

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 359

18 de noviembre de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 18 de noviembre de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-2184/2022 RGEF.18284.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobar, como medida de ahorro energético y contra la inflación, la gratuidad del abono transporte y de los billetes de metro y autobús en la Comunidad de Madrid.

**2.- PCOC-2955/2022 RGEF.22585.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene el Gobierno planeado incrementar la frecuencia

---

de la Línea de autobús 720 que conecta los municipios de Colmenar Viejo y Collado Villalba.

**3.- PCOC-3021/2022 RGEF.23306.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alejandro Sánchez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno respecto a la puesta en marcha de Buses de Uso Prioritario (BuP).

**4.- PNL-259/2022 RGEF.16090.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que se dirija al Gobierno de España para que redacte un proyecto modificado del que se encuentra actualmente en licitación, en el que se incluya un nuevo acceso en la estación central de Cercanías de Alcalá de Henares para facilitar la movilidad de los vecinos de los barrios de la zona norte de Alcalá de Henares, como pueden ser El Ensanche, Chorrillo o Campo del Ángel.

**5.- PNL-359/2022 RGEF.23127.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a adoptar las siguientes medidas: 1.- La creación de una nueva línea de autobuses interurbanos transversal para mejorar la conexión de los municipios del suroeste de la Comunidad de Madrid con el Hospital Universitario Infanta Cristina y la estación de cercanías de Renfe en Parla, con cabecera en Batres, para continuar el itinerario en Serranillos del Valle, Griñón, Cubas de la Sagra, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Parla Hospital y final de línea en la estación de Cercanías de Renfe de Parla y viceversa. 2.- El incremento de las frecuencias de las líneas de autobús interurbano 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) y la 466 (Parla-Valdemoro), de una hora a intervalos de 30 minutos en días laborables. 3.- Se disponga de un servicio express directo a Madrid en la línea de autobuses interurbanos 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) en horas punta de la mañana. 4.- Aumentar las frecuencias los fines de semana de los autobuses interurbanos de las líneas 463 y 466, esta última actualmente sin servicio los sábados laborables, domingos y festivos.

## **6.- Ruegos y preguntas.**

## **SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto. ....	21307
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos. ....	21307

- **PCOC-2184/2022 RGE.18284. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobar, como medida de ahorro energético y contra la inflación, la gratuidad del abono transporte y de los billetes de metro y autobús en la Comunidad de Madrid.**..... 21307
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. .... 21307-21308
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. .... 21308
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director Gerente, ampliando información. .. 21308-21311
- **PCOC-2955/2022 RGE.22585. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene el Gobierno planeado incrementar la frecuencia de la Línea de autobús 720 que conecta los municipios de Colmenar Viejo y Collado Villalba.**..... 21311
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, formulando la pregunta. .... 21311-21312
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. .... 21312-21314
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, ampliando información..... 21314
- **PCOC-3021/2022 RGE.23306. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alejandro Sánchez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno respecto a la puesta en marcha de Buses de Uso Prioritario (BuP).**..... 21314-21315
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta. .... 21315
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. .... 21315-21316
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Director Gerente, ampliando información..... 21316-21318
- **PNL-259/2022 RGE.16090. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que se dirija al Gobierno de**

<b>España para que redacte un proyecto modificado del que se encuentra actualmente en licitación, en el que se incluya un nuevo acceso en la estación central de Cercanías de Alcalá de Henares para facilitar la movilidad de los vecinos de los barrios de la zona norte de Alcalá de Henares, como pueden ser El Ensanche, Chorrillo o Campo del Ángel. ....</b>	21318
- Interviene la Sra. Piquet Flores, en defensa de la proposición no de ley.....	21319-21320
- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, el Sr. Oliver Gómez de la Vega.....	21320-21322
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez y el Sr. Pastor Barahona. ....	21322-21326
- Interviene la Sra. Piquet Flores en relación a la no aceptación de las enmiendas. ....	21326
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo. ....	21326
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	21326
<b>— PNL-359/2022 RGEP.23127. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a adoptar las siguientes medidas: 1.- La creación de una nueva línea de autobuses interurbanos transversal para mejorar la conexión de los municipios del suroeste de la Comunidad de Madrid con el Hospital Universitario Infanta Cristina y la estación de cercanías de Renfe en Parla, con cabecera en Batres, para continuar el itinerario en Serranillos del Valle, Griñón, Cubas de la Sagra, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Parla Hospital y final de línea en la estación de Cercanías de Renfe de Parla y viceversa. 2.- El incremento de las frecuencias de las líneas de autobús interurbano 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) y la 466 (Parla-Valdemoro), de una hora a intervalos de 30 minutos en días laborables. 3.- Se disponga de un servicio express directo a Madrid en la línea de autobuses interurbanos 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) en horas punta de la mañana. 4.- Aumentar las frecuencias los fines de semana de los autobuses interurbanos de las líneas 463 y 466, esta última actualmente sin servicio los sábados laborables, domingos y festivos. ....</b>	21326-21327
- Interviene la Sra. Mena Romero, en defensa de la proposición no de ley.....	21327-21328
- Interviene, en turno de defensa de la enmienda presentada, la Sra. Redondo Alcaide.....	21328-21330

- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez y el Sr. Sánchez Pérez. ....	21330-21333
- Interviene la Sra. Mena Romero en relación a la no aceptación de la enmienda. ....	21333-21334
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo. ....	21334
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	21334
<b>— Ruegos y preguntas.</b> ....	21334
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	21334
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 39 minutos. ....	21334



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 18 de noviembre 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 existentes. ¿En Podemos? *(Pausa.)* Nada. ¿En el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Nada. ¿En el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* No. ¿En el Grupo Parlamentario Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí. Como es lógico, a María Acín la sustituye don Alberto Oliver, que está llegando; tiene que formular una de las preguntas, así que le ruego, señor presidente, que pase a ser la última.

El Sr. **PRESIDENTE**: No sé si es la primera.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: No, no es la primera; espero que llegue entretanto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver si da tiempo. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Por el Grupo Parlamentario Popular, en esta primera parte va a sustituir Judit Piquet a Carlos González Maestre.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. A continuación ruego, por favor, al señor director general del consorcio, don Luis Miguel Martínez Palencia, que nos acompañe aquí en la mesa, porque va a ser él el que va a responder a las preguntas. Pasamos a la primera pregunta.

**PCOC-2184/2022 RGEP.18284. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobar, como medida de ahorro energético y contra la inflación, la gratuidad del abono transporte y de los billetes de metro y autobús en la Comunidad de Madrid.**

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y otros cinco minutos el representante del Gobierno, repartido el tiempo de intervención de cada uno en tres turnos. Como ya he dicho, comparece para la contestación a la pregunta en representación del Gobierno el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don José Luis Martínez Palencia, que está aquí. Le doy la palabra a don Agustín Moreno García.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente; buenos días, señor Martínez Palencia. La pregunta es muy concreta. Este año se ha aplicado un ahorro en el Abono Transportes con una serie de objetivos, ha sido un gran éxito y el Gobierno de la nación ha previsto incluir 700 millones de euros en los presupuestos para el año 2023 para prorrogar esa gratuidad en Cercanías, Rodalies y

media distancia de Renfe. ¿Qué va a hacer la Comunidad de Madrid? En coherencia con eso, entendemos que debería de aplicar también la gratuidad, al menos hasta el 50 por ciento, como se ha hecho este año.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra el señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Señor Moreno, gracias por su pregunta, aunque creo que en la Comisión de Presupuestos de la Consejería de Transportes e Infraestructuras del pasado lunes quedó contestada esta cuestión.

Su pregunta es muy directa, ya que no hace referencia a bonificaciones, sino que directamente pregunta si se va a implantar la gratuidad total del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid. Pues bien, la respuesta es que para eso, según el presupuesto del año 2023, como conté el otro día, una cifra que alcanzaba 2.747 millones de euros, las necesidades de transporte de la región, lo que supone un incremento del 14 por ciento, casi 350 millones de euros más que el año anterior, haría falta poner sobre la mesa 837 millones de euros, que es lo que le comentaba el otro día en la Comisión de Presupuestos, que es lo que se prevé recaudar por la venta de títulos. Como sabe, señoría, el equilibrio del presupuesto, el equilibrio presupuestario y financiero, se basa en conciliar dos variables, por una parte, la necesidad derivada de mantener el sistema de transportes de calidad que tenemos y, por otra, las fuentes de financiación con las que cuenta el consorcio para hacer frente a estas. Si prescindimos de una de las fuentes de financiación, que es lo que usted propone, la gratuidad, no quedaría más remedio que incrementar el esfuerzo financiador de la Comunidad de Madrid y del resto de entidades consorciadas, cuya aportación a la subvención asciende a 1.829 millones de euros, 367 más que en el presupuesto del ejercicio anterior. Es una cuestión, en lo que respecta a la aportación de la Comunidad de Madrid y del resto de los ayuntamientos de la región, desde mi punto de vista, absolutamente improcedente por el extraordinario esfuerzo que ya realizan, y fundamentalmente en la Comunidad de Madrid, que aporta casi el 80 por ciento de todos estos ingresos de subvención tarifaria.

Entonces, la financiación del Estado es únicamente la que sí entendemos que tiene que incrementarse en cualquiera de los casos, puesto que, como ya hemos venido diciendo en reiteradas ocasiones, es insuficiente y además lleva congelada desde el año 2016.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación le doy la palabra al señor Moreno; tiene cuatro minutos y medio.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Estamos discutiendo de este tema porque estamos en una situación de excepcionalidad, que fundamentalmente se deriva de la invasión rusa a Ucrania y la guerra posterior. Eso tiene consecuencias en muchos planos, uno de ellos es la crisis energética que se produce a partir de ahí, el súbito crecimiento de la inflación, la subida de los carburantes, el impacto sobre el nivel de vida de la mayoría de la población y el retroceso en las medidas ambientales

y climáticas. Entonces, yo creo que es una situación tan excepcional que al Gobierno central le ha llevado a tomar esta medida; la planteó en julio y entró en vigor para el cuatrimestre último del año 2022. Básicamente, consistía en dos cosas, la gratuidad de los transportes que están bajo su competencia -en este caso, el transporte ferroviario: Cercanías, Rodalies en Cataluña y Renfe de medio recorrido- y una financiación del descuento que se podría producir en las comunidades autónomas. De hecho, no sé la cifra exacta, pero debe ser del orden de los 100 millones de euros lo que ha recibido la Comunidad de Madrid por este concepto. Los objetivos eran muy claros, reducir el consumo energético y aumentar la autonomía del país. Y, en ese sentido, parece que ha sido todo un éxito; los datos que daba el propio ministerio es que estamos hablando de que se han ahorrado 118 millones de litros de gasolina y el impacto medioambiental también ha sido claramente positivo: se han dejado de emitir 360.576 toneladas de CO2 a la atmosfera. Y, luego, el efecto social, pues es muy evidente, quien más utiliza el transporte público son los sectores populares, en fin, una buena parte de la población, una mayoría, que tiene un nivel de renta medio o bajo, de ahí la importancia que tiene esta medida. Si lo vemos desde el punto de vista de lo que supone la potenciación del transporte público, también ha sido un gran éxito. Estamos hablando de que ha habido 1,5 millones de abonos gratuitos en Madrid, ha afectado a 400.000 personas -a 392.000 exactamente- y el aumento del usuario de Cercanías, en el caso de Madrid, es de un 20,2 por ciento. Es decir, estamos recuperando claramente el papel fundamental que tiene que tener el transporte público.

El Gobierno de la señora Ayuso ya acogió con reticencias esta medida, porque como su estrategia y política es criticar todo lo que viene del Gobierno central, llegó incluso a afirmar que eran "chequevotos". Al final, para no perder esos 100 millones de euros de subvención que venían del Gobierno central, lo aplicó a regañadientes y extendió hasta el 50 por ciento la reducción del Abono Transportes; no de todo el Abono Transportes, por ejemplo, el metrobús de 10 viajes no se redujo. Así las cosas, en la medida en que hay esta propuesta por parte del Gobierno central, la coherencia sería que el Gobierno de la Comunidad de Madrid lo hiciera. Si no lo hace, ¿por qué no lo hace? En mi opinión, no lo hace porque no tiene claro que el transporte público sea una cuestión tan estratégica que haya que fomentar por encima de cualquier otra circunstancia. Si no se hace, se está, en la práctica, potenciando el coche privado, y desde luego hay una falta de empatía clara con las familias y quizá también conecta con ese negacionismo último en relación con el cambio climático. Si no lo hace, es porque no quiere, porque prioriza otros intereses, no sé si el de las grandes compañías, el de las VTC, etcétera. Pero sobre todo me parece que es grave que no lo haga porque no hay un problema financiero, la Comunidad de Madrid tiene capacidad de recaudar. Usted dice que cuesta 837 millones la aportación que supondría la gratuidad total; 837 millones se puede absorber perfectamente si se dejan de regalar los 1.000 millones anuales por el impuesto de patrimonio, 1.000 millones al año por impuesto de patrimonio que deja de recaudar la Comunidad de Madrid y que beneficia fundamentalmente a las rentas altas. Creo que recursos hay, falta voluntad política y no hay la suficiente solidaridad y empatía con la gente. Y esto, sinceramente, solo tiene un nombre: gobernar para las élites y en contra del bien común y de la mayoría de la población. Creo que deberían de tomar esa medida por coherencia, con carácter estructural y en relación con lo que hace el Gobierno central. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias; le quedan veinte segundos todavía, señor Moreno. Por un tiempo de tres minutos, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): ¿Solidaridad con las familias? La verdad es que todas las subvenciones entran -y lo dije también el otro día- en la partida 48300, que es la de ayuda a las familias. Nosotros no podemos ir repartiendo a cada familia la subvención tarifaria para que su tarjeta de transporte sea más económica, sino que está inyectado ahí y lo canalizamos a través de nuestra gestión y nuestros títulos de transporte. Insisto, en el presupuesto de 2023 del Estado se prevé expresamente para este año el mantenimiento de la gratuidad de los títulos correspondientes a las líneas ferroviarias con obligación de servicio, regulado en el Decreto Ley 11/2022, de 25 de junio, y en el 14/2022; se recoge una compensación de 660 millones de euros. Los sistemas integrados de transporte no son un solo modo, las Cercanías participan en la movilidad de Madrid en lo que participan, en un porcentaje. O sea, que, efectivamente, si queremos que no haya unos deslizamientos de títulos y queremos no tener problemas en Cercanías... Si hubiera un descuento en Cercanías solamente, posiblemente las Cercanías, que hoy en día funcionan como funcionan, porque hay faltas de mantenimientos, hay falta de inversiones, etcétera, no pudieran canalizar las demandas que se le solicitarían con una gratuidad en un modo y en el resto de modos no, y habría unos deslizamientos de títulos. Por eso, cuando en el mes de agosto de 2022, en el real decreto, se nos da la posibilidad de hacer el descuento del 30 por ciento y de no utilizar el dinero de los convenios de Cercanías para hacer mayores descuentos, la Comunidad de Madrid, ya por responsabilidad, porque no podía ser de otra forma, para que todos los modos de transporte pudieran estar en concurrencia en el sistema, adoptó la posibilidad de que fuera el 50 por ciento el descuento a los ciudadanos. Y ha funcionado muy bien, ha funcionado muy bien en el cuatrimestre, porque no ha habido esos grandes deslizamientos que hubiera habido si no se adoptan medidas adicionales a la gratuidad de las Cercanías.

El otro día, el consejero de Economía dijo: no va a haber bonificaciones al transporte público. Yo creo que con sus palabras lo que quería decir es que, si el Estado, que aporta a los transportes públicos una cantidad fija de 126 millones, no aporta más, no va a haber una bonificación al transporte público. Es lo que yo entiendo que quería decir el señor Lasquetty el otro día en los desayunos en los que estuvo presente. Entonces, entendemos que verdaderamente van a matizar en un decreto ley; estoy convencido de que antes de que acabe el mes de noviembre se va a volver a matizar en un decreto ley que las comunidades autónomas puedan hacer nuevos descuentos -y habrá unas cantidades para ello-, porque en un sistema integrado de transportes es imposible que solamente sea en Cercanías, porque tendríamos un problema.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Algún apunte?

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Nada, simplemente quiero decir que 400.000 usuarios en Madrid se verán perjudicados si ustedes no lo prorrogan; les pregunto si van a aceptar dinero si el Gobierno lo pone encima de la mesa, y que desde luego esto necesita, efectivamente, un planteamiento sistémico y, en mi opinión, estructural, porque la apuesta por el transporte público colectivo es decisiva. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Vamos a pasar al segundo punto.

**PCOC-2955/2022 RGE.22585. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene el Gobierno planeado incrementar la frecuencia de la Línea de autobús 720 que conecta los municipios de Colmenar Viejo y Collado Villalba.**

También va a responder el señor Martínez Palencia, director gerente del Consorcio Regional de Transportes. Le doy la palabra a la señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Buenos días. Gracias, presidente. Gracias, señor Palencia, por haber venido hoy a comparecer aquí. Por poner en contexto a la sala, la línea de autobús 720 cubre el trayecto de Colmenar Viejo a Collado Villalba, un trayecto total de unos 27,8 kilómetros, que se realiza en coche en treinta minutos, y se anuncia que el tiempo estimado del recorrido será de noventa minutos, más incluso que si lo hicieras en bicicleta. En Colmenar Viejo sale de la estación de tren, tiene cuatro paradas en el pueblo; luego, va a Soto, Manzanares, El Boalo, Moralzarzal, y en Collado Villalba vuelve a tener tres paradas, entra por el hospital para acabar en la estación de autobuses. Pareciera que, por el diseño de la ruta, es una buena opción para comunicar pueblos y favorecer los desplazamientos entre ellos. Bueno, pues veamos un poco si es así. Los días laborables de las 6:10 horas a las 9:30 horas pasan doce autobuses, los fines de semana solo cinco. Nos gustaría que pudiera explicarnos qué criterios han escogido para diseñar ese número de paradas y la frecuencia de autobuses, qué objetivos se pretende con esa elección. Viendo el plan de horarios de salidas que está publicado, nos hemos puesto en la piel de los posibles usuarios tipo. Por ejemplo, un estudiante que vive en Manzanares el Real y tiene que ir al Instituto Sierra de Guadarrama de Soto del Real, que es al que pertenece, a una distancia de unos 8,5 kilómetros. Entra en el instituto a las 8:30 horas. Bueno, tiene un bus que anuncian a las 8:05 horas en Manzanares que llegaría a las 8:15 horas, que -como son horarios estimados-, a poco que se retrase, ya no llegaría a las 8:30 horas; el siguiente autobús es a las 10:00 horas y el anterior es a las 7:00 horas, o sea, que no le cubre. Entonces, toma la decisión de ir transbordando, haciendo combinaciones con varias líneas, la 724, la 725, la 726, pero tiene que transbordar en la parada de La Gamonosa, donde hay que cruzar la carretera M-862, que tiene poca visibilidad, una parada que no tiene marquesina, no tiene iluminación; de hecho, los alcaldes de ambos municipios -Soto y Manzanares- han pedido desde hace

dos años una mejora. Veamos a la vuelta. Ya ha acabado las clases -ha conseguido llegar- y sale a las 15:30 horas. Tiene que esperar media hora porque el bus pasa a las 16:05 horas, si va bien; es decir, que para un trayecto de 8 kilómetros, que en coche tardas unos diez minutos, en bus son más de cuarenta y cinco, con los tiempos de espera. Vamos, que, en bici, si hubiera infraestructura que lo permitiera, tardarían bastante menos, una media hora en hacer 8 kilómetros, y les daría la autonomía necesaria a los jóvenes. Esta cotidianidad que no cubre el transporte público se soluciona con una ruta concertada del instituto, pero eso no favorece la autonomía de los jóvenes, que no se pueden plantear salirse de ese horario fijo y no se pueden quedar a actividades extraescolares ni pueden hacer vida social. Ahora imaginemos el caso de un trabajador que trabaja en una oficina de Collado Villalba y vive en Cerceda, dos localidades que están a 9 kilómetros; se tarda en coche también unos diez minutos. Si compruebas los horarios del bus, para llegar a la oficina a las 8:00 horas, que es el horario habitual, se te ofrece un bus a las 6:40 horas que te deja en Villalba a las 7:15 horas, una hora antes, porque ya el siguiente no sale hasta las 8:35 horas, con el que tampoco llegarías si entraras a las 9 horas. Estos ejemplos que le estoy poniendo son con desplazamientos intermedios de la ruta, pero si pensamos en realizar el trayecto completo, o sea, alguien que vive en Colmenar Viejo y tiene una revisión médica en el hospital de Collado Villalba, encontramos que los autobuses tienen una frecuencia de una o dos horas, dependiendo del momento del día, y un tiempo estimado del trayecto de noventa minutos; es decir, que tardas más de hora y media en llegar al hospital. Este es el panorama que tenemos en días laborables, con desplazamientos ordinarios cotidianos, obligados, como los quieren llamar, de la población de estos municipios. Si ahora pensamos en un fin de semana, la cosa se complica aún más. O sea, si después de toda la semana cogiendo el coche para llevar a tu hijo al instituto y luego al trabajo, decides irte a Villalba a tomar algo o al cine, la oferta de autobuses se reduce tanto que si quieres ir a la sesión de las 18:00 horas tendrías que llegar en el autobús que te deja a las 16:00 horas, porque ya no hay otro hasta las 19:15 horas.

