

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 39

21 de septiembre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el martes 21 de septiembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- Elección del Secretario/a de la Mesa de la Comisión.

2.- Comparencias con tramitación acumulada:

C-49(XII)/2021 RGEF.7356. Comparencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre líneas de actuación de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea).

C-66(XII)/2021 RGEF.7403. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre líneas generales de su Consejería para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).

C-108(XII)/2021 RGEF.7621. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre líneas generales de actuación que va a desarrollar al frente de su Consejería en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1. b) del Reglamento de la Asamblea).

C-234(XII)/2021 RGEF.8738. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

C-291(XII)/2021 RGEF.9130. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre planes de Gobierno en su área para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

3.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 16 horas y 2 minutos.	1629
- Interviene el Sr. Pastor Barahona por una cuestión de orden.....	1629
— Elección del Secretario/a de la Mesa de la Comisión.	1629
- Queda elegido el Sr. Catalá Martínez como Secretario de la Comisión.....	1629

Comparecencias con tramitación acumulada:

— C-49(XII)/2021 RGEF.7356. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre líneas de actuación de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea)	1630
— C-66(XII)/2021 RGEF.7403. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en	

Madrid, al objeto de informar sobre líneas generales de su Consejería para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).	1630
— C-108(XII)/2021 RGEP.7621. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre líneas generales de actuación que va a desarrollar al frente de su Consejería en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1. b) del Reglamento de la Asamblea).	1630
— C-234(XII)/2021 RGEP.8738. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).	1630
— C-291(XII)/2021 RGEP.9130. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre planes de Gobierno en su área para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).	1630
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	1630-1632
- Exposición del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras.....	1632-1635
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez.	1635-1645
- Interviene el Sr. Consejero, dando respuesta a los señores portavoces.	1645-1648
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez.	1648-1653
- Interviene el Sr. Consejero en turno de dúplica.....	1653-1654
— Ruegos y preguntas.	1655
- No se formulan ruegos ni preguntas.	1655
- Se levanta la sesión a las 17 horas y 33 minutos.	1655

(Se abre la sesión a las 16 horas y 2 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 21 de septiembre de 2021. Vamos a comenzar y vamos a ser respetuosos con los tiempos. Bienvenidos a todos. Me estreno como presidente de la Comisión, espero hacerlo lo mejor posible y con la máxima humildad.

En cuanto a las intervenciones, les comento que, por acuerdo de los secretarios de grupo, se harán con mascarilla, pero al compareciente podemos darle la libertad de usarla o no para que se le entienda mejor. Ese es el acuerdo que ha habido de grupos, pero, bueno, cada uno, a su elección, aunque yo considero oportuno que respetamos las decisiones de todos los grupos.

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. ¿En el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* No hay sustituciones. ¿En el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Tampoco. ¿En el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: No hay sustituciones, pero don Fernando está en camino, está en un atasco.

El Sr. **PRESIDENTE**: No importa, ahora cuando venga que se incorpore a la mesa, no hay ningún problema. ¿En el Grupo Parlamentario Más Madrid? *(Denegaciones.)* ¿En el Grupo Parlamentario Popular? *(Denegaciones.)* Gracias, señorías. A continuación procedemos a abordar el orden del día previsto, pasando al primer punto.

Elección del Secretario/a de la Mesa de la Comisión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Habiendo quedado vacante la secretaría de la comisión, vamos a proceder a la designación de este cargo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, con arreglo al cual las vacantes se cubrirán por acuerdo de la Comisión, que procederá a designar al diputado que proponga el grupo parlamentario al que perteneciera el integrante de la Mesa. A tal efecto, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado escrito en el que se propone a don Ignacio Catalá Martínez para su designación como secretario de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. ¿Acepta la comisión la propuesta efectuada? *(Pausa.)* Se acepta por asentimiento. Queda en consecuencia designado secretario de la comisión don Ignacio Catalá Martínez. Por favor, ocupe su puesto en la mesa. *(Pausa.)* Pasamos al siguiente punto del orden del día.

Comparecencias con tramitación acumulada:

C-49(XII)/2021 RGEF.7356. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre líneas de actuación de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea).

C-66(XII)/2021 RGEF.7403. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre líneas generales de su Consejería para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).

C-108(XII)/2021 RGEF.7621. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre líneas generales de actuación que va a desarrollar al frente de su Consejería en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1. b) del Reglamento de la Asamblea).

C-234(XII)/2021 RGEF.8738. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XII Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

C-291(XII)/2021 RGEF.9130. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre planes de Gobierno en su área para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).

Para la tramitación acumulada de estas iniciativas, la Mesa de la Comisión, en su reunión de 15 de septiembre, ha acordado que el tiempo que no agoten los representantes de los grupos solicitantes de las comparecencias en su turno inicial podrán cederlo al señor consejero, que lo usará si así lo desea. El resto de los tiempos e intervenciones serán los previstos reglamentariamente. A continuación tienen un turno para exponer las razones que justifican la solicitud de comparecencia por un tiempo máximo de tres minutos. Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Vox, don Javier Pérez.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Simplemente quiero dar la bienvenida al señor consejero, intervendré en el siguiente turno.

El Sr. **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al señor consejero de Transportes e Infraestructuras, que está ocupando su sitio en la mesa. Tiene ahora la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialista por tiempo de tres minutos si desea intervenir.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, presidente, voy a comentar algunas cuestiones. Bienvenido, consejero, gracias por esta comparecencia. Estamos convencidos de que comparecerá en

más ocasiones a iniciativa propia, porque, además, no delegará en otros altos cargos de su consejería, como han tenido a bien hacer en otras ocasiones.

Entendemos que esta comparecencia es esencial, de hecho, ojalá se hubiese producido con anterioridad, estábamos deseosos de que ocurriera. Entendemos que es una difícil comparecencia para el consejero, porque el nivel de anuncios y promesas realizadas por este y otros Gobiernos, con anteriores Ejecutivos, es muy alto y el tiempo del que dispone el consejero es poco, por no hablar de lo complejo que es gestionar desde hace ya casi tres años sin unos presupuestos aprobados. Materias como el transporte y las infraestructuras, la movilidad, en definitiva, que es verdad que es un término que ha desaparecido del nombre de la consejería, combinan difícilmente con la falta de unos presupuestos aprobados, y esto es un reto muy grande que tiene el consejero por delante.

En estos años, también debido a esta pandemia, existe un nuevo marco, o así lo entendemos en el Grupo Socialista, un nuevo marco en la movilidad, también en la movilidad de nuestra región, y esa movilidad, además, vive una revolución tecnológica y se encuentra en constante transformación. Creemos que el consejero debería explicar las líneas generales de cómo va a reformular la política de infraestructuras, unas infraestructuras que entendemos que deberían ejecutarse de forma diferente. Y esperamos del consejero que se ciña a sus competencias, que es para lo que, en definitiva, nos han elegido los madrileños. En ese marco, desde nuestro punto de vista, al menos, tiene dos frentes abiertos importantes: la vertebración del territorio y el reequilibrio de este, con mejores y, posiblemente, como decía antes, distintas infraestructuras y, sin duda, la lucha contra el cambio climático y, en definitiva, la mejora de la salud de todos los madrileños, desarrollando una movilidad sostenible y digitalizada, seguramente. Es verdad que en el discurso es relativamente sencillo decirlo, pero estoy seguro de que el consejero nos expondrá aquí de qué manera va a ejecutar estas prioridades.

De estas cuestiones y también de la oportunidad que han supuesto los fondos europeos para nuestro país, para España, en definitiva, pero en particular para los madrileños, es de lo que nos gustaría que hablase el consejero aquí dentro de las líneas generales; en definitiva, cuál es el proyecto que el consejero tiene para la región de Madrid, cuál es su proyecto. Gracias, presidente.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. No emplearé los tres minutos, creo que con uno me sobra, y me gustaría, por tanto, ceder el tiempo sobrante al consejero. Quiero enmarcar lo que también nos gustaría abordar en esta comparecencia. Por un lado, primero, su propia encuesta domiciliaria de movilidad nos está diciendo que en los últimos diez años el uso del transporte público ha disminuido en un 25 por ciento; a esto se le suma que, obviamente, no se han recuperado los niveles de uso del transporte público previos a la pandemia. Por tanto, me gustaría, señor consejero, que nos dijera, por favor, cuál es la meta de su consejería, porque para mí es clave que debería ser recuperar esos niveles y superarlos y hacer cada vez más atractivo el uso del transporte público.

También me gustaría saber si tiene algún elemento de, no sé si la palabra es autocrítica, pero al menos sí de evaluación sobre por qué se está produciendo este descenso, que lleva diez años acumulándose.

Por otro lado, me ha llamado la atención esta mañana en el desayuno informativo que usted se ha referido únicamente a la movilidad vinculada a los traslados al trabajo, con una visión totalmente centrada en la productividad. Yo la verdad es que creía que habíamos superado un poco ese debate y estábamos ya hablando de traslados vinculados a los cuidados, a ir al colegio, a acompañar a un familiar al médico o a hacer la compra. Por lo tanto, mientras la planificación solo cuente con los traslados lineales de ida y vuelta al trabajo creo que vamos a estar planificando mal. Así que me gustaría saber si en esta comparecencia puede usted ampliar el foco y, por favor, recoger el resto de traslados cotidianos.

Por último, aunque luego haré algún comentario más, me ha llamado la atención esta mañana, pero esta vez para bien, que esta consejería por fin reconozca que los taxis y las VTC son dos servicios diferentes. Me alegro de no haber vuelto a oír eso de uberizar el servicio del taxi y me alegro de que tengan ustedes la intención de proteger el servicio público del taxi en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Ha utilizado dos minutos, se lo digo para que lo sepa usted. A continuación tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular, el ilustrísimo señor don Carlos Segura.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Doy la bienvenida al consejero de Transportes e Infraestructuras a esta comisión, le agradezco el gesto de transparencia que tuvo, como lo tuvo también nuestra presidenta Ayuso, hablando con los grupos parlamentarios antes de empezar este periodo de sesiones, que nos recibiera en la consejería y nos explicara las principales líneas, cosa que también ha hecho hoy en el desayuno informativo. Le cedo mi tiempo para escucharle hablar sobre la mejor red de transportes de España, que además es el eje de cohesión social de la Comunidad Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Antes de iniciar su exposición, quiero agradecer al señor consejero su presencia, que ha tenido la amabilidad de estar hoy aquí con nosotros para explicar el programa de trabajo que va a desarrollar, deseándole la máxima suerte y los mejores éxitos. Para iniciar su exposición tiene la palabra a continuación el señor consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez García, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muy bien, muchas gracias. En primer lugar quiero agradecerles la posibilidad que me han dado de venir a exponer las líneas de trabajo, que yo creo que es importante para las siguientes comparecencias tanto más, que vendré siempre que ustedes lo deseen, como del resto de mi equipo, que irá compareciendo conforme vayan ustedes planteando las distintas cuestiones de cada dirección general o del Metro, del Consorcio, de los distintos organismos. Por tanto, para nosotros es una oportunidad

que agradecemos, y además agradecemos el tono en el que se han planteado las peticiones de información sobre esta comparecencia.

Empiezo con un planteamiento muy general -he tenido oportunidad de desgranarlo brevemente en el desayuno informativo de esta mañana, por lo que pido disculpas a algunos que han estado ahí, y agradezco mucho su presencia, porque lo van a volver a escuchar, pero lo haré de forma más breve precisamente por respeto a ellos- sobre las líneas fundamentales con las cuales estamos organizando nuestra política de movilidad, de Transportes e Infraestructuras, en la Comunidad de Madrid; son diez principios, diez valores, sobre los que estamos desarrollando las distintas acciones. En primer lugar, la libertad de movimiento. Queremos que los madrileños, combinando los distintos modos de transporte, tengan la posibilidad de elegir cuándo, cómo y adónde trasladarse, a través de qué medio, combinando los que desee y mejor le vengan, para conseguir facilitarles los traslados, que evidentemente no son solo a los puestos de trabajo -creo haberlo dicho así esta mañana, pero lo reitero ahora-; efectivamente, el transporte permite a los jóvenes ir a las universidades, a todos los madrileños ir a los centros sanitarios, al ocio o a visitar a cualquier familiar. El transporte público precisamente permite acercar a todos los madrileños a todas las esferas de su vida, ese es el objetivo, y enlace con el siguiente.

El segundo aspecto es la vertebración territorial, que tiene que ver con nuestra creencia en que el transporte cose y sirve precisamente para unir, para vertebrar territorialmente y, por tanto, lograr la cohesión social. ¿Por qué? Pues porque, si conseguimos que todos los pueblos estén mejor comunicados, los 179 pueblos de la región, conseguiremos que todos puedan acceder en condiciones semejantes a los mismos servicios y a los mismos derechos. Con esto, por tanto, también estamos dando oportunidades a los jóvenes de estudiar, a lo mejor, en una universidad que está lejos de su casa y que de otra forma sería muy difícil, pero si tienen un transporte adecuado, se lo pueden plantear; también, por supuesto, en lo relativo al trabajo. Asimismo se facilita que se puedan compartir servicios. Por ejemplo, en la Sierra Norte es imposible poner 42 centros de salud, pero unos pueblos, a lo mejor, tienen centro de salud, otros tienen centro de mayores, otros tienen un centro cultural, y una buena red de comunicaciones permite precisamente la integración y la comunicación. Sobre este aspecto, una de las medidas que vamos a tomar creemos que va directamente al corazón de ese objetivo, que es la eliminación de las coronas C1 y C2, que pasarán a integrarse en la B3, de tal forma que 129 municipios de la región pasarán de pagar 99 euros en este momento, que es lo que cuesta el abono, a pagar 82 euros; eso, aplicado a 129 pueblos, creemos que es un servicio. Y también es un mensaje y es que esos pueblos, pese a estar más alejados de la capital, van a estar más cerca de los servicios, de los derechos y de las oportunidades que allí hay.

El tercer aspecto es la sostenibilidad y la eficiencia. En este punto hay que partir de que ya el 55 por ciento de los autobuses del Consorcio utilizan energías menos contaminantes, de que tenemos en marcha varios proyectos orientados a la mejora del medio ambiente, también a la promoción de formas de transporte no contaminantes, y entre ellos quiero destacar la creación de una red ciclista que va a ser fundamental precisamente para poder dar una respuesta a la Comunidad de Madrid en todas las coordenadas de su geografía, y es un proyecto que vamos a financiar con fondos

Europeos y creo que va a ser una gran apuesta por esa forma de transporte. Por no hablar de que precisamente el medio ambiente va a permitir también la creación de empleos ligados a la economía verde. Estamos poniendo en marcha proyectos de investigación e incluso ya tenemos planes piloto, por ejemplo, para la utilización del hidrógeno verde aplicado a los autobuses. En Metro, pese a ser un medio poco contaminante por sí mismo, estamos trabajando para reducir el consumo eléctrico, tenemos diversos proyectos en ese sentido.

Otro aspecto es la protección de la salud, importantísimo en este momento, y quiero destacar no solo la responsabilidad de los madrileños, sino también las medidas que se están tomando en todos los autobuses, en el metro, en los intercambiadores, para mejorar la ventilación forzada, la desinfección y otras medidas de protección de la salud.

El impulso económico y la competitividad. Nosotros vamos a invertir en los próximos cinco años 3.500 millones en infraestructuras; en los próximos diez años serán 5.500. Creemos que la red de transporte que tenemos es una de las claves del éxito económico de la Comunidad Madrid.

La accesibilidad y la inclusión. El Plan de Accesibilidad e Inclusión de Metro son 480 millones de euros si sumamos el que estamos terminando de ejecutar y el nuevo que ya estamos perfilando. Todos los autobuses del Consorcio de Transportes, que son 4.000, ya son accesibles. Por tanto, es un objetivo en el que estamos haciendo un esfuerzo muy importante.

La seguridad. Estamos trabajando en la seguridad viaria para conseguir eliminar unos ochenta puntos donde consideramos que se produce un número de accidentes más elevado de lo normal. Por tanto, la seguridad aplicada a todo el transporte. Junto a esta está la intermodalidad, y aquí quiero mencionar los intercambiadores; tenemos cinco intercambiadores y vamos a hacer cuatro más. El de Valdebebas comenzará en enero; el de Conde de Casal va también muy avanzado, y luego están los de Legazpi y el del distrito Norte, que a lo largo de 2022 acabaremos licitándolos para que, cuanto antes, estén en funcionamiento.

Otro punto es la innovación y la transformación digital. Estamos aplicando más de cincuenta sistemas de transporte inteligente, con la aplicación del big data, con la creación de la primera estación 4.0 con todos los sistemas integrados o, por ejemplo, el proyecto de carreteras inteligentes en el que estamos trabajando.

Finalmente, la colaboración público-privada, de la cual el Consorcio de Transportes es el mejor ejemplo; es un ejemplo que se pone como modelo en todo el mundo, que está funcionando muy bien y que permite que todos los municipios tengan sus autobuses. Trabajamos en mejorar las frecuencias, trabajamos en adaptar las líneas también, escuchando a los alcaldes y sus demandas; recientemente hemos puesto trece nuevas líneas en la Sierra Norte los fines de semana. Y poco a poco vamos haciendo adaptaciones, siempre sabiendo que tienen un coste importante; cada línea que ponemos en marcha, con cuatro autobuses, es 1 millón de euros y el presupuesto del consorcio no es ilimitado. En este momento, la Comunidad de Madrid está poniendo 3 de cada 4 euros en el mantenimiento de un transporte, que está subvencionado en más de un 60 por ciento; lógicamente,

eso tiene unos ciertos límites, y dentro de ellos procuramos siempre atender aquellas necesidades que económicamente podamos asumir y que técnicamente estén justificadas.

No quiero rehusar algunas de las cuestiones que se han planteado, y en concreto me va a dar tiempo a referirme a una, que es la recuperación de la demanda. Efectivamente, con la COVID hemos llegado a estar al 8 por ciento de la demanda. En este momento estamos en una recuperación cercana al 75 por ciento, superior en los autobuses que en el metro. Creemos que de aquí a la primavera, si los datos de la COVID siguen mejorando, podemos recuperar gran parte de esa cantidad perdida, aunque son pronósticos que no podemos asegurar. Es cierto que creemos que no se va a recuperar al cien por cien; ha habido cambios en la cultura de la vivienda, ha habido modificaciones en los sistemas de trabajo, ha habido distintas causas que probablemente hagan que no se recupere el cien por cien ya nunca, pero, insisto, eso es una conjetura que tenemos que manejar a efectos presupuestarios, porque una reducción de usuarios es una reducción de ingresos y, sin embargo, los costes suelen estar bastante estructurados y fijos. Por tanto, con cierta prospectiva, tenemos que manejar distintas variables y escenarios, y ese es uno. Y reconozco que lo es porque hay cambios en el comportamiento; igual que los hay en materia de vivienda, los hay en materia de transporte.

Lo que sí quiero decir, y termino, presidente, es que, desde luego, todas las medidas que se están adoptando hacen que el transporte en Madrid sea seguro. Entonces, animo a todos los madrileños que usaban el transporte público a que vuelvan, que van a encontrar un transporte que garantiza y protege su salud. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor consejero. A continuación es el turno de los grupos parlamentarios, que tienen la palabra por tiempo máximo de siete minutos. Empezamos por el representante del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenas tardes. Gracias, consejero, por su comparecencia. Quiero referirme a la importancia que tiene fomentar al máximo el transporte público, y digo público con todo el sentido, pues me parece que es la base de asegurar otros derechos fundamentales de las personas, como pueden ser el derecho a la salud, a la educación, al trabajo, a la cultura, y se tiene que plantear de forma universal, haciéndolo accesible, asequible, equitativo y lo más igualitario que se pueda.

Ahora mismo el reto es la lucha contra el cambio climático y la búsqueda del mayor bienestar de la población y eso supone plantear un transporte público que tenga carácter sostenible. Nosotros vamos a apuntar una serie de medidas, y me gustaría que el consejero opinase sobre ellas y les dé respuesta, porque, realmente, más allá de estos principios o líneas generales sobre los criterios con los que va a trabajar la Consejería de Transportes, ha avanzado muy poco en planes concretos. Claro, hay dos años de legislatura por delante y unos presupuestos que se pretenden aprobar, y hay que ver la repercusión que tienen en inversión y en gasto las políticas que se quieran implementar. Yo creo que una de las primeras medidas para que el transporte cumpla la función social que tiene es intentar reducir las necesidades de desplazamiento y escalonar las horas punta, porque una cosa es recuperar los niveles previos a la pandemia y otra cosa es seguir estimulando un transporte sin ton ni

son y que no contribuya al proceso de descarbonización y de lucha contra el cambio climático. Eso, por ejemplo, nos llevaría a intentar fomentar las compras de proximidad o la escolarización de proximidad, a no autorizar nuevos desarrollos urbanísticos en zonas que no tengan equipamientos, a todos los niveles, tanto comerciales como educativos, de salud, etcétera. Creemos que ese es un eje para ajustar los niveles de desarrollo del transporte.

Como medidas concretas planteamos que hay que reforzar la oferta adecuada y ordenada de transporte público, dimensionando la red tanto en frecuencias como en cobertura y dimensionando las plantillas, un problema realmente muy serio que no se está abordando y que está causando problemas graves de mantenimiento, como podemos ver en determinados servicios, y uno muy claro es el del metro. Estoy de acuerdo con el consejero en el sentido de que hay mayor seguridad en el transporte público en estos momentos en relación con la pandemia, pero no así en relación con el necesario mantenimiento que deben tener las infraestructuras y los equipamientos.

Habría que ampliar la red de Cercanías de Adif y ajustar la oferta de Renfe-Operadora para intentar asegurar un servicio a los principales pueblos de la comunidad.

La digitalización y mejora de la información del transporte público en tiempo real nos parece que es básica. También coincidimos en la necesidad de fortalecer y fomentar los carriles bus tanto para el transporte de la capital como para el transporte interurbano para asegurar que en las principales carreteras existan carriles bus, así como de una política en relación con la interconexión en los intercambiadores y en los polígonos industriales y empresariales que asegure autobuses lanzadera que tengan preferencia para la movilidad de las personas que necesitan utilizarlo.

Es importante también avanzar en los temas de investigación y desarrollo sobre todo buscando la modernización, el carácter sostenible y seguro de nuevas formas de transporte como pueden ser tranvías y monorraíles. Y un asunto que está bastante pendiente es el de la unificación de los billetes intermodales para que en todo el transporte público se pueda ir de un punto determinado a un destino con el mismo billete sin tener que andar cambiando de metro, bus o, en el caso de Renfe, de tren. Esto tiene que ver luego con los abonos sociales para personas desempleadas o en situación de vulnerabilidad y con un ajuste de tarifas. Ya dije en el primer encuentro que tuvimos que no tiene mucho sentido que haya personas con niveles de renta mínimos que tengan que pagar el mismo precio por su abono que, por ejemplo, pensionistas y jubilados con un nivel de renta mayor; no se tiene esto en cuenta a efectos de la bonificación.

Las cuestiones relativas a la financiación, a las que me he referido antes brevemente, deberían estar presentes en las líneas de trabajo de la consejería. Es necesario que esta comunidad tenga una ley de financiación del transporte público y que una fuente de financiación, aparte de los recursos que se destinen del sistema fiscal correspondiente, sea la recaudación por multas y sanciones, que fundamentalmente se imponen en el transporte privado, como es lógico; una ley de movilidad que garantice que esta sea universal, que sea sostenible, que sea asequible y accesible y que sea, sobre todo, equitativa. Luego, habría que intentar reformular o replantearse las iniciativas en

relación con las millonarias inversiones previstas -algunas de ellas no tienen mucho sentido-, que deberían trasladarse al fortalecimiento de la red pública existente, a su mantenimiento y a su conservación.

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

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Bien, en el minuto que me queda quiero decir una cosa respecto a Metro, y dejaré para después los temas del amianto y de la línea 7B. En cuanto a Metro, no sé qué planes tiene, pero sí lo que nos va a volver a contar es la contratación de los 69 trenes, pues es un tema antiguo, que lleva su tiempo y que no se ajusta a las necesidades según sea el gálibo ancho o estrecho, como el de la línea 1 de Metro de Madrid, y desde luego lo que se necesita son bastantes más unidades de metro. En materia de personal, estamos hablando de que es preciso un crecimiento de la plantilla del orden de 1.200 personas, fundamentalmente maquinistas, pero también oficiales de mantenimiento y agentes para estaciones. Creemos que hay mucho trabajo por hacer, que Metro debe fortalecerse y que debe ponerse fin al proceso de externalizaciones, que realmente no es más eficaz, sino que es una manera de adelgazar el carácter público de la empresa. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vox; señor Pérez Gallardo, por favor.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor consejero, por la exposición que ha hecho hoy aquí en esta comisión y también por la que ha hecho esta mañana, que por haber tenido más tiempo ha sido más detallada. Quiero hacer referencia a alguno de los puntos que ha comentado; no voy a comentar los diez, sino algunos de ellos.

En primer lugar, valoro positivamente el hecho de que haya un plan para transportes e infraestructuras, me ha parecido un avance, que es de agradecer. Hay cosas en este plan que no nos terminan de gustar, también porque hay carencias importantes que hemos encontrado, también incoherencias y, perdone que se lo diga, algunas cosas que no nos creemos, como es directamente el punto número uno sobre la libertad de movimiento. Ha dicho usted textualmente esta mañana que su idea de libertad es que sea el ciudadano quien elija adónde, cómo y cuándo trasladarse y que son contrarios a otras políticas que le dicen al individuo cómo tiene que trasladarse, a través de qué medios y a qué horas. Pues, señor consejero, ojalá sea verdad, porque esto es muy contrario a lo que el propio Partido Popular ha aprobado en el Ayuntamiento de Madrid, donde van a prohibir y limitar precisamente eso, que sea precisamente el ciudadano quien elija dónde, cómo y cuándo. Yo entiendo que la Comunidad de Madrid no tiene competencia sobre el ayuntamiento y que cada ayuntamiento es libre, en el ejercicio de sus competencias, de hacer sus planes de movilidad como quiera. La pregunta que me gustaría trasladarle es qué va a hacer en la Comunidad de Madrid, en las competencias de Transportes, para garantizar esa libertad también a los afectados por Madrid Central. Una vez más, insisto, al final es la clase trabajadora, la clase obrera y la baja, la más afectada, porque es la que no tiene posibilidad económica de comprarse un coche eléctrico o alguno que cumpla con las medidas establecidas. Finalmente son políticas a las que la izquierda nos tiene muy acostumbrados, y

realmente a nosotros nos sorprende que las tomen. Yo le pregunto, repito, qué van a hacer desde la Comunidad de Madrid para paliar esas consecuencias. En referencia a esto usted ha dicho que un eje es ofrecer una alternativa mejor, y realmente creo que ese es el camino, no el de la prohibición y el de la limitación, sino ofrecer una alternativa. Pues bien, ¿cuál es la alternativa que va a ofrecer la Comunidad de Madrid respecto, por ejemplo, a Madrid Central? La solución también es obvia, al final son más parkings disuasorios, y más en relación con las carreteras, sobre lo que usted no ha dicho nada en su intervención; en los diez puntos del plan no está contemplado nada referido al vehículo particular y a las carreteras, que al final es un 40 por ciento de la población el que usa este transporte. Por lo tanto, su plan deja fuera al 40 por ciento.

El tema de las infraestructuras también es importante. Nosotros volvemos a decir que creemos que, en un modelo de ciudad o de región, la intermodalidad no solamente es entre los distintos modos de transporte público, sino también entre el transporte público y el privado. Usted hacía referencia, por ejemplo, a los municipios más alejados, los de la sierra, pues puede tener mucho más sentido que ellos vayan en su vehículo particular hasta cierto punto y ahí cojan el transporte público, y esa es una de las intermodalidades del transporte, la más usada, más que el que uno vaya en autobús y luego coja el metro, que vaya hasta cierto punto con su vehículo particular. Si al final al ciudadano le sale rentable tanto económicamente como en ahorro de tiempo, lo utilizará, y para eso hay que darle infraestructuras que vayan en ese camino. Esa es una de las grandes carencias que he visto en este plan.

Quiero apuntar algo con respecto a las inversiones, a los fondos europeos. Creo, efectivamente, que aquí hay que invertir. Como usted lo ha expuesto nos puede parecer un buen plan: 3.500 millones de inversión en tres años y que se pueda ampliar en diez años. Por el crecimiento que tiene Madrid, es verdad que hay que hacer mucha inversión en transporte para organizar y para que esté todo bien cohesionado. En referencia, sobre todo, a los fondos europeos, un criterio general que desde nuestro grupo parlamentario vemos esencial para estos casos, y que vemos que no lo cumplen, es que si un dinero le va a venir de forma extraordinaria, no sirva para hacer una inversión que le va a aumentar el gasto ordinario, porque al final la inversión será buena, pero cuando vengan los presupuestos habrá que contemplarlo. Y es, por ejemplo, el caso de Valdebebas. Entiendo que con los fondos europeos se pueda hacer una inversión que de los presupuestos no podría salir, pero es que en los presupuestos de ejercicios posteriores habrá que meter el gasto que eso va a suponer. Al final, con un dinero extraordinario, estamos haciendo una inversión que nos va a suponer un aumento del gasto, y eso habrá que recortarlo de otro sitio o habrá que incrementar el gasto ordinario en esa inversión. Nosotros pensamos que se puede hacer de otra forma mucho más coherente, como por ejemplo disminuir el gasto; usted lo ha explicado en cuanto a Metro: hacer más eficiente el metro, y ha puesto el ejemplo de que, con la subida de la luz, la factura de la luz mensual de Metro ha pasado de 3,5 millones de euros a 8, más o menos -puede suponer 100 millones de euros al año la factura de la luz si siguen con estas tarifas-. Pues si conseguimos hacer una inversión en bajar el coste de la factura de la luz de Metro de Madrid, aunque la inversión suponga más de 100 millones de euros, tendrá una rentabilidad y una amortización que igual no vemos a corto plazo, pero sí a largo, y eso

supondrá un ahorro de gasto en los presupuestos que se podrá invertir en otra cosa. Ese sí que puede ser un buen camino.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pérez Gallardo, le queda un minuto.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Vale. Sobre esto, en general, para todos los fondos.

Hay más temas. Si puede, querría que nos contara cómo va a ser al final el modelo de subvenciones del transporte público. Antes, por cada euro que pagaba el ciudadano, la Administración ponía otro euro; ahora estamos casi en 3 euros, y usted ha dicho que estamos en el límite. Y también, si puede, me gustaría que hiciera referencia al tema de la línea 7B; haremos un monográfico pronto sobre ello, pero quisiera que comentara algo sobre ello hoy en líneas generales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por tiempo máximo de siete minutos, tiene la palabra el representante del Partido Socialista, don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Consejero, ha citado usted de pasada en su primera intervención lo que es básico y esencial también para la movilidad de nuestra comunidad autónoma, que son los fondos europeos, que son una oportunidad, como le decía antes, para mejorar la movilidad en nuestra comunidad autónoma. Sin duda, estos fondos han creado un horizonte de esperanza y oportunidades, en el que su consejería debe ser proactiva y, en este buen tono que mantenemos en esta comisión, trabajar; trabajar en ese plan de recuperación para Europa, en definitiva, para España. Estos fondos, por los que el Gobierno de España ha trabajado tanto, no siempre con la suma de todos -recordando un viejo eslogan de esta comunidad autónoma-, sin lugar a dudas ofrecen una oportunidad única, como digo, para modificar la movilidad. Tendrá usted, ya le digo, que demostrar su liderazgo político y tendrá usted que demostrar su capacidad de gestión en este poco tiempo que tiene; no parece que despachar algo así tan importante con: vamos a hacer una red ciclista sea algo..., en fin, relevante. Además me llama la atención que justo esta es una de las cuestiones -quizá en la réplica tengamos algo de tiempo para hablarlo- que su grupo político, en el pleno de la Asamblea, ha citado en varias ocasiones, mofándose de la estrategia estatal de la bicicleta y de la creación de la oficina de la bicicleta en el ministerio, y usted obviamente intentará crear en este tiempo una red ciclista en nuestra comunidad autónoma. Lo hicieron en este caso para defender al señor Toni Cantó y su oficina y estas cosas, ¿no?

En cualquier caso, consejero, como le digo, tiene usted muchos retos y poco tiempo. Y nos gustaría que en esta comparecencia nos hablara y nos ampliase información de otros asuntos. ¿Comparte usted, ya digo, no solo en el discurso, sino también en los hechos, la necesidad de un desarrollo de movilidad sostenible? Si es así, lo primero que tiene que hacer usted es rediseñar por completo todo el mapa del transporte público en nuestra región, y usted lo sabe tan bien como yo. Y desde luego ha citado usted al Consorcio; es verdad, un Consorcio que necesita muchas cosas. Hablaremos en su momento de estas cuestiones, espero. Pero si quiere impulsar la intermodalidad y que los modos de transporte más eficientes en cada circunstancia sean los que se implanten en las zonas concretas, tiene usted que apostar por un nuevo modelo del Consorcio Regional de

Transportes, porque actualmente, usted lo sabe, no es más que un pequeño apéndice, o un gran apéndice, de la consejería en cuestión. Eso es lo que creemos que debería hacer.

En cuanto a los modos de transporte, le voy a citar telegráficamente algunas cuestiones que ustedes tienen que afrontar. Sin duda, el metro. ¿Qué van a hacer ustedes para mejorar el servicio? Ya ha pasado la pandemia, estamos recuperando, menos mal, niveles de actividad anteriores, pero ¿qué pasa con las frecuencias? Ya se lo han dicho en esta comisión. ¿Cuándo de una vez por todas van a llegar ustedes a acuerdos y a contratar a los maquinistas, personal de mantenimiento y los diferentes agentes que necesita la compañía? Y por supuesto, ¿cuándo llegarán los tantas veces prometidos nuevos trenes y el material móvil sin el cual podemos ampliar Metro, pero el servicio quizá no mejore?

Ha mencionado usted en su intervención el transporte a demanda también en la Sierra Norte. Pero nos preocupa a nosotros particularmente ese hecho, porque después de hablar con los alcaldes de la zona y con diferentes grupos de interés de esa zona de la comunidad autónoma, ustedes están infradotando este servicio, que es un servicio esencial, un servicio de éxito.

En cuanto al transporte, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista la clave son los autobuses interurbanos, y ahí está su reto. En este tiempo, usted sabe que se aprobó en 2009; se ha ido prorrogando hasta 2019 y hasta 2024 se puede seguir prorrogando, sine die. Pero usted aquí tiene un reto, y esta debería ser su prioridad. Y eso nos preguntamos, qué alternativas se están ustedes planteando en cuanto al mapa concesional actual, en cuanto al reto que usted tiene, porque las otras cuestiones tendrá o no tendrá usted tiempo para hacerlas, pero esta la tiene ahí candente, y si han avanzado o no en la elaboración de esos pliegos, nuevas concesiones y demás. Esto es algo esencial.

Anuncios anteriores... La lista es tan larga, y usted tiene tan poco presupuesto... De hecho, quizás consigan aprobarlo con Vox, pero no tienen el mismo presupuesto.

En cuanto a infraestructuras, hablaremos de las ampliaciones de Metro. Nos gustaría ver los estudios de demanda de esas ampliaciones que usted ha anunciado, que se han anunciado con anterioridad en muchas ocasiones. En cuanto al metro de San Fernando, en fin, la línea 7, usted sabe que esta -lo dije en el pleno en la primera intervención en la que tuve oportunidad de hacerlo- tiene que ser su prioridad número uno, no por lo que hayan hecho hoy comunicando una cosa o la otra al alcalde, no, porque ahí hay cientos de personas que no duermen en sus casas; si fuera la presidenta allí, descubriría que hay gente que no puede teletrabajar en su casa porque se oyen crujidos, se marchan de su casa y no duermen allí. Esa debería ser su primera prioridad. Entendemos que quiera usted hacer ampliaciones de metro, no hay problema, pero esa es su prioridad, porque ese es un problema que crearon ustedes hace diez años a los vecinos de San Fernando. Desde luego, eso no es presentable en ninguna hoja de ruta de ningún político. Entendemos que eso debería hacerlo usted ya, de la mano del alcalde y con la colaboración imprescindible entre instituciones, la lealtad

institucional que creo que debe regir nuestro comportamiento político, en política. Debería solucionarlo, hacer un plan integral.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pastor, le queda un minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: De pasada, usted también se olvida del tren a Navalcarnero, con más de 100.000 habitantes. ¿Qué va a hacer con el tren a Navalcarnero?

Con las carreteras, un incumplimiento tras otro. Ustedes no tienen un plan de carreteras, ustedes tienen actuaciones en materia de carreteras. Le pregunto qué ocurre con el tercer carril de la M-307, el tramo Tres Cantos Norte-variante sur de Colmenarejo, ¿van a hacer ustedes algo?

Me quedo sin tiempo y son muchas las cuestiones que hay pendientes; de su programa electoral, de las diferentes propuestas, centenares de ellas. Creo que usted, consejero, debería entrar un poquito más al detalle de algunas de estas cuestiones. Y sobre todo, le vuelvo a insistir, desde la lealtad institucional, con el marco que tenemos en la actualidad, con los fondos europeos, usted tiene una oportunidad, la comunidad autónoma tiene una oportunidad, nuestro país, España, tiene una oportunidad. Hagamos algo positivo entre todos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación y por un tiempo máximo de siete minutos, tiene la palabra la representante y portavoz del Grupo Más Madrid, la señora doña María Acín; por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Bueno, señor consejero, en esta legislatura le voy a rebatir bastante su concepción de libertad, porque si yo tardo entre Rivas y Pinto, por ejemplo, una hora treinta y cinco minutos en transporte público o veinte minutos en coche, ahí no se están asegurando las condiciones de libertad; si no hay infraestructuras ciclistas para que yo pueda trasladarme con mi bicicleta, ustedes no me están asegurando mis condiciones de libertad. Así que poco a poco iré intentando convencerle de que viremos esas concepciones.

Lo primero, yo también quiero entrar en los fondos europeos. Repetiré la petición de que tengamos una reunión específica sobre ellos, básicamente porque van a marcar la política de infraestructuras no en esta legislatura ni en la siguiente, sino a más años vista, y creo que es un elemento en el que poder colaborar y estar informados y e ir compartiendo lo que va llegando. Hoy nos ha dicho, eso sí, que están con el nuevo intercambiador de Valdebebas y que también, a cargo de los fondos públicos, estarán estos 300 kilómetros de bici. En realidad, lo que nos preocupa un poco es que en marzo casi toda la política de esta consejería estaba consignada a esos fondos europeos. Hablábamos de los intercambiadores, de la línea 11, de la digitalización. Hoy nos ha dado pinceladas, pero es que en realidad no sabemos qué proyectos han presentado para los fondos europeos ni en qué fase están. Me gustaría que nos pudiera concretar un poco más.

En cuanto a Metro, quiero volver a hablar del tema de las compras de los nuevos trenes anunciados desde 2018. La consejera delegada de Metro nos ha ido diciendo que ya casi casi están

los pliegos, pero en realidad no terminan de llegar, y nos gustaría saber exactamente cuándo van a salir. Nos preocupan no solo que estos trenes vengan a cubrir las necesidades existentes; si va a haber ampliaciones de líneas y prevemos una mayor demanda, necesitamos estos trenes ya, y manifestamos la preocupación de que vengan para ser usados sin conductor, porque, como usted sabrá, Metro no es una infraestructura, también son sus trabajadores y trabajadoras. Ahí me quiero referir a la contratación de maquinistas, no solo a la que ha venido dándose de forma parcial en los últimos meses, porque entiendo que tendrán un plan estructurado también para estas nuevas ampliaciones, sino también en tasas de reposición, bajas, jubilaciones. Me gustaría que nos contase y que nos dijese en qué está la ampliación de la línea 11. Para nosotros es estructural, la vemos imprescindible para la región, pero en su discurso ha desaparecido y nos ha hablado de la línea 3 y de la 5. Y en concreto también le pregunto por Valdebebas, porque son vecinos que han estado un poco, cuando menos, despistados por esta consejería: primero se dijo que llegaría la ampliación de la línea 8, luego la de la línea 11, y ya no se sabe absolutamente nada.

En relación con el Plan de Accesibilidad 2021-2028, todo avance en este sentido es bueno, contando con que llevamos catorce años de retraso respecto al real decreto sobre las condiciones básicas de accesibilidad.

Respecto al nuevo plan, si buceamos un poquito en él, si lo miramos en profundidad, en realidad lo que estamos viendo es que estamos recogiendo actuaciones que eran del plan 2016-2019 ampliado a 2020. Y algunos ejemplos: ya estaba contemplada la instalación de ascensores de Avenida de América y de Alonso Martínez en 2018; en 2019, de Ventas y Begoña; de Diego de León y de Méndez Álvaro, en 2020. Entonces, al final vamos recuperando. Y lo que tememos que pase con este plan de accesibilidad es lo mismo que pasó con el anterior y que sucede con otros planes, como ustedes conocen bien, como el Prisma o el Plan de Inversión Regional, que se va solapando uno con otro sin terminar las fases completas. Al respecto de esto -en otro momento también he hecho algún comentario-, me gustaría que nos asegurase que no se van a cambiar, por ejemplo, nombres de estaciones para volvernos a encontrar con un Vodafone Sol; para personas que tienen alguna discapacidad cognitiva estos son problemas graves que hablan de lo cotidiano.

El plan de desamiantado usted no lo ha nombrado. Para nosotros fue un error. Podemos entender los motivos por los cuales el plan de desamiantado se acompasó al plan de accesibilidad; no los compartimos, porque lo que está suponiendo es que el plan de desamiantado no está avanzando a la velocidad que sería necesaria.

De forma inseparable a Metro, es imprescindible que hablemos de San Fernando. Yo creo que, si todo va bien, tendremos una comisión más específica, pero hay que dar respuesta a las doscientas familias que están en esta situación, en la cual sus casas se están cayendo, literalmente, y no son solo veintitrés familias las que hay que realojar.

También nos gustaría saber qué pasa con los comerciantes de Metro. Se nos dijo que se estaba haciendo un estudio para ver en qué estado estaban los locales y no hemos vuelto a tener noticias.

Tenemos pendiente el nuevo mapa concesional. Me gustaría conocer el de los autobuses interurbanos, en qué estado está, dado que ha habido una prórroga hasta finales de 2024; entonces, tenemos tiempo para que este nuevo mapa concesional contemple muchos elementos de transversalidad y de intermodalidad. También querría saber si van a mantener el servicio de autobuses de parada a demanda en los autobuses interurbanos. Es una propuesta que hicimos que el Gobierno anterior recogió, y nos gustaría saber si van a seguir con ello.

Hay dos leyes que tenemos pendientes: la de movilidad sostenible, que me gustaría saber si la van a sacar o van a estar pendientes de que el Estado saque su ley, que podría ser un criterio, que no lo comparto, pero querría saber si es el que ustedes van a manejar, y también la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que nos gustaría que nos dijera algo más sobre su modificación; lo que supimos fue por los medios de comunicación y básicamente venía a intentar regular en parte la convivencia entre los taxis y las VTC, pero la verdad es que era bastante laxa en lo que tenía que ver con las VTC.

Hace un par de semanas presentaron el Plan de Descarbonización y Cuidado del Medio Ambiente en el área de Movilidad. Tenían varios ejes y el primero me llamó mucho la atención, porque comentaban que iban a ofrecer asistencia técnica a los municipios madrileños para el establecimiento de zonas de bajas emisiones. Se les ha olvidado prestar esta ayuda técnica al Ayuntamiento de Madrid, pero me gustaría saber cómo van a desarrollar esta área de trabajo, que realmente me parece interesante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Acín, le queda un minuto.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: El segundo eje que manejaban era la movilidad sostenible cero emisiones. Me sigue sorprendiendo que ustedes coloquen el vehículo eléctrico en el centro de una nueva movilidad y no como una pieza más en un cambio de esquema. Y dentro de este epígrafe se integraban las ayudas a las bicicletas, patinetes y ciclomotores. Permítame que me resulte cuando menos sorprendente, porque nos han dado una respuesta a una petición de información según la cual se han atendido solo 1.820 solicitudes para la compra de estos vehículos. Entonces, ¡cómo vamos a ser referentes si estamos solo atendiendo 1.820 solicitudes!

Le pregunto por el Plan Aparca+T, dónde está y en qué estado está; para la intermodalidad es una pieza clave. En 2021, que ya casi se va a acabar, pero queda la primera fase de este plan, íbamos a tener 16.000 plazas de aparcamientos disuasorios y no hemos visto ninguna. Entonces, creo que alguna respuesta nos debería dar.

De nuevo, en cuanto a las bicicletas, nos gustaría que nos pudiese desarrollar un poco más este plan de los 300 kilómetros, que ya lo comentó la presidenta Ayuso en su investidura y usted hoy

lo ha vuelto a nombrar, me gustaría saber en qué estado están esos trabajos, si se está trabajando con los colectivos o no y cuándo lo tendremos en marcha. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra el representante del Partido Popular, don Carlos Segura, por tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente. Consejero, gracias por explicarnos lo que va a seguir siendo el mejor transporte de España y que uno de los principales ejes va a ser el de vertebración territorial y cohesión social. Social es una bandera que ustedes de la izquierda siempre llevan, pero realmente es una bandera que ha abanderado siempre el Partido Popular. Hacer políticas sociales es congelar las tarifas del transporte público desde hace casi más de diez años. Hablen con los más de 935.000 mayores de 65 años, a quienes en 2022 les seguirán bajando el precio del abono, hasta llegar en 2023 al coste cero. El próximo 2022 les vamos a ahorrar más de 30 millones a los bolsillos de los madrileños mayores de 65 años. Otra medida, como bien ha explicado el consejero, es que entrará en vigor en enero de 2022 la fusión de la corona C con la B3, que beneficiará a 503.000 madrileños de 129 municipios. Estas son políticas sociales y esto es gestionar para todos los madrileños; políticas sociales y económicas, como también medioambientales, sumadas a seguir mejorando nuestra movilidad, que el madrileño sea libre para elegir su modo de transporte, como ha recalcado siempre la presidenta y hoy, nuestro consejero.

Tener una red de transporte público verde y sostenible es una de las prioridades del Gobierno, como bien hoy nos ha explicado y también en la reunión que tuvimos en la Consejería de Transportes. Se va a seguir trabajando en ofrecer a los madrileños un transporte verde y sostenible, que será muy positivo para seguir mejorando la movilidad de nuestra región. El señor consejero ha explicado los grandes intercambiadores que se van a construir, como son el de Valdebebas, que empezará en enero, el de Legazpi, el de Conde Casal y el de Madrid Nuevo Norte, que cerrarán el círculo de los grandes intercambiadores de acceso a la ciudad de Madrid. El Plan de Accesibilidad de Metro 2021-2028 va a suponer una inversión de más de 331 millones de euros en la mejora de la accesibilidad de veinticuatro estaciones, una inversión que ha sido consensuada con el Cermi y que va a suponer que en 2028, en la red de Metro de Madrid, el 83 por ciento de las estaciones sea accesible.

El señor Pastor nos ha hablado de oportunidad para el transporte, de rediseñar el transporte público, del Consorcio Regional de Transportes. Pues mire, señor Pastor, yo le digo que esto que está en rojo es lo que se invierte en infraestructuras ferroviarias en Cataluña y este quesito azul es lo que se invierte en Madrid. Entonces, le digo a usted, que viene de Adif y que nos ha tendido la mano, que vayamos juntos y que la ministra reciba al consejero y le explique por qué en la red de Cercanías de Madrid se invierten solo 96 millones de euros frente a los 707 que se invierten en Cataluña. Además es que, respecto a la red de Cercanías, el señor Ábalos, aquel al que el señor Sánchez puso las maletas en la calle, nos dijo que iba a invertir 5.000 millones; ahora, van a invertir 6.300 millones en Cataluña, que me parece bien, ipero que también inviertan en Madrid!, que en Madrid solo quieren invertir 96 millones en estos presupuestos que tanto los señores de Unidas Podemos como los señores

del PSOE y los de Más Madrid aprobaron. A ver qué les dicen a los madrileños, que está claro que estos les han dicho que les quieren a ustedes en la oposición.

Respecto a lo social, ha hablado el señor Moreno sobre las tarifas. Señor Moreno, su Gobierno -Unidas Podemos está en el Gobierno de España-, a Madrid le ha mantenido la aportación tarifaria, pero, en cambio, a Barcelona se la han aumentado un 10 por ciento, a Canarias, un 90 por ciento y a Valencia le ha hecho una nueva aportación de 38 millones de euros. Las tarifas de Madrid llevan congeladas, como he dicho antes, desde hace casi diez años, y eso lo ha hecho el Gobierno del Partido Popular, no lo han hecho ustedes, pero, además, el Abono Transportes está subvencionado en un 60 por ciento; los menores de 7 años tienen el abono gratuito; ahora, los mayores de 26 años pagan 20 euros por recorrer toda la Comunidad de Madrid. Entonces, si estas no son políticas sociales, de verdad, no sé, debo de vivir en otro sitio.

También podemos hablar de los 1.700 millones -y en esto les voy a pedir ayuda a todos y sobre todo a los que están en el Gobierno, y al señor Pastor, que como quiere rediseñar el transporte público y comprar material móvil...-. Le recuerdo que el 59 por ciento del material móvil de Cercanías Madrid es inaccesible. Además, mire, tengo aquí algo curioso: Renfe Cercanías, estación de Asamblea, que es accesible, a Atocha, que es origen. ¿Sabe cuántos trenes son accesibles de los 122 que hay en la red de Cercanías que pasan desde las 5:45 hasta las 12:00 por la Asamblea de Madrid y llegan a estación de Atocha? Dieciocho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Segura, le quedan cuarenta segundos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Pues cuarenta segundos para pedir a los grupos de la oposición que nos apoyen en la PNL que hemos presentado para que los 1.700 millones que Cataluña ha rechazado para la ampliación del aeropuerto de El Prat, ¡oye!, que los traigamos aquí a Madrid, seguro que con la ayuda del PSOE, de Unidas Podemos y de Más Madrid lo conseguimos, porque me consta que Vox quiere que los 1.700 millones se inviertan aquí en Madrid, y nosotros estamos abiertos a que se inviertan, por ejemplo, en el desarrollo de la red de Cercanías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Segura. A continuación, para contestar a las anteriores intervenciones, tiene la palabra el excelentísimo señor consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez García, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Primero tengo que decirles que tengo como unas treinta cuestiones que responder y que en siete minutos va a ser muy difícil; voy a ir muy rápido, por tanto, y no quisiera que el tiempo fuera una excusa para no responder a nada.

Empiezo explicando el tema de los fondos europeos, que se ha intentado, a lo mejor, desvirtuar diciendo que solo hemos pedido una red ciclista. No, vamos a ver, el problema de los fondos europeos es que por ahora solo se han distribuido 72.000 millones de euros para las ayudas, pero no sabemos nada de los 68.000 millones, que entendemos que van a ser vía préstamo; no

tenemos ninguna información y en un ámbito como el de las infraestructuras, donde hay que planificar, es muy difícil, y no sabemos nada, el Gobierno no nos dice nada. Preferiríamos que Europa nos los diera directamente, a lo mejor ahorraríamos meses de falta de agilidad y de proactividad. Proactivos hemos sido; nosotros hemos pedido, dentro de los dos componentes que podemos incluir en esta primera tanda, primero, las obras de la línea 3, que, como les decía, empezarán en enero, el intercambiador de Valdebebas, la red básica de vías ciclistas, sí, y también una estrategia de mejora de las travesías, que es bastante necesario. Y luego, dentro del otro componente, que es el de movilidad sostenible, las subvenciones para la digitalización y también para la renovación de flotas y algunos otros aspectos relacionados con la digitalización. Pero si quieren echarnos una mano, pueden, por favor, hablar con el Gobierno para que agilice esos otros 68.000 millones, porque... Por cierto, hay que relativizar. Se ha dicho aquí algo así como que todo lo que vamos a hacer va a ser gracias a los fondos europeos, que además parece como que son fondos del Gobierno socialista en este momento. No, son fondos europeos, son para todos, de todos, y para que nos hagamos una idea, lo que nosotros tenemos son 170 millones, es lo que suman estos proyectos, y les estamos hablando de que vamos a hacer unas inversiones de 5.500, con lo cual es un porcentaje muy reducido dentro de la gran inversión que la Comunidad Madrid va a hacer. Eso respecto a los fondos europeos.

Respecto al plan de accesibilidad de Metro, son dos planes, uno que está en marcha, que eran 33 estaciones, de las cuales 20 ya están terminadas. Ese era un primer plan que tenía una dotación de 145 millones de euros. Ya tenemos el siguiente plan, que abarcará hasta 2028, que son 332 millones y que actuará sobre veintiocho nuevas estaciones. Esos son los datos reales y no otros.

Respecto a la red básica ciclista, que se nos han pedido datos, pues es un gran proyecto que va a permitir, mediante cinco itinerarios, 300 kilómetros y 120 millones de euros, dar respuesta a esa necesidad y a esa apuesta que nosotros hacemos, por supuesto, por la bicicleta.

Respecto a otros asuntos que se han planteado, por ejemplo, quiero referirme en este caso a lo que planteaba al inicio Podemos, a las plantillas. Nosotros ya hemos contratado 247 maquinistas de 300 y estamos ya en el récord histórico, para nada hay ningún estudio, de ningún tipo, que diga que se necesitan 1.200, eso no nos consta ni existe esa realidad. Ahora mismo estamos en el récord total, y con eso se da respuesta al cien por cien de la demanda que hay en este momento.

Respecto a mantenimiento, en Metro estamos dedicando todos los años 120 millones a ello, pero en carreteras son 225 millones los que estamos invirtiendo en este momento y están a punto de salir los pliegos ya para el siguiente plan, que serán 270 millones. A otras cuestiones que se han planteado, luego podré referirme.

Al representante de Vox, dentro de la cordialidad, permítame que le diga que la reflexión que usted hace de que el transporte público solo lo utilizan las clases bajas, o trabajadoras creo que ha dicho, yo creo que eso es un error de concepto o de no conocer cómo es el transporte público, y sobre todo es comprar el discurso de la izquierda; yo creo que el discurso de clase está ya superado y, de hecho, yo creo que el transporte público en este momento está por encima de esas cuestiones.

En cuanto a los vehículos privados, en este momento tenemos cinco millones de vehículos transitando por nuestras carreteras y trabajamos precisamente para que lo puedan hacer en las mejores condiciones. Se producen diariamente siete millones de viajes en transporte público al día, que es un dato que les quería aportar, que es muy importante para valorar el volumen que tenemos.

Comparto la reflexión que usted hace de que las inversiones que hagamos no consoliden un gasto que luego no podamos asumir. Nosotros trabajamos en un uso eficiente de los recursos públicos. Los nuevos trenes que, efectivamente, en breve sacaremos a concurso también comportan un ahorro energético muy importante, y el hecho de que sean automáticos, por disipar sus dudas, no significa que se vaya a prescindir de trabajadores. No hay previsión de reducir, en absoluto, la plantilla, pero es verdad que los trenes se compran para treinta años de vida; entonces, todos los que se están haciendo ahora, modernos, tienen esa posibilidad de automatización, lo que no significa que se vaya a prescindir de...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Dos minutos, bien, pues voy agilizando la respuesta.

En cuanto a la intervención del representante del PSOE, ya le he contado lo de los fondos europeos. Respecto al transporte a demanda, nosotros dimos una dotación para este y quien lo gestiona es una mancomunidad y realmente solo utilizó un tercio del presupuesto; los otros dos tercios los hemos vuelto a reinvertir, lo hemos aprobado en el Consejo de Gobierno de la pasada semana, por tanto, no hay una infradotación, lo que hay es que se está implantando y es un nuevo modo sobre el que, lógicamente, poco a poco, tiene que irse haciendo conciencia.

Me habla usted del tercer carril de la M-607. Yo le podría hablar, y pedirle incluso que nos apoyen, de reivindicar que se dé a Madrid la financiación necesaria o, por ejemplo, de que se atienda el problema de la A-1 o el problema de la A-42, de la carretera de La Coruña o, por ejemplo, de la accesibilidad de las estaciones, como puede ser la de Alcalá de Henares, o de que se ponga en marcha la estación de La Tenería en Pinto; tantas cosas que necesitamos que el Gobierno central haga en Madrid y no hace.

Más Madrid, fondos europeos. Bueno, pues los proyectos ya los he comentado. En cuanto a los trenes también he comentado ya. Respecto al amianto, nada más llegar mi equipo y yo pusimos en marcha varias medidas: una, crear una comisión específica para el amianto, que ya está funcionando; dos, incluir a Metro en el RERA, el registro de las empresas con riesgo de amianto, y tres, agilizar y reducir los tiempos en la detección del amianto para su eliminación. Todo ello ha hecho que los trabajos se hayan acelerado. Al mismo tiempo tenemos un seguimiento médico de todos los empleados que hayan podido tener riesgo en ese sentido, más de 3.000 están sujetos a ese programa; por tanto, es un asunto que nos preocupa.

Respecto a la línea 7B, les anuncio que ayer comenzamos a realojar a las personas de uno de los edificios de la calle Presa, que vamos a trabajar en las próximas semanas y meses para consolidarlos. Es un problema, efectivamente, de hace más de diez años. Nosotros le damos absoluta prioridad, como no puede ser de otra forma. Nadie me podrá decir una sola medida que hubiera que poner ahí que no estemos poniendo, ni por presupuesto, porque llevamos invertidos más de 28 millones, los últimos 2 millones en estos últimos dos meses, y en todo caso siempre velando por la seguridad los vecinos. El hecho de que les vayamos a sacar del edificio mientras hacemos las obras no es imprescindible, pero nos pareció que era conveniente por su seguridad, pero sobre todo por su tranquilidad. Y estamos en ese proceso.

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

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Hay muchos más temas. Siento de verdad no tener más tiempo. En otras convocatorias estaré encantado de poder dar respuesta al resto de los asuntos. Las ampliaciones ya saben ustedes cuáles estamos haciendo: para la línea 3, para la línea 11, que son 1.700 millones de inversión, para la línea 5, para el aeropuerto, y la línea 10 para el distrito norte. Esas son las actuaciones, la primera, como les he dicho, será la conexión del Metro Sur, a través de El Casar, con Villaverde; consideramos que esa, unida a la gran diagonal que va a ser la nueva línea que vamos a poner en marcha, son grandes proyectos que van a hacer mucho por el equilibrio territorial, por la conexión norte-sur y por la mejora del transporte público.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor consejero. Le he dejado dos minutos de más precisamente por el tiempo adicional que le habían dejado el resto de los portavoces y por eso no le he cortado. A continuación, en el turno de réplica de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra por un tiempo máximo de tres minutos, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, el Ilustrísimo señor don Agustín Moreno; por favor.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* ...cuando la prohibición es de 2002. Y hay otros problemas como, por ejemplo, qué se hace para achatarrar los trenes que están depositados en determinados sitios; problema serio, ha habido muertos, ha habido enfermedades ya reconocidas, está habiendo un proceso judicial de diligencias previas. Y, efectivamente, hay un seguimiento de 3.000 -yo pensaba que era de 4.000- jubilados de Metro. Son temas realmente graves. Y la plantilla está pidiendo medidas como la de acelerar el proceso de desamiantado; cumplir los plazos -un plazo era que en 2019 no habría ninguna pieza de amianto en los trenes de Metro-; ampliar coeficientes reductores a efectos de jubilación en los trabajadores que han estado expuestos al amianto, y aplicar criterios como hace el metro de Barcelona, que al trabajador que se le diagnostica la enfermedad se vaya a su casa con licencia retribuida con el cien por cien.

Sobre la plantilla, lo que he planteado antes son 3.100 nuevos maquinistas que hay que sumar a los 300-350 preseleccionados, 450 agentes para estaciones y 100 oficiales de mantenimiento, que son absolutamente necesarios. Y digo: Juana, 88 años, viuda, vive en la calle Presa, su casa se desquebraja, lo escucha por las noches, se mueve entre la ansiedad y la angustia, no sabe qué solución van a dar las autoridades y teme que se pueda venir abajo una casa en la que lleva habitando media vida. Son trece años sin dar soluciones a un problema muy serio, con responsabilidades políticas por no realizar los estudios correspondientes a nivel hidrogeológico.

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos, señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Doscientas familias afectadas son muchas. Además, se está acelerando mucho el proceso; en julio nos dijo usted que tres familias iban a desalojarse y ahora son veintitrés en poco más de un mes y se han metido 25 millones de euros, que es como tirarlos a un pozo sin fondo. Es urgente un plan integral -y acabo con esto- que dé solución a este problema. Miren, cuando estalla por causas naturales un volcán en La Palma, el Estado tiene que prestar toda la solidaridad para reparar lo sucedido; eso tienen que hacer también las autoridades en el caso de la catástrofe que están viviendo doscientas familias en San Fernando. Muchas gracias.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor consejero, por su exposición. Nuevamente, creo que me ha debido de entender mal. Yo no he dicho en ningún momento que el transporte público lo utilice la clase trabajadora, la clase media baja, sino que Madrid Central, a quienes más va a afectar va a ser a ella, que es precisamente la que no pueden cambiar de vehículo. Y le preguntaba cuál iba a ser la solución o qué respuesta iba a dar la Comunidad de Madrid. Principalmente, creo que son los parkings disuasorios los que pueden resolver en parte que la gente pueda entrar a Madrid en su vehículo privado y luego coger el transporte público. No ha hecho mención alguna. Le vuelvo a preguntar qué respuesta va a dar la Comunidad de Madrid a esto.

Sobre los fondos insisto en que creemos que algunos de los propuestos no corresponden a lo que se necesita en este momento para paliar la crisis social y económica. Los 300 kilómetros de carril bici, que esta mañana le he entendido que suponen 300 millones de euros -no sé si ha dicho ahora que 120-, creo que tampoco corresponden a las necesidades que tenemos en la Comunidad de Madrid. Le planteo otro proyecto, que lleva su grupo muchos años intentado sacarlo, que es cerrar la M-50, unir la A-6 y la A-1, eso sí que descongestionaría tanto la A-6 como la A-1, favoreciendo incluso que hubiera menos contaminación, así como cohesionar para acceder al aeropuerto, a toda esa zona, que no se tenga que bajar tanto hacia la M-40, que está siempre atascada en esa zona. Bueno, son infraestructuras, inversiones que se podrían hacer que podrían tener una repercusión en los madrileños mucho más interesante.

Otro tema por el que le ha preguntado otro portavoz, que se ha quedado pendiente y que a nosotros nos importa también, es el de los locales comerciales de Metro de Madrid; son unos pequeños autónomos, pequeños empresarios a los que se les está expulsando y no se les da ninguna alternativa. Por lo que parece, hubo una licitación, que tampoco se sabe cómo está. Y no hay solución; la sensación que hay es que se les va a abandonar, que se quedaran sin poder ejercer su actividad, sin ninguna respuesta, y le quiero preguntar si tiene alguna. Simplemente, si pudiera contestar a esas preguntas, me daría por satisfecho. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación tiene la palabra el señor Pastor, del Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Señor consejero, la verdad es que me voy desilusionado, porque no ha dado respuesta prácticamente a ninguna de las preguntas que tienen que ver con sus competencias; esta es la cámara autonómica de la Comunidad de Madrid, el Parlamento regional, sus competencias están claramente definidas, y usted es consejero. De sus competencias es de lo que venimos a hablar aquí, no de otra cosa. También le digo que es difícil, como le decía, sin un presupuesto. Y después de lo que acabo de escuchar del portavoz de Vox, a ver qué tipo de ocurrencias suman unos y otros en relación con el presupuesto, aunque seguramente ustedes presentarán el presupuesto y tranquilamente Vox se lo aprobará.

Señor consejero, usted no tiene que inventar la rueda, de verdad, debe tener impulso y liderazgo político suficientes para que nuestra comunidad autónoma ocupe su lugar entre las regiones europeas punteras en movilidad. De verdad, no invente la rueda, copie incluso lo que ya existe en otras regiones europeas; cópielo, no pasa nada. Copie también lo que ocurre en nuestro país, otros modelos de movilidad son posibles. Se están desarrollando modelos mucho más avanzados que los que, desgraciadamente, tenemos en la Comunidad de Madrid; consejeros como usted, competentes en su región. Eso es lo que cada uno tiene que hacer, insisto, desde la lealtad institucional. Nuestra región se está quedando atrás en la modernización de su sistema de transporte. Si usted no toma cartas en el asunto, será el responsable de que esto siga ocurriendo. Abandonen de verdad -señor consejero, me dirijo a usted- el enfrentamiento absurdo, estéril; se lo he dicho en mi primera intervención y se lo repito: yo soy un diputado novato, lo reconozco, pero pensé que hay afirmaciones que no se harían en público, de esta manera, en una Cámara como esta. Me parecen increíbles. Entiendo que el señor Segura, el portavoz del PP, tiene que hacer lo que tiene que hacer, pero venir aquí a leer teletipos de según qué cosas y hacer afirmaciones sin el más mínimo rigor técnico no tiene ningún sentido. Señor consejero, espero de usted algo distinto,.

De las infraestructuras podríamos hablar mucho tiempo; no lo tenemos. España es un gran país y, si se fijan, la comunidad autónoma está justo en el centro, quizás esto tenga que ver con las infraestructuras que tenemos, con la historia de nuestro país, cómo se ha ido desarrollando.

Sobre la política de fondos, sabía que iban a dejarse llevar por su esencia, pero al Partido Socialista no le van a encontrar nunca en el barro. Esas afirmaciones que hacen sobre los fondos, que si esto, que si lo otro... Miren, no.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan treinta segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Este es un proyecto de país, es un proyecto de comunidad autónoma. Los madrileños somos españoles. Hagan ustedes el favor de sumarse al trabajo conjunto con otras instituciones y no solo estén por reclamar lo suyo, es que resulta intelectualmente... En fin, son barbaridades que ni siquiera el señor Casado se atreve a decir; o sí, las dice, las dice cuando va por Europa y habla mal de nuestro país.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: En cualquier caso, insisto en que todas estas afirmaciones serán contestadas en el momento adecuado. Terminó ya, presidente. Solo le pido, señor consejero, que ejecute sus competencias, que los madrileños se merecen un consejero competente, con un proyecto y una ruta clara, con liderazgo, insisto, y que abandonen el estéril enfrentamiento, que no da ningún fruto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario Más Madrid, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Señor consejero, yo entiendo que estas comparencias son difíciles, porque queremos mucha información, hacemos muchas preguntas y hay poco tiempo. Ya le he dicho que me hubiera gustado que enmarcara esta comparencia en la contestación a cómo recuperar los niveles de uso del transporte público no pre-COVID, sino los que teníamos hace diez años, pues ya saben ustedes que el transporte público está dejando de ser atractivo para muchos madrileños y madrileñas.

En cuanto a Metro, nos ha comentado que se han incorporado 247 maquinistas de los 300, pero ahí no están incluidas la tasa de reposición, las bajas, las jubilaciones; es decir, le instó a que en Metro de Madrid haya un plan más amplio de incorporación de personal, que va a ser necesario ahora y en los próximos años.

Las tarifas. Yo creo que la libertad no se consigue, o no solo, a través del sistema tarifario, porque entonces tendríamos que hablar de si la edad es el criterio o debería ser otro, como las posibilidades económicas. Pero a mí me sorprende que ustedes hayan dejado y borrado el Abono Joven 30x30, que era para jóvenes de entre 26 y 30 años, lo enarbolaron mucho y de repente ha desaparecido de su plan. A ver si puede contestarnos si sigue o no, me gustaría. Es cierto que nosotros le pedimos que se reformule, que haya un billete realmente integrado de todos los

transportes públicos de la Comunidad de Madrid, más parecido a un sistema monedero que facilite realmente la intermodalidad.

La accesibilidad. Usted me dice que el 83 por ciento del metro será accesible en 2028. Perdóneme, pero yo no me comparo con regiones que van peor que nosotros, quiero ir hacia las mejores. Después de 2007, que han pasado veintiún años, queda todavía un 20 por ciento no accesible, así que creo que todavía hay reto y no se vale con el conformismo.

Hablaba hoy de que uno de los ejes del decálogo era la economía, el impulso económico y la competitividad. Claro, yo pensaba que usted hoy nos iba a presentar un plan económico para el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid, es decir, como un nicho de nuevos empleos que fuesen realmente un impulso para la región; por ejemplo, Portugal es líder actualmente en la fabricación de bicis en toda la Unión Europea y Madrid no tiene ningún programa ni similar. Entonces, yo creo que tenemos en transportes un eje de empleo que es muy muy potente para generar empleos de calidad y riqueza en la región.

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: La línea 7B. Ya sé que llevamos mucho invertido, pero hay que dejar de racanear.

Y permítanme decir al señor Segura y al señor Pastor que en esta comisión somos muy poco tramposos, que no valen unos discursos cuando estamos en la oposición y otros cuando estamos en el Gobierno. Lo que le pedimos es que cuando la señora Ayuso se reúna con el presidente del Gobierno, que en lugar de pedirle una ampliación de la variante de la A-1, hable de Cercanías y de los bus-VAO, efectivamente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Carlos Segura.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* ...aquí en Madrid no ha sucedido. Señor Pastor, esto tampoco es un teletipo, esto es lo que ustedes invierten en Madrid y lo que ustedes, desde el Gobierno, invierten en Cataluña. Estos no son teletipos. *(Rumores.)* No, es un Excel.

Señor consejero, gracias, los madrileños vamos a estar tranquilos teniéndole a usted al frente. Sabemos que es un buen gestor, ya lo demostró en Alcorcón cuando llegó a un ayuntamiento arruinado y lo dejó saneado. En este grupo parlamentario siempre tendrá el apoyo para seguir sumando y haciendo de esta red de transportes una líder en Europa, como lo es.

Hablamos de la movilidad y de otras ciudades y semanalmente aquí, tanto al Consorcio como a Metro de Madrid, vienen desde otras regiones de Europa y desde otros continentes a ver

nuestro modo de transporte, nuestros intercambiadores, nuestra tarjeta de transporte público, nuestra red de Metro. Entonces, de verdad, tenemos una de las mejores redes de transportes del mundo y tenemos que seguir teniéndola, y eso, consejero, va a ser gracias a su empuje desde la Consejería de Transportes y a todo su magnífico equipo, y sobre todo a nuestra presidenta, Isabel Díaz Ayuso, que ya dijo que iba a apostar por la red de Metro y por tener un transporte público sostenible, que sea eje de vertebración de nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. En último lugar, en turno de dúplica, tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos el excelentísimo señor consejero de Transportes e Infraestructuras, don David Pérez García.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez García): Muchas gracias. Iré respondiendo según el orden que han llevado. En primer lugar, respecto al amianto, haré una reflexión. Fíjense en que solo se habla del amianto de Metro. ¿Han pensado por qué no se habla del amianto de Renfe, de Cercanías o del de los trenes en Barcelona? Al señor de Podemos le diría que hable con su colega la señora Colau y le pregunté si están circulando, por ejemplo, trenes con amianto en Barcelona. Aquí estamos en una comunidad donde el tema del amianto se ha cogido con absoluta determinación. Como les he dicho, hemos reforzado las políticas y estamos precisamente determinados a erradicar el amianto y de hecho hemos intensificado la detección del amianto y durante todo este verano hemos eliminado mucho amianto de varias estaciones. Aquí también hilo con una cosa que ha planteado la portavoz de Más Madrid y es que no es que lo hayamos acompañado, es que, ya que entramos en una estación, en verano en este caso, para tener menor impacto, pues aprovechamos y hacemos todo, pero unas veces actuamos solamente en el ámbito de la accesibilidad, otras veces solo en el amianto, depende, vamos programando siempre buscando la mayor eficacia.

Respecto a San Fernando, que me lo planteaba el portavoz de Podemos, primero les hablamos de tres casas bajas, que, por cierto, el ayuntamiento ha tardado seis meses en darnos un papel que nos permitiera actuar, y ya estamos actuando, y otra cosa es un nuevo edificio, que es el que estamos consolidando, porque un vertido de aguas ha removido el cimiento debajo de él, y ahora vamos a inyectar los materiales necesarios para consolidarlo. Provisionalmente, a los inquilinos los realojamos en otros sitios; ya han empezado, de hecho, ayer mismo y hoy seguimos y en cuanto terminen las obras volverán a sus casas perfectamente aseguradas.

Contesto a Vox en cuanto al Plan Aparca+T, por el que me ha preguntado. Le doy unos datos rápidamente porque tengo poco tiempo. En este momento ya contamos con 29.000 plazas de aparcamiento en la Comunidad Madrid para facilitar el acceso al transporte público; ya tenemos 29.000 plazas. Con el nuevo Plan Aparca+T, que además comporta una renovación tecnológica importante, serán 90 nuevos aparcamientos que generarán 50.000 plazas nuevas, y ya hemos puesto en marcha algunos, como puede ser el de la Complutense, hemos aprobado tres en la capital, hemos

llegado ya a un acuerdo con el Ayuntamiento de Madrid para continuar y con otras Administraciones para seguir implantándolos.

También me hablaba usted de los locales comerciales. En este momento quedan siete locales comerciales, su situación es de cierta alegaldad, porque están fuera de contrato. Hay unos problemas que tienen que ver con la legalidad, con las ordenanzas municipales, con problemas que tienen que ver con la seguridad, y se está estudiando la viabilidad de esos locales. Son locales que llevan ahí más de treinta años y esas personas han disfrutado de esos locales durante mucho tiempo, pero en este momento su viabilidad no es clara, también por las modificaciones legislativas.

El representante del Grupo Parlamentario Socialista me hablaba de que Madrid se queda atrás, de que tenemos que aspirar a ser una comunidad con un transporte de referencia. Ya lo somos, somos la envidia de la mayor parte de las regiones europeas, y usted como diputado, en este caso, por Madrid lo que tendría que hacer es dejar al margen la afiliación política y estar orgulloso también de tener el Metro más inclusivo de Europa, de tener el tercer Metro más amplio en superficie de todo el mundo, de tener un Metro de calidad, un Metro que es una referencia, pero también una red de carreteras con una conservación que no tienen otras comunidades autónomas como las que usted nos quiere poner como ejemplo.

¿Sabe lo que le falta al transporte público en Madrid? El compromiso estatal de mantener correctamente su red de Cercanías, que la tiene abandonada. Mientras anuncian 6.300 millones para Cataluña, en Madrid lo único que han hecho es recortar, anular y paralizar los 5.000 millones que, por cierto, dejó preparados el Gobierno del Partido Popular. Por tanto, creo que primero tiene usted que conocer mejor el transporte público de Madrid, y entonces aprenderá a valorarlo, pero no diga fuera de Madrid que nuestro transporte público es tan lamentable como usted lo ha querido presentar, porque probablemente estará faltando a la verdad y estará dejando mal a los ciudadanos que a usted mismo le han votado.

Contesto a Más Madrid. La tasa de reposición se cubre puntualmente, es al margen de las 300 personas. Por lo tanto, eso se lo aclaro. Se han cubierto en 2020 y se cubrirán en 2021. Es aparte.

En cuanto a la línea 7B ya les he contestado. No sé si me queda alguna cuestión más. Sobre la accesibilidad, en 1995 solo era accesible el 1,32 por ciento de las estaciones; en este momento vamos a terminar con el 82 por ciento accesible, cuando ejecutemos el plan que acabamos de aprobar, pero ya estamos al 68 por ciento, por tanto, el avance es muy grande. No hay ejemplos que se puedan comparar con este esfuerzo en accesibilidad; poco o mucho, es el máximo que se conoce en España y en Europa.

Muchas gracias a todos y disculpen por no poder profundizar más. En sesiones sucesivas podremos hablar de cualquiera de estos temas largo y tendido, estaré encantado de hacerlo. Gracias a todos también por su tono y por sus aportaciones. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, excelentísimo señor consejero. Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

¿Desean hacer algún ruego o alguna pregunta? *(Pausa.)* Muy bien, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Gracias.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 33 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid