pastor si va a tener alguna sustitución para que la diga de viva voz, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, disculpe, presidente. Don Agustín Vinagre sustituye a don Enrique.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a continuación la votación de la proposición no de ley en sus términos originarios. *(Pausa.)* Queda rechazada la proposición no de ley por 8 votos en contra, 7 a favor y 2 abstenciones.

Continuamos con el punto sexto.

C-1109/2022 RGP.14797. Comparecencia del Sr. D. José Luis Adell Fernández, Alcalde de Navalcarnero, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre necesidades del municipio respecto de una infraestructura y conexión ferroviarias. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Pido a don Luis Adell Fernández que suba y nos acompañe. *(Pausa.)* Bienvenido a la Comisión de Transportes, y buenos días. Como ya he dicho, comparece el señor don José Luis Adell, alcalde de Navalcarnero, que dispone de un tiempo máximo de quince minutos, al cual le doy ya la palabra.

El Sr. **ALCALDE DE NAVALCARNERO** (Adell Fernández): Buenos días, señoras y señores diputados. Muchas gracias por permitirme intervenir y plantearles, en busca de soluciones, un problema muy grave, el problema más grave que aqueja a Navalcarnero y a dieciséis municipios más. Hace años -hablamos del año 2005 o 2006- todos estábamos de acuerdo en la necesidad de la línea de ferrocarril Móstoles-Navalcarnero. En esos años teníamos menos de la mitad de los habitantes que tenemos ahora, no solo en Navalcarnero sino en toda la comarca, en toda la zona. La Comunidad de Madrid asumió su ejecución en el año 2007 mediante la licitación de las obras, ratificándolo posteriormente en el protocolo firmado entre su presidenta, Esperanza Aguirre, y el ministro de Fomento, José Blanco. Este protocolo de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad de Madrid para las nuevas infraestructuras ferroviarias en la Comunidad de Madrid, en el periodo 2009-2015, se desarrolló, tal y como establece en su articulado, en un convenio específico para esta infraestructura, según el cual la comunidad asumía la construcción de la línea, su titularidad, su mantenimiento y conservación, bien por sí misma o bien por terceros. Este protocolo en ningún momento ha sido modificado ni denunciado, por lo que lo debemos considerar, todos, vigente.

Todo esto sucede en 2009, cuando la propia presidenta Esperanza Aguirre dice textualmente estas palabras: Yo me comprometí hace tres años, aquí en Navalcarnero, a que la Comunidad de

Madrid la llevaría a cabo; nosotros, en la Comunidad de Madrid, tenemos la costumbre, yo creo que muy sana y buena, de cumplir aquello que prometemos, y por eso nuestro ferrocarril comienza hoy a ser una realidad. Navalcarnero tuvo ferrocarril y ahora, que ha duplicado la población y que necesita más que nunca este transporte público tan esencial que es el tren, se había quedado sin él. Nosotros, el Gobierno de la Comunidad de Madrid, queremos que los ciudadanos de Navalcarnero y de Arroyomolinos, municipios en plena expansión, ambos llenos de prosperidad, de gente joven que necesita desplazarse, puedan hacerlo. Por eso quiero decir que la obra empieza y que antes de que se lo puedan imaginar, antes de que termine esta legislatura, vendremos en tren a Navalcarnero. Y se despide la presidenta dando la enhorabuena a todos los vecinos. Son palabras acogidas, no solamente por los vecinos de Navalcarnero sino que yo creo que por toda la Asamblea de la Comunidad de Madrid, en aquel entonces, con satisfacción. Y yo creo que estaban llenas de sensatez y de sentido de cómo se debe tratar, de cómo se deben hacer las cosas en el territorio.

Hoy convendremos todos, cuando se han duplicado los habitantes de nuestras zonas, que esta infraestructura es aún más necesaria y que las palabras de la presidenta Aguirre hoy aún tendrían mucho más sentido del que tuvieron en su momento. También coincidiremos en que nuestros pueblos están en plena expansión. Hoy Navalcarnero, al igual que Arroyomolinos, tiene más de 33.000 habitantes, Parque Coimbra tiene más de 20.000, a los que sumamos también los habitantes de los otros quince municipios afectados. Bajo el reclamo del tren llegaron a nuestros municipios miles de familia jóvenes que ahora han quedado atrapadas en nuevos desarrollos cuyos planes urbanísticos, aprobados por la Comunidad de Madrid, contemplaban su comunicación ferroviaria. El tren fue el reclamo para la ejecución de los sectores donde se instalaron, solamente en Navalcarnero, más de 15.000 vecinos. Además, en Navalcarnero están solicitadas, solo para este ejercicio, licencias para más de 1.500 viviendas y suelo programado, y con la ordenación e infraestructuras listas, para más de 12.000 viviendas. Por otra parte, yo sugiero que busquen y traten de encontrar en el mapa español una población de más de 30.000 habitantes sin transporte ferroviario, cuánto más un área compuesta por diecisiete municipios, con más de 230.000 habitantes. Esta situación implica que en la comunidad más desarrollada de España se esté permitiendo una situación inadmisibles para nuestro desarrollo social y económico, así como para el progreso de nuestros pueblos. Estamos discriminados y nos sentimos abandonados. Nuestra desesperanza no solo es que esta situación permanezca –que así es; así permanece- sino que ni siquiera se vislumbra el que se esté planteando solución alguna. Hasta hace unos años, la respuesta que nos daba la Comunidad de Madrid era que el asunto estaba judicializado y nos emplazaba a que finalizara el litigio para su reanudación. Se han pagado 188,4 millones de euros a la adjudicataria en concepto de indemnización por la paralización. Desde entonces, no hemos vuelto a ver una iniciativa en favor de la ejecución de esta importantísima infraestructura.

Yo creo que ustedes, todos, convendrán, seguramente, en que lo que yo les estoy indicando, al igual que lo que indicaba en su día la presidenta Esperanza Aguirre, está cargado de argumentos y de razón. Por tanto, ahora lo importante es definir, una vez que yo creo que todos debemos –o podemos- ser conscientes de la necesidad de la infraestructura, quién tiene y quién debe asumir la responsabilidad de solucionar esta situación. Debemos dejar claro el papel y las

responsabilidades de cada Administración actuante. La Comunidad de Madrid adquirió un compromiso y convenió con Fomento para realizar esta infraestructura. Los documentos que lo demuestran los tienen ustedes a su disposición –yo los puedo aportar en cualquier momento- y son los siguientes. Primero, la propia licitación, de 2007, en que la Comunidad de Madrid dice, literalmente: La Comunidad de Madrid ostenta la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid; en la actualidad, la totalidad de los municipios afectados por el trazado de la línea cuya explotación se licita se encuentran adheridos al consorcio regional, por lo que este ostenta, en principio, plenas competencias en la ordenación del transporte de la misma. Esto decía el pliego de licitación. Segundo aspecto, el protocolo general de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad de Madrid, para las nuevas infraestructuras ferroviarias de Cercanías en la Comunidad de Madrid, en el periodo 2009-2015. Tercero, los convenios individuales para cada una de estas infraestructuras, entre las que se encuentra el tren Móstoles-Navalcarnero, que se desarrollan a raíz del protocolo anterior. Y cuarto, el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad de Madrid 2009-2015, en el que se recogen las infraestructuras comprometidas por la Comunidad de Madrid. Pero, además de esta documentación, que está aportada y que es demostrable y es constatable, están también los múltiples compromisos del Gobierno de la Comunidad de Madrid, a través de sus presidentes, desde que se anunció la ejecución del tren hasta ahora.

Hoy nos encontramos con que, por primera vez, el Gobierno de la Comunidad de Madrid, de forma unilateral, avisa de que no va a cumplir los protocolos y convenios, abandonando sus compromisos con los vecinos y ciudadanos de estos diecisiete pueblos, adquiridos a través de los mencionados protocolos y los mencionados convenios. Se nos dice, también por primera vez, que en la ejecución de esta obra ha salido mal todo y que ya abandonan y no van a cumplir sus compromisos. Está claro que la Comunidad de Madrid fue la Administración responsable de la ejecución de la obra; fue la Comunidad de Madrid quién la gestionó y adquirió el compromiso con los vecinos. Yo no vengo aquí a buscar culpables; vengo a buscar soluciones. En ningún momento yo trato de que aquí se establezcan malas gestiones o responsabilidades; lo que vengo es a buscar soluciones, y para las soluciones lo primero que debemos dirimir son las responsabilidades que cada una de las Administraciones hemos adquirido y ser consecuentes con estas responsabilidades. Cuando algo sale mal –que puede salir, evidentemente- es necesario examinar el problema, analizarlo y encontrar soluciones, y quien debe buscar, principalmente, el arreglo es quién ha sido el encargado de ejecutarlo y a quién le ha salido mal la gestión.

Los pueblos afectados, y lo mismo, nos preguntamos si es posible incumplir los protocolos, acuerdos firmados de forma unilateral, y sin más argumentos. Los compromisos, los convenios, hay que cumplirlos, generan responsabilidades. ¿Y es admisible decir: yo ya no quiero saber nada acerca de las responsabilidades adquiridas? Yo no lo creo y, si algo sale mal, las Administraciones deben buscar soluciones y no dar la espalda a los vecinos. La Comunidad de Madrid debe cumplir con sus compromisos. Si en este asunto alguien no es responsable, no les quepa duda de que son los ciudadanos de nuestros pueblos, que tienen derecho a no ser discriminados y a tener las mismas oportunidades de transporte y de desarrollo social y económico que el resto de los municipios de la

Comunidad de Madrid. Es un transporte básico e irrenunciable y no podemos ser tratados tan injustamente. Tenemos derecho a los mismos servicios y oportunidades que el resto de los territorios. Por tanto, yo he venido hoy aquí, a esta Asamblea, a solicitar que, juntos, lo grupos políticos que componen esta Asamblea junto con los ayuntamientos de nuestra zona, trabajemos juntos para solucionar este agravio, que va a beneficiar únicamente a los vecinos, a los 230.000 vecinos afincados en esta zona.

A partir de ahora, yo creo que, con el mayor afán constructivo y de colaboración, desde la perspectiva de mi ayuntamiento y de los ayuntamientos que están presentes en este problema, ofrecemos nuestra colaboración, ofrecemos todo lo que podamos aportar para solucionar este problema, pero la Comunidad de Madrid no debe continuar poniéndose de perfil y tiene que dejar de rehuir las soluciones. La Comunidad de Madrid tiene que liderar la solución urgente de este problema, devolviéndonos a los vecinos la esperanza en sus instituciones más cercanas, como somos los ayuntamientos y como es la Comunidad de Madrid. Las cosas pueden salir mal, es comprensible; a todos, en nuestra gestión política, en nuestra vida personal, nos salen cosas mal y nos seguirán saliendo, pero porque salga mal no debemos dejar, las Administraciones, de buscar soluciones y no podemos abandonar nuestros proyectos y compromisos. Yo les vengo hoy a pedir aquí, en la Asamblea de Madrid, que no abandonen a los vecinos de estos diecisiete municipios. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Adell, por su primer turno. Le recuerdo que luego tiene diez minutos, después de la intervención de los grupos, para poder responder a cualquier cuestión que le planteen. Es el turno ahora de los representantes de los grupos parlamentarios, que tienen la palabra. Empezamos por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos. Señor Moreno, un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días y muchas gracias, señor Adell, por la comparecencia y por venir a traer aquí la opinión, he entendido –o me ha parecido entender- que no solo del Ayuntamiento de Navalcarnero sino también de otros ayuntamientos de la misma zona, de la zona oeste de la Comunidad de Madrid. Para hacer un análisis riguroso de lo que está sucediendo, es bueno remontarse a la historia y usted, de alguna manera, lo ha hecho. Nos ha recordado que este es un proyecto del año 2007, un proyecto de doña Esperanza Aguirre cuando era presidenta de la Comunidad de Madrid, un proyecto que yo calificaría dentro de aquella estrategia de ingeniería electoral, que es paralelo al metro de San Fernando de Henares, en la línea 7B, al de Villaverde... En fin, a la política de regalar conciertos, en la educación, a empresas privadas; es todo una estrategia de desarrollos urbanísticos que tiene una clave electoral y política brutal. Quizá es un poco lo que dejó tocado a este tipo de proyecto, porque lo ha convertido en un tren maldito que no se ha acabado nunca, que está ahora mismo en un proceso de litigio y que no se sabe qué hacer con ello. Y era un proyecto que en teoría tenía que atender a una población bastante numerosa, por encima de las 200.000 personas, que ha seguido creciendo, y que algunas, justamente por esa expectativa de disponer de un transporte público ferroviario, en sus opciones a la hora de instalarse, de adquirir vivienda, de alquilar, etcétera, lo han hecho en aquella zona.

El proyecto era de 2007 hasta 2013, se debería haber acabado en apenas cinco años, pero se abandonó en 2005, dejando 6 kilómetros sin construir; es decir, se construyen 8, se dejan 6 sin construir y el coste que llevamos hasta ahora en recursos públicos de la Comunidad de Madrid está siendo ya muy elevado. Si el total del proyecto de la empresa que lo licitó y se lo adjudicó, OHL, era de 360 millones de euros, ahora mismo, entre el dinero invertido, la compensación por indemnización, los intereses de demora, la cifra que usted daba, que se pagó en diciembre del año 2021, de 162,5 millones, de manera unilateral por parte del Gobierno a la comunidad, nos está saliendo carísimo a todos, para tener además una inversión ahí enterrada, que no sirve para nada, que es inútil y que es un desperdicio, desde el punto de vista de la gestión de recursos públicos, inadmisibles. Y, encima, no está cerrado sino que sigue litigiando la empresa, que se ha reconvertido en OHLA, y sigue pidiendo 289 millones; es decir, que está también sub iudice, en un procedimiento judicial que bloquea la situación. Por si fuera poco, le salpica la corrupción: es una obra que está dentro de la operación Lezo, en torno a la cual hubo comisiones ilegales; se habla de 2 millones, o 1,4 más exactamente, que pudo haber cobrado el expresidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González. En fin, yo creo que, desgraciadamente, hay muchos elementos negativos en torno a ello.

Pero, bueno, conviene tener presente la historia, pero la clave es qué se puede hacer de cara al futuro, y las cosas no son fáciles. Yo creo que esa es la gran cuestión: qué se hace ahora con ese dinero metido ahí, enterrado ahí, invertido ahí sin que tenga una finalización y, por lo tanto, una utilidad para los potenciales usuarios, para la población del área. Yo creo que conviene ir fijando una serie de principios como elementos básicos para que nos ayuden en el análisis, a ver si somos capaces de que haya algún tipo de iniciativa que permita desbloquear la situación. El primer principio básico – usted decía y yo estoy completamente de acuerdo – es que es una infraestructura necesaria a estas alturas. Sirve para dar servicio a –como usted ha estimado– 230.000 personas, no sólo Navalcarnero y su conexión con Móstoles y con el resto de la red de Cercanías sino también en el área, en la comarca, hablaba de diecisiete municipios, muchos de los cuales siguen en un proceso de crecimiento urbanístico, de desarrollo urbanístico, y es necesaria también esta infraestructura porque es potenciar el transporte público; es potenciar el transporte público colectivo y, además, uno de los que tienen mayores garantías de viabilidad desde el punto de vista del ahorro energético, de la optimización de las inversiones, etcétera. Entonces, me parece que ese principio debería estar muy claro. El segundo es que es preciso atender la demanda y la demanda tiene dos características: es una demanda de la población, que quiere usar un transporte público ferroviario, que es seguro, que es útil, que es rápido, siempre que las frecuencias acompañen y esté bien organizado; y la demanda también de las instituciones. Ese es un tema que no es menor: si hay un movimiento de los ayuntamientos, que están pidiendo que se recupere de alguna forma esta infraestructura, yo creo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid tiene que ser sensible y atender, ponerse en contacto, en comunicación, y ver cómo se recoge esa propuesta, esa demanda. El tercer elemento es que las cosas no pueden seguir pudiéndose sino que hay que buscar qué tipo de iniciativas de desbloqueo puede haber. Yo, sinceramente, no sé cuál puede haber más allá de constatar la necesidad de desbloquearlo, pero sí conviene insistir, una vez y otra vez, en la necesidad de que la inversión no esté absolutamente despilfarrada. Y yo creo que hay un cuarto elemento –como decía usted, incluso citando palabras

literales de la expresidenta del Gobierno de la Comunidad de Madrid, a la sazón doña Esperanza Aguirre- y es la necesidad de que se cumplan los compromisos, los compromisos adquiridos. Yo creo que ese es un tema que es fundamental.

¿Colaboración entre instituciones? Por supuesto. Eso siempre es bueno. ¿Que se tenga que reunir la Comunidad de Madrid con el Gobierno central, con el Gobierno de España, para ver qué se puede hacer con ello? Eso es realmente interesante, pero creo que la responsabilidad es de la propia Comunidad de Madrid, que fue la que emprendió la obra, la que se comprometió a terminarla y es una responsabilidad que asume el actual Gobierno y la presidenta Isabel Díaz Ayuso. Creo que es fundamental, para la buena marcha de todo, de las relaciones, de la política, de la credibilidad, para que no haya desesperación entre la ciudadanía, que se cumplan los compromisos políticos que adquieren, lo mismo que se tienen que cumplir los compromisos electorales. ¿Puede haber un problema de financiación desde el punto de vista de la utilización de recursos públicos –y acabo con este tema-? No, no debería haberlo, no debería haberlo. Yo creo que la Comunidad de Madrid dispone de recursos financieros suficientes y de una potencialidad fiscal, que no utiliza, muy amplia, para poder atender esta y otras obras. Hay que recordarlo, hay que recordarlo las veces que sea necesario: cuando al año se están regalando 4.144 millones de euros a las rentas altas en concepto de IRPF, impuesto sobre el patrimonio e impuesto sobre sucesiones, no se puede decir que la Comunidad de Madrid no tenga capacidad financiera para terminar, de una santa vez, el ferrocarril que une Móstoles con Navalcarnero. Creo que eso es algo que debería plantearse con seriedad con un Gobierno que debe ser responsable para llevar a término sus compromisos y aquellas demandas de ayuntamientos y de la población del área. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Adell, por venir hoy aquí, a esta comisión, a explicar este problema, un problema grave –como usted bien ha dicho- para todos los vecinos de esa región. Efectivamente, hay una cosa con la que estamos muy de acuerdo, y es que esta infraestructura es necesaria; esta infraestructura muy necesaria para esta región, para esos quince municipios que usted dice. Y creo que además es muy buena, por cómo es la composición de nuestra Comunidad de Madrid, toda esa red que une por vía férrea, por Cercanías, a todos los municipios y que da conexión y que da sentido también a la movilidad conectada de nuestra región. Y esta infraestructura habría que hacerla. Podemos entrar a hacer una valoración o un análisis de qué ha pasado, pero al final la conclusión está clara y es que el Partido Popular lo hizo mal. Pero también podríamos hablar de quién debería haber hecho esto, porque bajo nuestro punto de vista esa infraestructura debería haberla hecho Adif en su momento original. Pero, claro, yo no soy quién, en primer lugar, porque nosotros ni existíamos en aquel entonces, para ver quién debería haber hecho qué. Y también veo lícito, porque sí que tenía competencias para hacerlo, que la Comunidad de Madrid hubiera hecho esa obra. También veo lícito que... Dicen que el Gobierno actual se tiene que comprometer con algo pasado. Bueno, pues veo lícito que el Gobierno actual no quiera hacerlo; es decir, cada cuatro años hay nuevas elecciones y los gobiernos se tienen que adaptar a sus

compromisos. Ahora, para mí es un error; es decir, yo sí creo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid debería apostar por este proyecto. Pero también quiero poner una cosa de manifiesto, y es que aquí se habla mucho de lealtad institucional, y el Partido Socialista habla muchísimo de lealtad institucional; yo lo dejo claro, si el Partido Socialista realmente quiere abordar este problema tiene capacidad para hacerlo. De hecho, Más Madrid propuso en el Congreso de los Diputados o en el Senado –no me acuerdo– unas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para este caso concreto y se rechazaron por parte del Partido Socialista. Entonces, ellos también, yo no sé si... Hablamos aquí de medidas de rédito político, pues yo creo que al Partido Socialista le da más rédito político no hacerlo y echarle la culpa al Partido Popular, y es en lo que está. Entonces, así, sinceramente, yo creo que no se va a llegar a nada.

Efectivamente, creo que es una infraestructura que hay que hacer; hay que hacerla, es buena, habrá que ver técnicamente, habrá que ver todo el tema judicial y habrá que ver cómo se hace. Si el Gobierno de la Comunidad de Madrid quiere emprender este proyecto va a contar con nuestro apoyo. Creo que es un proyecto que debería hacerlo y que debería introducir Adif ahora también; es decir que deberían hacerlo conjuntamente el Gobierno de la nación y el Gobierno de la Comunidad de Madrid, y tendrán nuestro apoyo. Ahora, también estoy seguro de que si el Gobierno de la Comunidad de Madrid reabre este proyecto y lo hace no va a tener el apoyo de la izquierda. ¡Estoy convencidísimo! Empezarán a decir otra vez que, si el Gobierno de Ayuso quiere enriquecer a una constructora o yo qué sé, se inventarán cualquier excusa para no apoyarlo. De hecho, me encantaría que mostrasen todos aquí su compromiso de que lo apoyarían y seguro que la Comunidad de Madrid lo tendría más fácil.

Efectivamente, es un tema en el que no solamente hubo fallos técnicos, y habrá que ver de quién fue el problema, si del estudio, si del proyecto, si de la constructora, o de las cosas que pasan. Hubo problemas de corrupción, hubo problemas de financiación, hubo problemas de planteamiento. Pero no nos podemos quedar ahí porque si nos quedamos ahí al final las cosas no salen. Yo creo que hay que asumir la responsabilidad y los errores de otros con valentía y poner soluciones.

Estas comparecencias que son por el 211 suelen ser para que ustedes, los comparecientes, nos ayuden, para que nosotros les podamos hacer preguntas más que para que nosotros soltemos nuestro speech. Entonces, a mí me gustaría preguntarle: uno, ¿qué cree que desde los gobiernos locales se podría hacer para poder ayudar a que esto salga? Porque, como usted, al final es alcalde, tiene mucha más experiencia que nosotros en esto, entonces, si cree usted que hay alguna iniciativa que las Administraciones locales puedan hacer para hacer esto posible, para que salga. Eso se lo pregunto como alcalde, y esta otra segunda pregunta se la hago como miembro del Partido Socialista: ¿cree que el Gobierno de la nación podría hacer algo, que debería también involucrarse en este proyecto, sobre todo con Adif y, sobre todo, económicamente? Con que me responda a esas dos preguntas yo creo que nos podemos hacer una idea sobre la lealtad institucional porque, efectivamente, a los ciudadanos les da igual si una infraestructura la hace el Gobierno local, el autonómico, la Diputación Provincial, el Gobierno de la nación o se hace con fondos europeos; les da lo mismo, lo que quieren es la infraestructura. Y, por cómo está este país y por cómo es, es verdad

que muchas competencias, muchas cosas, para que puedan salir, tiene que haber una coordinación muy buena entre todas las Administraciones, y yo aquí no la veo, pero, claro, no la veo... En esta Cámara, por ejemplo, llevamos pidiendo hablar de Cercanías muchos meses y es que es imposible. Llevamos pidiendo que desde el ministerio hablen del Plan de Cercanías y es imposible, y llevamos pidiendo muchas otras cosas de Cercanías y no salen. Entonces, también aprovecho desde aquí para preguntarle si usted puede presionar por donde pueda para que esto sea una realidad. Y, efectivamente, reitero que es una infraestructura que hay que hacer cuanto antes mejor, que será muy buena para los vecinos y para toda la región, y creo que si abandonamos todos el quién tuvo la culpa y el quién hizo qué, y nos ponemos todos a hacerlo, saldrá, pero si seguimos en esta intención de echar culpas... Porque echar las culpas es verdad que da más rédito político. ¡Es verdad! Quiero decir, seguro que los partidos como el mío, o como Más Madrid, que no tenemos nada que ver en esta gestión, tendríamos mucho más rédito político si nos dedicáramos a echar las culpas al Partido Popular y al Partido Socialista de lo que hace uno o deja de hacer otro, pero no sale la infraestructura. Entonces, yo creo que lo que habría que hacer es dejar eso ya en manos de los jueces, que están, y vamos a ver qué soluciones hay que hacer para que salga y que realmente tengamos esta infraestructura. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Gonzalo Pastor, del Grupo Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, muy amable. Gracias, señor presidente. Buen día, don José Luis Adell, alcalde de Navalcarnero. Gracias por estar aquí, en esta comparecencia y aclarar aquí los asuntos de una forma tan nítida. La verdad es que la exposición que ha hecho usted de este grave problema, de este asunto, de este incumplimiento claro por parte del Gobierno autonómico de la Comunidad de Madrid, ha sido clara y nítida. Desgraciadamente, este es uno más de los fiascos. Aquí se hacen alusiones a partidos que ni existían, a militantes que no eran de un partido ni de otro. No sé, pero, en cualquier caso, estos fiascos, esta acumulación de fiascos graves e irregularidades, de sombras en la ejecución, de sombras en la gestión, de sobrecostes en distintas infraestructuras en la Comunidad de Madrid es parte de la historia ya de nuestra región autonómica, muy reciente. Usted citaba 2008, cuando doña Esperanza Aguirre dijo aquello de que ponemos aquí la traviesa número uno, en ese tren 2008, y estamos en 2021-2022. En fin, en esa época, y desde ese momento, surgieron grandes problemas: los peajes en la sombra, que sin duda hicieron que nos cobrasen a todos los madrileños por recorrer y discurrir por nuestras carreteras, en la M-45 y en otras muchas; la ampliación de metro a San Fernando, también otro gran fiasco en cuanto a las infraestructuras de esta comunidad autónoma; y, sin duda alguna, el tren a Navalcarnero, que acumula estos sobrecostes desproporcionados, acumula todas estas cuestiones judiciales tan problemáticas y por la que en esta comisión hemos preguntado en diferentes ocasiones al Gobierno de la Comunidad de Madrid sin que nos hayan aclarado muchas cuestiones, la verdad.

Yo quería agradecerle la claridad de lo que ha estado comentando aquí. Usted, alcalde, conoce mejor que nadie la necesidad de sus vecinos y, además, también de ese amplio entorno de municipios de alrededor de Navalcarnero. Aquí, en esta comisión –para que usted lo sepa también,

señor alcalde-, preguntamos al Gobierno, al viceconsejero, en relación con esto, más que nada para tener una visión global sobre cuál es el dinero, el monto total que se había invertido en esta infraestructura –que realmente está ahí enterrada, que se dejó de hacer- y cuáles eran las circunstancias, también judiciales, que se han mencionado ya en esta comisión. Y no nos contestó, la verdad. No tuvo a bien contestarnos, ni por el reglamento de información que solicitamos los grupos parlamentarios ni aquí, de forma clara, ante una serie de preguntas; en una comisión como esta no nos quiso contestar, no nos dijo exactamente la cantidad, cuál era el dinero que se había enterrado y que se sigue enterrando, desgraciadamente, en esta infraestructura. Fueron –usted lo ha dicho- cientos..., miles, decenas de miles de vecinos, de madrileños, de jóvenes con ilusión, con esperanza, los que pensaron que este tren sería una realidad desde 2008, con esa traviesa número uno, que esos titulares... Ya saben que yo no soy mucho de sacar fotos, porque me parece un poco... Pero, vamos, todos conocemos la evidencia y las afirmaciones de ese momento. Ni gráficos, tampoco. Ya le digo, preguntamos al Gobierno regional y la transparencia es ninguna; el viceconsejero vino aquí y nos dijo que ¡bueno!, sí, diferentes cantidades. Hemos solicitado información los grupos parlamentarios y nos mencionaron también: Vamos a intentar ahora que haga esto el ministerio. ¡Claro!, es lo que vino a decir. De hecho, es más, el consejero en un pleno llegó a decir algo así como: No me pregunten por este tren, si es un tren de Cercanías. Como que era una cosa que no tenía absolutamente nada que ver con ellos.

Usted ha mencionado varios documentos importantes y ha hecho una exposición clara y concisa: protocolo general de colaboración que en su momento se firmó. Yo no quiero ruborizar aquí a nadie -en esta comisión-, pero, cuando se dice quién debería hacer esta infraestructura, es que los documentos son tan claros y tan evidentes y mencionan cosas tan concretas como que la nueva línea Móstoles-Navalcarnero, y su conexión con la C5, la ejecutaría la Comunidad de Madrid, que Mintra haría en su momento esa serie de infraestructuras ferroviarias. Y, luego -es verdad-, menciona textualmente que las nuevas infraestructuras serán titularidad de la Comunidad de Madrid, por lo que, una vez ejecutadas, no pasarán a integrar la red ferroviaria de interés general de titularidad del Estado. Esto es lo que dicen los documentos, lo que dicen los compromisos. No entramos ya en todas las demás cuestiones políticas, que es terrible que se hagan este tipo de afirmaciones y luego, públicamente, se hagan este tipo de declaraciones, porque ya entonces arremetía –como no puede ser de otra manera- el Partido Popular contra todo lo que se movía alrededor; por supuesto, también contra el Ministerio –en ese momento- de Fomento, pero incumplía sistemáticamente todas estas cuestiones que se prometieron a los vecinos y vecinas. Fueron miles de vecinos –como usted dice-, en Navalcarnero, eso quería... Porque es verdad que a veces se han puesto sobre la mesa otras incluso otras alternativas, pero usted ha mencionado que tiene sobre la mesa más de 1.500 licencias solicitadas, que el municipio va a seguir creciendo y queríamos que hiciese más hincapié en este asunto y, en realidad, de qué manera también –así entendemos desde el Grupo Parlamentario Socialista- podría ser este, Navalcarnero, un punto de conexión.

Pero, claro, tiene que acabar la Comunidad de Madrid esta infraestructura; esta infraestructura que abandonó, porque no sabemos muy bien todavía por qué la abandonó, no sabemos todavía muy bien por qué no la van a construir y todavía no sabemos en qué búsqueda de

soluciones están. Tienen que cumplir sus compromisos, eso es lo que entendemos claramente. Por supuesto, lealtad institucional, toda, ifaltaría más!; eso siempre debe ser así en todos los sentidos: hacia los ayuntamientos, hacia las comunidades autónomas y, por supuesto, hacia el Gobierno de España. Y por eso mismo en esto no hay que hacerse trampas al solitario; este es un compromiso de la Comunidad de Madrid y ahora pueden venir ustedes a decir lo que consideren, pero hay miles de vecinos que están esperando a que ustedes terminen esta infraestructura. 2008: en 2008, la presidenta de la Comunidad de Madrid, líder del Partido Popular, dijo que ponía la primera traviesa y que funcionaría en 2010; han pasado ya unos cuantos años. Esto es lo que queríamos que nos aclarase, alcalde: si usted tiene más información al respecto, si la Comunidad de Madrid le ha comunicado alguna otra cuestión, si les han comentado a ustedes si piensan llevarlo adelante o, si hay algún tipo de reunión o de coordinación con los municipios de entorno, cuál es, en definitiva –eso es lo que nos interesa mucho-, la inquietud que sus vecinos le trasladan a usted, alcalde. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, señor alcalde. Encantada de que esté aquí. Encantada también de conocernos. Siempre es muy interesante que vengan y nos cuenten las necesidades y nos trasladen de forma directa los problemas de los municipios. Se ha hablado aquí de un tren maldito, aunque para nosotras no es un tren maldito sino que es un modus operandi en el que los transportes y la movilidad se utilizan como campaña electoral, y el mayor exponente que tenemos en esta Comunidad de Madrid es la señora Aguirre y estas son las consecuencias que nos deja ese modus operandi: este tren, y la ampliación de la línea 7 hasta San Fernando es otro gran ejemplo. Y esto no es un maldito tren sino que esto es una trituradora de dinero público de forma anual; es decir, que no es tanto hablar de culpabilidad –ya somos todos un poco adultos-, pero sí para hablar de responsabilidades, y más en términos de una Administración, y aquí la Comunidad de Madrid la tiene. Podemos hacernos trampas y decir que es que han cambiado las Administraciones y los gobiernos, pero no es real porque aquí lleva gobernando la Comunidad de Madrid el mismo Partido Popular desde hace años y, además, tenemos una presidenta a la que le gustan mucho las fórmulas de Aguirre. Por lo tanto, tenemos el miedo de que se siga utilizando el transporte de la misma forma.

Recuperando las palabras del alcalde, las cosas pueden salir mal. ¡Bueno!, sobre todo pueden salir mucho peor cuando se hacen mal, y aquí creemos que hubo muchos, muchos fallos. La necesidad de la infraestructura actual creo que nadie la pone en duda. En su momento, faltaron estudios de demanda, que hablarían de que la demanda en ese momento era baja como para un tren de Cercanías, pero actualmente es imprescindible por varios motivos: obviamente, han llegado muchísimos más vecinos, hay muchísima más demanda, hay muchísimos vecinos y vecinas que llegaron a Navalcarnero con esta promesa bajo el brazo. Además, tenemos nuevas necesidades de movilidad, la región ha cambiado en los últimos años mucho ya que es una región que cada vez se parece más a un área metropolitana en la que la integración de las diferentes redes del transporte público es imprescindible y, por lo tanto, la ampliación de Cercanías en esta zona, lo mismo. Y,

además, porque nos encontramos ante una situación de emergencia climática que hay que abordar con valentía y con medidas y con presupuesto político. Y yo creo que, en general, es mucho más útil hablar en esta comisión –en lugar de hablar de tarifas planas, de números redondos- de transportes eficientes y atractivos y, en este caso, el tren de Cercanías lo es.

Respecto al papel de la Comunidad de Madrid, que aquí se ha ido tocando, y conocemos el protocolo que se acordó en ese momento, creemos que sería necesaria -y ahí le traslado la pregunta; tal vez comparte o no la opinión y, sobre todo, cómo lo estructuraría- la realización de un nuevo convenio de colaboración; es decir, reafirmar el compromiso de la Comunidad de Madrid y del Gobierno de la Comunidad de Madrid no solo con el municipio de Navalcarnero sino con todos los municipios del área en esta infraestructura y en las infraestructuras que son imprescindibles para la zona. Por lo tanto, nuestra propuesta es que, sin duda, hubiese un nuevo convenio de colaboración. Y, por otro lado, claro que la Comunidad de Madrid tiene claras responsabilidades, y además ahora tenía una oportunidad buenísima con el mecanismo de recuperación y resiliencia y tenía una oportunidad estupenda para incluir la finalización de esta obra, porque, claro, lo que nos llama la atención es que el Gobierno de la Comunidad de Madrid entra de cabeza a Nuevo Norte o a Valdebebas, entra en nuevos desarrollos, sin ningún tipo de duda, pero deja abandonadas zonas con las que tiene compromisos, en este caso Navalcarnero. Ojalá no sea porque crean que en esta zona no pueden sacar mucho rédito o muchos votos y decidan abrir nuevas vías de expansión.

Nosotras llevamos años trabajando este tema y creemos que aquí el papel del Estado no se puede obviar. No consideramos que la competencia, por más que sea un recorrido solo dentro de la Comunidad de Madrid, sea únicamente de la Administración madrileña porque creemos que el Estado no puede obviar que aquí tiene un papel y que podría ser, además, líder, como ha dicho ya el portavoz de Vox. Desde Más Madrid hemos metido, en diferentes ocasiones, enmiendas, no solo a los presupuestos sino también proposiciones para que este tren y este tramo sean asumidos por el Estado, por un tema también de básica, de mayor confianza, en términos de que creemos que Adif tiene la capacidad de planificar Cercanías en global y, por tanto, de terminar realmente esta obra. Creemos que si esta obra se fía a que la realice la Comunidad de Madrid será una obra que nunca se realizará. Además, teniendo en cuenta ahora mismo que tenemos un Gobierno estatal de carácter progresista, nos parece una gran solución que sea de nuevo la izquierda la que venga a arreglar los desaguisados de la derecha, y aquí creemos que el Estado tiene un gran papel, que debería aprovechar, de liderazgo. Por lo tanto, sí creemos que el Estado tiene que asumir este tramo de forma compartida con la Comunidad de Madrid, que no puede obviar –de nuevo les digo- no ya la culpa sino sus responsabilidades. Y aquí, claro, hay otro elemento que nos preocupa, y es en términos de gestión; es decir, sabemos que este tren estaba previsto que se externalizase, que lo gestionase una empresa privada, como se hace actualmente con el metro que llega hasta Rivas, y creemos que esta no es la fórmula de trabajar y no es la fórmula de trabajar en transportes. Y, como ejemplo, de nuevo, la ampliación del metro hasta Rivas, actualmente gestionada por TFM, una red de metro que tiene problemas diarios y por los que la Comunidad de Madrid no le pide ni una explicación a la empresa. Por lo tanto, creemos que fiar a la Comunidad de Madrid que realice esta obra, que no la va a realizar; que luego la gestione, que no la va a gestionar y la va a querer externalizar, es un error para

el buen servicio que tendría que tener este tren. De nuevo, le planteó que, sin duda, la Comunidad de Madrid tiene que tener un papel, tiene que tener un compromiso, tiene que tener una parte de financiación y tiene que tener un compromiso claro no solo con Cercanías sino con esta zona.

Me gustaría -ya que tenemos aquí y si es que usted tiene tiempo- que también nos hablase de algunas otras medidas que considere que podrían ser positivas para la movilidad de Navalcarnero y del área. Sin duda, hemos hablado varias veces aquí de un carril bus-VAO en esa A-5, pero también de la necesidad de la reorganización de los interurbanos. Nos gustaría mucho que nos pudiera dar -ya entiendo que el tiempo que va a tener usted para responder es corto- también la opinión que tiene, como alcalde, sobre qué otras medidas serían necesarias, para que podamos también apoyarle desde aquí para llevarlas a cabo. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor don Carlos Segura por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Señor Adell, gracias por estar aquí, por atender a la invitación de la Comisión de Transportes e Infraestructuras; una comparecencia por el artículo 211, que solicitó el Partido Socialista y que fue aprobada por la Mesa. Y le digo que le agradezco que hoy esté aquí, un alcalde del Partido Socialista y de Navalcarnero, ya que se ha hablado tanto de San Fernando y el alcalde de San Fernando no quiso venir, como usted hoy ha venido, a la casa de los madrileños, tras la petición y tras la invitación que hizo la Mesa de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Por lo tanto, tengo que agradecer que hoy esté usted aquí.

Yo creo que es bueno que todos hagamos autocrítica, y nosotros en un momento dado consideramos que podíamos asumir el coste de la infraestructura y no salió bien. Esas son palabras del consejero, David Pérez, y yo digo también, desde el grupo parlamentario, que no salió bien y hay que reconocerlo.

Señor Adell, ha hablado yo no sé si de protocolo, de convenio, de pliego... No lo sé. Yo lo que sí le digo es que creo que si existiera el convenio... Porque ya no sé si es protocolo, porque sí es verdad que aquel 17 de diciembre de 2009 lo que se firmó con el ministro José Blanco y con la presidenta Esperanza Aguirre fue un protocolo. Luego tendría que haberse redactado un convenio específico y creo que un convenio que, por la Ley 40/2015, no estaría adaptado. Entonces, yo lo único que le pido es que -no sé si ha hablado del pliego de Mintra, del convenio específico o del protocolo-, si el convenio específico usted lo tiene, le agradecería que se lo hiciera llegar a esta Mesa para que lo tuvieran estos grupos porque la verdad -y se lo digo con la mano en el corazón- es que no lo hemos encontrado. No hablo del protocolo ni del pliego; hablo del convenio específico.

Sí es verdad que fue un compromiso de la Comunidad de Madrid. Nadie lo niega y aquí hemos dicho que... Pero también -como han dicho tanto o Más Madrid como Vox- era algo sobre lo que el señor ministro, José Blanco, en ese plan de infraestructuras que presentó, a lo mejor debería haber dicho: ¡oye!, pues el Estado se va a hacer cargo de esto. También es cierto que, como viene por el artículo 211, usted viene aquí a informarnos sobre las preguntas que le deberíamos haber

remitido nosotros, y yo me disculpo por no haberle remitido las preguntas, pero, mire, sí que es verdad que Más Madrid, en el Congreso los Diputados y en el Senado -y además un senador por Madrid, don Pablo Perpinyà-, pidió la comparecencia de la ministra sobre este tema. ¿A usted le parece bien que la ministra no haya comparecido sobre el tema del tren Móstoles-Navalcarnero? Y, aunque usted en aquel momento no estuviera en política -porque sí que es verdad que además usted ha estado en esta casa y la conoce bien-, ¿le parece bien que la Administración del Estado en aquel momento dijera que lo hagan otros? ¿O la Administración del Estado en aquel momento no veía la posibilidad de que esa zona de la A-5, de los diecisiete municipios, iba a crecer en los próximos años y necesitaba esta red de Cercanías? Porque sí que es cierto que el tren iría de Navalcarnero a Móstoles y en Móstoles habría que hacer un trasbordo a Cercanías.

Por otro lado, el Partido Socialista ha hablado de lealtad institucional. Mire, señor Adell, usted es del Partido Socialista, igual que yo soy del Partido Popular, y por supuesto que tiene que haber lealtad institucional y esa palabra que le gusta tanto al señor Pastor, cooperación. ¿Usted cree que hay cooperación, cuando la comisión de seguimiento del plan de infraestructuras de la red de Cercanías 2018-2025 no se reunía desde 2019, y ha habido diversas peticiones, y aquí aprobamos una PNL con los votos en contra del PSOE y de Unidas Podemos? ¿A usted le parece bien que no se reúna la comisión de seguimiento del plan de Cercanías, que podríamos incluir en esas reuniones, y que además hoy el gerente del consorcio también ha dicho aquí que se lo ha pedido ya hasta al jefe de gabinete de la secretaria de Estado y todavía no ha recibido él contestación, y desde 2019 no se ha hecho ninguna reunión?

Y, luego, con respecto a la movilidad del municipio, sí que es cierto, con respecto a la movilidad del municipio, que en los últimos tres años la oferta puesta en servicio en este municipio ha sido muy importante, fundamentalmente debido a la consolidación de los nuevos desarrollos de La Dehesa y El Pinar y, además, la nueva incorporación de la línea 538. Sí que es cierto que -y este es un dato que lo corrobora-, en 2018, las líneas que dan servicio, origen y destino -no las que transitan por el por municipio- eran de 3,4 millones de kilómetros anuales -ien 2018!- y que en 2021 son 4,5 millones de kilómetros. Entonces, sí que es verdad que se ha aumentado en 1.100.000 kilómetros al año. Entonces, la pregunta es: ¿a través de la red de interurbanos el municipio de Navalcarnero está bien comunicado? *(Pausa.)* ¿No? Vale. Pues, como me ha dicho que no... *(Rumores.)* ¡Ah!, no, no, es que creía que estaba haciendo así y creí que... ¡No, no, no!, perdone; es que le he visto hacer... *(Rumores.)*

El Sr. **PRESIDENTE**: Luego tiene diez minutos para responder.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: ¡No, no!, es que, como le he visto hacer el gesto de que no, pensé que había dicho que no. Bueno, da lo mismo. Pero hay también un proyecto enterrado, del Mitma, que es el bus-VAO de la A-5, que creo que el bus-VAO de la A-5, o la ampliación de carriles después de Xanadú, de Arroyomolinos... Porque sí es verdad que venimos de cuatro carriles y ahí se hace un embudo, porque es que he utilizado esa carretera, viniendo de Talavera, muchos años y, entonces, sí que es verdad que se necesitaría y una plataforma única. Entonces, sí que es verdad que

es importante el tren Móstoles-Navalcarnero, y sobre todo el Cercanías, porque, si Adif lo coge y finaliza esta obra, la gente podrá ir desde Navalcarnero a Atocha directo sin tener que hacer trasbordo. Entonces, es importante también que Adif acabe esta obra, que ahora mismo creo que está al 35 por ciento y con todas las expropiaciones hechas. Corrijame si me equivoco, no sé si están hechas... Bueno, es una pregunta que le hago también.

Con respecto a la A-5, es importante -yo creo- la construcción ya del bus-VAO. No sé qué opina usted sobre si el bus-VAO es bueno para los diecisiete municipios. Es otra pregunta que le hago, si el bus-VAO es bueno para los diecisiete municipios de la zona, para mejorar la movilidad de la zona de Navalcarnero. Y también si le van a dejar incluirlo en el programa electoral o decirlo, porque sería importante -y no sé si se va a presentar usted por el Partido Socialista en Navalcarnero- que hable también del bus-VAO, ¿no? (*Rumores.*) No, estoy hablando de la movilidad. (*Rumores.*) Estoy hablando de la movilidad. (*Rumores.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a respetar el turno y luego ya, en ruegos y preguntas, ustedes dicen lo que tengan que decir, ¿de acuerdo? (*Rumores.*) Termine, señor Segura, que le queda un minuto, por favor.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Vale. Pues, mire, ¿a usted le parece bien que en paralelo a la línea de Móstoles-Navalcarnero vaya un bus-VAO para mejorar la movilidad? Es una pregunta que hago. Y, mire, para el Grupo Parlamentario Popular y para el Partido Popular de Navalcarnero, y sobre todo para nuestro gran portavoz, Manuel Pablos, es prioritaria la movilidad de los madrileños, y así se demuestra con el aumento de 1,1 millones de kilómetros/año; por eso le transmitimos que tiene todo nuestro apoyo para trabajar por la movilidad y para conseguir que Adif se encargue de finalizar la obra del tren Móstoles-Navalcarnero, ya que la responsabilidad de la infraestructura, y para que vaya directo a Atocha, es de Adif. Y, señor alcalde, le anuncio que este grupo va a trabajar ya, con todo lo que nos ha dicho y lo que nos dirá ahora, para traer una PNL, y esperemos que el señor Pastor y el señor Moreno nos apoyen en una PNL para pedir que se haga cargo Adif de la obra y que la finalice, para que así los vecinos de Navalcarnero no tengan que hacer transbordo y que se monten en Navalcarnero en esos magníficos trenes de Cercanías que tiene...

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

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para finalizar y dar respuesta a las preguntas que le han hecho tiene usted un tiempo de diez minutos.

El Sr. **ALCALDE DE NAVALCARNERO** (Adell Fernández): Muchas gracias. Muchas gracias a todos los grupos que han intervenido. Ya es un avance importante que hayamos sido capaces de hablar con alguien, en la Comunidad de Madrid y en la Asamblea de Madrid, de este tema y exponerlo. Yo vengo aquí con el afán de solucionar; o sea, yo no vengo en ningún momento a echar la vista al pasado, ver qué problemas son los que ha habido, por qué se hicieron las cosas, porque ahí

nos vamos a perder porque, entre otras situaciones, cada uno tenemos una visión muy distinta de cómo han debido ser, por qué se han hecho los desarrollos o por qué no se han hecho. Yo tengo mi visión, pero no me corresponde ni vengo aquí... Yo vengo aquí a tratar de desbloquear un problema, muy grave ya desde hace muchos años, que tienen Navacarneiro y su comarca. Yo vengo a desbloquear el tema del tren. Y, con todo mi afán constructivo, yo lo que les pido a ustedes, entendiendo todos los puntos de vista -y ahora, un poco, desgranaré algunas de las preguntas y las intervenciones que han hecho-, es que nos planteemos todos este asunto desde una perspectiva de solucionar el problema y de que en ningún momento se convierta en un arma arrojadiza entre los distintos grupos de la Comunidad de Madrid, porque esto solo va a ir en detrimento, no ya de mí como alcalde, ni de ni de instituciones, sino que va ir en detrimento de vecinos concretos y de sus problemas; y de problemas, además, graves.

Yo, una vez establecido esto, al representante de Vox, que me ha hecho algunas preguntas, le voy a decir algunas cosas en concreto. Yo vengo a hablar aquí de hechos; yo, en esta posición de colaborar, de intentar solucionar, de intentar empezar a tender puentes, no quiero entrar en ningún tipo de batalla política porque considero que lo que voy a hacer, si entro en batallas políticas, es perjudicar a los ciudadanos y no conseguir los objetivos que de verdad me mueven a mí como alcalde de Navacarneiro que, por otro lado, represento a ciudadanos de todas las ideologías y de cada partido político de los que están ustedes aquí representados. Yo no quiero señalar siquiera responsabilidades políticas en la Comunidad de Madrid; yo lo que sí que les pido a ustedes es que hablemos de hechos, que hablemos sobre datos objetivos, que no nos paremos a empezar a utilizar algún tipo de salida que no se corresponda con lo que es la realidad. Yo no sé -y con esto yo creo que contesto a varios de los grupos- si el Ministerio debería en su momento, o si Pepe Blanco debería en su momento, haber hecho una cosa o haber hecho otra. Tengo mi opinión, pero no lo hizo; o sea, la Comunidad de Madrid lo asumió. Esto es un hecho, esto no es algo que esté en cuestión ni esté en duda. Esto no es un futuro, esto no es una opinión, no; es que la Comunidad de Madrid lo asumió ien plena libertad y en el ejercicio de sus funciones! y el ministerio hizo en ese momento lo que convino y lo que protocolizó con la Comunidad de Madrid. Entonces, eso es un hecho y de ahí tenemos que partir.

Yo estoy abierto a todo tipo de soluciones. Yo estoy abierto a que empecemos a hablar de este problema. Yo he intentado hablar, desde la presidenta hasta abajo, de este problema en la Comunidad de Madrid, pero no he podido. Hoy yo creo que es un paso adelante, porque yo lo que quiero es que me vean ustedes aquí, de verdad, en este momento. Cuando me ha preguntado el portavoz del PP cuestiones concretas sobre mi pertenencia o no, sobre mis opiniones sobre cuestiones del Partido Socialista en las que yo no tengo ni santo, ni voto, ni voz, ni he participado en ellas, iyo lo que quiero es que me vea como el alcalde de Navacarneiro; no el alcalde del PSOE, o fulano de tal, que es miembro del Partido Socialista! Mire, yo le voy a decir otra cosa: yo en Navacarneiro represento a todos los ciudadanos. Y, además, le voy a decir otra cosa que yo creo que deben saber ustedes: hay muchos ciudadanos -muchos ciudadanos- que votan una cosa en elecciones generales, que votan otra cosa en elecciones autonómicas y votan otra en elecciones municipales, y eso es porque yo he intentado siempre tener el máximo rigor, iel máximo rigor!, en defender a todo el

mundo por igual y en saber cuál es mi cometido como miembro de un partido político, ¡que lo soy!, con convencimiento, y lo que es mi labor institucional como alcalde.

Dicho esto, hay muchas preguntas –y, por seguir un orden- que me hace el portavoz de Vox. Pregunta qué podemos hacer nosotros, desde los gobiernos locales. Mire, yo lo primero que creo que debemos hacer desde los gobiernos locales, desde mi perspectiva, es tener la capacidad de analizar y de describir el problema adaptado a los hechos. ¿Por qué? Porque no hay un cirujano o un médico que pueda hacer un diagnóstico si no tiene claras las causas y si no tiene los síntomas. Yo vengo aquí con lo que tengo la mano: con los compromisos adquiridos en su momento por la Comunidad de Madrid. Esa es mi primera función. La segunda función se la he dicho ya: yo quiero tender puentes, yo quiero que esta sea la obra de todos los partidos políticos. Yo no voy a mover un dedo por rentabilizar en ningún aspecto esta obra, pero sí quiero que colaboremos todos, que seamos capaces de ofrecer a estos ciudadanos, y además pueblos... Mire, yo le voy a decir que Navalcarnero, en estos momentos, y con eso contesto también un poco a... Me van a permitir, porque muchas cuestiones son concomitantes, que no tenga un orden en la contestación a sus preguntas. Me va a permitir que, aunque Navalcarnero tenga problemas concretos sobre el transporte, sobre este tipo de soluciones en las que yo estoy de acuerdo, me pregunta usted: ¿está de acuerdo con el bus-VAO? ¡Cómo no voy a estar de acuerdo con el bus-VAO! ¿He hecho yo gestiones –y contesto- en el ministerio respecto a la solución del tren de Navalcarnero? Las he hecho y estoy dispuesto a seguir haciéndolas, pero lo que no quiero es solaparlo... Y aprovecho para contestar a Más Madrid que me parece perfecta vuestra postura, pero yo creo que se yerra el tiro cuando no se analiza, primero y de una forma efectiva, cuál es el problema. El problema es que no se está cumpliendo un protocolo, el problema es que no se está cumpliendo en un momento determinado. Y yo no echo la culpa este Gobierno; puede ser de otros gobiernos anteriores, pueden haber sido las circunstancias, pero hay un hecho objetivo y es que el protocolo no se está cumpliendo. Ese protocolo no ha sido denunciado en ningún momento. No hemos tenido la voluntad -a ver si a partir de ahora la tenemos- de sentarnos juntos, y vamos a sentarnos, porque lo primero que a mí me dice el ministerio es que ese protocolo está vivo y que esos compromisos están vivos, y a él nadie le ha denunciado esta situación. Si se presenta una moción, en un momento, sobre los Presupuestos Generales del Estado, dicen: bueno, lo primero que tendremos que hacer, si queremos solucionar este problema, es sentarnos, con afán constructivo y con afán de resolver el problema, en una mesa para ver cómo lo solucionamos y no que, en un momento determinado y por circunstancias políticas, nos intentemos deteriorar unos a otros. Yo de eso huyo. Yo no quiero entrar en eso. A mí me parecen bien todas las medidas que se hagan sobre la A-5, el bus-VAO. Ahora mismo se acaba de publicar, por el ministerio, la ampliación a tres carriles en la que irá incluido el bus-VAO. Yo estoy ahí. Yo estoy en que Adif tiene que colaborar, ahí cuentan conmigo, pero, por favor, lo primero que le pido, de verdad, al Partido Popular, es que nos pongamos a trabajar en ello, que no se ignore el problema. Yo decía que por primera vez hemos podido ser escuchados, y yo al Partido Popular lo primero que le pido es que se plantee el problema! Si es que no se va a ganar nada con que ahora se eche la culpa: ¡Pues ahora hago yo una moción para que sea el ministerio el que tenga la culpa y a ver cómo lo difumino para que los ciudadanos no tengan claro dónde están las responsabilidades o... ¡Que pueden estar también en el Gobierno, yo no

digo que no, pero lo que tenemos en la mano en este momento, -yo, como alcalde de Navalcarnero, y los vecinos de Navalcarnero-, lo que tenemos en la mano, lo real, lo que de verdad debe ser el punto de partida de la solución es que hay unos compromisos! Y vamos a sentarnos. ¡No se pueden cumplir!, ¡no hay financiación, hay problemas! ¡Vamos a hablarlo! Yo soy el primero que va a estar ahí sentado. Y yo soy el primero que, si puedo, para buscar esta solución, hacer que entre Administraciones... Si yo puedo colaborar, siendo puente o de la forma que se pueda, entre Administraciones para solucionar el problema, lo voy a hacer. Yo, de verdad, vengo con todo el afán de construir, de solucionar, y lo que no quiero -y ya con esto yo creo que les voy a contestar a muchas de las preguntas que me han hecho- es venir aquí ni como miembro del Partido Socialista ni como miembro del Gobierno, que no lo soy, porque yo aquí he venido como alcalde del Ayuntamiento de Navalcarnero y, si quieren mi opinión sobre determinadas cosas, a mí no me importa, tomando un café se la doy, pero yo esas cortinas de humo en este momento no las puedo asumir porque yo quiero hablar del tren de Navalcarnero. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le he dejado un poquito más de tiempo porque le he visto que... (*Rumores.*) ¡No, no, no!, todo lo contrario, porque no le quería interrumpir, ¡no le quería interrumpir! Muchas gracias. Muy bien. Pasamos al punto siete.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(*Pausa.*) Señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Tan solo otra cuestión. Creo que ya son varias las ocasiones en las que se afea el comportamiento de usted como presidente de la comisión porque cometer un error con una invitación a un alcalde y enviarla y demás... Yo creo que, por una invitación frustrada del Grupo Vox, no hay que estirar ese chicle mucho más; creo que no es necesario ponerle a usted en ese aprieto, señor presidente...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, es su opinión básicamente.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Vox se equivocó, y hoy el Partido Popular... Ruego a los grupos parlamentarios que dejen de hacer este tipo de afirmaciones, e insisto, creo que su papel aquí es muy relevante y tiene que llevarlo adelante. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(*Se levanta la sesión a las 11 horas y 35 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