Evidentemente, esto no es competitivo, solo invita a usar el coche particular, excluye de la posibilidad de desplazarse a quien no poseen este vehículo o no tienen capacidad de conducirlo, como es el caso de los estudiantes. Es evidente que la casuística es variada, no queremos que se dé cabida a todos, porque es imposible, pero los ejemplos son muy representativos de patrones de movilidad cotidiana. Entonces, ¿a cuáles se está dando cobertura con estos horarios? ¿Qué número de pasajeros usan el servicio? ¿Se plantean incrementar la frecuencia para mejorar el servicio?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez; le quedan treinta segundos para el segundo turno. Le doy la palabra al señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señoría. Como bien conoce, tenemos 800 líneas de transporte interurbano entre líneas y sublíneas, y la línea 720, como usted muy bien dice, de Colmenar Viejo a Collado Villalba, que forma parte de la concesión VCM-702, presta un servicio de carácter transversal, conectando los municipios de Collado, Moralzarzal, El Boalo, Manzanares el Real, Soto del Real y Colmenar Viejo. Esta línea se inició en el año 2005, fecha desde la cual ha habido diferentes modificaciones, sobre todo ampliaciones de itinerario y horario, con objeto

de adaptarse a las demandas efectuadas fundamentalmente por los usuarios de los municipios de Colmenar, Manzanares y Soto del Real. Todas estas modificaciones, que no voy a citar por falta de tiempo, por una parte, eran para posibilitar realizar viajes de tipo urbano en los municipios de Colmenar Viejo y Villalba y, por otra parte, la aparición de nuevas conexiones directas entre origen-destino que, de otro modo, se podrían dar a través de un trasbordo en las redes urbanas de Colmenar y Collado Villalba.

La evolución desde 2015, en cuanto a la oferta, es que en 2015 tenía unas 6.000 expediciones y en 2021 tiene 8.000 expediciones, o sea, ha habido un incremento de más del 40 por ciento de las expediciones de esta línea y más de 2 millones de kilómetros adicionales de un año comparado con respecto al otro. Con respecto a la demanda, en estos años ha pasado la línea de unos 140.000 viajeros en 2015 a unos 258.000 en 2019 y crece un poquito más ahora en 2021. Pueden afirmar que la demanda total ha ido mejorando con las modificaciones realizadas, porque las líneas son multifuncionales y las vamos adaptando a las necesidades de los institutos, de los médicos, del hospital, de los continuos urbanos, etcétera; siendo el mayor incremento el de 2019 con respecto al 2018, coincidiendo con la ampliación realizada por barrio del Consorcio de La Estación, en Colmenar Viejo, en el que se aumentaron el 38 por ciento de los kilómetros. Además, en 2021 aún no se han alcanzado los niveles prepandemia, que están en torno al 97 por ciento. Una de las últimas modificaciones importantes fue la puesta en marcha en 2020 del servicio especial entre Manzanares el Real, Soto del Real y la estación de Cercanías de Colmenar. Se trata de servicios exprés, lanzadera, desde Soto del Real para que pudieran acceder a la estación de Colmenar Viejo. Los resultados obtenidos no están mal, son de 470 expediciones y 1.500 viajeros en 2020 y 1.000 expediciones y 4.000 viajeros en 2021.

Por último, respecto a la última modificación de la línea, porque si se dan cuenta pasa por modificación tras modificación para adaptarse a la movilidad, de esa transversalidad que nos encontramos, fue el pasado 1 de abril de este presente año, que se efectuó para ampliar su itinerario y dar conexión directa con el hospital general de este municipio, que no era el hospital de referencia de algunas zonas, pero sí que les enviaban allí a los médicos, y ha implicado la reducción de 2 expediciones, pasando de 14 a 12 expediciones por sentido. En la actualidad, la 720 cuenta con una oferta en día laborable de 12 expediciones por sentido y con una demanda de 545 viajeros diarios en sentido Colmenar y 524 viajeros en sentido Collado Villalba. Además, de su análisis se puede inferir que se trata de una línea con un marcado carácter escolar, como nos comentaba, pues más de la mitad de la demanda se concentra en 3 expediciones por sentido y se utiliza para acceder a los centros de enseñanza, siendo el más importante, en cuanto a volumen, el Instituto Sierra de Guadarrama, situado en Soto del Real. Además, también se observa que, en general, no existen problemas de capacidad en la línea y solo puntualmente se produce algún episodio de saturación en las citadas expediciones escolares, que se evita gracias a la utilización de vehículos de gran capacidad que tienen estas expediciones.

Por tanto, analizados pues estos datos, se puede concluir que no existe justificación técnica que avale un aumento general de la oferta, pero sí del detalle. O sea, lo que nosotros siempre

decimos es que nadie queda en las paradas, que nadie queda en las paradas. Es muy complejo, porque aumentar las expediciones significa aumentar un recurso; cada recurso de autobús que aumentamos en una de las 800 líneas que tiene el Consorcio de Transportes cuesta al año 250.000 euros más o menos. Entonces, jugamos con una red de 2.000 autobuses y vamos ajustando las necesidades de todas las concesiones para ir adaptando no solamente las condiciones de movilidad radial, sino también las condiciones de movilidad transversal.

Yo entiendo, señoría, que en el marco del nuevo mapa concesional que tanto hemos traído aquí y que algún día les explicaremos, porque seguimos trabajando en él, es donde habrá que rediseñar este tipo de conexiones transversales, porque entendemos que la movilidad transversal ha crecido. También las tarifas tienen mucho que decir. Ahora mismo, un joven con una tarifa de 10 euros está condicionando mucho las redes de transporte público.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Y nos encontramos que tenemos episodios de saturación en algunas entradas porque han abandonado las rutas escolares para pasarse a los transportes públicos. Entonces, allí, en el mapa concesional, habrá que rediseñar estas conexiones estables y valorar si el transporte escolar tiene que formar parte del transporte público regular, porque nos condiciona todo el sistema; o únicamente apoyarlo, ya que, como se aprecia en este caso, en ocasiones distorsiona de manera importante el funcionamiento de las líneas. Muchas gracias, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Tiene medio minuto la señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Si le he entendido bien, en vez de rediseñar el horario para cubrir la jornada escolar, lo que quieren es excluir a los estudiantes de la jornada escolar. Y, luego, le he citado La Gamonosa porque es un sitio neurálgico de transbordo y no sé si han mejorado la parada. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Bueno, ya que lo ha comentado, yo quería hacer una mención simplemente informativa. Uno de los proyectos de los carriles bici que estaba en tramitación ambiental es este, el de la 608, que son 25 kilómetros, lo que pasa es que falta toda la tramitación. Bueno, la tramitación ambiental yo les informo, para que tengan conocimiento, de que está, ¿de acuerdo? Gracias. Seguimos con el punto tercero.

**PCOC-3021/2022 RGE.23306. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alejandro Sánchez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Más**

**Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno respecto a la puesta en marcha de Buses de Uso Prioritario (BuP).**

También la va a responder el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes. Es a iniciativa del señor don Alejandro Sánchez, pero la va a hacer el señor Oliver, por lo que veo. Ya he dicho quien interviene, que es el mismo compareciente de la pregunta anterior, y la pregunta la va a realizar el señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. No puedo empezar esta comparecencia sin agradecerle su flexibilidad y ecuanimidad en la toma de decisiones, señor presidente, por lo que le deseo que continúe muchos años en esta Asamblea dándonos estas alegrías. Gracias, señor presidente. Con respecto al señor gerente del consorcio, básicamente la pregunta es qué valoración hace del anuncio que hizo la presidenta Isabel Díaz Ayuso sobre los buses de uso prioritario. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver. Para responder a la pregunta, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señoría. Entiendo el interés suscitado entre sus señorías tras la presentación que realizó la presidenta de un modelo de bus de uso prioritario, que era un modelo de autobús articulado, eléctrico, carenado como si fuera un tranvía. Créanme que va más allá de un mero anuncio. La puesta en marcha de buses de uso prioritario es una apuesta firme por el transporte público. Los buses de uso prioritario forman parte de lo que técnicamente todos conocemos como reservas para el transporte público y además se podían integrar también los sistemas de BRT -bus rapid transit- y también los carriles bus-VAO, carriles para autobuses y vehículos de alta ocupación, como el de la A-6 o el que se va a empezar a construir en la A-2. Estos sistemas tienen en común la combinación de dos elementos, una plataforma exclusiva o una infraestructura reservada y pocas paradas, y sus beneficios son los siguientes: la plataforma reservada para autobuses aporta elementos muy importantes en la explotación de las líneas que lo utilizan, como son la regularidad en la explotación, pues a pesar de las posibles incidencias que se pueden dar, se pueden eliminar las situaciones negativas del tráfico, etcétera; la mejora en la velocidad, que es el elemento más importante, no tener que circular a una velocidad con un margen estrecho, ya que disminuyen así los tiempos de viaje -pensemos que lo importante en los desplazamientos no es la distancia, sino el tiempo empleado para viajar-, y una plataforma reservada por toda una distribución más lógica del uso de los carriles del viario, dar más protagonismo a los transportes públicos. De hecho, en plataformas como la de bus-VAO de la A-6 vimos cómo la distribución de viajeros se incrementó hasta el 50 por ciento. Por otro lado, el número de paradas también es importante, porque también condiciona los tiempos de viaje; un elevado número de paradas reduce considerablemente la velocidad comercial. Por eso, estos BuP -buses de uso prioritario- o los BRT se diseñan con un número limitado de paradas, contribuyendo a las mejoras en los tiempos de viaje. Además, a su vez, la gestión de estas plataformas reservadas puede ser estática,

como la de los carriles bus-VAO de la A-6, cuando el carril se pone en servicio en un sentido o en otro del tráfico, o puede ser una gestión dinámica, como será en el caso del bus-VAO de la A-2, en donde la dirección del tráfico regulará la apertura y cierre del mismo en función de las intensidades de tráfico.

En definitiva, señorías, todas estas ventajas de los buses de uso prioritario y las prestaciones tecnológicas y medioambientales de los nuevos vehículos, como el que se presentó, hacen que la consejería y el Consorcio de Transportes tengan en cuenta a la hora de planificar y proyectar la movilidad de los próximos años tanto en los entornos urbanos como los entornos metropolitanos. O sea, que hay que pensar que en entornos metropolitanos, donde no va a llegar el metro, sí que puede haber un sistema de capacidad intermedia; aquí no llega al metro y puede haber un sistema de capacidad intermedia para aportar a las redes de capacidad tanto en entornos urbanos como en entornos metropolitanos. Así como señaló la presidenta, estos sistemas de reserva para el transporte público se pondrán en marcha, por ejemplo, en desarrollos urbanos del sureste de Madrid, si hablamos del continuo urbano de Madrid, pero también se podrán trasladar a otros municipios metropolitanos donde el metro y las Cercanías no están presentes y puede ser un modo de transporte atractivo de capacidad intermedia en aportación a los sistemas de capacidad. Por eso, en la siguiente legislatura, estos BuP que hemos denominado buses de uso prioritario, que son una plataforma con un autobús que tiene un aspecto de un tranvía eléctrico, de alta capacidad, etcétera, veremos cómo se irán proyectando a lo largo de la siguiente legislatura para atender una serie de relaciones de movilidad de capacidad intermedia donde el metro o las Cercanías no van a llegar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Señor Oliver, por favor.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Yo creo que me he equivocado en la pregunta, porque la pregunta era cómo valora el desarrollo de la puesta en marcha de los buses de uso prioritario que anunció la presidenta de la Comunidad de Madrid el día 18 de octubre del 2022. De hecho, el anuncio de la señora presidenta, la nota de prensa de la Comunidad de Madrid, es "Díaz Ayuso –la presidenta- presenta el nuevo autobús". Si presenta un nuevo autobús, yo entiendo que el consorcio ha comprado un nuevo autobús; "de uso prioritario en los semáforos: eléctrico, con plataformas exclusivas y frecuencias de entre tres y diez minutos". Y como es verdad que dentro de la nota de prensa ponía que esto entraba en vigor en 2029, teníamos la duda de la asimetría entre lo que se decía en el titular de la nota de prensa y lo que nosotros entendíamos que podía llegar a ocurrir. Pero, claro, con lo que usted nos ha contado, nos ha dado una clase magistral sobre cuáles son las ventajas del transporte de uso prioritario que utilizan ciudades como Vitoria, no regiones como Madrid a día de hoy y que ni siquiera está en los presupuestos de esta región.

Yo entiendo que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid es el que hace las líneas de transporte, y a nosotros nos parece bien -de hecho, no sé si sabe que nosotros hemos presentado unas líneas; ahora entraré en eso-. Yo le quería preguntar dónde están los estudios de demanda que definen cuándo es mejor utilizar este medio de transporte y no el metro o el autobús normal cuando hay que hacer plataformas de uso prioritario. ¿Dónde estaban, por cierto, cuando hicieron el metro

ligero? Luego, hablan ustedes aquí en la nota de prensa -esto es muy llamativo- de un intercambiador. ¿Dónde está? ¿Está presupuestado? ¿En los presupuestos del próximo año han hecho ustedes anuncio del estudio? Después, presentan el autobús y la verdad es que es llamativo; o sea, lo ponen en la zona de la avenida del sureste. ¿Sabe usted de qué avenida le hablo? (*Rumores.*) Sí, porque no existe, porque es una carretera que está prevista a diez años vista; de las once líneas que Más Madrid presentó en su proyecto de buses de rápidos, es la única carretera que no existe, ¡fíjese usted por dónde! Tiene tarea la cosa.

Luego, hablan de comprar autobuses. Yo aquí tengo dos cuestiones que hacerle. ¿La Comunidad de Madrid compra los autobuses de la EMT o es la EMT la que compra sus propios autobuses? La segunda de las cuestiones a mí me parece grave. La señora Díaz Ayuso ha presentado -leo literalmente la nota de prensa, que a mí me parece que esto está al borde de la prevaricación- "en concreto, el modelo Irizar ie tram, de la empresa De Blas, del Grupo Arriva, de 18 metros de longitud, articulado y cien por cien eléctrico". Yo le pregunto al señor gerente del consorcio: ¿dónde ha quedado la libertad de los licitantes para poder presentarse a un concurso público cuando la presidenta de la Comunidad de Madrid anuncia en una rueda de prensa que esto está ya adjudicado al Grupo Arriva? Tenemos muchas dudas, yo le pediría que nos ayudase a solventarlas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. No sé si tiene que ver con la cuestión, pero, si quiere usted responder, haga usted lo que vea, porque tiene un minuto y cinco segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): En el marco de la feria del autobús, lo que quisimos presentar era un prototipo, porque tampoco existen tantos prototipos, de lo que el mercado tiene como bus de altas prestaciones. Nada tiene que ver con Arriva, nada tiene que ver con Arriva, solamente que Arriva nos ayudó a traer ese autobús demostración aquí, a la Comunidad de Madrid, porque venía desde Francia el autobús. Entonces, queríamos presentar el autobús y el concepto; el autobús es articulado, con ese aspecto, que, como dice usted muy bien, ya circula por Vitoria -los hay más cortos y más largos, pero ya están en Vitoria-. Y, como ese autobús no venía a la feria, porque Irizar no lo traía a la feria, yo pregunté a los concesionarios a ver quién me podría traer el autobús, porque queríamos anunciar nuestros sistemas de capacidad intermedia, que no solamente serán para los desarrollos del sureste, que, como usted muy bien dice, irán en un horizonte temporal concreto.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): También en DCN irán en un horizonte temporal concreto, pero en el área metropolitana pueden ir en horizontes temporales anteriores. Yo creo que en la siguiente legislatura veremos estas infraestructuras, las veremos en algunas de las áreas metropolitanas dando servicio donde no existe el ferrocarril y donde no está el metro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, tiene un minuto y medio.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Claro, entienda usted nuestro asombro cuando ustedes presentan una nota de prensa que dice lo siguiente -se lo vuelvo a repetir por si no le ha quedado claro-: "Díaz Ayuso presenta el nuevo autobús de uso prioritario en los semáforos: eléctrico, con plataformas exclusivas y frecuencias de entre tres y diez minutos". Aquí pueden ocurrir dos cosas, que la presidenta en realidad no sea la presidenta de la Comunidad de Madrid, sino la presidenta de la compañía de Arriva y entonces presente su autobús, porque es el autobús que han diseñado y fabricado en su empresa, o que la presidenta de la Comunidad de Madrid se haya columpiado. Entonces, nosotros creemos -creemos, porque en este mundo distópico cualquier cosa es posible- que la presidenta de la Comunidad de Madrid es la presidenta de la Comunidad de Madrid, y que hacerle publicidad a una empresa de estas características, concreta, limitando la capacidad del mercado para presentarse en el futuro, porque esto es de lo que están hablando ustedes -a diez años vista entiendo-, que no han licitado, a nosotros nos parece un ejercicio de malabarismo especulativo para vender una noticia que nada tiene que ver con la realidad.

Nosotros hemos presentado un plan completo, con líneas concretas; Más Madrid ha presentado -no sé si lo conoce usted- un plan con 11 líneas concretas, una de ellas incluida en la M-35. Hemos diseñado que tendría que haber 155 autobuses de altas prestaciones para dar completo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver; se ha terminado su tiempo.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: ...; son 207 kilómetros de vías reservadas que den servicio a 300.000 personas. Yo le pido que mire usted ese plan y, si le vale, lo utilice. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Le quedan quince segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Bueno, el plan de los buses de altas prestaciones continuará en el Consorcio de Transportes. Estamos definiendo sus líneas de actuación dentro de la estrategia y entendemos que será una buena solución de transportes, en ciertos continuos urbanos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación pasamos al punto cuarto.

**PNL-259/2022 RGEP.16090. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que se dirija al Gobierno de España para que redacte un proyecto modificado del que se encuentra actualmente en licitación, en el que se incluya un nuevo acceso en la estación central de Cercanías de Alcalá de Henares para facilitar la movilidad de los vecinos de los barrios de la zona norte de Alcalá de Henares, como pueden ser El Ensanche, Chorrillo o Campo del Ángel.**

Procedemos al debate de la proposición no de ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por el que tiene la palabra, en primer lugar, el representante del Grupo Popular, que en este caso va a ser la señora Piquet, por tiempo de siete minutos.

La Sra. **PIQUET FLORES**: Gracias, presidente. El Grupo Parlamentario Popular trae a esta comisión una proposición de ley que responde a la demanda de miles de vecinos de Alcalá de Henares, principalmente a aquellos que se encuentran en la zona norte de la ciudad. Los alcalaínos llevamos años esperando una reforma de nuestra estación central de Cercanías y ahora que por fin puede ser una realidad, queremos que sea no solo una solución estética, sino una solución real que permita la accesibilidad y la movilidad de los vecinos de diferentes barrios de la ciudad.

El Ministerio de Transportes, a través de Adif, publica el pasado mes de mayo la licitación de las obras de ejecución y de los proyectos de accesibilidad y la reforma del edificio de viajeros de la estación de Renfe de Alcalá de Henares. Es un proyecto, como decía, muy esperado por los alcalaínos, que hemos venido solicitando reiteradamente la accesibilidad, sobre todo en este espacio, con instalación de ascensores, porque contamos con dos andenes accesibles, pero hay otros dos a los que solo se puede acceder a través de escaleras y las personas con movilidad reducida evidentemente no pueden acceder a estos andenes en nuestra estación; y también una reforma para la estación, lo que es el módulo de viajeros, que tiene un estado muy deficiente para el uso que soporta diariamente de viajeros. Como digo, se inicia un proyecto de licitación de más de 15 millones de euros y con un plazo de ejecución de veinte meses, que contempla esos dos aspectos precisamente, la mejora de la accesibilidad y la reforma del edificio de viajeros, que contempla la demolición del cuerpo, una sola altura del vestíbulo actual, y la va a sustituir por un nuevo volumen. Pero pese a que este proyecto se encuentra ahora en estado de licitación, contiene para nosotros una importante deficiencia, que es no incluir un acceso norte para la zona norte de la ciudad, precisamente. De esta manera, lo que va a seguir pasando es que se va a seguir dando la espalda a miles de vecinos de una parte muy importante de la ciudad y concretamente en esos barrios de El Chorrillo, El Ensanche o Campo del Ángel, que van a seguir teniendo que acceder a la estación, como pasa actualmente, a través de una pasarela peatonal que cruza las vías del tren, en lugar de contar con un acceso directo desde sus barrios a la propia estación. Ya en Alcalá de Henares tenemos una estación, que es la estación de La Garena, que cuenta con accesos a las dos zonas del barrio y que ya en 2004 supuso un ejemplo de funcionalidad, de modernidad y de comodidad. Por tanto, en Alcalá ya contamos con el ejemplo de una estación con diferentes accesos para las diferentes zonas.

Esta cuestión ya ha sido planteada, por supuesto, en el pleno del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, pero lo que nos hemos encontrado siempre es la negativa y las mentiras del alcalde de la ciudad de Alcalá de Henares. En primer lugar, lo que nos contó es que nadie había pedido este acceso norte en la ciudad cuando hay miles de firmas de vecinos recogidas pidiendo este acceso norte. Luego, en un alarde de empatía, argumentó que solo se tardaba dos minutos en cruzar una pasarela, una pasarela que tiene diferentes tramos que se encuentran en pendiente. Yo entiendo que como él solo viaja en el coche oficial -ese al que dijo que iba a renunciar, pero no se baja de él-, precisamente por eso no es consciente de que esa pasarela diariamente la cruzan cientos y miles de vecinos que

pueden tener movilidad reducida, personas mayores que caminan por esas pasarelas, viajeros, evidentemente, porque a una estación de tren van viajeros con sus maletas, o también vecinos que van con sus carritos de bebé. Más tarde, la nueva versión del alcalde en el pleno de junio fue que el acceso a la estación de tren de la zona norte estaría contemplado en otra fase del proyecto. Y ya después, la última versión, en el pleno del mes de julio, lo que pedía el alcalde es que lo financiara la Comunidad de Madrid. Ya lo último, en uno de los últimos plenos, lo que dijo es que, gracias al alcalde de Alcalá, la estación tendría una zona norte. Evidentemente, como cambia de versión más que el propio Pedro Sánchez, pues no nos fiamos de si nos mentía antes o nos miente ahora. Lo que queremos los alcaláinos es que la estación cuente con ese acceso de la zona norte.

Para eso traemos precisamente a esta Comisión de Transportes esta proposición no de ley, para que desde aquí, desde la Asamblea de Madrid, instemos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a que redacte un proyecto modificado del que se encuentra actualmente en licitación, que es el que he comentado, y que se incluya ese acceso norte en nuestra estación central de trenes de Alcalá. No sé qué va a hacer en este caso el Grupo Parlamentario Socialista, si va a defender al alcalde de Alcalá o se va a poner del lado de los alcaláinos, al lado de los madrileños, que es lo que corresponde en este momento. Entiendo que el resto de grupos parlamentarios votarán a favor de la misma, porque el único objetivo de esta proposición no de ley es que los vecinos de Alcalá no tengan que acceder desde la otra zona de la ciudad a través de la pasarela, que ahora mismo divide con las vías del tren las dos partes de la ciudad. Eso es lo único que pedimos, que se apruebe este proyecto y que pueda dar respuesta a las necesidades de los alcaláinos.

Señorías, espero que aquí no ocurra lo que ocurrió ayer en la Comisión de Presupuestos, donde el Grupo Popular presentó 41 enmiendas de transportes relativas precisamente a las Cercanías por valor de 401 millones de euros y que no tuvieron el apoyo de los diferentes grupos; espero que hoy todos ustedes sean más responsables que sus compañeros del Congreso. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piquet. Se han presentado cuatro enmiendas por el Grupo Parlamentario Más Madrid, por lo que procede el turno de intervención de este grupo parlamentario por un tiempo máximo de siete minutos. ¿Quién es el representante?, ¿el señor Oliver? *(Pausa.)* Muy bien; pues tiene siete minutos, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, parece sensato que el Partido Popular traiga esto a la Asamblea de Madrid, ¡enhorabuena!, por fin traen algo que sirve a los madrileños y las madrileñas a un sitio en el que vale. De todas maneras, es curioso, porque después de tanto denostar a Podemos han traído a ustedes la misma proposición que llevó Podemos al Ayuntamiento de Alcalá el día 19 de junio de este mismo año, ¿verdad? Usted estaba en el pleno, votó a favor de Podemos. Vaya... Sin embargo, le tengo que decir que hemos tenido que enmendar en esta proposición porque creemos -aunque no ha sido culpa suya- que tiene errores manifiestos en su redacción. Porque llevado a la literalidad, lo que usted está proponiendo en realidad es que se paralice la licitación y se vuelva a realizar, lo que conllevaría un grave perjuicio a los vecinos y vecinas de Alcalá de Henares. Pero seguro que es un error material que usted tiene a bien...

Nosotros se lo hemos enmendado para que usted corrija su texto; seguro que con nuestra redacción queda perfectamente claro.

Por otra parte, resulta curioso, porque el Partido Popular trae aquí una propuesta, pero se olvida que llevan gobernando 28 años esta región y que en estos 28 años también han asumido competencias de gestión en Cercanías, como por ejemplo en el tren a la Warner, el tren a la Warner que nos ha costado a todos los madrileños y madrileñas 85 millones de euros; se acordará de cuando dejaron ustedes tirados a miles de ciudadanos en Navacarnero, tren Móstoles-Navacarnero, porque vamos a pagar casi 200 millones. Es decir, entre unas cosas y otras, el Partido Popular en Cercanías en la Comunidad de Madrid ha invertido casi 300 millones de euros, que además los hemos tirado directamente por el sumidero, porque no han servido para nada. Y para una cosa que podían hacer, que es remodelar una estación y hacer un acceso decente, el Partido Popular no ha hecho nada. Vaya, ¡qué casualidad!, papá Estado.

Yo, en calidad de representante de vecinos y vecinas de la Comunidad de Madrid y también de Alcalá, no puedo sino preguntarle a la señora Piquet por qué no insistió al Partido Popular para que actuaran y firmaran un acuerdo con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, incluyendo dentro de la remodelación del parking disuasorio la construcción del acceso norte, como, por cierto, sí que hizo – casualidad- en 2013 con el municipio de Torrejón de Ardoz. Algunas veces tiene las competencias cuando les interesa y otras veces, ¡oh!, pues no. Yo le recuerdo que la Comunidad de Madrid invirtió en Torrejón 6 millones de euros para remodelar la estación de Cercanías y 750.000 euros más en el año 2017 para la creación del acceso sur de la estación y del aparcamiento disuasorio. Pero yo no voy a hurgar más en esta herida, vamos a asumir que papá Estado les hace el trabajo, se hace cargo de estas cuestiones que ustedes sí podrían haber resuelto y vamos con las competencias propias de la Comunidad de Madrid en la movilidad.

Los vecinos y vecinas de Alcalá de Henares tienen derecho a una buena movilidad y una buena movilidad tiene que ver con los accesos a la estación de Cercanías, correcto, pero también tienen derecho a que las cosas se hagan con cabeza y perspectiva, atendiendo a que las necesidades se ponen encima de la mesa en los distintos municipios. En Más Madrid creemos que los diferentes Gobiernos nacionales se han olvidado de Cercanías desde el año 1985, desde José Blanco, que firmó con Esperanza Aguirre un plan que nunca se cumplió, pasando por Iñigo de la Serna, que sacó un plan de 5.000 millones en infraestructuras para Madrid que nunca se cumplió, pasando por Ábalos, cuyo plan no termina de arrancar. Los afectados por la falta de crecimiento de infraestructuras somos los madrileños y las madrileñas, donde ya 6 de cada 10 tenemos que usar -o tienen que usar- el vehículo privado frente al transporte colectivo. Esto, señorías, no es admisible, y esa es su responsabilidad.

Por ello, lo que proponemos en Más Madrid es que la Comunidad de Madrid empiece a hacerse responsable de sus cosas y, por ejemplo, empiece a trabajar de la mano de Adif para abordar un plan de Cercanías en la región y ver cómo se implementa de verdad, de manera efectiva el Plan 2018-2025, que lleva encima de la mesa ya, fíjese usted, desde el año 2018, y seguimos sin él.

Nosotros creemos también que la movilidad tiene que ser abordada de forma integral y, por eso, en las enmiendas que hemos presentado a su proposición no de ley le proponemos que asuman también los deberes propios de la Comunidad de Madrid, por ejemplo, que aumenten las frecuencias de los autobuses interurbanos como el 252, el 227, el 223, el 824 o el 252 de los barrios de la zona norte de El Chorrillo, de Campo del Ángel, de El Ensanche. Nosotros lo que le estamos pidiendo es que se hagan cargo de sus cosas; que vale, que pidan ustedes al Estado las competencias que, teóricamente, tiene que asumir, pero que asuman también las suyas, que son unas cuantas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica, es decir, empezamos por Unidas Podemos. Señor Moreno, tiene siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: La situación que tiene la estación central de Alcalá de Henares es evidentemente mejorable en muchos aspectos. En ese sentido, este grupo, la señora Teresa López Hervás, que es la portavoz de Unidas Podemos en Alcalá de Henares, presentó el 8 de marzo de 2022 una moción en el ayuntamiento que proponía una serie de elementos y centraba finalmente la necesidad de establecer un acceso norte. Lo que venía a analizar es que es una estación que está desde hace 30 años sin renovarse y, evidentemente, la ciudad ha crecido mucho, y especialmente ha crecido mucho en la zona norte, en los nuevos barrios que se han desarrollado, Campo del Ángel, El Ensanche y El Chorrillo. Esta propuesta se llevó allí, fundamentalmente, buscando esa solución, además de una mejora global de la estación central; la estación central necesita renovarse tanto en su vestíbulo, en el entorno urbano, como en la accesibilidad de los andenes 3 y 5, accesibilidad funcional para la diversidad funcional de personas que no lo tienen fácil, evidentemente. Pero esto no se recoge en el proyecto que ha salido a licitación y, en ese sentido, nos parece que es un proyecto que está cojo, lo cual no significa que sea un proyecto que deba de paralizarse. Yo ahí coincidí con lo que decía el representante de Más Madrid en cuanto a que hay que solicitar una ampliación, una ampliación del proyecto que incluya el acceso o la salida por la parte norte de la estación central de Alcalá de Henares, pero en absoluto puede llevar a que se paralice un proyecto que es absolutamente necesario.

Creo que el enfoque de la movilidad tiene que ser global y sistémico, que efectivamente debe de mejorarse el tema de los autobuses interurbanos y todo lo relativo a facilitar aparcamientos disuasorios y al fomento de transporte público colectivo. Este grupo parlamentario presentó en la Asamblea de Madrid, en el pleno, una PNL sobre un plan integral de mejora de las Cercanías. Este plan lo discutimos con profundidad y, sin embargo, el Partido Popular votó en contra, porque yo creo que a veces se encuentra más cómodo en la confrontación, en la crítica al Gobierno central, que en la búsqueda de soluciones concretas. No obstante, nosotros creemos que la política y las decisiones tienen que estar para facilitar la vida de los ciudadanos, hay que ampliar el proyecto para asegurar un acceso norte a la estación central de Alcalá de Henares y creemos que es fundamental, en este sentido, hacer las cosas bien desde el principio, sin que en ningún caso suponga la paralización del proyecto que actualmente está en curso.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Calabuig por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Tenemos aquí un problema con una licitación de una obra; el Partido Popular pide en la PNL, y lo pide también Unidas Podemos -no en la PNL, pero lo ha pedido en varios sitios-, mejorar los accesos por la zona norte a la estación central de Alcalá de Henares. En el Portal de Transparencia, donde no aparece todavía adjudicatario alguno, no sé si no existe, yo no he visto todavía que haya adjudicatario alguno, aunque esto ya es de mayo, dice: reordenación del entorno urbano de la estación. Y el entorno urbano la estación es norte, sur, este y oeste; el este y el oeste no pueden ser porque van las vías, pero las zonas norte y sur sí son posibles, y en estos momentos parece que el proyecto solamente estudia la zona sur. El 2 de febrero de este año, en un periódico local, decía -no lo digo yo, parafraseando al señor Ballarín, lo dice Unidas Podemos-: "medidas -que pretende hacer Adif-, todas ellas, necesarias e interesantes, pero todo apunta a que el acceso a la estación seguirá siendo únicamente por el sur, es decir, hacía la calle Pedro Laínez, Plaza 11 de Marzo y Paseo de la Estación". Y también decía lo siguiente: "que se solicite al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" -en el fondo lo que está diciendo la PNL del Partido Popular- "que el proyecto contemple que la estación central tenga también un acceso norte, ya que la expansión urbanística de la ciudad realizada en los últimos 25 años ha hecho que exista un gran volumen de población al norte de la estación y, por tanto, es pertinente y necesario que los viajeros puedan acceder directamente a la misma también por el norte". De hecho, un vecino alcalaíno escribía el 7 en abril, también en un periódico local -o sea, todo antes de la licitación, no después, sino antes-, la discriminación para toda la ciudadanía e incluidos los minusválidos del otro lado de la vía de Alcalá, unos 30.000, o sea, del lado de los accesos de El Chorrillo, El Ensanche, Los Nogales, Ciudad 10 y Los Espartales. Todas estas denuncias fueron hechas antes de la licitación. Mire, por experiencia, una obra tiene muchas fases, y una obra empieza desde que alguien piensa que hay que hacer la obra, y ya estando con un proyecto terminado y en proceso de licitación es muy difícil meterle a un proyecto una modificación. Yo, en este caso, que me parece que es un tema sencillo, puede salir una licitación adicional a la actual como complementaria, no la llamemos modificación para no parar lo que existe en estos momentos, con un acceso por el norte. Luego, seguramente, por experiencia también lo digo, ya que está ahí la empresa adjudicataria, será la que tenga más posibilidad de poder hacer la obra, pero yo haría eso. No he visto en ningún momento, señor Oliver, que en la PNL del Partido Popular dijera que se paraliza todo, yo no lo he visto en ningún lado y entiendo que no lo dice. (*Rumores.*) No, no derive, no derive...

El Sr. **PRESIDENTE**: No establezcan debates y, por favor, dejen hablar al señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: No derive de algo que no está escrito ni está claro.

Luego, el 19 de julio, en el último pleno -esto me hizo mucha gracia- que tuvo Alcalá de Henares, el concejal de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Proyectos, Movilidad y Transporte, Seguridad Ciudadana, Alberto Vázquez, en un arranque de audacia, dijo: "Podemos garantizar que el acceso norte a la estación de tren va a ser una realidad con este alcalde y con este equipo de

gobierno". A mí, como guipuzcoano, me parece una auténtica fanfarronada bilbaína; vamos, de una chulería que yo creo que le salió en ese momento.

Pero, mire, si tenemos un Gobierno en España del que depende Adif, que es el responsable de estas obras, y en ese Gobierno de España están ustedes, los socialistas, y está Unidas Podemos, icoño, hagan ustedes algo! Ustedes además están a favor de este tema. Pues apoyen, apoyen y aprieten a sus compañeros del Gobierno central y a los de Adif para que esto se haga, no se paralice, se saque un proyecto por el norte y se acometan las obras lo antes posible. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. Por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Pastor. Gracias.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy amable. Gracias, presidente. Buen día, señorías. En primer lugar, tengan ustedes claro que el Partido Socialista siempre apoyará cualquier mejora para los vecinos y vecinas de nuestra comunidad autónoma, de todas y cada una de las ciudades y de todos y cada uno de los municipios y pueblos de nuestra región. En este asunto concreto, estamos muy orgullosos de que el Gobierno de España invierta 16 millones de euros en Alcalá de Henares para hacer una remodelación integral de la estación de ferrocarril y construir una estación del siglo XXI donde antes había una estación del siglo pasado. Es una reforma integral que además proyecta una imagen digna de la ciudad Patrimonio Mundial que es Alcalá de Henares. Si además de ello, sin paralizar esta licitación ni la obra, se busca una mejora en el acceso norte de la estación, estamos de acuerdo. Tan de acuerdo estamos que nos consta que el alcalde de Alcalá, don Javier Rodríguez Palacios, y todo su equipo están trabajando intensamente en esta cuestión, cuya solución se contempla en una fase posterior. Para esa fase posterior es, además, cuando nos gustaría que el Gobierno de la Comunidad de Madrid, y en definitiva el Partido Popular, colabore en esta mejora de infraestructuras de la ciudad de Alcalá de Henares y acompañe con el plan Aparca+T esta magnífica obra de la estación de ferrocarril de Alcalá de Henares realizando, junto con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, una mejora sustancial del aparcamiento situado precisamente al norte de la estación. Para que se coordinen el Gobierno autonómico con el ayuntamiento y el Gobierno de España y acompañen es para lo que les solicitamos a ustedes esa colaboración, ese trabajo que ustedes tienen que hacer en el Partido Popular para acompañar esta importante inversión de 16 millones de euros por parte del Gobierno de España. No es de recibo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid no aporte ni un solo euro, ni un solo euro, en la mejora de la estación ni de sus accesos.

Nos gustaría decirle a la señora Piquet que, como puede usted comprobar, en el Partido Socialista conocemos perfectamente las necesidades de Alcalá de Henares y las defendemos. Ojalá hiciera usted lo mismo, señoría, en su doble condición -y doble sueldo también- como diputada de esta Asamblea y como portavoz del PP en el Ayuntamiento de Alcalá de Henares. Nos gustaría ver a la señora Piquet votar a favor del hospital de media y larga estancia que necesita la ciudad de Alcalá de Henares; nos gustaría ver a la señora Piquet votar a favor de la finalización de las obras del Instituto Francisca de Pedraza, o defender, por su parte, abriendo en condiciones, las urgencias de Primaria del

Luis Vives. Muchos nos tememos que, en lugar de ello, la vemos a usted, señora Piquet, aplaudir todos los días, todos los días, aquí en el Parlamento, lo indefendible para su ciudad, que es la ausencia de inversión real en Alcalá de Henares por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid y de la presidenta, la señora Díaz Ayuso. Señora Piquet, ¿por qué no defiende usted los intereses de los alcalaínos? ¿Por qué no defiende usted la sanidad pública, la educación pública, en Alcalá de Henares? Señora Piquet, ¿por qué no defiende, en definitiva, los intereses de Alcalá de Henares? No entendemos por qué no exige usted a la señora presidenta Ayuso que invierta algo, al menos 1 euro, en la estación y en sus accesos.

En fin, señorías, esta es una prueba más del uso que ustedes hacen en el Partido Popular de las instituciones. Vienen aquí a hablar y citan cuestiones que no son precisas en absoluto cuando saben perfectamente que durante más de una década el sistema ferroviario español estuvo abandonado por el Partido Popular y, en particular, por los Gobiernos del presidente Mariano Rajoy. Y traen ustedes aquí, una vez más, a un candidato o candidata a ser concejal de la oposición de un ayuntamiento para hacer este ridículo, la verdad; menudo papelón, señorías del Partido Popular. Cuando años atrás el señor Rajoy no invertía ni un solo euro en la Comunidad de Madrid ni en las cercanías de Madrid –luego, hablaremos de los trenes que ha comprado el Gobierno del presidente Sánchez y de los que no compra nunca jamás para Metro de Madrid la presidenta Ayuso-... (*Rumores.*) Cuando ustedes... (*Rumores.*) Perdón, presidente, si es tan amable...

El Sr. **PRESIDENTE**: Venga, vamos a dejar hablar al portavoz del Partido Socialista, por favor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Es comprensible esta situación, porque el papelón del Partido Popular es tremendo. Cuando años atrás el Gobierno del señor Rajoy –insisto- no ejecutaba nunca ninguna de las promesas electorales, ninguna de las remodelaciones integrales, ninguna de las estaciones nuevas para Cercanías de Madrid, el Partido Popular no decía absolutamente nada. Ahora, cuando por fin se llevan adelante inversiones como esta, una remodelación de 16 millones de euros para la estación de Alcalá de Henares, vienen ustedes a decir cuestiones y por supuesto a olvidar que de nuevo el Partido Popular abandona Alcalá de Henares, porque, como he dicho, la presidenta, señora Díaz, no invierte ni un solo euro. Para que les quede a ustedes claro el concepto y no insistan en estos papelones que ustedes vienen a hacer a esta comisión, al pleno del ayuntamiento y al pleno de la Asamblea de Madrid: el presidente Rajoy, del Partido Popular, cero euros de inversión; el presidente Sánchez, del Partido Socialista, 16 millones de euros de inversión. Se lo repito, no se preocupe, señora Piquet: presidente Rajoy, cero euros de inversión; presidente Sánchez, 16 millones de euros. Se lo podríamos decir de todos y cada uno de los municipios que ustedes de forma constante traen aquí para hacer ruido, para hacer esto que a ustedes les encanta hacer, todo lo que no sean cuestiones relacionadas con el interés general y para lo que entendemos que los madrileños nos han elegido en este Parlamento; Pinto, Fuenlabrada, Parla, todos con inversiones del Partido Socialista. Hay un sitio donde ustedes ganan, hay una infraestructura ferroviaria, Móstoles a Navalcarnero, ahí ustedes ganan, porque ustedes, el Partido Popular, llegó a invertir unos 200 millones de euros que han enterrado -podemos ponerlo en negativo, con lo cual ganan de forma

negativa, evidentemente- y la infraestructura sigue sin existir. Miren, pues ahí es verdad, el presidente Sánchez se ha comprometido a que cuando ustedes terminen la inversión, cuando ustedes la desentierren y termine esa inversión ferroviaria, se integrará a la red de ferrocarril del Estado, a la C5...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señoría.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Pero ahí llevan ustedes menos 200 euros y algunas que otras cuestiones que se han dirimido, como ustedes saben, en los tribunales.

Por lo tanto, ya digo, dejen de hacer ustedes estos papelones y hagan algo por la Comunidad de Madrid. Y también, señora Piquet, haga algo usted por Alcalá de Henares en su doble condición. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación paso a preguntarle a la señora portavoz del Partido Popular, la señora Piquet, si desea abrir un turno de réplica.

La Sra. **PIQUET FLORES**: No. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues, si no es así, tengo que preguntarle si acepta las enmiendas del Grupo Más Madrid.

La Sra. **PIQUET FLORES**: No se aceptan, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Para las votaciones, voy a volver a preguntar si hay sustituciones. En el grupo del señor Moreno, no, ya lo sabemos. ¿En el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* El señor Arias al señor Pérez Gallardo. El señor Pastor no tiene sustituciones, ¿verdad? *(Pausa.)* No hay, vale. En Más Madrid ya sabemos que es el señor Oliver. ¿Y en el Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: La señora Piquet sustituye al señor González Maestre.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, perfecto. Pues procedemos a la votación en su texto original porque no se han admitido las enmiendas. *(Pausa.)* Hay unanimidad, todos son votos a favor. Me alegro del resultado. *(Aplausos.) (Rumores.)* Bueno, no se me alteren, que seguimos. Pasamos al punto quinto.

**PNL-359/2022 RGEP.23127. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a adoptar las siguientes medidas: 1.- La creación de una nueva línea de autobuses interurbanos transversal para mejorar la conexión de los municipios del suroeste de la Comunidad de Madrid con el Hospital Universitario Infanta Cristina y la estación de cercanías de Renfe en Parla, con cabecera en Batres, para continuar el**

**itinerario en Serranillos del Valle, Griñón, Cubas de la Sagra, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Parla Hospital y final de línea en la estación de Cercanías de Renfe de Parla y viceversa. 2.- El incremento de las frecuencias de las líneas de autobús interurbano 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) y la 466 (Parla-Valdemoro), de una hora a intervalos de 30 minutos en días laborables. 3.- Se disponga de un servicio express directo a Madrid en la línea de autobuses interurbanos 463 (Torrejón de Velasco – Parla - Madrid Plaza Elíptica) en horas punta de la mañana. 4.- Aumentar las frecuencias los fines de semana de los autobuses interurbanos de las líneas 463 y 466, esta última actualmente sin servicio los sábados laborables, domingos y festivos.**

A continuación procedemos al debate de la proposición no de ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra la señora Mena por un tiempo de siete minutos.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, presidente. Ya les adelanto que yo no soy la candidata de Torrejón de Velasco y que, como ha dicho mi compañero el señor Pastor, nosotros vamos a traer aquí los municipios donde gobernamos, donde no gobernamos, porque estamos con el interés de los ciudadanos. No sé si la señora Redondo será la candidata de Torrejón, pero ya les adelanto que yo no. (*Rumores.*) Pues todavía estás a tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a no establecer, por favor, diálogo; dejemos a la señora Mena su turno.

La Sra. **MENA ROMERO**: Muchas gracias, presidente. Voy al tema. Bueno, si han leído la exposición de motivos, tampoco queda mucho que decir, solamente que en el municipio de Torrejón de Velasco el transporte público de viajeros con los municipios de su entorno, como puede ser Parla, Valdemoro, Torrejón de la Calzada y con la ciudad de Madrid, se realiza exclusivamente por carretera y a través de las líneas de autobuses interurbanos; esto supone ya de entrada una oferta del transporte público de viajeros muy limitada para estos vecinos y vecinas. Para los vecinos de Torrejón de Velasco el problema de movilidad aparece principalmente y en origen cuando tienen que esperar más de una hora por la mañana para ir a trabajar a Madrid, subirse al autobús de la línea 463, que cubre la conexión con el Hospital de Parla en la estación de Parla y el intercambiador de plaza Elíptica; y por supuesto este problema se reproduce en horario de regreso del trabajo y de muchos estudiantes por la tarde. Es una localidad de 4.500 habitantes, donde no existe ninguna otra alternativa de transporte público. No es admisible, señorías, aceptar frecuencias de más de una hora en días laborables y no podemos esperar, por tanto, al desarrollo del nuevo mapa concesional que se aprobará dentro de varios años.

Por ello, esta proposición no de ley que hoy votamos insta al Consorcio de Transportes al incremento de las frecuencias que estamos hablando, de la 463, de Torrejón de Velasco, Parla y Madrid plaza Elíptica, y que se disponga del servicio exprés directo a Madrid, con paradas en el

hospital y en la estación. Al municipio de Torrejón de Velasco le llega otra línea, que lo conecta transversalmente con municipios del entorno, la 466, que es Parla-Valdemoro, con un peor servicio aún y sin autobuses los fines de semana. Para esta línea, también pedimos el incremento de las frecuencias a intervalos de media hora en días laborables y por supuesto que se ponga el servicio los fines de semana. Esta mejora de la transversalidad se hizo demanda hace más de cinco años por el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, junto con los municipios de Parla, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Griñón, Serranillos del Valle, Torrejón de la Calzada y Batres. Se pedía la mejora del servicio del transporte público en estos municipios y la comunicación transversal entre ellos, firmando un acuerdo en el año 2017 para solicitar dicha mejora el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Todos los alcaldes de todos los grupos políticos coincidían en que era una actuación unitaria que daría la movilidad a los vecinos de la zona, a los que conectarían tanto con el hospital de referencia, el Infanta Cristina, como con la estación de tren. Como hemos dicho, tras pasar cinco años de dicha solicitud al consorcio, aún no se ha llevado a efecto por la Comunidad de Madrid y lo hemos incluido en el punto primero de esta proposición no de ley.

Tampoco es mucho más, como he dicho al principio. El pasado mes de septiembre, además, el pleno del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, a propuesta del grupo municipal, aprobó una iniciativa presentada para mejorar el transporte público en el municipio, instando desde el pleno a esta corporación a reunirse con el consorcio e impulsar esta mejora de la red de autobuses de la localidad.

Entendemos que no se debe dejar a los torrejoneros y torrejoneras a su suerte, dependiendo siempre y casi de forma exclusiva del transporte privado, que no todos pueden emplear y que, además, no se debe, cuando es imperativo reducir las emisiones para minimizar los impactos del cambio climático. Creo que es muy sencilla, creo que todos nos hemos alegrado cuando ha salido por unanimidad la anterior y vuelvo a pedir la unanimidad en esta proposición no de ley, a ver si es cierto que igualmente nos alegramos por todos los vecinos y vecinas de este municipio, como por los vecinos de Alcalá de Henares. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Mena, por su explicación. Se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. *(Pausa.)* Es por lo que procede el turno de intervención de la señora Redondo por un tiempo de siete minutos.

La Sra. **REDONDO ALCAIDE**: Muchas gracias, señor presidente. No está en mis planes ser la alcaldesa de ninguno de los torrejones y a este Grupo Parlamentario Popular -y en su nombre habló- también lo que le interesa, entiendo que como a todos los presentes, es el bien común de los madrileños.

La posición de este grupo parlamentario, no sé si llevado por el clímax que hemos alcanzado en la anterior iniciativa, votando todos a favor después de las argumentaciones tan vehementes de unos y de otros, defendiendo sus lógicas posturas, puede ser que parezca también un poco sorprendente -lo digo por la intención de nuestro voto-. Nosotros no estamos de acuerdo en el

planteamiento que hace el Grupo Socialista a través de la señora Mena porque obvia algunas circunstancias clave. Habla de cinco años. Bueno, me imagino que también tendrá conocimiento de que entremedias ha habido una pandemia que ha asolado todo el país, que hay muchísimos trabajadores que, por fortuna, mediante la conciliación, han modificado sus hábitos de trabajo y que ya no necesitan personarse en su puesto laboral, sino que pueden hacerlo a través de teletrabajo. Yo me he tomado la molestia de hacer mis deberes y las cifras de ocupación, de traslado de viajeros de los autobuses de las líneas que su señoría menciona no están, ni de lejos, cerca de las del año 2019. Y yo entiendo que sus señorías aquí en Madrid hayan perdido ya la costumbre -porque hace varias décadas que gobierna el Partido Popular con el apoyo en las elecciones de los madrileños, algo tendrían que pensar en ese sentido-, hayan perdido el hábito de la gestión, hayan perdido el hábito del Gobierno, pero el Grupo Parlamentario Popular, que es el grupo que soporta al Gobierno de la señora Díaz Ayuso, somos un partido de Gobierno -como tanto le gusta decir, por cierto, al señor Pastor Barahona-, nosotros somos un partido de gobierno y ejercemos; ejercemos en el sentido de que sabemos, somos conscientes, que gestionamos el dinero de los contribuyentes, el dinero de los madrileños y que, evidentemente, no lo podemos desperdiciar ni gestionar alegremente ante las peticiones, muchas, muy seguidas, de cualquier ayuntamiento o de algún conjunto de ayuntamientos que, muy legítimamente, quiera incrementar, mejorar la frecuencia de paso, el número de servicios o el número de líneas.

También les digo otra cosa, y aquí es donde viene lo mollar. Nosotros no vamos a hacer lo que hace el Grupo Socialista, lo que hace Más Madrid y lo que hace Podemos. Ya les anuncio cuál va a ser el voto de este grupo parlamentario. Por esa diferencia de lo que es saber gestionar y de que no es lo mismo predicar que dar trigo, nosotros nos vamos a abstener ante su iniciativa; no vamos a votar en contra, porque entendemos legítimo que esos municipios, que esos alcaldes y esos concejales, quieran lo mejor para sus municipios, y que lo mejor sea cada vez siempre más. Eso lo entendemos y lo respetamos, por eso nuestra enmienda es que vamos a seguir estudiando si efectivamente necesitan esa corrección a través del Consorcio Regional de Transportes, incrementar la frecuencia, el número de líneas, etcétera. Entonces, nosotros no nos vamos a oponer a la iniciativa, porque queremos seguir sumando, siempre vamos a estar en una permanente posición de vigilia al respecto de esas iniciativas que puedan mejorar la movilidad de los madrileños.

Aquí viene la diferencia. Ayer sus señorías, sus hermanos mayores en el Congreso de los Diputados lo tuvieron muy fácil para ayudar a la movilidad de los vecinos de los torrejones -que es como vulgarmente ellos mismos se llaman, los torrejones-, era votar favorablemente la enmienda a los Presupuestos Generales del Estado que presentó el Grupo Popular para alargar la línea de Cercanías C4 hasta los torrejones. Y el Grupo Socialista, con Más Madrid y Podemos, votaron en contra. Yo no entiendo esto. Porque una cosa es predicar y otra cosa es dar trigo. Es muy bonito hacer aquí esos discursos tan vehementes y tan aparentemente cargados de razones que hace algún portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid y, luego, cuando llega la hora de votar, de lo dicho, nada. Porque esto pasó ayer. En los Presupuestos Generales del Estado, ayer, el Grupo Socialista, Más Madrid y Podemos -para que lo sepan también los vecinos de los torrejones, de Batres, de Casarrubuelos, Griñón, de todos aquellos municipios- ¡votaron en contra! de la ampliación de la línea

de Cercanías C4, votaron en contra. ¿Eso es apoyar el transporte público? (*Rumores.*) Más Madrid en su versión, señorita. (*Rumores.*) Rectifico si acaso no se ajusta exactamente a la literalidad, pero creo que me entienden perfectamente. ¡Ojo!, que tampoco Vox ayudó en la empresa, señor Calabuig.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señora Redondo.

La Sra. **REDONDO ALCAIDE**: Estoy terminando, señor presidente, porque yo creo que está todo dicho. Nosotros nos vamos a abstener, señora Mena, señoritas. No vamos a impedir, no vamos a oponernos a esa iniciativa, estamos al lado de los municipios y al lado de los vecinos y por supuesto al lado de los compañeros de todos los colores, pero lo que querríamos también es ese mismo grado de colaboración cuando llegan las enmiendas de los Presupuestos Generales del Estado y hay una enmienda, ¡una sola!, porque se rechazaron todas, señorita, ¡todas!, también las de Alcalá de Henares, en concreto esta iniciativa -con esto termino, señor presidente-, por la que se rechazó la ampliación de la línea C4 de Cercanías para llevarla a los torrejones. Ahora van y se lo cuentan a sus candidatos y a sus vecinos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Redondo. A continuación procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación numérica, es decir, empezamos, por un tiempo de siete minutos, con el señor Moreno, del Grupo Parlamentario Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Yo creo que la iniciativa es una iniciativa positiva, y nosotros la vamos a apoyar por varias razones. Primero, porque supondría una mejora de la movilidad en toda la zona sureste de la Comunidad de Madrid y, además, porque parte de un impulso político que me parece que es necesario constatar aquí, que es el consenso y el acuerdo de muchos alcaldes de los municipios de esta zona. Para esto ya hay un primer impulso hace cinco años y uno más reciente en septiembre de este mismo año, con una moción en Torrejón de Velasco, que ahora mismo es un poco como el epicentro que coordina el planteamiento y las necesidades de la zona. Entonces, ¿es útil la propuesta? Me lo parece absolutamente. Además, cuento una experiencia personal: yo estuve en el Instituto de Griñón y tenía que ir con el coche; es que no había manera, y de verdad que soy usuario del transporte público, pero no había manera de hacer coincidir los horarios. Lo que antes explicaba la representante de Más Madrid en relación con el tema de Soto del Real, el instituto, los chavales que van desde Colmenar... Era imposible. Entonces, que no exista Cercanías... Que sería la C5, no la C4, supongo -se ha referido dos veces la señora Redondo a ella como C4-, es la línea de Móstoles-El Soto-Fuenlabrada-Humanes, por lo menos hasta Griñón y luego que se derive hacia los torrejones, Calzada, Velasco, etcétera. Pero bueno, en la medida que no haya un transporte ferroviario que atienda a la zona, todo depende de la carretera y todo depende, por lo tanto, de los autobuses interurbanos y del coche particular. Entonces, toda medida que se haga en esta línea me parece que es absolutamente positiva.

Las propuestas concretas que se hacen tienen todo el sentido. Que haya una línea transversal interurbana que recorra la parte más oriental, donde está Torrejón de Velasco, y vaya hasta Batres, Casarrubuelos, recorriendo Calzada, Griñón, Serranillos, etcétera, me parece que es

correcto, que es importante. Y fíjense ustedes que lo va que buscando justamente es la unión con un punto, una estación ferroviaria, que es la de Cercanías de Parla. Y, luego, hay un servicio público fundamental, como es el Hospital Infanta Cristina, que también tiene que estar perfectamente conectado con todos estos pueblos de la zona.

La iniciativa además tiene un valor medioambiental -no solo de movilidad- muy fuerte, que son las conexiones, por ejemplo, con Plaza Elíptica; se hace en dos propuestas que tienen que ver con ello: en la tercera, un servicio exprés que vaya directamente desde Torrejón de Velasco, pasando por Parla, a plaza Elíptica, y en la segunda se dice que se incrementen las frecuencias. Cuanta más frecuencia, cuantos más buses haya, menos coches particulares habrá y se podrán combatir los niveles de polución, de contaminación atmosférica tremendos que existen en plaza Elíptica y que dieron lugar a una manifestación el pasado día 9 de noviembre. No sé si usted lo conocen, pero el día 9 de noviembre, el Día de la Almudena, que no tuvimos aquí sesiones parlamentarias ni trabajo parlamentario, hubo una concentración de vecinos porque es intolerable la situación que existe allí. Hasta el punto, por ejemplo, que es también uno de los argumentos principales -la lucha contra la contaminación tan brutal en Santa María de la Cabeza, Usera, en avenida de Oporto- que también utilizaban los vecinos de la zona para defender la ampliación de la línea 11 en el tramo de plaza Elíptica a Conde de Casal.

La última propuesta se refiere al tema del refuerzo de los autobuses de fin de semana, que me parece que también es esencial hacerlo para dar la garantía y el derecho a la movilidad, especialmente a las personas jóvenes, pero no solo jóvenes, a todo aquel que necesite utilizar este servicio en estas fechas.

Yo creo que la propuesta debe ser aprobada; sería mejor por unanimidad, como la anterior, pero, bueno, por nuestra parte, desde luego, el voto será claramente positivo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su explicación, señor Moreno. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Como llevamos varias... Ustedes presentan, de verdad, muy buenas propuestas, pero falta concreción, faltan datos, falta... ¡Dos autobuses más! ¿Por qué dos y no tres? Ustedes, en la misma exposición de motivos, dicen: la necesidad de estudiar la posibilidad de crear un..., sería conveniente estudiar intervalos... ¡Claro!, un poco lo que decía la enmienda del Partido Popular, después de un buen estudio, y que los técnicos del consorcio lo tengan. Tal vez sería bueno que llamáramos a gerente del Consorcio Regional de Transportes a contar a ver qué estudios tienen. Nosotros, como en otras ocasiones con sus propuestas -en este caso hoy vamos a coincidir con el Partido Popular- vamos a abstenernos, porque son buenas, son buenas ideas, pero, joe, un poquito más de concreción. Hay que hacer unos estudios sobre la capacidad de las carreteras, hay que saber números de usuarios, origen y final del mismo... Es que estamos hablando de Batres, Serranillos del Valle, Griñón, Cubas de la Sagra, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, para el hospital, para la estación de Cercanías y luego la

plaza Elíptica. Entonces, de todo esto que piden no veo datos suficientes que puedan justificar. Pero bueno, la intención es buena, creo que la proposición es buena, y creo que sería conveniente que viniera el Consorcio Regional de Transportes a explicarnos qué datos tiene y por qué no la mejora, porque seguramente hará falta mejorarla; ahora, ¿en uno?, ¿en dos?, ¿en tres? No lo sé.

Luego, hay otra cosa en la que siempre mantienen ustedes lo mismo. Miren, el 22 de marzo de 2019, hace tres años, un total de 31 alcaldes de otros tantos municipios del sur de Madrid y la comarca de la Sagra de Toledo firmaron un manifiesto en el que subrayaban la unión de todos sus ayuntamientos para reclamar la mejora y la ampliación de la red de comunicaciones viaria y ferroviaria en el eje Madrid-Toledo. Es que hay otros que deben también de participar y nos olvidamos siempre. Bueno, aquí entiendo que se olviden, pero no nos podemos olvidar, o sea, las cosas son como son.

Ya conocen nuestra posición, nos vamos a abstener. La idea es buena, han presentado muy buenas ideas siempre, no lo voy a negar, pero les falta concreción. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, por el Grupo Más Madrid, va a intervenir el señor Sánchez por siete minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Esta es una propuesta bastante útil, creo yo, y es una demostración de hasta qué punto tenemos obsoleto nuestro mapa de interurbanos, como hemos insistido tantas veces; también el otro día, en la comparecencia del consejero con motivo de los presupuestos generales de la comunidad. Lamentablemente, todavía no tenemos ese mapa concesional que se adjudicó hace ya dos años por más de 1.600.000 euros, y mientras estamos a la espera de que ese nuevo mapa concesional vea la luz las necesidades han cambiado muchísimo, como ya reconoció aquí en cierta ocasión el director gerente del consorcio, en el sentido de que, claro, la nueva encuesta domiciliaria de movilidad demostraba que había habido muchos cambios en la movilidad de los madrileños y las madrileñas y que, lógicamente, hay que adaptar esto. Desgraciadamente, la Administración autonómica va tan lenta que van pasando los años y todavía no tenemos adaptado ese mapa concesional. Este es un ejemplo muy claro, el que afecta a las líneas 460, 463 y 466, de cómo los pequeños municipios, en este caso del sur de la Comunidad de Madrid, quedan al margen de lo que sería una movilidad en transporte público del siglo XXI. No voy a repetir los datos, que ya ha ofrecido la señora Mena y que están bastante explícitos en la exposición de motivos de la PNL, pero la realidad es que para todas estas localidades –Batres, Serranillos, Griñón, Cubas, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco- su única manera de utilizar el transporte público son estas líneas de interurbanos, para poder acceder al Hospital de Parla, en primer lugar, que es el hospital de referencia de todos estos pueblos, y al Hospital Infanta Cristina, y, por otro lado, a la estación de Cercanías de Parla. Evidentemente, los servicios que prestan, particularmente la 460, que va de Batres a Parla y luego hasta plaza Elíptica, son bastante lamentables: son 12 autobuses diarios nada más, señoría, y 6 autobuses los domingos, 11 autobuses los sábados. Lógicamente, para todas estas localidades estas frecuencias de autobuses son absolutamente insuficientes y están muy lejos de ser un servicio de transporte público de calidad.

En consecuencia, nosotros, por supuesto, vamos a votar a favor de esta PNL. Yo entiendo lo que dice el señor Calabuig de que se necesitan estudios. Sí, claro, siempre se necesitan estudios, pero es que los estudios en la Comunidad de Madrid, señor Calabuig, tardan años en llegar. Y, mientras tanto, los vecinos se quedan en la parada del autobús esperando, y no puedes estar esperando en la parada del autobús a que llegue el estudio; o sea, a los vecinos hay que darles servicio. Esto es un poco lo que los propios vecinos, a través de sus representantes legítimos, que son los ayuntamientos de estas localidades, están reclamando desde hace cinco años ya a la Comunidad de Madrid, que haya mejores frecuencias de servicio en estas líneas de transporte.

Sin más, voy a proceder -como no puede ser de otra manera, señora Redondo-... O sea, yo creo que usted tiene ya bastante experiencia como para saber en qué consisten los juegos parlamentarios. Ustedes, que nos rechazan de plano todas las enmiendas que nosotros presentamos en la Comunidad de Madrid, no me pueden venir aquí a achacar que nosotros rechazamos las enmiendas del Partido Popular. Mire, nosotros hemos presentado 18 actuaciones en nuestras enmiendas en los Presupuestos Generales del Estado en materia de Cercanías. (*Rumores.*) No, perdona. (*Rumores.*) Mira, concretamente la enmienda... Vamos, le puedo dar hasta el número de enmienda; si quiere, me vota a favor de los 16 millones de euros que nosotros hemos puesto encima de la mesa de cara a esta mejora, y, entre otras, está la ampliación de la C4 a Torrejón de la Calzada y a Torrejón de Velasco. Nosotros la hemos puesto, pero, lógicamente, formamos parte en el Parlamento de la nación de un bloque de gobierno en el cual nosotros tenemos que negociar con el Gobierno una serie de cuestiones. No me puede usted achacar que nosotros llevemos unas enmiendas... Le digo la recíproca, cuando nosotros presentamos aquí las enmiendas correspondientes para la mejora de los interurbanos, ivótenos a favor! Y usted los votará en contra, usted nos votará en contra. Entonces, yo saldré aquí diciendo: ¡me ha votado en contra! A ver, esto es un juego parlamentario que, como es lógico, nosotros estamos también mirando por los vecinos de todas estas localidades, estamos reclamando esa ampliación de la C4 de Cercanías, pero estamos haciéndolo a través de nuestros propios medios parlamentarios y de nuestras propias negociaciones con el Gobierno del Estado.

Sin más, agradezco al Grupo Socialista que haya traído esta iniciativa. Como estamos haciendo últimamente, creo que es muy necesario que la Comunidad de Madrid sea consciente de hasta qué punto el mapa concesional de interurbanos está obsoleto y la necesidad de que a todas estas pequeñas localidades, que no tienen ninguna otra alternativa -insisto en esto, no tienen ninguna otra alternativa- de transporte público, se les preste un servicio adecuado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por ajustarse al tiempo, señor Sánchez. Tengo que preguntarle a la señora Mena, que es la autora de la proposición no de ley, si quiere hacer uso del turno de réplica.

La Sra. **MENA ROMERO**: No, no uso el turno de réplica. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Entonces procedemos, como en la anterior proposición no de ley, a preguntarle también de nuevo si acepta la enmienda que ha presentado el Grupo Popular.

La Sra. **MENA ROMERO**: No, no la acepto, porque creo que ya llevan mucho tiempo estudiando estos temas y creo que ya es hora de que se pongan a trabajar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, no se acepta la enmienda. Entonces, volvemos a hacer como antes, procedemos a preguntar a los grupos por las sustituciones, porque he visto alguna variación. Señor Moreno, ya sé que no, pero ¿en el Grupo Parlamentario Vox? (*Pausa.*) Los titulares; es decir, ahora volvemos al señor Calabuig y al señor Pérez Gallardo. El Grupo Socialista sigue igual. El Grupo Más Madrid, igual que antes. ¿El Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: También igual.

El Sr. **PRESIDENTE**: Seguimos igual. Bueno, pues procedemos a votar. No, parece que...

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: No, perdón, no hay cambio. Está Ángel Ramos; o sea, estamos ya los titulares, estamos los sagrados titulares, como en Semana Santa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Volvemos a los titulares de la comisión los representantes del Grupo Popular. De acuerdo; es que hoy ha habido mucha variación. Procedemos a las votaciones. (*Pausa.*) 7 votos a favor y 9 abstenciones; por tanto, queda aprobada la Proposición No de Ley 359/22.

Pasamos al sexto punto.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

Yo simplemente quiero decirles que me alegro de la unanimidad que se ha conseguido en una proposición no de ley, porque creo que es la primera vez que en esta comisión -por lo menos en el tiempo que llevo yo- se ha conseguido una unanimidad, y deseo a todos que ojalá pudiéramos llegar a este tipo de iniciativas y de votaciones. No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 10 horas y 39 minutos).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid