

Diario de Sesiones *de la* *Asamblea de Madrid*



Número 215

19 de abril de 2024

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 19 de abril de 2024

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-1665/2024 RGEP.5453. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Se plantea el Gobierno lanzar un programa de compra de vivienda privada?

2.- PCOC-996/2024 RGEP.2970. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Velilla de San Antonio?

3.- C-390/2024 RGEF.5159. Comparecencia del Sr. Presidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

4.- PNL-57/2024 RGEF.3956. 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:

Primero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara, con el objetivo de mejorar la conectividad entre las regiones de la Comunidad de Madrid y de Castilla-La Mancha, fomentando así el desarrollo económico de ambos territorios.

Segundo: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar el inicio de los estudios técnicos y medioambientales necesarios para valorar la viabilidad de la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara. Estos estudios evaluarán aspectos como la planificación, la viabilidad técnica, los impactos ambientales y el posible trazado de la carretera, entre otros.

Tercero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a buscar, conjuntamente con el Gobierno de Castilla la Mancha, el modo de convenir la realización de todas estas actuaciones en las carreteras limítrofes de ambas Comunidades, atendiendo cada región sus obligaciones en función de sus competencias.

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 33 minutos.	9845
- Interviene el Sr. Catalá Martínez comunicando las sustituciones en su grupo.	9845
— PCOC-1665/2024 RGEF.5453. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Se plantea el Gobierno lanzar un programa de compra de vivienda privada?	9845

- Interviene el Sr. Moruno Danzi, formulando la pregunta.	9845
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	9846
- Intervienen el Sr. Moruno Danzi y la señora directora general, ampliando información. .	9846-9848
— PCOC-996/2024 RGEP.2970. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Velilla de San Antonio?	9848
- Interviene la Sra. Escalante Miragaya, formulando la pregunta.	9849
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	9849
- Intervienen la Sra. Escalante Miragaya y el señor director gerente, ampliando información.....	9850-9852
— C-390/2024 RGEP.5159. Comparecencia del Sr. Presidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	9852
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	9852-9853
- Exposición del señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.	9853-9856
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. González Álvarez, la Sra. Acín Carrera y la Sra. Samboal Ugena.....	9857-9863
- Interviene el señor director gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ...	9863-9866
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. González Álvarez, la Sra. Acín Carrera y la Sra. Samboal Ugena.	9866-9868
- Interviene el señor director gerente en turno de dúplica.....	9868-9870

– PNL-57/2024 RGEF.3956. 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:

Primero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara, con el objetivo de mejorar la conectividad entre las regiones de la Comunidad de Madrid y de Castilla-La Mancha, fomentando así el desarrollo económico de ambos territorios.

Segundo: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar el inicio de los estudios técnicos y medioambientales necesarios para valorar la viabilidad de la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara. Estos estudios evaluarán aspectos como la planificación, la viabilidad técnica, los impactos ambientales y el posible trazado de la carretera, entre otros.

Tercero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a buscar, conjuntamente con el Gobierno de Castilla la Mancha, el modo de conveniar la realización de todas estas actuaciones en las carreteras limítrofes de ambas Comunidades, atendiendo cada región sus obligaciones en función de sus competencias. 9870

- Interviene el Sr. Martínez Pérez, en defensa de la proposición no de ley. 9870-9872

- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque. 9872-9873

- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Pérez Gallardo y la Sra. Acín Carrera. 9874-9876

- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Martínez Pérez..... 9876-9877

- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque..... 9877-9879

- Votación y rechazo de la proposición no de ley..... 9879

– Ruegos y preguntas..... 9879

- No se formulan ruegos ni preguntas. 9879

- Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos. 9879

(Se abre la sesión a las 9 horas y 33 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de hoy, día 19 de abril de 2024. Como cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones. ¿Vox? *(Pausa.)* Nadie. ¿Partido Socialista? *(Pausa.)* Nadie. ¿Más Madrid? *(Pausa.)* Nadie. ¿Partido Popular?

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Sí, Luis del Olmo sustituye a José Antonio Sánchez y Miguel Ángel Rumayor a Mónica García.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, muy bien. Muchas gracias. Pasamos al punto primero.

PCOC-1665/2024 RGE.5453. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Se plantea el Gobierno lanzar un programa de compra de vivienda privada?

Comparece en representación del Gobierno la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, doña María José Piccio-Marchetti, que es muy habitual en nuestras comisiones, a quien invitamos a que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Ya conocen los tiempos, así que tiene la palabra el señor don Jorge Moruno.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señora directora general. Ayer la señora Ayuso hizo un anuncio que venía a decir que iban a reconvertir oficinas en vivienda. Y esto, aunque ella lo anunció ayer, en realidad no es nuevo. Usted, en una entrevista en Business Insider, ya adelantaba un poco esto y detallaba un poquito más esta medida, lo que pasa es que venía usted mismo a decir que iba a ser una cesión temporal durante dos años. Entonces, yo no sé qué capacidad hay para reconvertir una oficina, convertirla en vivienda y que dure dos años, es decir, no sé si eso sirve de algo. En cualquier caso, ustedes lo presentaban como una medida para aumentar la cantidad, digamos, de vivienda disponible, en su opinión, a precios asequibles, y luego podemos ver qué significa asequible para el Partido Popular.

En la misma línea de la necesidad de aumentar esa cantidad de vivienda a precios protegidos, es decir, a precios regulados, a precios que están muy por debajo del precio de mercado, yo le quería preguntar si el Gobierno de la Comunidad de Madrid se plantea la posibilidad de hacer una compra privada desde el sector público, compra de vivienda privada tanto de edificios como de viviendas a particulares. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias. Tiene la palabra la señora directora general; por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues, en contestación a su pregunta, le digo que sí, que el Gobierno regional está llevando a cabo hace ya algunos años procesos de compra de vivienda privada. En particular, la Agencia de Vivienda Social, en los últimos años, ha adquirido 422 viviendas, con una inversión total de 60 millones de euros. Nuestra intención es seguir implementando programas de este tipo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señora directora general. En réplica o para repreguntar, señor Moruno, por favor.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora directora general. Bueno, si eso es así, la verdad es que tampoco se está notando mucho y no parece un plan demasiado ambicioso. Digo que no se nota mucho porque el parque de vivienda público de la Comunidad de Madrid sería más pequeño que en el año 2005 si la justicia no les hubiese obligado a recuperar las 1.721 viviendas que vendieron de manera fraudulenta a un fondo buitre. Entonces, no se ve que esté agrandando ese parque público y, en cualquier caso, no parece que sea una cifra acorde a la capacidad y a las necesidades que tiene la Comunidad de Madrid. Por ejemplo, en la ciudad de Londres el alcalde se plantea comprar 10.000 viviendas por esta vía; París, en el año 2015, en un año, compró 8.000 viviendas para aumentar el parque de vivienda público; Berlín, en el año 2021 compró 15.000 viviendas. Hacen falta muchísimas más, pero estamos hablando de cifras que no tienen nada que ver; es decir, para una población de casi 7 millones de personas, comprar 400 viviendas, con la urgencia habitacional que hay en nuestra comunidad, no parece que sea un plan muy ambicioso. Y, ya digo, no parece que esté engordando el parque de vivienda público, porque siempre se mantiene a unos niveles raquíticos.

Fíjese, en España, usted bien sabe que, a diferencia del resto de países de Europa, se llevó a cabo una política de vivienda protegida que era una anomalía, que era una vivienda protegida durante unos años, pensada, planeada, para que se convirtiera finalmente en vivienda de mercado; es decir, una inversión pública, recursos públicos de la Administración de todo tipo para que, al final, como dijo el señor José Luis Arrese, los promotores pudieran transaccionar, o sea, el Estado interviniendo para generar una propiedad con la cual pudieran finalmente transaccionar los promotores. Ese era el diseño, que era un diseño totalmente distinto al del resto de Europa. De esta manera, se han privatizado desde el año 1951 hasta el año 2015 unos siete millones de viviendas en toda España. Eso explica que en la Comunidad de Madrid tengamos cero viviendas protegidas de manera permanente. En cambio, la comunidad del País Vasco, que desde el año 2003 modificó la legislación, tiene 66.000 o 69.000 viviendas protegidas de manera permanente. ¿Por qué digo esto? Digo esto porque creo que es necesario hacer el camino inverso: si durante mucho tiempo la vivienda protegida se ha pensado para privatizarla, lo que tienen que hacer las Administraciones es desprivatizar parte del parque de vivienda actualmente existente para aumentar el parque de vivienda público, para aumentar el parque de vivienda protegido.

Cuando hablamos de vivienda protegida no estamos hablando del aumento de los precios del módulo que ustedes acaban de hacer, porque, entonces, carece de sentido. Cuando hablamos de vivienda protegida estamos hablando de vivienda protegida de los precios del mercado, porque la oferta

del precio de mercado no baja los precios, la oferta del precio de mercado vacía los bolsillos de los ciudadanos. En cambio, las viviendas protegidas, las viviendas a precios regulados, devuelve dinero al bolsillo de los ciudadanos, baja los precios, mejoran la economía y mejora, digamos, la vida de la ciudadanía. Si les preocupase tanto como dicen la oferta disponible de vivienda, incluso a precio de mercado en ocasiones, que yo creo que hay que poner el acento en la pública y a precio regulado, ustedes mañana mismo podrían regular intervenir todas las viviendas turísticas que hay, que reducen la oferta y elevan los precios; ustedes podrían movilizar la vivienda vacía existente en la Comunidad de Madrid; ustedes podrían evitar e impedir, aplicando el tanteo y el retracto que tiene de manera preferente la institución para comprar edificios, que haya un fondo que esté comprando treinta y cinco edificios en Puerta del Ángel, que no solo reduce la cantidad de vivienda disponible, sino que eleva los precios a las personas en concreto y a la ciudadanía en general. Ustedes tienen todos estos mecanismos para que en el corto plazo aumente la cantidad de vivienda disponible, mucha de ella a precio asequible. Pero es que su finalidad no es esa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Moruno, ya...

El Sr. **MORUNO DANZI**: Ya termino. Lo suyo sería un poco como lo que decía Mark Fisher sobre el estalinismo de mercado. Ustedes dan prioridad al desempeño simbólico de sus acciones, teniendo más anuncios que viviendas, que al desempeño real de la cantidad de viviendas entregadas que tienen. Por eso tienen tantos planes que luego nunca terminan de ejecutar y, cuando lo hacen, como el plan Vive, ya hemos visto que adolece por todos lados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moruno. Y para finalizar en un único turno, señora directora general, tiene la palabra por un tiempo de cuatro minutos y medio.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues en relación con lo que usted ha señalado, desde luego, el Gobierno de la Comunidad de Madrid está centrado en incrementar la oferta de vivienda, y especialmente la vivienda pública, tanto mediante la construcción de nuevas viviendas como, como ya le he indicado anteriormente, comprando vivienda privada para destinarla al alquiler asequible. Como le hemos trasladado ya en diferentes ocasiones, estamos centrados, además, en que esas viviendas tengan alquileres asequibles, y en esa línea va la medida de transformación de edificios de oficinas en vivienda, con la limitación de que deban destinarse a vivienda, como máximo, con rentas de vivienda protegida.

Y en lo que se refiere a la pregunta que usted hacía para esta comisión, sobre la compra de vivienda privada, además de lo que le he señalado que se ha desarrollado en los años pasados, tenemos tres nuevas vías a través de las cuales la Comunidad de Madrid va a llevar a cabo la compra de vivienda privada. En primer lugar, hay un programa de adquisición de vivienda por parte de la Agencia de Vivienda Social, que en una primera fase va a tener 175 viviendas en los diferentes municipios de la corona metropolitana para destinarlas obligatoriamente a arrendamiento o cesión de uso por un plazo mínimo de cincuenta años. Para ello se van a elaborar una serie de planes de compra, los que resulten necesarios, y en ellos se van a determinar qué viviendas se van a adquirir, qué municipios y distritos y

las características y los precios máximos de acuerdo con el estudio de mercado que se elabore. El coste de la adquisición se estima que va a estar en torno a los 48 millones de euros. Estas viviendas se van a destinar al alquiler, a un precio inferior al del mercado, en este caso, además, a precios sociales, y sus inquilinos se beneficiarán de las reducciones de renta disponibles en la Agencia de Vivienda Social, que tienen, como le decía, un importe máximo de renta acotada. Solo podrán ser arrendadas a personas cuyas rentas no superen tres veces el Iprem en el momento de la suscripción del contrato de arrendamiento o de cinco veces el Iprem si finalmente su destinatario es una familia numerosa. También se está tramitando un concurso para adquirir por parte de la Agencia de Vivienda Social hasta 18 viviendas de integración social, por importe de 2.898.000 euros.

Otra de las líneas en las que se están adquiriendo viviendas es la compra de viviendas a la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria -Sareb-. Se está intentando, en conversaciones con este organismo, adquirir viviendas de esta entidad. Hasta la fecha se han adquirido cuatro viviendas y están en proceso de compra tres viviendas más. La cifra no es muy elevada, pero son las que hemos podido comprar hasta ahora, teniendo en cuenta las que están en situación de poder ser arrendadas y en un estado de conservación adecuado. Nuestra intención es comprar todas aquellas de Sareb que puedan ser aptas para su puesta en alquiler y además hemos recibido una subvención del entonces Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hoy Ministerio de Vivienda, para comprar este tipo de inmuebles. Finalmente, también se están adquiriendo viviendas para realojos en la Cañada Real, como también ustedes saben, por importe de 8.400.000 euros.

Es nuestra voluntad seguir incrementando la oferta de vivienda. Dentro de los objetivos estratégicos de la Comunidad de Madrid está la mejora del mercado del alquiler y facilitar viviendas a precios asequibles para que los madrileños puedan acceder a una vivienda que responda a sus necesidades, junto con la construcción de nuevas viviendas, a la que estamos destinando importantes esfuerzos. También la adquisición de viviendas a privados para su puesta en alquiler asequible es uno de los medios que estamos utilizando para poder facilitar el acceso a la vivienda. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, doña María José; ya con usted hemos terminado la pregunta y le deseamos que tenga una buena jornada. A continuación pasamos al punto segundo del orden del día.

PCOC-996/2024 RGE.2970. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Velilla de San Antonio?

Comparece en representación del Gobierno para dar respuesta a la pregunta el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Pablo Rodríguez Sardinero, a quien invitamos a que

ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días y bienvenido. Me comunican que intervendrá en este punto la señora Escalante, del Grupo Parlamentario Más Madrid; tiene la palabra.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Buenos días, señor presidente. Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. La pregunta es qué valoración hace el Gobierno respecto al servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Velilla de San Antonio. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Escalante. A continuación, para responder a la pregunta, tiene la palabra el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy buenos días. Gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Escalante. Como saben, el municipio de Velilla de San Antonio, ubicado en el Corredor del Henares, cuenta con 13.376 habitantes y el transporte público de viajeros se realiza mediante la red de transporte interurbano por carretera mediante una concesión, la VCM Madrid-Loeches-Arganda. Son cinco líneas de transportes diurnas y una nocturna que conectan este municipio con la capital a través del intercambiador de Avenida América y Conde de Casal, así como con los municipios del entorno, como Coslada, San Fernando, Mejorada y Arganda del Rey. Proporcionan, además, una conexión con el Hospital Universitario del Henares, que es el hospital de referencia de estos municipios, si bien, como ustedes conocen perfectamente, en la Comunidad de Madrid existe la libertad de elección de centros hospitalarios.

Los principales datos de oferta y demanda de esta línea han ido incrementándose a lo largo de los años. En cuanto a la oferta, en su conjunto, de las líneas en días laborales son de 362 expediciones, 199 en sábados y 172 en días festivos, destacando con mayor oferta la línea 282, Madrid-Avenida de América-San Fernando-Mejorada, y la línea 341, Madrid-Conde de Casal-Mejorada-Velilla. Por lo que respecta a la demanda total anual del conjunto de estas líneas, en 2022 han sido de 3 millones y en 2023 ha habido un incremento de 3,5 millones de viajeros, como ha sucedido en torno a toda la Comunidad de Madrid; además, tras lo sucedido, supera ya en el año 2019. En relación con la oferta y la demanda media en los días laborales, evidentemente, la ocupación ha ido incrementándose, como he dicho, en cada una de las líneas. También hay una línea nocturna, la 203, con 14,5 viajeros por expedición.

Por todo lo referido con anterioridad, cabe hacer una valoración muy positiva de cómo el municipio dispone de una oferta acorde a la demanda generada, que permite la accesibilidad con Madrid y con otros municipios de su entorno. En la valoración se suma la recibida por los ciudadanos, que, según los últimos datos que disponemos de la encuesta de 2022, explotados en 2023, es de 7,45 sobre 10, que está en sintonía con la media. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Rodríguez Sardinero. A continuación, para la réplica o para repreguntar, señora Escalante, por favor.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Pues muchas gracias por su respuesta, señor Rodríguez Sardinero. Una vez más, venimos a hablar aquí de la movilidad en los municipios que se encuentran a más de 20 kilómetros de la ciudad de Madrid, municipios con escasa frecuencia en el transporte público. Usted me da datos de número de expediciones, pero no habla de los tiempos de frecuencia de estas expediciones. Los municipios de la Comunidad de Madrid, sus vecinos y sus vecinas, su tejido asociativo, no se merecen ser los grandes olvidados del Gobierno de la señora Ayuso. Su Gobierno, el del Partido Popular, condena a estos municipios al uso obligatorio del coche. Desde Más Madrid venimos tiempo diciéndoselo, es necesario un plan eficiente para que cada cual pueda moverse realmente con libertad, tengas o no tengas vehículo privado, sabiendo que puedes confiar en el transporte público que pasa por tu pueblo. Las vecinas y los vecinos de Velilla de San Antonio no valoran tan positivamente como usted su transporte público; muy al contrario, manifiestan que tiene muchas deficiencias. Velilla necesita más líneas directas y con más frecuencia que lleguen a Madrid capital. Y es que, para cualquier vecino o vecina de Velilla sin coche, ir a trabajar, a estudiar, acudir a su hospital de referencia, al Hospital del Henares, enlazar con el tren de Cercanías más cercano, como es el de San Fernando de Henares o Coslada, hace que su vida se pueda convertir en una odisea por la poca frecuencia de las líneas de autobús.

La vida en Madrid no puede ser distinta, señor Sardinero, como dice Ayuso. La vida en Madrid no puede doler, la vida en Madrid no puede convertirse en una yincana para ir a trabajar o a una consulta médica en tu hospital de referencia. Ir de Velilla de San Antonio a Madrid en vehículo privado te puede llevar unos quince minutos aproximadamente, mientras que, si lo haces en transporte público, el tiempo puede aumentar a una hora y media.

Hablemos de líneas de autobuses, si quiere. La línea 280. La única forma de ir al Hospital del Henares en transporte público es en esta línea, la 280, que entre semana tiene una frecuencia de paso de una hora y de dos horas los fines de semana. Esta línea conecta con San Fernando y con Coslada y, por ende, con el metro, que en San Fernando suele estar cerrado por aquella fatídica construcción que hicieron y por la que esta tarde la Plataforma de Afectados por la línea 7B de metro de San Fernando ha convocado una nueva manifestación para que ustedes les den soluciones de una vez por todas. Si los vecinos de Velilla quieren conectar con otro transporte, como, por ejemplo, el tren de Cercanías, tienen que invertir otros cuarenta y cinco minutos de su tiempo.

Hablemos de la línea 341. La línea 341, que es la más directa, que una Velilla con Conde de Casal, tiene una frecuencia de paso de entre 15 y 20 minutos entre semana y de 30 y 50 minutos los fines de semana. Recientemente, por fin, han ampliado una parada de esta línea para el sector 23, pero no es suficiente. Han abandonado y se han olvidado de los miles de personas que viven en esta nueva zona; sus vecinos y vecinas tienen que ir a las paradas del centro del pueblo para poder usar el transporte público. ¿Por qué deben conformarse con una sola línea los vecinos de esta nueva zona? Ustedes dicen que no es necesario. Por supuesto que es necesario para ellos, los vecinos y las vecinas tienen derecho a coger el autobús cerca de donde viven.

La línea 284, que une Velilla con Avenida de América y que conecta con Loeches, Mejorada, San Fernando y Coslada, tiene una frecuencia de paso de una hora entre semana y de dos horas los fines de semana. Imagínese tener que ir a Alcalá de Henares o a Torrejón en fin de semana; lo que en coche son 20 minutos en transporte público es prácticamente inviable si tienes que cumplir con un horario.

La línea 285. Esta línea, que conecta con Arganda, tiene una parada en La Poveda, con línea de Metro hasta Rivas. Tiene una frecuencia de una hora y de dos horas entre semana y los fines de semana es mucho peor. Para que se hagan una idea, si vives en Velilla y trabajas en Rivas-Vaciamadrid y entras a trabajar a las 8:30 de la mañana, tienes que coger el autobús a las 6:45 horas, para un trayecto que en coche es de unos escasos diez minutos.

Yo le pregunto, señor Sardinero, por qué les cuesta tanto hacer políticas que fomenten el transporte público, por qué se siguen empeñando en fomentar el transporte y el uso del vehículo privado. Estoy segura, de verdad, señor Sardinero, que usted estará de acuerdo en que es imprescindible coordinar los autobuses interurbanos a nivel comarcal con unos nodos importantes de transporte, como las estaciones de Cercanías y de Metro más cercanas. Pero no solo, también es necesario dotar las carreteras de carriles bici seguros y revisar las carreteras que necesitan mejoras para ser seguras. Los municipios de nuestra región necesitan de verdad un Consorcio Regional de Transportes que garantice el transporte público que merecen; por el hecho de vivir en un pueblo no puede ser un madrileño de segunda. Antes de ser diputada, ya saben, he sido concejala de Gobierno y he vivido en un municipio, en Talamanca de Jarama, a 42 kilómetros de la ciudad de Madrid, donde, si no tienes vehículo privado, la vida se complica muchísimo. Es muy frustrante vivir en municipios donde el Consorcio Regional y el Gobierno autonómico del Partido Popular abandonan a sus vecinos, donde son incapaces de aumentar las frecuencias de las líneas de autobús que facilitan la llegada a Madrid, donde no ponen en marcha una red de transportes que interconecten los pueblos vecinos y donde no se pone en marcha, de una vez por todas, un plan de movilidad verde, sostenible, eficiente y riguroso. Siento haberme pasado del tiempo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: No pasa nada, ha sido poco tiempo; muchas gracias, señora Escalante. Vamos a finalizar; señor Rodríguez Sardinero, le quedan dos minutos y treinta y cinco segundos, para que se lo regule.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, presidente. Bueno, yo también tengo que decir aquí, porque ya se ha dicho en alguna otra ocasión, que yo también he sido concejal de un municipio de aquí, de la Comunidad de Madrid, y alcalde de Arganda del Rey, quiere decir que sé lo que es el transporte y he vivido aquellos años de filas tremendas para poder llegar a Madrid y a través de la en aquel entonces N-3 y hoy A-3.

El Consorcio Regional de Transportes, a través de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, hace un gran esfuerzo económico para mantener una red de transportes públicos como la que

existe en esta región; en el caso del que estamos hablando es de prácticamente 2 millones de euros. Si nos fuéramos a las líneas que ha determinado, la línea 280 tiene 18,3 viajeros por expedición; en cuanto a la 282 no lo ha dicho, pero se lo digo yo, 44,2 viajeros por expedición, que es la más importante; en la 284, 30,7; en la 285, 26 viajeros por expedición, y en la 341, 30,2 viajeros por expedición. Lo que le quiero decir es que el trabajo que realiza el Consorcio tanto en el aumento de líneas como de frecuencias viene determinado por un estudio principalmente de demanda y además también por las peticiones que hacen los alcaldes, lógicamente, con la voluntad de ir mejorando los servicios. De hecho, como ejemplo, en la última reunión que tuvo el ayuntamiento con el Consorcio Regional de Transportes, a la que ha hecho usted referencia, hubo tres peticiones, de las cuales, dos se han tenido en consideración: se mejoró la línea 341, yendo por la R-3, con una exprés, donde se incrementó una expedición de exprés en sentido doble y una normal en el otro sentido. Es decir, que ha habido ese incremento, en este caso, de línea especial y de frecuencia, para dar un servicio a la línea 341, indico, yéndonos por la propia R-3. Y otra de las peticiones que hizo el municipio en su momento, que es la de atender otra línea de la 341 a la central de Ahorramas, que es una petición propia también del municipio, se está estudiando con el municipio poner una propia línea urbana, que yo creo que es lo apropiado, puesto que el recorrido es interno, entre el propio municipio.

Yo creo sinceramente, en el tiempo que llevo en el Consorcio, que las relaciones que mantiene este con todos sus ayuntamientos son exquisitas, en el sentido de que se les atiende con la idea de dar cobertura a esas necesidades que los ayuntamientos solicitan y los alcaldes piden en función de las necesidades de sus propios vecinos para interconectarse con otros municipios de al lado o con el propio municipio más grande de referencia, que es el municipio de Madrid. Como le he dicho, se atiende sin ninguna dificultad, siempre y cuando, lógicamente, tenga un sentido en cuanto a la demanda que vayas a transportar; no se pone un autobús para una única persona, y eso sucede en muchos casos, que no es apropiado ni eficiente. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero, y le invitamos a que se quede con nosotros ahora para el siguiente punto, que es el tercero.

C-390/2024 RGEF.5159. Comparecencia del Sr. Presidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece en este punto el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, que ya está aquí con nosotros en la mesa puesto que ha respondido el punto anterior. Se va a iniciar el debate con una intervención de tres minutos máximo del señor Pérez Gallardo en representación del Grupo Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor presidente del Consorcio, por venir hoy a comparecer. Desde luego le pedimos que, si puede, nos detalle

e informe de cómo avanza este mapa concesional, pero sobre todo del contenido del mismo. Más que quedarnos en las cuestiones técnicas, en las cuestiones de la licitación o en las más burocráticas, nos gustaría saber cuáles son las principales líneas de actuación que se están planteando con respecto al actual mapa concesional, cuáles son los principales cambios que se están planteando; en definitiva, si nos puede contar cuál va a ser la filosofía, lo que va a ver de fondo en el mapa concesional que nos vamos a encontrar y cuándo, y también si nos puede contar un poco los plazos. Como le digo, me gustaría, a ver si es posible, que nos quedáramos más con el contenido que con la forma, porque la forma, aunque, dentro de lo que cabe, es importante también, nos gustaría conocer sobre todo el contenido, que al final es lo que más va a afectar a los municipios de nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy buenos días. Muchísimas gracias de nuevo, presidente. Voy a dar contestación al señor Gallardo, y al resto de sus señorías cuando pregunten. Comparezco en esta comisión para informar sobre los trabajos que desde el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid se están llevando a cabo con el diseño del mapa concesional que regirá el transporte por carretera de la región durante al menos una década.

Antes de nada, me gustaría hacerles a sus señorías una pequeña apreciación que seguro que entenderán. El trabajo que se está desarrollando para la configuración del futuro mapa concesional es arduo, es muy transversal, interviene en todas las áreas del propio organismo: la planificación, la jurídica, la financiera, los interurbanos, los urbanos, e incluso es necesaria la interacción con otras Administraciones públicas, como después podrán observar; trabajos que culminan con una resolución del establecimiento del servicio y un procedimiento de licitación que, por otra parte, será uno de los más importantes a los que se ha hecho frente desde el consorcio. Si bien, hasta que no se publiquen los anteproyectos de las nuevas concesiones, hay ciertos detalles que no voy a poder desvelar en la sesión de hoy, pero que, llegando el momento, estaré encantado de poder tratar en esta comisión, y no puedo desvelarlo porque son parte de la licitación y entraríamos en un problema importante a la hora de poder presentar estos anteproyectos.

Dicho esto, comienzo. Mi exposición la he determinado concretamente en cinco puntos, para intentar explicárselo lo mejor posible y que me pueden entender. Una de las razones por las cuales se están llevando a cabo estos trabajos de diseño del mapa concesional es el vencimiento, a 1 de diciembre de este año, de los 36 títulos concesionales del transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera, presentados en el ámbito de nuestro territorio, que como servicios públicos de carácter esencial y conforme a la legislación en materia de transporte obliga a la convocatoria de un concurso público para la adjudicación de las nuevas concesiones. Por otro lado, en los últimos veinte años, la población de la Comunidad de Madrid ha crecido constantemente, ha evolucionado, adaptándose a las nuevas necesidades de sus habitantes, observándose un cambio de tendencia, ya

que, si bien antes más de la mitad de la población se concentraba en el municipio, ahora, el mayor dinamismo urbanístico se está dando en los municipios de la corona metropolitana y regional.

Además, acontecimientos mucho más recientes, como la pandemia sanitaria, han supuesto un cambio de paradigma en los hábitos y, entre ellos, la movilidad de los ciudadanos, dibujando nuevos patrones de desplazamiento que también es necesario atender. A tal efecto hemos realizado una profunda revisión de las actuaciones de los servicios, que han puesto de manifiesto lo siguiente. Actualmente existe un elevado nivel de cobertura de la red; en estos momentos llega a todos los municipios de nuestra región, la población total atendida es de más del 97 por ciento en la Comunidad de Madrid y la cobertura entre los puntos tractores es también casi completa. Hay una amplia oferta de servicios. Actualmente, la red de transportes cuenta con 463 líneas, de las cuales, el 25 por ciento son urbanas y un 41 por ciento tiene carácter mixto y el resto es puramente interurbana, que, a través de 2.100 autobuses, realizan anualmente 185 millones de kilómetros, superando los 8,6 millones de expediciones al año y dan un servicio a más de 265 millones de usuarios/año. También se da una buena percepción en cuanto a la calidad de los servicios por parte de los usuarios, prácticamente un 8 -7,7-, destacando como atributos la seguridad, la atención, la comodidad y la limpieza de los autobuses.

No obstante, a pesar de todo esto y después de un esfuerzo ingente y de un gran trabajo del personal del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, se han identificado aspectos susceptibles de mejora, como en las relaciones de radiales internas entre los diferentes corredores, que en ciertas conexiones los niveles de ocupación son muy altos en hora punta, o la necesidad de eliminar las prohibiciones de tráfico entre las concesiones, que justifican la necesidad de definir ese nuevo mapa concesional. De igual forma, hay aspectos muy importantes en el ámbito jurídico. Se aprecia la oportunidad de diseñar un marco contractual homogéneo que facilite el control y la gestión de los nuevos títulos concesionales, provisto de todas las herramientas necesarias para alcanzar un sistema mucho más flexible en cuanto a su vigencia y que incorpore el sistema de control y fomento de la calidad para garantizar unos umbrales óptimos en la prestación de los servicios, implicando a los operadores en la búsqueda de la excelencia que defiende el consorcio. Estas son, pues, todas las razones que justifican esos trabajos de configuración del futuro mapa concesional.

En cuanto a la metodología del diseño que se ha desarrollado, hemos trabajado en la movilidad general, analizando las principales relaciones de movilidad entre cada par origen y destino de municipios y la oferta de transporte público que cubre dichas relaciones. Se ha analizado la red a nivel de expedición y se han estudiado los recorridos a nivel de punto parada y expedición, así como la demanda de acuerdos de matriz y etapas, y asimismo se ha analizado la adecuación de la oferta y la demanda para las distintas franjas horarias, días, tipos y calendarios. Se han analizado también las relaciones de conexión para las principales relaciones de movilidad en general sin oferta directa de transporte público y se ha realizado un análisis detallado de movilidad a nivel de zona de transporte, determinando la viabilidad de generar nuevos tráficos. Y se han analizado, como he dicho en la anterior pregunta, las peticiones de los municipios y se ha valorado la viabilidad de todas ellas para trasladarlas a este nuevo mapa concesional. Por último, también se han analizado para cada municipio los efectos sobre lo que pueden suponer los grandes desarrollos urbanísticos que tiene cada uno de ellos, como los proyectos

de infraestructuras previstos de cara a la entrada del servicio de las nuevas concesiones y las zonas de bajas emisiones.

En cuanto a las mejoras que va a incorporar el diseño de este mapa concesional, se trata de trabajar sobre un transporte flexible, que va a ir evolucionando, probablemente, según los posibles cambios que surjan en los patrones de movilidad, como no puede ser de otra manera. Constantemente, el consorcio está haciendo modificaciones de líneas y frecuencias; por lo tanto, no es una situación rígida, sino, como determina el propio plan, es movable. Además, se basa en la incorporación de una serie de mejoras que los ciudadanos van a poder observar. El primer grupo de mejoras es en el servicio, a través del establecimiento de una oferta de servicio mucho más sólida, va a optimizar las conexiones con grandes nodos de intercambiadores para convertir el transporte público madrileño en una alternativa de desplazamientos de activa. Se van a modificar recorridos, adaptándolos a la demanda de los viajeros por paradas, planteando opciones más directas que se traduzcan en reducción de tiempos. Potenciamos los servicios urbanos de los municipios a través de diseños de nuevas líneas mixtas para mejorar la cobertura municipal, continuando con la filosofía exitosa del consorcio, y creación de nuevas líneas puramente urbanas que mejoren la movilidad de las ciudades. También va a haber una mayor cobertura territorial mediante la optimización de recursos disponibles, planteando servicios bajo demanda en zonas de escasa población y difícil acceso; utilización de las tecnologías más avanzadas en la localización anonimizada de dispositivos móviles y el empleo de técnicas big data para el diseño de nuevos servicios transversales que den respuesta a esa nueva movilidad. También se va a dar uso a los datos de validaciones, para que los viajeros se puedan identificar, así como los servicios con mayor ocupación y plantear así soluciones como vehículos de refuerzo o aumentos de frecuencia.

El segundo bloque de mejoras es el relativo al parque móvil. La asignación de vehículos urbanos para todas las líneas con recorridos internos a municipios, adecuando los autobuses a las necesidades de los espacios urbanos, va a mejorar la accesibilidad universal, obligando a disponer de espacios reservados para sillas de ruedas, carritos de bebé, dos en las líneas urbanas, dos en el resto de los autobuses también, y además, también se impondrá la instalación de rampas o elevadoras automáticas y de segunda validadora en la puerta de la salida, que hasta el momento no se tenía. Solución a la problemática del transporte de bultos, contemplando la incorporación de un espacio de portaequipajes o bodega en los autobuses metropolitanos e interurbanos. Y apuesta por la renovación paulatina de la flota para adaptarse a los nuevos desarrollos en materia de seguridad y confort, prohibiendo la circulación de vehículos de más de diez años de antigüedad y estipulando una edad media del parque móvil de cinco años.

El tercer grupo es la descarbonización del transporte. El Gobierno de la Comunidad de Madrid está altamente comprometido con la descarbonización del transporte en el plan de modernización y por eso esta estrategia contempla una apuesta decidida por la tecnología cero emisiones para los autobuses urbanos y por la tecnología de cero emisiones y eco para los metropolitanos; una renovación progresiva del parque móvil en el ámbito energético a través de unas cuotas u objetivos en diferentes años horizonte, todo ello con el objetivo de estar abierto siempre a mayores novedades del mercado, como son las nuevas tecnologías de propulsión o la mejor autonomía. Y una ampliación en la apuesta por la

propulsión medioambiental sostenible, exigiendo certificados energéticos verdes que garanticen requisitos mínimos de calidad ambiental.

Y, por último, lo relativo a los ITS, que lo que pretende es el uso de la tecnología más puntera aplicada al usuario y a los vehículos: ampliación de los medios de pago disponibles, permitiendo la validación con tarjeta bancaria, como ya sucede en los aerobuses urbanos de la EMT de Madrid; mejorar la fiabilidad del transporte desarrollando los sistemas de geoposicionamiento; mejorar la seguridad de los usuarios y de los trabajadores a través de las obligaciones de incorporar los novedosos sistemas de ayuda a la conducción, ADAS, en los autobuses de nueva adquisición...

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, pues, con la implantación de las anteriores mejoras, se consiguen los siguientes logros: accesibilidad del sistema, va a haber una nueva red; aumento de producción anual de kilómetros del servicio; reducción de tiempos de viaje; adaptación de la red de la nueva movilidad transversal; potenciar la red mixta; favorecer la intermodalidad y un sistema flexible preparado para incrementar los servicios.

Solamente me queda decirles que, como he señalado, se trata de un proceso complejo en el que intervienen y se han afectado numerosos actores: ciudadanos, Administraciones, operadores, trabajadores, asociaciones, empresas del sistema, fabricantes. Desde el consorcio, en la fase en que me encontré el desarrollo del mapa, hemos procurado dar la máxima participación e información a todo el ecosistema. Se han mantenido reuniones en estos meses con más de 115 ayuntamientos, alcaldes y concejales, principalmente con los 23 de más de 50.000 habitantes, que son los que tienen, por ley, cedidas las competencias a las comunidades autónomas, aunque es verdad que me he reunido, cómo no, por el número al cual he hecho referencia, con municipios medianos y mucho más pequeños. Se ha dado participación y conocimiento al Ayuntamiento de Madrid, a la EMT, a las asociaciones del sector - Confebús, Aetram, Direbús-, a los sindicatos con representación en el consorcio -UGT, Comisiones Obreras, Sindicato Libre-, a los representantes de las asociaciones de usuarios, a los consumidores, Cermi, Famma. En definitiva, hemos estado trabajando también con el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible e incluso con Castilla-La Mancha por las relaciones que tenemos entre medias. Por lo tanto, les doy las gracias a todos ellos, a todo este ecosistema, que han sido capaces de poner en marcha o poder dejar definitivamente enlazadas las líneas estratégicas de ese mapa.

En cuanto a los próximos pasos -solamente un segundo-, se ha remitido un informe a Hacienda de la Comunidad de Madrid, se va a convocar el Consejo del Consorcio Regional de Transportes y seguidamente se van a publicar los anteproyectos, dando así pie a que, en el plazo correspondiente al periodo de información pública, que será de un mes, aparezcan las alegaciones de todos aquellos que crean oportuno presentarse a este nuevo mapa concesional. Disculpen por el exceso de tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada, muchas gracias; son muchos conceptos, y le hemos dado algo de prórroga. A continuación, de menor a mayor, para fijar posición y hacer observaciones o formular

preguntas, es el turno de los representantes de los grupos parlamentarios. Comienza, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Javier Pérez Gallardo por un tiempo máximo de siete minutos, que no hace falta agotarlos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. En el turno inicial de tres minutos he usado uno, pero, bueno, puedo también cederle más tiempo al compareciente, porque yo creo que aquí lo interesante es escuchar más que preguntar, sobre todo porque tenemos poca información sobre el nuevo mapa concesional, que, como bien ha dicho, va a ser el diseño del transporte público en los próximos diez años; es decir, que no es una cuestión sencilla, somos muy conscientes de ello. Yo tengo la sensación, por lo general, de que en muchísimas cosas que pasan no solamente en este Gobierno de la Comunidad de Madrid, sino, en general, en prácticamente todas las Administraciones públicas, al final suele ser tirar de lo que había, mejorar dos o tres cositas y tirar p'alante.

Como bien ha dicho usted, ha cambiado la población de Madrid y tenemos nuevos retos ante los que se tiene que intentar adaptar el nuevo mapa concesional, y no solo ante los nuevos retos, sino también -una cosa muy interesante que ha dicho- ante los grandes desarrollos urbanísticos futuros que se están proyectando, a la próxima realidad que viene. Y la realidad es que aquí tenemos muy poca información al respecto. A mí me hubiese gustado que nos contara más aquello que decía antes, la filosofía que hay de fondo, porque, realmente, todo lo que nos ha dicho sobre el mapa concesional podría ser de un nuevo plan de colegios, de centros de salud o sobre la reforma que podría hacer el grupo parlamentario... yo qué sé, porque prácticamente no se ha metido en materia de qué va a suponer, qué cambios va a haber, si realmente vamos a tener las mismas líneas de autobuses o nos vamos a encontrar prácticamente con más de lo mismo, adaptándonos un poquito a unos grandes cambios de población que ha habido y un poco a la demanda.

No nos ha contado usted nada sobre los plazos. ¿Qué es lo que pasa? Dice usted que no nos puede contar ciertas cosas porque, claro, hasta que no estén los pliegos de licitación se podría estar dando información que podría perjudicar a unos y beneficiar a otros. Lo puedo llegar a entender. Pero ¿nos vamos a enterar ya de cómo se van a disponer las líneas de autobuses en los próximos diez años, cuando ya esté cerrado? Dicen que se pueden permitir alegaciones, pero alegaciones ¿a qué? ¿Son alegaciones en blanco? Es decir, son más bien peticiones, ¿no? En lo que yo llevo de diputado en esta Cámara, en estos cuatro años, cada vez que hemos ido pidiendo algo, se decía: mapa concesional, mapa concesional; cada vez que pedíamos una nueva línea, cada vez que hablábamos de una nueva necesidad de un municipio, se nos hacía referencia al mapa concesional. Pues llega el mapa concesional y no tenemos visión de cómo se está desarrollando: qué municipios van a contar con las mismas líneas actuales, cuáles se van a cambiar, qué líneas se van a cerrar, cuáles se van a abrir. Yo creo que sobre esto podría ser interesante tener más información.

Realmente, entendemos que es una cosa muy compleja, porque hay que tener muchas cosas en cuenta, como usted bien ha dicho. Además, bueno, yo creo que en el consorcio tenéis capacidad más que de sobra para hacerlo y hacerlo bien, porque así lo habéis demostrado durante muchos años.

Yo creo que realmente tenemos un buen transporte público, por los datos que ha dado, que llega al 97 por ciento de la población. No es intención de Vox querer hacer sangre de algo que no hay, porque realmente pensamos que esto está bien, pero queremos mejorarlo. Hemos notado en estos últimos años estos cambios de población y que hay ciertos servicios que, modificándolos un poco, pueden mejorar mucho. Y no es cuestión de que seamos más listos que nadie, sino de que a veces la visión de uno suma la visión de otro, y yo creo que ese trabajo se tendría que hacer de cara a este diseño, porque, como usted bien ha dicho, estamos hablando del transporte público en los próximos diez años. ¿Que podrá ser flexible?, ¿que podrá cambiarse? Bueno, mientras no nos sigan diciendo lo que nos han dicho en estas últimas legislaturas, lo de: pues lo tanteamos en el siguiente mapa concesional. Y de mapa a mapa, vamos viendo esas necesidades. De todas formas -se lo pediré también por escrito-, le pido información más detallada, por municipios, para poder ir trabajando sobre ello y a lo largo de lo que queda de año a ver si podemos ir haciendo esas solicitudes, porque, como bien ha dicho, este es un proyecto vivo, un proyecto que se puede ir modificando.

Por centrarme un poco en la intervención, valoramos positivamente todo lo que ha comentado de la accesibilidad, es decir, que se pueda ir trabajando en ello, que además creemos que es mucho más fácil hacer accesible la red de autobuses que la de Metro, porque en este la infraestructura, las obras que se requieren son de una envergadura mucho mayor.

Son interesantes esos servicios bajo demanda, y nos gustaría que nos pudiesen contar un poco más. Igual tenemos que hacer más comparecencias de estas un poco más detalladas o relativas a temas más concretos.

Me gustaría que sobre las peticiones de los municipios, que al final son los que más conocimiento tienen de la realidad, de sus necesidades, nos pudiera detallar algo más; no hace falta que se meta, si no quiere, en las peticiones concretas, sino en cómo valora ese trabajo, si realmente los ayuntamientos han podido aportar, si la solución a las propuestas que les estaban dando es viable; en fin, que nos haga, si puede, una reflexión sobre esta parte, que nosotros pensamos que es la más importante, pues al final, aunque estas competencias estén cedidas al consorcio, para los municipios el transporte es una de sus principales necesidades e incluso obligaciones. A los vecinos nos da igual quién tenga que hacer las cosas, si el ayuntamiento, la comunidad, el consorcio o Metro, lo que queremos son servicios de calidad que nos resuelvan la vida, y la coordinación entre estas Administraciones es clave para ello. Entonces, a ver si en su segundo turno nos puede dar un poco más de luz sobre esto y, si no, bueno, yo creo que tenemos todavía mucho 2024 para seguir preguntando sobre este tema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. En resumidas cuentas, concreción es lo que quiere usted, por lo que veo. *(Risas.)* Señora González, tiene la palabra por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Buenos días. Muchísimas gracias por estar esta mañana aquí, señor Rodríguez. Viendo las noticias y un poco de dónde partíamos, en junio del año 2022, el anterior

viceconsejero de Transportes había anunciado en un Desayuno Informativo que se estaba trabajando ya en un mapa concesional, planteando que el Consorcio Regional de Transportes estaba realizando una revisión completa de los requisitos de movilidad que tienen los madrileños para adecuarlo a los nuevos tiempos. Durante la legislatura pasada se ha hablado en esta comisión por parte de los anteriores compañeros del Grupo Socialista precisamente sobre el tema del mapa concesional, pero al final se estaba hablando muy en genérico y nunca se ha llegado al momento de hablar más en profundidad. En febrero de este año, el consejero actual, también de Vivienda y Transportes, hacía referencia al nuevo plan y decía que se iba a trabajar con los operadores y con los municipios en el diseño de su nuevo mapa concesional, pero la realidad es que los municipios no tienen información y tampoco los representantes que están en el consorcio. Por lo tanto, la realidad es que llevan años con prórrogas sin plantear cuál es el nuevo plan y desde luego sin contar con los municipios afectados, que en algunos casos están sufriendo esta situación de falta de transporte público.

El actual sistema concesional de transporte de autobuses interurbano tiene el vencimiento, como usted bien ha comentado, este año 2024, el 31 de diciembre, y está compuesto básicamente por 36 concesiones que prestan servicio de transporte público regular de viajeros por carretera en toda la Comunidad de Madrid. El actual sistema está compuesto por la red de autobuses urbanos de la Comunidad de Madrid, que tiene 6 concesiones y 117 líneas que atienden a 34 municipios, y la red de autobuses interurbanos, con otras 342 líneas, distribuidas entre 30 concesiones de más de 20.000 servicios diarios, y están moviendo, con datos de antes de la pandemia, a más de 800.000 personas. Obviamente, la finalización de estas antiguas concesiones se ha convertido en una oportunidad no solamente para transformar profundamente el servicio, sino, obviamente, para mejorarlo. En el sistema actual era una concesión a cuenta y riesgo, donde cada empresa ponía las frecuencias que creía que podía rentabilizar, es decir, rentabilizar, no mejorar el servicio, y ahora es el momento de pensar en ese diseño de red en el que las zonas y la ciudadanía, no solamente las líneas, estuvieran coordinadas y poder dar un servicio más homogéneo y eficaz. Estamos, por lo tanto, ante una gran oportunidad con el nuevo modelo concesional, puesto que ahora es la Administración la que debe definir el servicio, las condiciones, y también tiene la potestad para imponer cambios en función de las necesidades que surjan. Por lo tanto, además, las nuevas empresas tienen la obligación, obviamente, de subrogar al personal de las líneas actuales.

En febrero de este año leíamos que la Comunidad de Madrid iba a sacar a concurso el nuevo mapa concesional de su red de autobuses interurbanos y hablaba de que estaba valorado en 6.000 millones de euros. No sabemos si es así, si es un planteamiento mayor. Bueno, como digo, ustedes tienen que sacar esa concurrencia pública de las líneas de autobús. Hemos leído también que están haciendo distintas reuniones desde el consorcio con asociaciones empresariales para dar a conocer las propuestas y las líneas generales del anteproyecto de renovación y licitación de las concesiones públicas. Y se están contando, y eso sí apareció en los medios, detalles del concurso, plazos, estructuras, servicios, que supuestamente se están planteando algunas asociaciones de transportes. No sabemos si es así, y en caso de ser así, nos gustaría también que usted pudiera darnos esta información aquí a los grupos municipales. Como digo, hacia finales de marzo o principios de abril -ya entendemos que finales de abril o principios de mayo- se iba a sacar este anteproyecto al que usted ha hecho referencia para

su evaluación a la ciudadanía y también que, tal y como aparece y como usted ha dicho, se pueden hacer alegaciones a los pliegos y también a las rutas diseñadas en caso de que se vea alguna cosa para mejorar. Va a ser la primera vez que se liciten las concesiones de la red interurbana y los autobuses urbanos de distintos municipios, a excepción de Madrid y Fuenlabrada. El Ejecutivo regional decía en alguno de sus medios -lo que estoy sacando, evidentemente, lo han publicado ustedes en medios de comunicación- que van a llevar una ronda de consultas con las empresas afectadas y con los representantes de los trabajadores para dar a conocer la propuesta. El Grupo Socialista se ha puesto en contacto con los representantes del consorcio y nos han dicho que de momento no tienen más información y que, por lo tanto, agradecerían al menos que la información que aquí se vierta se les pueda trasladar a ellos. Por lo tanto, entendemos que en algún momento ustedes tendrán esa reunión también con los representantes de los trabajadores. Esto que van a hacer, este nuevo concurso público, o este concurso público, no solamente puede ser por diez años, sino que, evidentemente, puede tener una prórroga de cinco más. Por lo tanto, estamos hablando de que estamos afectados o estarán afectados durante los próximos diez o igual quince años todos los municipios de la región.

Nos parece importante también que nos pudiese explicar los buses de tránsito rápido, que han definido como bus de uso prioritario. También hemos leído que van a sacar buses eléctricos, con una plataforma reservada, separada físicamente del resto del tráfico, y que va a haber una preferencia semafórica en las intersecciones al estilo de los tranvías. Nos gustaría que usted nos pudiera decir algo sobre esto, porque también sabemos que en la ciudad de Madrid hay un proyecto piloto con este tipo de autobuses que cubre el trayecto de Valdebebas al Hospital Ramón y Cajal y parece ser que de momento no tiene demasiada aceptación.

Por otro lado, nos gustaría saber más sobre esta nueva ruta que quieren ustedes poner en marcha entre Alcorcón, Móstoles y Arroyomolinos, que va a partir de la estación de Puerta del Sur, y también, por otro lado, las nuevas rutas que tienen pensadas para la zona de Torrejón, San Fernando, Majadahonda, los nuevos desarrollos urbanísticos. También nos gustaría que nos explicase si en aquellas zonas de la región donde a día de hoy hay varias quejas por parte de los municipios porque no hay suficiente transporte y no cubren las demandas que se están planteando por los ayuntamientos ustedes tienen previsto también hacer algo al respecto. Como creo que estoy terminando ya mi tiempo, el resto lo dejo para la segunda intervención. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora González, por ajustarse al tiempo. Señora Acín, por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¿Puede repetirme cuánto tiempo tengo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Usaré menos y así a ver si me puede contestar el señor Rodríguez. Muchas gracias. A mí, por un lado, me interesa empezar por la forma o la filosofía que va a tener este nuevo mapa concesional, es algo que nos parece importante dado que estamos hablando de un plan a diez años. Según les oigo, les escucho y les leo, considero que siguen presentando el transporte público

como un servicio destinado a quien no tiene coche, no como una herramienta clave para que más gente deje el coche y se suba al servicio de transporte público, y ese cambio de paradigma y de filosofía me hubiera parecido muy importante que estuviese presente en este nuevo mapa concesional. Además, usted ha dado unas primeras pinceladas. A mí me faltan algunas sobre los grandes objetivos para este plan, como podrían ser la rotura de la radialidad y el acercamiento del transporte público a un nivel cotidiano y comarcal. Me parece que usted ha hablado de muchos elementos que son valorados actualmente en el servicio de interurbanos, pero no ha hablado de la eficacia y de la rapidez, que son dos elementos claves; más allá del precio del transporte público, la gente va a usarlo más si es confiable, si sabe que va a llegar, si sabe que va a llegar a su trabajo y si sabe claramente que no va a tener que estar esperando en cualquier lugar una o dos horas.

Le voy a hacer varias preguntas. Ustedes dijeron que el mapa concesional salía después de Semana Santa, a lo largo de abril; asumo que abril está terminando y será para el siguiente mes. Me gustaría que nos pudiera orientar, al menos, una fecha límite, porque me dice que hay un mes de información pública; claro, pero ¿a partir de cuándo? Sobre todo, porque yo asumo que esto tiene que estar en funcionamiento en enero de 2025 y las empresas tendrán que, por ejemplo, comprar nuevos autobuses, encargarlos y comprarlos; sobre todo, si van a ir a modelos eléctricos, habrá situaciones en las que haya que comprarlos.

En cuanto a la licitación, no me queda claro si es para un solo operador o, si se hacen lotes, ¿cuántos se van a hacer? No se sabe o no se puede decir. Quién sabe, pero supongo que será así. ¿Los trabajadores se van a traspasar, se traspasan, sea la empresa...? Es decir, si yo estoy dando servicio en esta línea con esta empresa, si cambia de empresa, la que gana esa concesión..., ¿se va a traspasar entre empresas? ¿Cómo va a funcionar eso? Los propios trabajadores no tienen ninguna claridad.

Han nombrado ya a los buses de tránsito rápido. Nos parecen muy interesantes. ¿Cuántos tienen planteados? ¿En qué recorrido? Se conoce seguro el de Alcorcón, Móstoles y Arroyomolinos, pero no sabemos si va a haber más ni cuantos más.

Nos ha faltado también otro elemento importante, que es la intermodalidad, y le hago varias preguntas. ¿Se va a trabajar de alguna forma en concreto la conexión con los hospitales de referencia en los municipios, la conexión de los nuevos desarrollos urbanísticos? Nos preocupan mucho los del sureste por la población que va a tener. Y ha dicho usted que los puntos tructores tienen casi completa la cobertura. Yo ahí pienso en los polígonos industriales, que en general no tienen esa cobertura tan asegurada. Por lo tanto, no sé si esto va a ser otro epígrafe dentro de lo que hay. En esta parte de la intermodalidad me preocupa un elemento, que no sé si depende de este plan -asumo que no, que va en paralelo-, que es la construcción de los intercambiadores, sobre todo los comarcales. No hablo de Valdebebas ni de Conde de Casal, que ya están dentro de la ciudad, sino de intercambiadores que el propio consejero dijo que recuperaba en ese plan, más lejos de la capital, para que sirvan como rotura de esa radialidad. No sé si tienen algo en mente o no.

En cuanto a los servicios bajo demanda, de los que ha hablado usted, entiendo que no se refiere a los taxis a demanda, sino al servicio de autobuses a demanda. Hubo un piloto en 2020 de servicio a demanda en el valle del Lozoya; se dijo que era un piloto de doce meses. No hemos sabido más, no sé si es el modelo que se va a replicar en otras zonas o qué servicio a demanda proponen.

Me interesaría también, aunque no tengo claro tampoco si entra en este mapa o va en paralelo, como otras veces, todo el tema de las marquesinas. Sobre todo, desde la Sierra Norte se nos traslada la preocupación por ellas porque muchas están en mitad de la carretera y suponen un nivel alto de peligrosidad. Por lo tanto, igual ahora es buen momento para asumirlo.

Por último, las alegaciones. A nosotros nos consta que sí se están reuniendo con los municipios, que están aceptando bastantes de las peticiones que tienen, pero yo le tengo que trasladar que, por favor, en el proceso de alegaciones, sigan aceptando las propuestas que también grandes municipios de la región les están haciendo llegar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín; dos minutos de prórroga le daremos al señor Rodríguez Sardinero, que es lo que usted... Bueno, a continuación, la señora Samboal por parte del Grupo Popular; muchas gracias.

La Sra. **SAMBOAL UGENA**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Querido director gerente, bienvenido a esta comisión; le agradecemos su predisposición y la claridad en sus explicaciones. El mapa concesional es uno de los elementos nucleares de la movilidad en la región y, por lo tanto, un instrumento esencial para la vertebración de la red de transportes madrileña. Como ya se anunció, el nuevo mapa concesional reordenará las líneas de autobuses urbanos e interurbanos de la Comunidad de Madrid en una red compleja y de gran calidad, como nos ha venido a informar. Las premisas primordiales para su elaboración, como nos ha comentado, son la accesibilidad, la mejora del parque móvil, la conectividad territorial, la intermodalidad y la fiabilidad de sus servicios, entre otras; atenderá las demandas de 47 municipios pequeños, sobre todo de la Sierra Norte de Madrid, y de los municipios del sur, con el objetivo de dar servicio a un total de 77 localidades y más de 115.000 madrileños. Una vez puesta en marcha, se gestionará durante diez años, con posibilidad de prorrogarse por otros cinco. Hay que tener en cuenta y destacar que, frente a la Comunidad de Madrid, que invierte un 80 por ciento de las necesidades totales del sistema, el Gobierno de España apenas llega raspando a un 6 por ciento. A pesar de los eslóganes de la izquierda de que el Partido Popular solo apuesta por el transporte en vehículo privado, la realidad es que no hay ninguna otra comunidad autónoma que apueste tanto y de manera tan decidida y contundente por el transporte público.

Nuestro modelo conecta los 179 municipios de Madrid a través del Consorcio Regional de Transportes, contando en toda la red con 1.985 autobuses interurbanos y 1.950 urbanos, 468 líneas, casi 22.500 paradas y con alrededor de 275 millones de pasajeros, datos muy voluminosos e importantes a tener en cuenta para esta red. El consorcio es más que un modelo de movilidad, constituye un modelo de convivencia para todos, para todos los madrileños y todos los turistas que visitan nuestra comunidad. Pero si algo demuestra nuestra convicción, defensa y promoción del transporte público es este mapa

concesional del que hoy nos ha venido a informar. Como todos ustedes saben, el mapa concesional es esencial para el equilibrio y la organización de nuestra red de autobuses, tanto urbanos como interurbanos, y para garantizar su buen funcionamiento. Es cierto que el plazo de aprobación que se asumió ya ha sido superado; se anunció su lanzamiento para finales de marzo de este año, pero, como nos ha informado, se están manteniendo diversas reuniones tomando nota de problemas, necesidades, para así elaborar un mapa mucho más completo y a la medida, que coincidirán sus señorías en que esto será beneficioso para todos. Por esto, celebro lo que nos ha venido a explicar hoy aquí y lo expuesto ayer por el consejero durante el pleno, es esencial para trabajar codo con codo con los usuarios, posibles empresas concesionarias y con los alcaldes y alcaldesas de la región. Nadie conoce mejor las necesidades y las realidades de los municipios que sus alcaldes. Y si estamos viviendo esta demora en la aprobación del plan, es debido a que la consejería se está reuniendo a nivel técnico y político con todos estos municipios.

Antes de lanzarle unas cuestiones, me gustaría destacar que el Gobierno de la Comunidad de Madrid cree que la prestación de servicios públicos solo alcanza la excelencia cuando en su diseño e implementación participan todas las Administraciones afectadas, los usuarios, las empresas, etcétera. Sin duda, los modelos de colaboración público-privada en el transporte se ha demostrado que son un éxito. Ahora sí me gustaría pedirle que nos detalle a grandes rasgos con quién se ha reunido, cuáles son las peticiones que recibe y la complejidad de incluirlas. Y, por último, tengo entendido que el nuevo mapa concesional saldrá a licitación pública y será la más importante de Europa dedicada a este tipo de servicios. Señor director gerente, ¿podría decirnos cuál será el valor aproximado de este contrato? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Samboal. Y ahora, para responder a sus apreciaciones, sus posiciones y observaciones, le dejamos al señor Rodríguez Sardinero siete minutos más el descuento, que, si usted lo sintetiza, pues mejor para todos. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, presidente. Pues muchísimas gracias a todas sus señorías. Yo entiendo la necesidad y el grado de conocimiento que tienen sobre el mapa concesional, de lo que han leído, escuchado o trasladado en diversas comparecencias o en diversos medios de comunicación, pero les insisto en que es un trabajo arduo, difícil y complicado. Y yo, que vengo del municipalismo, entendía perfectamente, que además me gusta aplicar procesos de gobernanza, que, para sacar un mapa concesional de estas características, donde las competencias en materia de transportes están concedidas por parte de los ayuntamientos, era clave y fundamental y estrictamente necesario vernos con el mayor número de ayuntamientos posibles. Empezamos con los municipios de más de 50.000 habitantes, como he dicho, por las razones que ya he explicado, pero no nos quedamos ahí, porque ustedes saben, que son señorías de la Comunidad de Madrid, que municipios de 50.000 habitantes, de los 179, pues son muy pocos con respecto al número de relaciones que he mantenido yo a lo largo de estos meses.

Voy a ir contestando a cada uno de ustedes y luego intentaré seguir dando más información de la que no he podido dar con anterioridad. La filosofía del mapa es lo que he contado; no puede decir que no ha habido filosofía, es lo que he contado, podrá gustar, podrá gustar menos. En un sistema de éxito..., que yo lo digo, el Consorcio Regional de Transportes es un modelo de éxito, que se estudia en las universidades como un modelo de colaboración público-privada que funciona. No es algo que inventó el Partido Popular, estamos hablando del año 1985 o 1986; estamos en el año 2024 y aquello que funciona permanece y se mejora. Y esa es la situación. Esa colaboración público-privada ha formado que el Consorcio Regional de Transportes sea un referente en el transporte no solamente a nivel nacional, sino a nivel internacional.

He dicho que actualmente el 97 por ciento de la población madrileña... Bueno, el cien por cien de los municipios... Es decir, hay un autobús que llega a La Hiruela. Es verdad que las frecuencias, probablemente..., es complicado llevar allí muchos autobuses, pero llega. En el 97 por ciento de las poblaciones entran municipios y urbanizaciones, adonde también llega. Quiero decir que estamos en un sistema extremo de la calidad máxima de cómo llegar casi, entre comillas, puerta a puerta, con todas las cuestiones que también se plantean, hay que reconocerlo, que es mejorable y que intentamos mejorar día a día, independientemente del propio mapa concesional.

No puedo hablar del número de contratos, no puedo hablar del número de coches, no puedo hablar del número de líneas. Todo eso forma parte de lo que va a ser la licitación. Si yo dijera esto aquí..., que, insisto, la mayor exposición pública sobre el mapa concesional la estoy teniendo aquí con sus señorías, porque yo creo que hay que mantener un respeto al ámbito parlamentario, y aquí es donde más información estoy dando. En la información que yo he trabajado con los ayuntamientos, que saben la suya... Todos los ayuntamientos con los que me he reunido conocen perfectamente qué va a suceder en su municipio, todos, incluso alguno del Partido Socialista tuvo -mira que se le explicó- prohibido sacarlo en prensa y lo hizo, prohibido sacarlo en prensa y lo hizo. No se pueden publicar las conversaciones referentes al mapa concesional, porque estamos en un momento de licitación y puede llegar a suponer la suspensión de este mapa concesional. Y un alcalde del Partido Socialista tuvo la fortuna de contarlo. ¡Qué mala suerte!, ¡qué mala suerte! Pues sí, señora. Todos los alcaldes con los que me he visto saben qué va a suceder en su pueblo, cuántos autobuses, qué autobuses, qué se elimina, qué se incluye, etcétera, etcétera. No puedo contar nada más. Hasta ahí se puede contar.

Me he prestado a que, una vez se publiquen los anteproyectos, que he dicho que están en Hacienda... Quiero decir que la voluntad de este humilde gerente es que en este mes o después del puente podamos sacar los anteproyectos. No hace falta, señor Pérez, esperar todo el año 2024, no le va a hacer falta, lo va a tener antes, porque ya es una necesidad y sobre todo es una necesidad jurídica y legal que hay que cumplir. En ese periodo de alegaciones podrán alegar, señora Acín, todos los ayuntamientos. He tenido que cerrar, porque, si no cierro las consultas, soy incapaz de sacarlo. Es imposible, no me ha dado tiempo. Yo creo que, como he explicado, en ese modelo de gobernanza que yo he trabajado en mi época de alcalde, a mí sí me gusta contar con la participación. Justamente el 8 de febrero me reuní con los sindicatos UGT y Comisiones Obreras en mi despacho, 8 de febrero, para que lo tenga usted en cuenta, y el 15 de febrero con el Sindicato Libre de Transportes, que, por cierto,

es el sindicato más representativo en el transporte en la Comunidad de Madrid, ni Comisiones Obreras ni UGT; a nivel nacional sí, a nivel Comunidad de Madrid no. Independientemente de eso, como son miembros del consejo de administración UGT y Comisiones Obreras, fueron ellos los primeros en conocer lo que podían conocer del mapa concesional.

Premisa: subrogación de todos los trabajadores, por supuesto, y además, en situación exquisita, para mí la mayor preocupación, que a la subrogación se proceda con la mayor normalidad posible. El problema de los vehículos, subrogación de vehículos: no es obligatorio, pero es defendible. No tenemos capacidad de poner en funcionamiento 2.100 vehículos al día siguiente, es imposible. Hay un plan de modernización por el que hay vehículos que están entrando hoy en Madrid, vehículos nuevos, vehículos eco y cero, porque ya el plan de modernización de la Comunidad de Madrid preveía la situación de que estas circunstancias se podrían dar. Por lo tanto, los vehículos que en estos momentos están comprando los operadores, que lo pidieron hace dieciocho meses, ya son eco y son eléctricos. No se preocupen, esa es la tendencia y esa es la obligación que ya previeron, no yo, sino gerentes anteriores del Consorcio Regional de Transportes, que, como he dicho, funciona de manera excelente.

Por eso, señora González, no le puedo permitir que me diga que yo no he hablado con nadie, porque para mí, ya digo, son prioridad absoluta las conversaciones y poder cerrar un mapa concesional que sea lo menos complicado posible. Entenderán ustedes que esto va a ser objeto de muchísimas alegaciones, va a ser objeto incluso de poder recurrirlo, no solamente el anteproyecto, sino luego la licitación previa. Me he reunido con los operadores, con todos, todos los operadores que están en estos momentos prestando el servicio en la Comunidad de Madrid, de forma conjunta; me he reunido también, como le he dicho, con las asociaciones de usuarios y consumidores que pertenecen al consejo, es lógico que también tengan conocimiento de eso, y me he reunido con todas las asociaciones que se dedican a esto, pero no solamente con ellos, sino con fabricantes, porque hay problemas, luego, como decía la señora Acín, con el tema de la entrega de los vehículos, también de la descarbonización de todos ellos. Bueno, pues tenemos que saber cuál es la situación de ellos. Y también me he reunido con operadores que no están, pero que quieren estar; bueno, pues también, pero tampoco les he contado nada más, o bastante menos, de lo que estoy diciendo aquí, que por deferencia a sus señorías entendía yo que tenía que contar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, estamos ya en la prórroga, ¿eh?, se lo digo para que lo sepa.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Luego, me han hecho una serie de preguntas que yo estoy encantado de venir a contestar en otro momento, como sobre intercambiadores, marquesinas, BRT... Está fuera del mapa concesional. El consorcio sigue trabajando en BRT, en intercambiadores, en marquesinas, de forma constante y continua, además del mapa concesional. Todas esas situaciones se están produciendo. Y sí va a haber intermodalidad, sí trabajaremos con los intercambiadores, los locales y los propios municipales.

Vamos a ver, lo último ya. Como he dicho, me he reunido con todo el mundo. ¿Y cuál es el importe? Hubo una noticia en febrero en la que pusieron una cantidad de dinero. Pues no sé quién dijo ese dinero, porque no estaba calculado en aquel entonces. Solamente quiero hacer una apreciación. Si el transporte en la propia Comunidad de Madrid ya tiene un valor de 605 millones al año, pues multiplique por 10, es muy sencillo; si este año hemos liquidado, creo recordar, en 755, pues multiplíquelo por 10, y si hemos presupuestado 843, pues multiplíquelo por 10. Quiere decir que ese es el precio al que está; luego, lógicamente, pues tendrá unas determinaciones. Va a ser más exquisito, porque el sistema supone regularizar para que sea mucho más acorde a la realidad, porque en estos momentos, como aquí se ha puesto de manifiesto, en la anterior pregunta, se modifica constantemente oferta y demanda en función de las necesidades que tienen los vecinos y ciudadanos de la Comunidad de Madrid y los alcaldes que hacen sus peticiones a través de sus representantes. Nada más y muchas gracias a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; tiene un último turno de intervención para seguir aclarando. Ahora, en turno de réplica, por un tiempo máximo de tres minutos, comenzamos igual, de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Bueno, pues esperaremos, entonces, a esa licitación, a estar en ese momento de conocer cuáles son las intenciones del Gobierno y poder aportar, que es en el fondo lo que creo que deberíamos hacer, intentar mejorar entre todos nuestra red de transportes.

Entonces quería preguntarle también, aparte de para estar preparado, por los plazos; es decir, aquí les esperamos también, en la Comunidad de Madrid, por si quiere el propio Gobierno, a iniciativa suya, venir y contarnos, exponernos las grandes cosas que han cambiado. De verdad creo que, al final, todos los que estamos aquí también conocemos la realidad de nuestra región en diferentes aspectos, con diferentes prismas. Yo creo que entre todos se suma y se podría llegar a tener un mapa mejor que el actual. Insisto en que tenemos un buen transporte público, y somos conscientes de ello, pero no vale con quedarnos con eso. Entonces, no sé si nos puede contar algo más sobre los plazos o los tiempos que están barajando; también sobre las alegaciones. Bueno, ya estamos en la recta final del mapa y no sé si va a ser papel mojado o si realmente de esta Comisión pueden salir aportaciones que puedan condicionar este mapa. Con esto me daría por satisfecho. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchísimas gracias. No sé si al resto de grupos les ha quedado más claro lo que usted ha dicho, porque a mí me da la sensación de que ha dicho mucho pero realmente no ha dicho nada. Sí que le diría que, por un lado, usted plantea que ha tenido reuniones con los municipios de más de 50.000 habitantes y con otros más pequeños. Yo le puedo asegurar que he hablado con distintos alcaldes y alcaldesas y lo que me han planteado es que le habían hecho petición, pero no tenían claro que usted o que el consorcio la fueran a recoger ni qué parte se iba a recoger. Por lo tanto, abundando precisamente en esto, una de mis preguntas iba referida a si tienen prevista hacer

alguna reunión con la Junta de Gobierno de la FMM o con la Comisión de Transportes de la FMM, precisamente también para que pudiese trasladarse la información a todos los municipios, sean del tamaño que sean.

Por otro lado, me gustaría que usted nos dijera si están viendo algún tipo de alternativas en ese mapa concesional y si están asociadas a un cambio también en las estructuras tarifarias, o si eso no lo tienen ustedes contemplado.

También quería comentarle algo que supongo que usted conoce y es que hay varios municipios que están en una situación en la que precisamente porque son más pequeños, no de 50.000 habitantes, y hablamos de la zona norte, que en principio está más cubierta también por el servicio de taxi a demanda, pero la zona sureste concretamente y algunas otras zonas donde hay municipios rurales tienen una situación de necesidad y donde seguramente no salga rentable. Pero no estamos hablando solamente de un tema de rentabilidad económica, sino de rentabilidad social. Por lo tanto, me gustaría que me dijera si ustedes tienen contemplado mejorar las líneas de autobuses, porque no sirve que usted me diga hoy aquí que lo que hacen es conectar. Está muy bien que conecten, pero, si se hace una conexión a las 7 de la tarde entre Madrid y un municipio, por ejemplo, de la zona del sureste, con cualquiera de los municipios chiquititos, como Estremera, y alguien que trabaja en Madrid tiene que buscar cómo volver, realmente no se le está dando solución, solamente se le está conectando. Y entiendo que desde la Comunidad de Madrid y desde el consorcio, además de conectar a los municipios entre sí -en algunos casos ni siquiera están conectados entre sí, y no sé si ustedes eso lo tiene contemplado-, tienen que ver también cómo se da mayor cobertura, y no sé si tienen algún tipo de alternativa.

Por otro lado, el hecho de que se tengan reuniones a veces no significa que se dé información. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González, por ajustarse a los tiempos. Señora Acín, tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. A ver, no es un tema de que estemos satisfechos; sabíamos que poco nos iba a poder contar, así que asumo que volverá cuando esté el anteproyecto ya publicado o incluso cerrado el mapa concesional para poder entrar en detalles. No digo que poca información, sino poco detalle, porque asumo que no se puede dar. Pero asumo también que vendrá en un par de meses a contarnos más cositas.

Querría saber si nos puede concretar, decir sí o no, si hay planes específicos de conexión con servicios comarcales como pueden ser hospitales, juzgados y demás contemplados dentro de este nuevo mapa concesional; si hay algún tipo de línea específica u objetivo de conexión con polígonos industriales -como he dicho, nos importa-; también si me puede contestar algo respecto al transporte a demanda; si va a seguir el modelo de los autobuses que hubo en el Valle del Lozoya, si va a ser replicable o no y en qué zonas. No sé si se nos puede adelantar al menos un poco sobre ese tipo de elementos.

Quiero recalcarle la necesidad grande de que en las alegaciones sigan atendiendo las demandas de los municipios que se han quedado colgadas. Parece que hay voluntad, pero hasta que no lo veamos por escrito... Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Acín. Señora Samboal, tres minutos.

La Sra. **SAMBOAL UGENA**: Gracias, presidente. Bueno, director gerente, gracias por sus explicaciones. Debo decirle que a este grupo sí que le han quedado suficientemente claras. Le adelanto que, una vez finalicen estos trabajos, el Partido Popular seremos los primeros en pedir su comparecencia aquí en esta comisión para que nos informe.

Me gustaría hacer referencia a un comentario de la señora Acín (*Rumores.*), que comentaba que el transporte público es un servicio destinado... O sea, no es solo un servicio destinado a quien tiene coche privado, sino que es un servicio que da la libertad de opción a los usuarios de escoger el tipo de transporte público que más se ajusta a sus necesidades en cada momento. En la amplitud de la oferta está el éxito.

Me gustaría destacar también que el transporte público de Madrid es el más barato de España. En nuestra comunidad, los usuarios mayores de 65 años no pagan, al igual que los niños; esto en pocas comunidades autónomas de España sucede. Además de que fuimos los pioneros en sacar el abono de transporte joven, también muy destacable.

En definitiva, vuelvo a reiterar mi agradecimiento. No tengo nada más que comentarle, porque, como he dicho, nos ha quedado bastante claro. Le reitero mi agradecimiento y le animo a continuar con esta implicación que ha demostrado hoy y el afán de mejora en el transporte de nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Samboal. Y, para cerrar la comparecencia, el señor Rodríguez Sardinero por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias de nuevo, señor presidente. A ver si no me lío, que quiero dar contestación un poco más directa. Señor Pérez Gallardo, con respecto a los plazos, he dicho que en estos momentos nos encontramos en la fase en que los anteproyectos, que, por cierto, no lo he dicho, cada uno de los anteproyectos -no voy a decir el número de contratos porque no puede ser- recoge una documentación en torno a más de 500 páginas cada uno de ellos, y son unos cuantos; ya digo algo, son unos cuantos. Como digo, los anteproyectos están en estos momentos en Hacienda y en cuanto nos den el visto bueno procederemos en las próximas semanas -próximas semanas- a convocar al consejo de administración del Consorcio Regional de Transportes para presentar el proyecto, solicitar la aprobación de los anteproyectos, que serán las futuras concesiones del servicio, y seguidamente se publican dichos anteproyectos, dando así pie al correspondiente proceso de información pública, que, según marca la ley, es el plazo de veinte días; daremos un mes.

Dando contestación a la señora Acín, sí, aperturaremos y continuaremos recibiendo la información, porque así se lo hemos expresado a los ayuntamientos. En algunos casos, en las comparencias que he tenido con ellos, aunque dice el Grupo municipal Socialista que no me he reunido, y me he reunido, algunas veces es verdad que nosotros hemos presentado lo que era nuestra referencia al plan y, luego, con las alegaciones y aportaciones que han hecho los ayuntamientos, hemos dicho que se modificará, que lo presenten. Y así será siempre, porque están dentro del sentido común, dentro del orden establecido y porque, como he manifestado con anterioridad, es necesario escuchar, tratar y dar cobertura a las decisiones que se tomen por parte de los ayuntamientos en la mayor medida de lo posible, porque son los que nos han cedido esas competencias en el transporte público y, por lo tanto, entendemos que así debe ser.

Le vuelvo a insistir en que me he reunido con los sindicatos. ¿Que no han tenido toda la información? Es que no pueden tener toda la información, se lo vuelvo a decir; es que no puedo decir ni el número de contratos...Lo más importante en el ámbito de los sindicatos era el tema de la subrogación del personal, y yo les he garantizado que va a ser no buena, va a ser exquisita, porque para mí es lo más importante de este mapa concesional. Le digo de verdad que no solamente la transversalidad, que sí la va a haber, señora Acín, entre los municipios, importantísima, que se van a solucionar problemas históricos de municipios. Donde veían ese hospital de referencia a quince minutos y tardaban una hora y media en llegar a él, pues tardarán quince minutos, desaparece esa hora y media. Desaparecerá la prohibición de tráfico que en estos momentos teníamos, que todo el mundo a veces hemos visto cómo un autobús verde se marchaba y no nos cogía y nos preguntábamos por qué, si es verde. Eso desaparece. El usuario se convierte en el centro de atención del transporte público y, por lo tanto, se recogerá a todos esos señores.

Sí a la alternativa de la existencia de la doble tarifa. Sabe que hay un punto del programa electoral del Partido Popular, del Gobierno de la presidenta Isabel Díaz Ayuso, donde pone a disposición, en ese programa electoral, que vayamos a dos tarifas, A y B. Pues sí, el mapa concesional lo contempla. Y ese proceso tarifario aparece ya marcado en el propio mapa concesional.

El tema de la rentabilidad. Señorías, ustedes saben que el transporte público rentable no es, cero rentabilidad; luego no me hablen de rentabilidad, porque la Comunidad de Madrid pone encima de la mesa para que ese transporte público funcione de manera exquisita, como funciona, única comunidad autónoma de España, 1.800 millones. Recibimos del Gobierno del Estado 126 millones de euros. Señoría, yo creo que esa circunstancia... Usted, desde el Grupo Socialista de aquí, de la Comunidad de Madrid, debería saltar al Gobierno y pedirle que la Comunidad de Madrid, que ya gasta 1.800 millones de euros, y en algún caso incluso coparticipa con alguna comunidad autónoma de su Gobierno, y donde aporta una cantidad de dinero bastante importante para que otras comunidades autónomas vengan y se desplacen a la Comunidad de Madrid, pues yo creo que usted debería hacer un ejercicio de ir al Gobierno de la nación y pedir con más fuerza, que seguro que lo pide, que la Comunidad de Madrid sea más agraciada en esas subvenciones que no recibe desde hace once años. Y desde luego, el Gobierno de España no tiene intención de subir esos 126 millones de euros, que me parece muy poco para una comunidad autónoma que cubre excepcionalmente toda su región y a toda su población.

En definitiva, señorías, este mapa concesional que se está trabajando y finalizando mantiene los elementos positivos del actual y proporciona un nuevo impulso a la movilidad de la región con un incremento de oferta, servicios; va a haber más autobuses, va a haber más líneas transversales, sistemas tecnológicos, un marco contractual mucho mejor que nos garantiza jurídicamente el sistema.

Agradezco públicamente aquí hoy a todo el ecosistema, a los trabajadores del consorcio, que han trabajado durante estos años en este proceso arduo y que al final, bueno, pues en breve veremos cómo pondremos en marcha este nuevo mapa concesional del que tanto se ha hablado y del que tanto se hablará y que desde luego va a beneficiar a todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias a usted, señor Rodríguez Sardinero, por haber participado hoy aquí, en la Comisión de Transportes, en dos puntos, y le deseamos que tenga una buena jornada. Pasamos al punto cuarto del orden del día.

PNL-57/2024 RGE.3956. 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:

Primero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara, con el objetivo de mejorar la conectividad entre las regiones de la Comunidad de Madrid y de Castilla-La Mancha, fomentando así el desarrollo económico de ambos territorios.

Segundo: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar el inicio de los estudios técnicos y medioambientales necesarios para valorar la viabilidad de la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara. Estos estudios evaluarán aspectos como la planificación, la viabilidad técnica, los impactos ambientales y el posible trazado de la carretera, entre otros.

Tercero: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a buscar, conjuntamente con el Gobierno de Castilla la Mancha, el modo de conveniar la realización de todas estas actuaciones en las carreteras limítrofes de ambas Comunidades, atendiendo cada región sus obligaciones en función de sus competencias.

Se comunica a la comisión que se ha presentado una enmienda de modificación por parte del Grupo Parlamentario Popular. A continuación vamos a abrir el debate con un turno de presentación de la proposición no de ley, por lo que tiene la palabra el señor Martínez por tiempo de siete minutos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días. Hoy presentamos esta PNL para hablar sobre la extensión de la carretera M-111, que une los municipios de Fuente el Saz del Jarama, en Madrid, y El Casar, en la provincia de Guadalajara. La carretera M-117, entre la carretera

M-103 en Fuente el Saz del Jarama y el límite de la provincia de Guadalajara, El Casar, presenta un IMD elevado, entre 10.000 y 15.000 vehículos diarios, debido a la influencia de nuestra comunidad sobre los municipios y urbanizaciones limítrofes al norte de Guadalajara. Cabe señalar que durante los últimos años esta carretera es conocida como la carretera de la muerte por su elevada siniestralidad. Como han venido recogiendo los medios durante los últimos años, tanto medios locales como regionales e incluso nacionales, esta carretera ha dejado decenas de muertes durante los últimos diez años; el caso más reciente fue en agosto de 2023, cuando falleció un conductor de 43 años debido a un accidente de tráfico. A esta podíamos sumar otras tantas noticias y otros tantos fallecidos: en 2019 dejó un muerto y tres heridos; en 2019, un motorista de 44 años; en 2018 hubo un arrollamiento de jóvenes debido a la dificultad que tienen en esta carretera para poder ver con normalidad, pues también carece de iluminación, e incluso en 2018 un coche atropelló a una joven, dándose incluso a la fuga tras el fallecimiento de esta.

El origen de esta carretera fue de uso agropecuario principalmente para dar acceso a las fincas y a las tierras de labor aledañas. Después, con el paso de los años, se convirtió en una carretera local que debería soportar unos 2.000 coches al día. Sin embargo, la realidad hoy en día, en pleno 2024, es bien distinta. Debido a su categorización ante el desarrollo de ambas regiones de la zona y ante el aumento desmesurado del tráfico, las medidas tomadas en su día en lo que a construcción, seguridad y mantenimiento se refiere han quedado completamente obsoletas y no dan respuesta al servicio que los usuarios demandan de esta carretera. Hay que recordar también que se trata de una carretera sin arcenes y que con las lluvias se inunda constantemente, haciendo casi imposible la viabilidad de los vehículos por dicha carretera. En los 7,4 kilómetros que tiene esta carretera hay en total 72 entradas y salidas a las diferentes urbanizaciones, tierras de labor y diferentes fincas, que dan servicio a todos los usuarios y propietarios de dichas todas estas. Además, a todo esto hay que sumar un total de 8 paradas de autobuses que no cuentan con ningún tipo de acceso peatonal a las mismas, pero que cuentan con un número elevado de usuarios debido al gran movimiento de personas en la zona. Como he dicho anteriormente, incluso algún vecino declara que tiene que usar la linterna del móvil para poder acceder a las paradas de autobuses, pues carecen también de iluminación. Aprovecho, además, que ha estado por aquí el director gerente del Consorcio Regional de Transportes para pedir que se le traslade -creo que se ha marchado ya el señor Sardinero- el problema que tiene esta carretera en cuanto a iluminación y la necesidad de marquesinas para las paradas de autobuses.

Como he dicho anteriormente, esta vía fue de origen agropecuario, pero en los años noventa, cuando se planificó el asfaltado de la carretera, el municipio de El Casar tenía una población en torno a 1.400 habitantes -en el año 1990-; hoy, aunque en el padrón consten alrededor de 13.000 vecinos y vecinas, según datos de consumo, se podría afirmar que el municipio cuenta con más de 20.000 personas, siendo el segundo municipio más poblado de Guadalajara. Muchos de estos vecinos residen en El Casar, pero sus respectivos puestos de trabajo están en la Comunidad de Madrid; incluso podríamos afirmar que más del 40 por ciento de estos vecinos siguen empadronados en la Comunidad de Madrid, haciendo de El Casar una ciudad dormitorio que, sin embargo, tiene que dar servicio a todos esos madrileños que se trasladan día a día a sus respectivos puestos de trabajo y vuelven a su lugar de residencia. En cuestión de estos treinta años, la población censada ha aumentado un 855 por ciento y

la población que allí pernocta ha aumentado en más de un 1.400 por ciento. Sin embargo, mientras que los habitantes y el flujo de uso de dicha carretera va en aumento, las infraestructuras viarias no han sido actualizadas ni adecuadas a este exponencial aumento demográfico y son claramente insuficientes para todos los vehículos que pasan día a día por dicha carretera. Son ineficientes las medidas que se han tomado en los últimos años e incluso peligrosas para todos los ciudadanos que transitan por la M-117 tanto hacia Castilla-La Mancha como de Castilla-La Mancha hacia la Comunidad de Madrid.

En 2018, ante el aumento de accidentes y la gravedad de los mismos, creció la preocupación de los vecinos y vecinas, que se constituyeron en la Plataforma M-117 para llevar un conteo y seguimiento de los accidentes e incidentes que ocurrían en dicha vía, avisar en redes sociales y medios de comunicación cuando ocurriese algún accidente y, sobre todo, tener voz en las diferentes Administraciones. Quiero aprovechar para dar la bienvenida a esta comisión a Sonia Ramírez de Dios, portavoz de la Plataforma M-117, que, como he dicho anteriormente, siempre que nosotros podamos, tendrán voz también en esta Asamblea de Madrid. Durante todos estos años han protagonizado concentraciones, manifestaciones y apariciones en diferentes medios de comunicación tanto locales como nacionales. Llegaron a recoger más de 8.000 firmas, que las depositaron en la Dirección General de Carreteras para solicitar una vía desdoblada hasta El Casar. La única respuesta por parte de la Comunidad de Madrid fue prohibir los adelantamientos a lo largo de toda la carretera y bajar la velocidad a 70 km/h. Estas soluciones que ofreció la Comunidad de Madrid, más allá de solucionar los problemas, los empeoraron, pues produjeron atascos diarios kilométricos, teniendo en cuenta que muchos de los vehículos que circulan por esta vía son máquinas agrícolas y tractores. Debido a la situación de empeoramiento, la insatisfacción vecinal fue a más, por lo que espero que entiendan todos ustedes la necesidad de tomar otras alternativas a la situación que sigue presentando actualmente la carretera y que sea la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Carreteras, la que realice los estudios pertinentes para poder, en este caso, desdoblar y hacer una carretera; no es hacer, es la continuación de la M-112 para que llegue hasta el municipio de El Casar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. A continuación vamos a dar el turno de palabra a los grupos enmendantes, en este caso el Grupo Popular. Previamente, voy a leer la enmienda, que es de modificación; se trata de sustituir el texto de la proposición por el siguiente: "La Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a: una vez finalizado el trámite de consultas y estar próxima a la fase de información pública del Plan de Carreteras 2025-2032, se reconsiderarán las posibles alegaciones que se plantean respecto a la extensión de la M-111 desde un punto de vista técnico y financiero." La he leído porque he visto que tenemos invitados; habitualmente no se hace, pero creo que es bueno que todos tengan conocimiento de ella. Así que ahora, a continuación, damos la palabra al Grupo Popular; señor Serrano, por favor, siete minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Primero doy la bienvenida a doña Sonia, representante o portavoz de la Plataforma M-117, bienvenida a esta Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Señorías, nos presenta el Partido Socialista ante esta comisión una proposición no de ley que ya viene un poco gastada al haber sido debatida en las Cortes de Castilla-La Mancha y al no haber conseguido el consenso necesario que este tipo de actuaciones requieren. Nos parece a este grupo parlamentario que en la tramitación de una proposición no de ley de este calado sería aconsejable ponerse de acuerdo, consensuar -cualquier medida-, con la pretensión de que sea operativa, que no es otra que el beneficio de los ciudadanos de ambas comunidades en su vida cotidiana. Más me parece la pretensión de dejar un poquito en una situación complicada a algún grupo parlamentario de esta Cámara que realmente de solucionar un problema, no contrastado, además, aún por la Comunidad de Madrid, que se corresponde con el elevado crecimiento de la comarca de El Casar, donde residen multitud de ciudadanos que en muchos casos trabajan y tienen sus lugares de ocio en los pueblos limítrofes de la Comunidad de Madrid.

La Comunidad de Madrid ya presentó a principios de este año el Plan de Carreteras 2025-2032, estando aún en fase de redacción de proyecto. Sometido a trámite de consulta el documento de avance, no se ha detectado la necesidad de implementar la infraestructura que proponen en su proposición no de ley. Del diagnóstico que se está realizando no se desprende la necesidad de la actuación que trata la proposición no de ley, y lo es porque no supera los mínimos previstos en el proyecto del citado Plan de Carreteras 2025-2032. Es por esto que este plan no prevé, conforme a criterios técnicos y datos objetivos de intensidad media o funcionalidad de la vía, ninguna actuación de duplicación, acondicionamiento o mejora del trazado. Dicho esto, señorías, entendemos que en la fase de información pública y una vez finalizado el plazo de consultas, sería factible considerar aquellas propuestas o alegaciones que nos puedan trasladar al citado plan, siempre que redunden en una mejora del servicio público y de la seguridad viaria y, por supuesto, que sea beneficioso para un número significativo de usuarios. La M-111 es una vía que, transitando por la Comunidad de Madrid, se supone suficiente para el tránsito de los madrileños. En el tramo que se une con la M-117 se hayan ubicados, como aquí ya se ha oído, multitud de accesos a caminos y a fincas privadas y públicas, cuyo desdoblamiento obligaría a desplazamientos innecesarios para acceder a los mismos. Por lo tanto, habría que iniciar procedimientos muy lentos y costosos de expropiaciones de fincas para la realización de los arcones necesarios para la ampliación.

Señorías, es que no da más de sí. Nosotros, creo, no estamos cerrados, lógicamente, como ya les he citado en mi intervención, a aceptar cualquier propuesta que se nos pueda presentar, pero en los plazos que procedimentalmente procede, valga la redundancia. Y por eso le hemos presentado esta enmienda de adición, que lo único que no nos viene es a marcar plazos. Al final, lo único que estamos haciendo es ponernos en manos del propio plan y esperar al momento que proceda presentar las alegaciones. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Serrano. A continuación van a intervenir los dos grupos que restan por un tiempo máximo de siete minutos, de menor a mayor; primero, el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox en Madrid.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías, por esta propuesta. En Vox, esta propuesta, por una parte, en cuanto la leímos, nos alegramos, pues nos alegra cuando se piden inversiones en carreteras que son necesarias porque pensamos que es bueno para aquellos que les afecta. Cuando una carretera tiene un elevado número de accidentes, algunos mortales, que tiene un tránsito que se ha multiplicado muchísimo en los últimos años, pues la única solución es mejorarla. Y en estos proyectos, la mejor solución es hacer desdoblamientos, que los sentidos estén separados por una mediana, con buenos accesos, con arcenes, con..., bueno, pues todas las infraestructuras que se hacen en otras partes de nuestra región que al final mejoran significativamente la zona afectada y, al final, la calidad de vida. Pero cuando empezamos a indagar sobre esto, nos dio pena y vimos con tristeza cómo el Partido Socialista y el Partido Popular se piden mutuamente lo mismo y al final esto no acaba en nada.

Les voy a leer otra propuesta, a ver qué les parece a los señores del Partido Popular, que ahora mismo acaban de decir que ven que esta carretera no da para más y que esto no se puede hacer porque no da para más. A ver qué les parece esta propuesta, que dice en su primer punto: "Impulsar la extensión de la carretera M-111 hasta la provincia de Guadalajara, con el objetivo de mejorar la conectividad entre las regiones de la Comunidad de Madrid y de Castilla-La Mancha y fomentar el desarrollo económico de los territorios involucrados.". Es decir, es prácticamente el mismo punto, lo mismo que pide el Partido Socialista en esta PNL, solo que esta propuesta es suya en las Cortes de Castilla-La Mancha. Es decir, ustedes en Castilla-La Mancha lo piden, imagino que porque piensan que es necesario, y vienen aquí a decirnos que no da para más. Pero es que el Partido Socialista votó en contra en Castilla-La Mancha y vienen a traerlo aquí a la Comunidad de Madrid. Pues esto es una tomadura de pelo a los vecinos y a los españoles. Y una vez más vemos cómo el sistema autonómico para lo único que sirve es para empeorar los servicios y que al final las cosas no pasen.

Si están ustedes de acuerdo con que esta infraestructura es necesaria, con que es buena para los vecinos, pongámosla en marcha. Es que, además, ambas iniciativas, tanto la que presenta el Partido Socialista como la que presentó en su día el Partido Popular, dicen que se busque la forma de financiar esto, o por el Gobierno de la nación, o por ambos Gobiernos autonómicos, o como si hace falta involucrar a los ayuntamientos. Primero, pongámonos de acuerdo en que esto es necesario, y no me pueden decir ahora unos que no, cuando lo piden en otra región, y otros, en esa región, que no, cuando lo piden aquí. Sinceramente, yo creo que esto es un insulto a los vecinos y deberían hacérselo ustedes mirar. Deberían, de verdad, comprometerse un poco más con aquello que piden. Nosotros, por supuesto, vamos a votar que sí a esta iniciativa; votamos que sí a la iniciativa en las Cortes de Castilla-La Mancha e incluso votamos que sí a las enmiendas presentadas por el Partido Socialista en Castilla-La Mancha, que al final dejaron el texto en otras condiciones, porque realmente pensamos que es una infraestructura necesaria para ese tramo de esa región, tanto en Castilla-La Mancha como en Madrid.

Y a mí me da pena, porque el Partido Socialista ha quitado la posibilidad de invertir los fondos de Europa en estas infraestructuras, porque, bueno, no sé si es que ha accedido a las políticas de Más Madrid, que por supuesto va a decir que no, que si acaso convirtamos esta carretera en un carril bici, eso igual sí que lo podrían asumir, ¿no? Pero bueno, pues es una pena. Tenemos muchos ejemplos en

nuestra región de carreteras como esta, de municipios que crecen mucho... Estamos hablando de vidas humanas también, ¿eh?, que no se nos olvide que ya hay muertos cada año. Y podemos. Si nosotros, que somos los políticos, las Administraciones Públicas, no dedicamos todos nuestros esfuerzos a mejorar la vida de aquellos a los que representamos, no entiendo qué es lo que estamos haciendo aquí.

Y, luego, además, ¿de qué vamos a hablar aquí?, ¿de un problema de competencias, de un problema de fondos? La realidad es que, cuando nos ponemos a estudiar este caso concreto, vemos que se puede hacer, que con voluntad política se puede hacer, se puede llegar perfectamente a un convenio entre ambas Administraciones públicas e incluso, aunque en este caso no tendría nada que ver porque no sería competencia suya, se podría llegar con financiación nacional y se podría llegar a hacer. Y hablando del coste que tiene y hablando también de la población que se afecta, pues hemos visto muchísimos proyectos más caros y que afectan a menos personas que se han hecho. Por lo tanto, es un proyecto más que viable. Dejen ustedes de pasarse la patata caliente. Realmente, yo creo que no es porque nuestros vecinos nos lo vayan a agradecer o no, sino porque de verdad me parece una tomadura de pelo ir diciendo en un sitio una cosa y aquí otra, o al revés, y han caído ustedes en el mismo error. Y todo ¿por qué?, ¿por intentar llevarse unos cuantos votos o por intentar agradecer a unos cuantos votantes? No consiste en esto; si es que no consiste en esto, no consiste en decirles: ¡eh, yo lo voy a hacer!, que creo que es lo que está haciendo el Partido Socialista presentando aquí esta moción, sobre todo teniendo en cuenta que el tramo de Castilla-La Mancha está mucho peor que el tramo de Madrid. Pero bueno, estas fronteras autonómicas que nos ponemos, que a veces nos separan más, no pueden seguir haciendo que haya ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda.

Pónganse ustedes de acuerdo para hacer esto en este plan de carreteras o como sea, pero, realmente, habiendo aumentado el presupuesto en la Comunidad de Madrid en casi 5.000 millones de euros este año, no me vengan a decir que no hay fondos para esta infraestructura. Y en Castilla-La Mancha, pues tres cuartos de lo mismo. Si realmente quieren hacerlo, pueden hacerlo. Dejen ahora de hacer este show tanto en las Cortes de Castilla-La Mancha como aquí y pónganse a ello. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Pérez Gallardo, por ajustarse al tiempo. Señora Acín, siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchísimas gracias. Bienvenidas las personas que pertenecen a la plataforma. Gracias al Partido Socialista por traer esta propuesta. Como ya les he comentado, obviamente, no nos opondremos a ella.

Bueno, yo entiendo que aquí estamos hablando de alcanzar una colaboración entre la Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha con el objetivo fundamental de dar respuesta a la carretera de El Casar. Obviamente, como ha comentado el portavoz de Vox, es curioso cómo en las Cortes de Castilla-La Mancha se toma una posición y aquí otra muy distinta. Bueno, supongo que el Partido Popular aquí votará a favor o se abstendrá, lo mismo que hizo en Castilla-La Mancha, y hablo en este caso sobre todo por el Partido Socialista, que allí hizo algo distinto, y suponemos que aquí han recogido el tema para no dejar sin respuesta a esta población.

Entendemos la peligrosidad de la M-117, que une Fuente el Saz con El Casar, y cómo ha pasado de ser una vía de muy bajo uso a una carretera con una intensidad diaria realmente alta. También entendemos el tremendo crecimiento urbanístico que ha sufrido El Casar y cómo la población ahí establecida y la pivotante, por ejemplo, los fines de semana, hacen vida tanto en Guadalajara como en Madrid y, por tanto, el alto nivel de circulación en esta vía M-117.

Nos parece estupendo que se establezcan los convenios de colaboración con las comunidades vecinas; ya existen, así que no sería una gran novedad. Y lo que sí les pedimos es que se estudien todas las posibilidades, centrándonos también en la M-117, que no sé por qué la dan como por olvidada; amplían la M-111 y la M-117 la dejamos como si nada, siendo realmente peligrosa. Por nuestra parte, creemos que es urgente e importante que se intervenga sobre la M-117 para eliminar su peligrosidad: establecimiento de arcenes, señalizaciones, rotondas, badenes, reductores de velocidad y salientes para las paradas de los autobuses. Es decir, les proponemos o nos gustaría que se estudiara la viabilidad de mejorar y hacer segura la M-117. Sabemos el alto coste que tendría, sobre todo, en tema de expropiaciones, pero ino digamos las expropiaciones que se dan en otras carreteras o los sobrecostes que pagamos por otras vías! Nos parece que esto es asumible por la Comunidad de Madrid. Si no es posible -porque no tenemos esos informes de viabilidad, no se han hecho esos estudios de viabilidad-, pasemos a que se tome la decisión de ampliar la M-111. Yo creo que es buen momento para traer esta iniciativa, dado que estamos a punto de aprobar el nuevo Plan de Carreteras 2025-2032; creo que, como han dicho anteriormente respecto a otro plan, estos son dinámicos, se introducen modificaciones. Por lo tanto, si sale de esta Cámara aprobado, trasladémoslo al Gobierno para que lo tengan en cuenta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Acín; gracias por su intervención. Procede ahora preguntar al grupo parlamentario proponente, que en este caso es el Grupo Socialista, si quiere abrir turno de réplica, que entiendo que sí, ¿no? (*Pausa.*) Pues por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Yo creo que, por respeto a los compañeros del Ayuntamiento de El Casar, que también están aquí presentes, y parte de la plataforma, creo que hay que tener todos los datos encima de la mesa. Hay que recordar que esta PNL está solicitando valorar la viabilidad de la extensión de la M-111, con los estudios medioambientales, etcétera, que se necesiten para ver la viabilidad futura de esta infraestructura.

Al portavoz de Vox debo decirle también, con todos los datos encima de la mesa, que no es que ahora se traiga a Madrid esta iniciativa porque nos importe o por oportunismo. Se votaron en las Cortes de Castilla-La Mancha tres mociones diferentes, una presentada por el Partido Popular, una presentada por el Grupo Socialista y otra por Vox. Lo que pretendía el Partido Popular, que en las Cortes de Castilla-La Mancha sí veía necesario este desdoblamiento, es que fuera Castilla-La Mancha quien sufragara todo el coste de una carretera que no es de su competencia. Si esa moción sale adelante, estaríamos hablando de prevaricación, de destinar fondos de Castilla-La Mancha a una infraestructura que es cien por cien de la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, desde Madrid, que sí es nuestra responsabilidad dicha carretera en ambas direcciones, tanto de El Casar a Madrid como de Madrid a El

Casar, solicitamos esos estudios y hablar de un convenio de colaboración, que Castilla-La Mancha, en las Cortes, como bien sabrá usted y como bien se dijo en el pleno del pasado 25 de enero, está dispuesta a aportar económicamente una partida para que se pueda desarrollar esa prolongación de la M-111.

La verdad es que la intervención del Partido Popular no me ha quedado clara, porque al principio dice que no tiene recorrido, que no lo han establecido ustedes en su plan de carreteras, y sin embargo presentan hoy una enmienda para decir que tendrán en cuenta las alegaciones presentadas al avance del plan general de carreteras. ¡Faltaría más! Para eso están los periodos de alegaciones y para eso está el avance del plan de carreteras. Pero lo que ustedes pretenden con esta enmienda es tumbar totalmente la PNL presentada hoy, no sé si porque no quieren votarla a favor o, en este caso, al no aceptar, como no vamos a aceptar, su enmienda, lo que pretenden es votarlo en contra.

Quiero comentar una cuestión, y me remonto al pasado mes de mayo. Parece ser que la Comunidad de Madrid ahora no le da importancia o cree que no hay más recorrido en esta carretera M-117, pero hace unos meses, como he dicho, el pasado mes de mayo, el consejero de la Comunidad de Madrid declaraba que el proyecto será posible con la colaboración del Gobierno de Paco Núñez, por aquel entonces candidato a las Cortes de Castilla-La Mancha, y del Gobierno de Isabel Díaz Ayuso. El 19 de mayo de 2023 era importante, iba a haber colaboración, el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso lo iba a llevar a cabo, y apenas once meses después, el Partido Popular en la Asamblea de Madrid dice que esto no tiene recorrido y ni siquiera se va a abstener para que se puedan hacer los estudios necesarios para saber el coste de la prolongación de la M-111. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. A continuación intervienen el resto de los grupos, y lo hacemos igual, en orden de menor a mayor. Tiene la palabra al señor Pérez Gallardo; por favor, tres minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Voy a ser breve. Esto que ha dicho el portavoz del Partido Socialista no deja ser una vez más un tecnicismo que lo único que vale es para engañar a los ciudadanos. ¿Por qué? Porque la Comunidad de Madrid podría utilizar el mismo argumento: ¡cómo voy a invertir en una carretera cuando los beneficiarios son de otra comunidad autónoma!, porque aquí los que se ven beneficiados son los habitantes de El Casar. Entonces, podemos estar peleándonos en esto todo lo que queramos, cuando no es así. Las competencias de carreteras sabemos todos perfectamente de quiénes son, y para eso están los convenios de colaboración que la propia Ley de Carreteras establece, para que, cuando algo que puedan hacer dos Administraciones, que ambas son competentes y que ambas ven urgente esta actuación y que ambas, según lo han estado exponiendo ustedes y sus grupos parlamentarios en las Cortes de Castilla-La Mancha, ven que esto es viable, pues que se haga, ¡que se haga!, y que se haga con voluntad política. Y decir desde las Cortes de Castilla-La Mancha que lo tiene que hacer la Comunidad de Madrid y querer decir desde la Comunidad de Madrid que lo tiene que hacer las Cortes de Castilla-La Mancha lo único que supone es lavarse las manos y dar una patada para adelante. Y da pena, porque, claro, si estuviesen ambas comunidades gobernadas por el mismo color político, igual esto sería de una forma diferente. Y eso es lo que no puede pasar, no puede pasar que

al final los vecinos vean que sus infraestructuras se realizan o no en función de una pelea política o de si el color de turno es el suyo o no. A nosotros, esto es lo que nos apena.

Nosotros les pedimos, les instamos a ello, tanto al Gobierno de la Comunidad de Madrid como al Gobierno de las Cortes de Castilla-La Mancha, que realmente se sienten, que trabajen juntos, que pongan el presupuesto necesario y que hagan todos los planes de viabilidad, que va a salir que sí, y sobre todo que lleven a cabo la mejora de esas infraestructuras, porque es lo que necesita ese municipio y esa región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Pérez Gallardo. Ahora, a continuación, la señora Acín; por favor, tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Nada, simplemente vuelvo a recalcar la importancia de que se establezcan estos convenios de colaboración que existen en otros espacios y con otras temáticas. Por lo tanto, nos parece viable y sencillo, y si hay voluntad por los dos Gobiernos regionales, que se pongan a ello. Obviamente, no es que las competencias de estas carreteras no importen; son importantes y, sí, no puedes meterte en las competencias de otra comunidad autónoma, pero la población que está afectada y que sufre una vía con alta peligrosidad es de comunidades autónomas vecinas y hay que darles una respuesta.

Yo recalco nuestra posición, que es la de poder estudiar la viabilidad de mejorar la M-117. Habrá expropiaciones igualmente en la posible ampliación de la M-111. Por lo tanto, nos gustaría que se valorara esta posibilidad de reformar, en términos de seguridad vial, esta carretera que ya existe. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Acín; muchas gracias. Señor Serrano, tres minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Señor Martínez Pérez, nos dice que en mi intervención decíamos una cosa y la contraria. En ningún caso hemos dicho que esta infraestructura no sea necesaria, en ningún caso. Poner aquí encima de la mesa el número de accidentes que ha habido, los atropellos, me parece un poquito, bueno, querer usar el dolor para querer llevar a la práctica una opinión. Pero le puedo decir que no estamos en contra de esa infraestructura, lo único que le estamos diciendo..., y para eso exactamente hemos hecho la enmienda de modificación, con un texto que yo creo que no va en contra de lo que usted pide, nada. Lo que pasa es que usted quiere que yo apruebe su moción. Perdóneme, no. Apruebe usted mi enmienda, que viene a decir lo mismo. Lo que le vengo a decir es que, como está hecho el Plan de Carreteras, cuando se abra el plazo de información pública y de presentación de alegaciones, se presentarán alegaciones, probablemente incluso por este grupo parlamentario, probablemente por este grupo parlamentario. En principio, con los umbrales en los estudios previos al plan de carreteras no se estimaba conveniente, técnicamente, ¿eh?, no políticamente, técnicamente, preparar ahí alguna infraestructura.

También se lo quiero decir al señor Pérez Gallardo, que no nos oponemos a esa infraestructura, ¡por favor! El problema que ha habido en Castilla-La Mancha, pues ustedes mismos; se

han presentado tres mociones distintas y no han salido, ha salido la del Partido Socialista, que tenía la mayoría en esa Cámara, como va a salir la negativa a esta proposición no de ley porque el Partido Socialista no admite nuestra enmienda, exactamente por la misma razón. Bueno, no nos ponemos de acuerdo; yo ayer lo intenté con usted y no fue posible. Yo entiendo que, como grupo político, usted tendrá otra visión, pero esto ha sido así.

Me da incluso la impresión de que aquí podía haber un tercer colaborador, que sería el Ministerio de Fomento, como bien ha dicho el señor Pérez Gallardo, no tienen que ser las dos comunidades. Es una carretera, una infraestructura en la que también Fomento podría colaborar. Podríamos hacer un acuerdo a tres bandas, ¿por qué no? No lo descartemos, no lo descartemos. Desde luego que respetamos a los vecinos de El Casar, faltaría más.

Por último, me parece, señor Martínez Pérez, que es un poco demagógico, sobre todo en el día de hoy, que en el día que se acaba la campaña de las elecciones vascas ustedes publiquen en el Boletín Oficial del Estado la cesión de las Cercanías al País Vasco. ¡Vaya tela! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Serrano. Bueno, a continuación, antes de someter a votación, en bloque, la proposición no de ley, le voy a preguntar al grupo proponente si acepta la enmienda de sustitución. *(Pausa.)* No, no se acepta; vale. ¿Las personas que han sustituido siguen siendo las mismas, señor Catalá?, ¿son los mismos que ha comentado? *(Pausa.)* Perfecto. Vale; entonces, procedemos a la votación. ¿Votos a favor? *(Pausa.)* 4. ¿Abstenciones? *(Pausa.)* 3. ¿En contra? *(Pausa.)* 10. Por consiguiente, queda rechazada la Proposición No de Ley 57/24. Muchas gracias.

Punto quinto -acabamos ya-.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Muy bien. A continuación, Mesa; por favor, los Portavoces, aquí.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos).

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 2660-8219

Asamblea de Madrid