

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



Número 258

7 de junio de 2024

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 7 de junio de 2024

ORDEN DEL DÍA

1.- PNL-205/2024 RGEP.11696. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: En el presente ejercicio presupuestario, realice los estudios técnicos, jurídicos y económicos, incluyendo análisis coste-beneficio que tengan en cuenta el ahorro de tiempo, para la recuperación de la concesión de TFM y la prestación del servicio de esta línea dentro del servicio público de Metro de Madrid sin transbordos, realizando el análisis coste-beneficio para las hipótesis de recuperación de la concesión en los años 2025, 2026, 2027, 2028 y 2029.

2.- PCOC-1100/2024 RGEF.3422. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Valoración del Gobierno de la Línea interurbana 416 que une el Hospital Infanta Elena, ubicado en Valdemoro, con varios municipios de la zona sur de Madrid?

3.- PCOC-1113/2024 RGEF.3516. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué obras de renovación de las vías ciclistas existentes se han realizado para adecuarlas a los parámetros del Plan de la Red Básica de Vías Ciclistas?

4.- PCOC-1546/2024 RGEF.4903. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Contempla el Gobierno nuevas medidas para impulsar la promoción de viviendas en régimen de protección en la Comunidad de Madrid?

5.- PCOC-3051/2024 RGEF.10936. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué previsiones tiene el Gobierno regional de incrementar la frecuencia de la línea 632 (Madrid-La Navata-Galapagar-El Guijo).

6.- PCOC-3111/2024 RGEF.11183. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas de la ley por el derecho a la vivienda está llevando a cabo el Consejo de Gobierno desde su aprobación?

7.- PCOC-3460/2024 RGEF.12622. 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 planes tiene la Comunidad de Madrid en relación al acceso de patinete eléctricos en los medios de transporte público regionales?

8.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 35 minutos.	11779
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	11779

- Modificación del orden del día: tramitación en séptimo lugar del punto primero, PNL-205/2024 RGEF.11696 y reordenación del resto de puntos.	11779
- Interviene la Sra. González Álvarez en relación con la alteración del orden del día...	11779
— PCOC-1546/2024 RGEF.4903. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Contempla el Gobierno nuevas medidas para impulsar la promoción de viviendas en régimen de protección en la Comunidad de Madrid?	11780
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	11780
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	11781-11782
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	11782-11783
— PCOC-3111/2024 RGEF.11183. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas de la ley por el derecho a la vivienda está llevando a cabo el Consejo de Gobierno desde su aprobación?	11783
- Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta.	11783
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	11783
- Intervienen la Sra. González Álvarez y la señora directora general, ampliando información.....	11783-11786
— PCOC-1100/2024 RGEF.3422. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Valoración del Gobierno de la Línea interurbana 416 que une el Hospital Infanta Elena, ubicado en Valdemoro, con varios municipios de la zona sur de Madrid?	11787
- Interviene el Sr. Martínez Pérez, formulando la pregunta.	11787
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	11787-11788

- Intervienen el Sr. Martínez Pérez y el señor director gerente, ampliando información. . .	11788-11790
— PCOC-1113/2024 RGEF.3516. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué obras de renovación de las vías ciclistas existentes se han realizado para adecuarlas a los parámetros del Plan de la Red Básica de Vías Ciclistas? . . .	11791
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno, formulando la pregunta.	11791-11792
- Interviene la señora directora general de Carreteras, respondiendo la pregunta.	11792
- Intervienen la Sra. Rodríguez Moreno y la señora directora general, ampliando información.	11792-11794
— PCOC-3051/2024 RGEF.10936. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué previsiones tiene el Gobierno regional de incrementar la frecuencia de la línea 632 (Madrid-La Navata-Galapagar-El Guijo).	11795
- Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta.	11795
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	11795-11797
- Intervienen la Sra. Cadórniga Varela y el señor director gerente, ampliando información.	11797-11798
— PCOC-3460/2024 RGEF.12622. 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 planes tiene la Comunidad de Madrid en relación al acceso de patinete eléctricos en los medios de transporte público regionales?	11798
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	11799
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	11799-11800
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el señor director gerente, ampliando información.	11800-11802
— PNL-205/2024 RGEF.11696. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid	

insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: En el presente ejercicio presupuestario, realice los estudios técnicos, jurídicos y económicos, incluyendo análisis coste-beneficio que tengan en cuenta el ahorro de tiempo, para la recuperación de la concesión de TFM y la prestación del servicio de esta línea dentro del servicio público de Metro de Madrid sin transbordos, realizando el análisis coste-beneficio para las hipótesis de recuperación de la concesión en los años 2025, 2026, 2027, 2028 y 2029...	11802-11803
- Interviene la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley.	11803
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. González Álvarez y el Sr. Crespo Hualda.	11804-11806
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.	11807
— Ruegos y preguntas.	11807
- No se formulan ruegos ni preguntas.	11807
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 15 minutos.	11807

(Se abre la sesión a las 9 horas y 35 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. Señorías, se abre la sesión del 7 de junio de 2024. Como siempre, como primera cuestión previa, se solicita de los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien sus sustituciones. ¿Por el Grupo Vox? *(Pausa.)* Nadie. ¿Por el Grupo Socialista? *(Pausa.)* Tampoco; veo que estáis todos. ¿Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Vamos a hacer una sustitución de cara a la intervención que hará Esther Rodríguez, pero luego ya nos quedamos los tres miembros habituales.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. ¿El Partido Popular, por favor?

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono).*

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Gracias. Como segunda cuestión previa, y como ya informalmente les había dicho, se plantea un cambio en la ordenación de los asuntos del orden del día, conforme a lo previsto en el artículo 107.3 del Reglamento, que es pasar la proposición no de ley al final -figuraba al principio- y que de ser el punto primero pase a ser el punto séptimo. Y, luego, sustituir la ordenación de las preguntas cortas que originariamente figuraban en el orden del día que ya se les circuló a ustedes; entonces, el orden propuesto de las preguntas sería: primero, la Pregunta 1546/24; luego, la 3111/24; la tercera, la 1100/24; la cuarta sería la 3051/24; la quinta, la 3460/24, y la sexta sería la PCOC 1113/24. ¿Se acepta por asentimiento? *(Pausa.)* Sí. *(Rumores.)* Señora González, dele al micro, por favor.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Que nos repita, por favor, cómo queda finalmente el orden del día.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, el otro día no hubo tiempo de hacer un orden y se circuló muy rápido el orden del día, que normalmente no se suele hacer así, pero, bueno, fue por un problema logístico; vamos a dejarlo ahí. Entonces, si quiere, le vuelvo a repetir el orden, ¿pero también con las preguntas o...?

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Lo único que me ha quedado claro es que la PNL es el final.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, eso es. Y las preguntas..., pues, bueno... ¿se lo digo por grupos, por ejemplo? La primera quedaría la del Grupo Parlamentario Vox; la segunda sería la suya, que es la 3111/24; la tercera sería la de don Rafael Martínez Pérez también, que es la 1100/24; la cuarta sería la 3051/24, que también es de ustedes, del Grupo Socialista, y es de doña Isabel Sofía; el punto quinto sería la Pregunta 3460/24, que es la realizada por la señora doña María Acín, y la sexta pregunta, antes de la proposición no de ley, sería a iniciativa de la señora doña Esther Rodríguez, que es la Pregunta 1113/24. Yo les pido disculpas, pero, bueno, esto es lo que ocurrió. Vamos con el punto primero.

PCOC-1546/2024 RGE.4903. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Contempla el Gobierno nuevas medidas para impulsar la promoción de viviendas en régimen de protección en la Comunidad de Madrid?

Para ello, en representación del Gobierno, llamo a la mesa a la señora directora general de Vivienda, doña María José Piccio-Marchetti Prado. Ya se conocen los tiempos, pero lo voy a recordar una vez: según lo contemplado en el artículo 196, tienen ustedes diez minutos entre las dos partes, cinco minutos una parte y cinco minutos la representación del Gobierno, en tres turnos. Así que le voy a dar la palabra al señor Pérez Gallardo, que es quien va a formular la pregunta.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora directora general. Es verdad que la pregunta original, como la quería haber formulado..., bueno, son cosas que pasan en esta legislatura, que la Mesa nos rechaza muchas preguntas. Y la idea era un poco preguntarle, más que por nuevas medidas, por las que ya han realizado y, en concreto, por la que imagino que aprobaremos -bueno, se aprobará, puesto que el Partido Popular tiene mayoría absoluta en la PL 2, de la nueva ley que ya ha salido publicada y ya está casi en... me imagino que nos la encontraremos por lectura única en los próximos plenos, que va a facilitar o va a poner la posibilidad de que muchas oficinas pasen a convertirse en viviendas de protección oficial de alquiler. También, ya llevamos cinco meses desde que se actualizaron los precios de la vivienda de protección oficial. Estas son las principales dos medidas que ha hecho el Gobierno, la de actualizar los precios y ahora la de poder pasar oficinas, y quería saber un poco qué impacto cree que van a tener; y si tienen también alguna otra nueva medida, está bien. Pero aunque se centren en esas dos, nos gustaría saber el impacto que van a tener, porque muchas veces vemos que las medidas que se hacen en cuanto a vivienda se destinan más a la demanda, es decir, a que la gente pueda acceder a la compra o al alquiler de una vivienda con bonos de alquiler, con el aval incluso o medidas de este estilo; pero no incidimos muchas veces en la oferta, que es lo importante, porque en esta descompensación que hay entre oferta y demanda, la demanda es la que es y, además, la previsión que tiene Madrid de seguir en crecimiento cada vez va a ser mayor. Incluso, si apostamos por mejorar la economía de nuestra gente y los ciudadanos cada vez tienen mayor poder adquisitivo, la demanda todavía será mayor, cosa que puede ser buena; pero, si no empezamos a aumentar significativamente la oferta, esta diferencia todavía será cada vez más cruda. Y nosotros, de primeras, aplaudimos estas medidas, todas las medidas que se hagan para que haya más oferta. El otro día, no sé qué consejero o no sé si fue la propia presidenta la que afeaba cuando nosotros veíamos medidas suyas y les pedíamos más. Efectivamente, es que creemos que se puede ser mucho más ambicioso de lo que a veces son. Entonces, quería simplemente, con esta pregunta, respecto a esta modalidad, que creemos que es muy buena, porque tiene unos precios mucho más ajustados y que la gente pueda acceder a esa vivienda, ya sea en régimen de propiedad o en régimen de alquiler, que nos pueda contar un poco todo lo que está haciendo el Gobierno de la comunidad o lo que quiere hacer en esta materia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias. Señora Piccio-Marchetti, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. En contestación a su pregunta, en los términos en los que está formulada, decirle que sí, que el Gobierno contempla diferentes medidas para impulsar la promoción de viviendas en régimen de protección en la Comunidad de Madrid.

El pasado 14 de febrero se presentó por la presidenta de la comunidad un plan de choque con diez nuevas medidas que eran complementarias a las que ya existían para impulsar la construcción de vivienda asequible y facilitar el acceso a la vivienda de los madrileños. Entre estas diez medidas se encuentran tres medidas directamente destinadas a impulsar la promoción de viviendas en régimen de protección en la Comunidad de Madrid e incrementar la oferta disponible -en esa línea que usted hablaba, desde el punto de vista de la oferta y no solo de la demanda-, así como otra serie de medidas legislativas, de impulso a la construcción de viviendas por municipios, de apoyo a la construcción industrializada y de nuevas bonificaciones fiscales que también contribuirán a su promoción.

La primera de estas tres medidas directamente destinadas a impulsar la promoción de vivienda en régimen de protección es la actualización de los precios máximos de venta y renta de las viviendas con protección pública de la Comunidad de Madrid. Estos precios llevaban congelados desde 2008 y el 22 de febrero se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad la orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras por la que se establecen estos nuevos precios. La necesidad de actualizar los precios viene dada por el paso del tiempo, pues tras más de quince años, los precios que se fijaron habían quedado desfasados por la inflación de costes provocada por la ruptura de las cadenas de materiales, que habían provocado un aumento del 30 por ciento de los costes del sector de la construcción; también, por la necesidad de adaptación a los nuevos requerimientos normativos, fundamentalmente en materia de eficiencia energética, que también incrementaban el coste de construcción, y a ello hay que añadir los efectos de la inflación, que había sido en estos años de entorno a un 30 por ciento. Esta orden pretende impulsar y fomentar la edificación de vivienda protegida de nueva construcción en la Comunidad de Madrid, de forma que se compagine la existencia de una vivienda asequible para los sectores de población con menos recursos con hacer viable la promoción de estos edificios. Es importante señalar también que esta orden prevé una actualización anual de los precios máximos el primero de cada año, de manera que evitaremos que se vuelva a producir esta congelación durante tantos años ligada al incremento de precios al consumo, como ya tienen otras comunidades autónomas.

La segunda medida es la aprobación de un nuevo reglamento de vivienda protegida donde se definirá un nuevo marco regulatorio de la vivienda con protección pública adaptado a la realidad actual de la situación también para poder impulsar su promoción.

Finalmente, hay otra tercera medida ligada a la ayuda a la financiación mediante garantías de crédito a préstamos promotores a interés algo más bajo del de mercado para impulsar la promoción y construcción de viviendas con protección pública con aval de la Comunidad de Madrid a través de Avalmadrid.

Y, finalmente, dentro de esas medidas legislativas, hay una de ellas directamente ligada a la promoción de vivienda protegida, en este caso en alquiler asequible, que es la que usted mencionaba de transformación de edificios ahora mismo destinados a oficinas que, como consecuencia de la pandemia y de la implantación del teletrabajo como medio cada vez más habitual, no tienen demanda. Hay edificios de oficinas vacíos, y lo mismo sucede con las parcelas destinadas a oficinas en determinadas ubicaciones. Se ha promovido una medida legislativa que permita transformar estos edificios o parcelas en vivienda destinada al alquiler a precios de vivienda protegida y, como usted ha dicho, se debatirá en la Asamblea en los próximos días, tras la correspondiente tramitación, en la que se ha sometido a audiencia pública.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias. Señor Pérez Gallardo, le queda un minuto y cincuenta y cinco segundos. Gracias.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias por las respuestas. ¿Me podría dar usted o tienen ustedes, más o menos, alguna estimación o algunas cifras de lo que van a suponer estas medidas en esa oferta? Es decir, respecto a la actualización de precios, sabe que en nuestro grupo apoyamos esa medida porque, efectivamente, veíamos cómo en los últimos años había decaído muchísimo la promoción de este tipo de vivienda y todos los promotores decían que no era viable. Es verdad que nosotros lo hubiésemos hecho de otra forma, porque hay varias opciones para hacer esto. Esos costes extras que usted ha citado, de la inflación, del material, de la energía, todo... que los asuma el inquilino o el propietario, que es lo que han hecho ustedes con esta actualización de coste; o un poco lo que dice la izquierda, que lo asuma el promotor, y, entonces, lo que pasa es lo que estaba pasando: que directamente no se hacía. Otra cosa que se puede hacer es bajar los impuestos; es decir, que lo asuman las Administraciones públicas, que recaudan tanto. Por estas Administraciones, yo creo que podría ser. Pero, bueno, si nos puede decir un poco o si ya han visto alguna incidencia directa, si ya... Me suena que ya han comentado, desde febrero a aquí -no sé si ha sido el consejero o en esta comisión-, que sí que han visto que han aumentado las solicitudes de estas viviendas por parte de promotoras, o sea que ya ha tenido un efecto positivo. No sé si nos podría decir un poco más. Al igual que la financiación a promotores, e incluso no sé si tienen pensada alguna cosa especial dirigida a cooperativas, a pequeños promotores en régimen de cooperativa, para que también puedan acogerse a esta modalidad de vivienda, que al final lo que hace es reducir muchísimo los precios. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Cincuenta segundos, señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): En relación con lo que consulta, le puedo dar el dato que muestra el impulso que ha supuesto en la promoción de vivienda protegida la actualización de precios. Desde el 22 de febrero y hasta el 31 de mayo -es decir, en tres meses-, se ha solicitado calificación provisional para un total de 2.015 viviendas, frente a las 2.198 de todo el año anterior. Significa multiplicar casi por cuatro los datos de

2023. Y además se han concedido ya, en menos de dos meses de plazo, más de la mitad de las calificaciones solicitadas, lo que muestra también la voluntad del Gobierno de darle un impulso. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale; muchas gracias. Continúa usted con nosotros para la siguiente pregunta.

PCOC-3111/2024 RGE.11183. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas de la ley por el derecho a la vivienda está llevando a cabo el Consejo de Gobierno desde su aprobación?

Es a iniciativa de la señora doña Cristina González, del Partido Socialista. Usted representa al Gobierno en esta pregunta, que dice concretamente: "¿Qué medidas de la ley por el derecho a la vivienda está llevando a cabo el Consejo de Gobierno desde su aprobación?" Como ya he repetido en la primera pregunta, tienen diez minutos, cinco y cinco, y ya saben los tiempos. Señora González...

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Buenos días, directora general; muchas gracias por estar nuevamente aquí. La pregunta se la ha hecho el presidente, que ha repetido lo que nosotros le habíamos dicho, que era qué medidas está tomando el Consejo de Gobierno respecto a la ley de vivienda y qué es lo que está aplicando de ella. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora Piccio-Marchetti...

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien. En la línea de la pregunta, decirle que el Gobierno de la Comunidad de Madrid está dando cumplimiento a la ley de vivienda en sus determinaciones desde su entrada en vigor el 26 de mayo de 2023.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Para replicar o contestar, señora González, cuatro minutos y cuarenta y cinco segundos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Gracias. Bueno, no esperaba una respuesta por su parte, al menos la primera, en la que usted concretase mucho más, porque, evidentemente, teniendo en cuenta que hemos intentado hacer preguntas por parte de este grupo parlamentario y las respuestas han sido de la línea de "se está aplicando...", bueno, ¿qué es lo que se está aplicando? ¿En qué se está viendo? Porque, realmente, lo único que sabemos es que, a día de hoy, ustedes no hacen nada más que manifestarse en contra desde un punto de vista ideológico, y lo que están haciendo es un bloqueo de la ley que, como usted bien sabe, deberían aplicar. Miren, hace un año que se aprobó la ley de vivienda y desde la Comunidad de Madrid, como digo, solamente están poniendo freno a una ley que no quieren poner en marcha.

Estamos a dos días de unas elecciones europeas. Una de las mayores problemáticas que se ha planteado por parte de distintos países europeos tiene que ver precisamente con el acceso a la vivienda para todos los ciudadanos europeos, y precisamente en esa línea, en el tema de poder dar cumplimiento a un mandato constitucional, es por lo que en mayo del año pasado se aprueba la primera ley de vivienda en la que se contempla que la vivienda sea un derecho y que se pueda tener por parte de toda la ciudadanía una vivienda digna y adecuada. Desde el Partido Popular, que tanto se les suele llenar la boca de la importancia de la familia, evidentemente, entiendo que ustedes creerán que para que alguien pueda tener familia normalmente suele ser importante tener un techo donde cobijarse. Precisamente en la línea de facilitar que todas las familias y quienes no son familia sino que simplemente se quieren emancipar puedan tener derecho a una vivienda digna, adecuada y asequible, como digo, es por lo que se ha planteado y se ha aprobado esta ley; una ley que tiene distintas ventajas -que doy por hecho que ustedes conocen, aunque propongan otro tipo de planteamientos como un mantra-, como facilitar el acceso a una vivienda, como he dicho, digna y adecuada; ofrecer transparencia, proporcionando datos públicos del sector inmobiliario con un índice de precios de referencia, actuando sobre situaciones de emergencia para mitigar temporalmente el exceso de precios de alquiler gracias a las zonas tensionadas -en las que, evidentemente, solamente se aplica a los grandes tenedores-, y ofrecer beneficios fiscales para que en zonas tensionadas se facilite el acceso asequible al alquiler.

Esta ley de vivienda entendemos que se ha puesto en marcha -y, además, así se ha defendido- para que la vivienda sea el quinto pilar del Estado del bienestar y se haya podido impulsar desde el Estado, pero debería también hacerse en coordinación con el resto de Administraciones, entre ellas, la Comunidad de Madrid; de hecho, son varios los municipios de esta comunidad autónoma que han pedido a la Comunidad de Madrid que apliquen esta ley y que se pueda declarar a sus municipios zona de mercado tensionado. ¿Por qué? Porque, como ustedes bien saben, eso facilitaría una bajada de precios a los grandes tenedores y directamente lo que haría sería facilitar el acceso a la vivienda. Estamos hablando de que esta bajada de precios podría estar en muchos casos en un precio superior a 400 euros.

A día de hoy, la situación que hay en la Comunidad de Madrid es que los precios son cada día más elevados; que, además, debido a la dejación de funciones que hacen la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, cada día proliferan más las viviendas turísticas ilegales, y directamente lo que se está haciendo es expandir los precios y expandir precisamente esos precios tan caros a los extrarradios. Dígame, por favor, de manera más concreta, en qué están aplicando ustedes la ley de vivienda. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. Señora Piccio-Marchetti, cuatro minutos y cuarenta y cinco segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Por concretar todo lo que señala, decirle, como usted ya ha detallado, que la ley de vivienda lleva un Título Preliminar, que concreta el objeto y los fines de la ley, que establece las definiciones legales; Título I, que regula el régimen jurídico del derecho de propiedad; Título II, que recoge aspectos

fundamentales de la actuación pública en materia de vivienda; Título III, que establece regulación del régimen jurídico de los parques públicos de vivienda, y Título IV, que se centra en las operaciones de compra y alquiler de vivienda, así como una serie de obligaciones de información. Finaliza la ley con seis disposiciones adicionales, cuatro transitorias, una derogatoria y nueve disposiciones finales. Estas disposiciones finales modifican la Ley de Arrendamientos Urbanos en la primera disposición, la Ley del Suelo en la cuarta, la Ley de Enjuiciamiento Civil en la quinta, además de establecer el régimen fiscal de los arrendamientos de inmuebles. Todas estas modificaciones de las leyes que se han producido a través de la ley de vivienda se están aplicando, así como todo aquello que resulta de aplicación al Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Debo señalar también que, respecto a la Ley 12/2023, por el acceso a la vivienda, ya hay una serie de artículos que se han declarado inconstitucionales; en particular, el artículo 16, que establece el régimen de la vivienda protegida. Se declara inconstitucional por ser demasiado detallado y crear un régimen de aplicación supletorio sin que el Estado pueda dictar normas con el único propósito de completar el derecho autonómico. Este artículo establecía, por ejemplo, cuáles debían ser los usos de la vivienda pública, los criterios de adjudicación o las condiciones para ser beneficiario de estos inmuebles. También se declara inconstitucional el artículo 19.3 en su segundo inciso, que regula la información que deben proporcionar los grandes tenedores, considerando excesiva esta regulación y la información mínima que deben aportar en caso de tener inmuebles en zonas tensionadas. También es inconstitucional el artículo 27 en su apartado 1, párrafo tercero, relativo a la financiación de los parques públicos de vivienda. El Tribunal Constitucional considera que estos preceptos exceden la determinación de la composición de parques públicos de vivienda y afectan al principio de autonomía financiera. Se anula también la disposición transitoria primera, que imponía los efectos de la ley de vivienda a los inmuebles que formaran parte de estos parques públicos. Esta declaración de inconstitucionalidad es consecuencia del recurso interpuesto por la Comunidad de Andalucía.

Pero además existen otra serie de cuestiones recurridas por el Gobierno de esta Comunidad de Madrid sobre las que el Tribunal Constitucional aún no se ha pronunciado; y recordemos que la competencia en materia de vivienda es exclusiva de este Gobierno y se asumió en su Estatuto de Autonomía. Estas son el artículo 8, "Derechos del ciudadano en relación con la vivienda"; el artículo 15; el artículo 17, "Vivienda asequible incentivada"; el artículo 28, "Criterios orientadores en la gestión de los parques públicos de vivienda", y algunos otros artículos que se consideran inconstitucionales por parte de este Gobierno. Muchas otras comunidades también han interpuesto recursos de inconstitucionalidad contra determinados preceptos de esta ley. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Señora González, le quedan cuarenta y cinco segundos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Mire, hay varias cosas a las que usted no ha contestado. La primera de ellas es que, cuando algo se recurre, eso no significa que no se aplique; con lo cual, evidentemente, usted me habla de lo que han recurrido, pero directamente no están aplicando toda la ley, indistintamente de que lo hayan recurrido.

Me gustaría preguntarle tres cosas, a ver si hay suerte y alguna de las tres la contesta: una, ustedes tienen la competencia exclusiva en vivienda pero el dinero lo pone el Gobierno de España, ustedes cada día ponen menos; ¿por qué no aumentan los presupuestos si tanto se les llena la boca de que tienen la competencia? Dos, ¿por qué defienden a los grandes tenedores frente a los madrileños, que son los grandes perjudicados con la situación de los precios de la vivienda? Y, tres, ¿por qué siempre se ponen en contra de los ayuntamientos?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. Señora Piccio-Marchetti, un minuto y medio.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien. Voy a intentar contestarle, lo primero, a estas preguntas, porque desde el punto de vista financiero, puede consultar los presupuestos y ver que se han aumentado de una manera importante los presupuestos en materia de vivienda.

En relación con la segunda afirmación, este Gobierno lo primero que defiende es a todos y cada uno de los madrileños, y lo que quiere es facilitar el acceso fundamentalmente a los jóvenes a la vivienda, y a aquellos que tienen menos recursos, y en ningún caso nos ponemos en contra de los ayuntamientos, sino a favor.

Respecto a esas numerosísimas declaraciones y solicitudes de ayuntamientos para la declaración de zonas tensionadas, en el caso de la Comunidad de Madrid, hasta donde yo sé, son tres de 179 los ayuntamientos que lo han solicitado y en los que consta por escrito. Y esta Comunidad de Madrid está aplicando toda la ley de vivienda, porque es el Gobierno de la Comunidad de Madrid el que es el competente para la declaración de las zonas tensionadas; por lo que, en contestación a lo primero que señalaba, con independencia de que tengamos recurrida la ley de vivienda, la aplicamos en todo su contenido, como es nuestra obligación, como un gobierno responsable que cumple las leyes.

Y señalarle que nosotros lo que hacemos es aplicar otro tipo de medidas diferentes a las que prevé la ley de vivienda para que los jóvenes, y especialmente aquellos con menos recursos, puedan acceder a una vivienda en condiciones de accesibilidad; medidas que consideramos incentivadoras, de incrementar la oferta, de reforzar la seguridad jurídica y de apoyar la compra de la primera vivienda, así como reducciones fiscales, que consideramos que es la mejor forma de poder facilitar el acceso a la vivienda. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Piccio-Marchetti; gracias por estar hoy con nosotros, esta mañana, y haber respondido a estas dos preguntas.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación, y para los tres siguientes puntos, vamos a invitar, en representación del Gobierno, al señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Pablo

Rodríguez Sardinero, quien representará al Gobierno en los puntos tercero, cuarto y quinto. *(Pausa.)*
Buenos días, señor Rodríguez Sardinero. Pasamos al tercer punto del orden del día.

PCOC-1100/2024 RGE.3422. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Valoración del Gobierno de la Línea interurbana 416 que une el Hospital Infanta Elena, ubicado en Valdemoro, con varios municipios de la zona sur de Madrid?

Bueno, ya se conocen los tiempos. Señor Martínez Pérez, le doy la palabra.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido de nuevo, señor Sardinero, a esta comisión. Como bien sabe usted, la línea 416 une seis municipios entre sí: Colmenar de Oreja, Chinchón, Titulcia, Ciempozuelos, San Martín de la Vega y Valdemoro. Esta línea sirve para trasladar a vecinos de algunos de estos municipios a su hospital de referencia, como es el caso de los vecinos de Titulcia, Ciempozuelos y San Martín de la Vega; aproximadamente a unos 50.000 vecinos cuyo hospital de referencia es el Infanta Elena. Como le ha comentado el presidente, la pregunta es sencilla: ¿qué valoración hacen ustedes de la línea interurbana 416? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Pérez. Para responderle, el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy buenos días, presidente, y muchísimas gracias, señorías. La línea 406, operada por La Veloz mediante la concesión administrativa VCM-301 Madrid-Valdelaguna-San Martín de la Vega, en efecto, conecta el Hospital Infanta Elena de Valdemoro con varios municipios del sur de Madrid; en concreto, con San Martín de la Vega, Ciempozuelos, Titulcia, Chinchón y Colmenar de Oreja. Antes de nada, ya he hecho referencia en esta sala en diversas comisiones que hemos mantenido ya aquí... saben ustedes que, a día de hoy, en la Comunidad de Madrid no existe hospital de referencia, pudiendo los ciudadanos elegir el hospital que mejor atienda sus necesidades. En definitiva, en origen, el hospital era cabecera para los municipios de Valdemoro, San Martín de la Vega, Ciempozuelos y Titulcia, y se accede directamente con la línea 416; sin embargo, los municipios de Chinchón y Colmenar de Oreja pertenecen al Hospital del Tajo, para lo cual ambos disponen de la línea 430, que les proporciona conexión directa con el mismo, razón por la cual cuatro de las expediciones de la línea 416 tienen parada para estos municipios y prestan servicio tanto en días laborables como en fin de semana.

La oferta de la línea difiere según el municipio y, en concreto, en San Martín de la Vega, con 20.304 habitantes, tiene conexión directa con el hospital en 22 expediciones en días laborables, distribuidas en periodos de 7 de la mañana a 9:30 de la noche, y 14 expediciones diarias en fin de semana, distribuidas en el periodo entre 8 de la mañana y 8:30 de la noche.

En Ciempozuelos, con 25.866 habitantes, conexión directa con el hospital con 16 expediciones en días laborables distribuidas en periodos de 7 de la mañana a 7:30 de la tarde, y 14 expediciones diarias en fines de semana distribuidas en los periodos de 8 de la mañana a 8:30 de la tarde. Además, este municipio, Ciempozuelos, conecta con el hospital de Valdemoro a través de la línea 425, con 32 expediciones en día laborable de lunes a viernes cada hora, y 28 expediciones los días de fin de semana, también una cada hora, distribuidas en los periodos que he dicho con anterioridad.

Y, por último, Titulcia, de 1.362 habitantes, una conexión directa con el hospital con 16 expediciones en días laborables y 14 expediciones diarias en fines de semana. Los tiempos de recorrido de la línea desde el hospital hasta Titulcia son de treinta y cinco minutos en uno y otro sentido, y las expediciones a las cuales se han referido marcan ese tiempo.

En cuanto a la ocupación de la línea, se han ido analizando datos y se obtiene un resultado donde, en las expediciones hacia el hospital, el número de viajeros es escalonado durante todo el día, si bien, como es lógico, son algo superiores -y no puede ser de otra manera- en las primeras horas de la mañana, con una media de 39, 34 y 24 viajeros hasta las 10 de la mañana. Y, por el contrario, en las expediciones del hospital hacia San Martín de la Vega, Ciempozuelos, etcétera, se puede observar que, en primer lugar, en la franja de primera hora de la mañana, la expedición media de viajeros más alta es a las 7 de la mañana, con 33 viajeros de media; son viajeros principalmente de San Martín de la Vega que conectan con Cercanías en la estación de Ciempozuelos. Y, en segundo lugar, en cuanto a la demanda derivada del hospital, se observa que las expediciones con mayor número de viajeros son las que tienen salida a las 12:25 de la mañana, a las 2 de la tarde y a las 6 de la tarde, con una media de 31, 53 y 20 viajeros en total.

Por tanto, su señoría, podemos concluir que se trata de una línea con un tiempo de recorrido de treinta y cinco minutos que proporciona una adecuada conexión con el hospital a los municipios del entorno, que dispone de una capacidad para admitir incrementos de demanda y que, dada la amplitud de horarios, facilita una conexión adecuada para satisfacer las necesidades sanitarias de los ciudadanos tanto en días laborables como los fines de semana. Y la valoración que hacen los ciudadanos es de 7,34 puntos, una calificación de una calidad de servicio como satisfactoria.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias; le queda solo un minuto, señor Rodríguez Sardinero, para la siguiente intervención. Señor Martínez Pérez, tiene cuatro minutos y quince segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. La verdad, señor Sardinero, es que no me esperaba otra respuesta por su parte. Le preguntemos por la línea que le preguntemos, de norte a sur y de este a oeste, todas están correctas, todas están aprobadas, todas tienen un notable por parte de los usuarios y, a raíz de su intervención, tenemos que vivir en diferentes municipios y en una diferente Comunidad de Madrid porque eso es lo que no dicen los usuarios en el día a día cuando utilizan los transportes. Creo que lo hemos dicho en varias ocasiones: es hora de que ustedes empiecen a hacer algo de autocrítica en cuanto al transporte interurbano, porque solo así serán ustedes capaces de mejorar en transporte en la Comunidad de Madrid.

En este caso de la línea 416, estamos hablando de una línea que es casi exclusiva para ir al Hospital Infanta Elena. No estamos en este caso de coger un autobús para irse de cañas o de compras, sino para dirigirse a un puesto de trabajo determinado, como es el Hospital de Valdemoro, o para asistir a cualquier cita. La verdad es que no sé de dónde saca usted los datos, de dónde sacan las expediciones a las que ha aludido en su intervención. Yo los acabo de sacar, porque, mientras que usted hablaba, me ha sorprendido su intervención. Los días laborables únicamente hay 11 expediciones Valdemoro-San Martín de la Vega que se van perdiendo según van llegando a municipios: 8 llegan a Valdemoro y a Ciempozuelos y 2 llegan a Chinchón-Colmenar. En los días festivos, son 7 expediciones, Valdemoro-San Martín de la Vega-Titulcia y 2 que se quedan en Chinchón-Colmenar.

Le voy a poner un ejemplo muy claro de lo que sufren los vecinos de Ciempozuelos o San Martín de la Vega cada vez que quieren utilizar esta línea. Un vecino o una vecina de estos municipios que tenga que ir a hacer análisis a las 8 de la mañana, para estar en su hora, tiene que coger el primer autobús, que sale a las 7:10 de la mañana de su municipio y le deja en Valdemoro a las 7:30. No podrá volver a su municipio hasta coger el autobús de las 9:10, justo dos horas más tarde, para una visita de apenas diez minutos. Pero, si quiere, le puedo seguir poniendo más ejemplos que no sean de análisis, dado que son a primera hora de la mañana, sino de cualquier consulta de un especialista. En este caso, la consulta -son casos reales- es a las 13 horas, por lo que deberá salir del municipio a las 11:50 para llegar a las 12:10, dado que el siguiente autobús no sale hasta las 13:25. Suponiendo que todo vaya bien, sale de la consulta a las 13:30 y hasta las 15:00 horas no puede coger el siguiente autobús. Señor sardinero, si este autobús y su satisfacción es buena, dígame a una señora de 60, 70 o incluso 80 años que se tiene que dirigir a las consultas médicas que su visita de diez o quince minutos se alargará durante tres horas y treinta minutos porque no hay autobuses para volver a su municipio. Como le he dicho anteriormente, ir a un hospital no es una cosa de capricho, más bien es una obligación para nuestros mayores, dada la situación que muchos de ellos presentan ya por su vejez. Y, en este caso, le puedo asegurar que muchos vecinos de Ciempozuelos y de San Martín hacemos de autobuses y taxis, porque cada vez que vemos a un vecino en la parada del autobús necesitamos recoger y estamos, en este caso... y digo recoger, porque en invierno y en verano, como comprenderá, aunque pueden esperar dentro del hospital, no son las instalaciones en mitad de la calle para que personas de estas edades estén tres horas esperando un autobús.

Y sé que me va a decir usted en la siguiente intervención que la demanda no es que esté completa. ¿Cómo va a estar completa una demanda que pasa un autobús cada tres horas? Créame que, si los autobuses tuvieran más frecuencia, más usuarios cogerían este autobús, y no se verían en muchos casos obligados a tener que llamar al servicio de taxis porque después de salir de una prueba médica se han quedado literalmente tirados en el hospital. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; le quedan cinco segundos, que no sé si luego los querrá utilizar. Señor Rodríguez Sardinero, por favor; un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, yo voy a ser muy breve porque

su señoría ha contestado por mí; decía que ya pensaba lo que iba a decir y lo ha contestado. Poco tengo que decir.

Yo solamente tengo que decirle que entenderá usted que la nota ni me la pongo yo ni se la ponen los trabajadores y funcionarios del Consorcio Regional de Transportes, sino que la nota la ponen los usuarios del transporte público madrileño. Nosotros no nos ponemos las notas de los servicios que prestamos, sino que, evidentemente, vienen determinadas a través de las encuestas que el consorcio realiza de manera habitual y que esa es la nota que nos otorgan, que, efectivamente, para usted puede ser mala; para mí es mejorable, y entiendo perfectamente que pueda haber circunstancias a las que usted hace referencia y que yo entiendo perfectamente.

Además usted sabe que esto de la movilidad es constante y continuo. Quiere decir que por parte del Consorcio Regional de Transportes se mide prácticamente a diario cuáles son los movimientos de nuestros usuarios, de los ciudadanos madrileños y de los que transitan de manera habitual, y por parte del Consorcio Regional de Transportes de Madrid se ponen esos refuerzos y esos apoyos en función a veces de la demanda y en función a veces, lógicamente, del destino que para nosotros es prioritario como cuestión estratégica, lo que puede ser un hospital, que evidentemente no es lo mismo que ir de cañas, y estoy totalmente de acuerdo con usted.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. Señor Martínez, cinco segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Señor Sardinero, creo que es hacerse trampas al solitario. Sabe usted que además estuve en la Dirección General de Transportes, y solo hay que ver las quejas y las reclamaciones de los usuarios; tendrán ustedes un 7,7 de media en el servicio, pero revisen las quejas y las reclamaciones de los usuarios para que sean también conscientes de la situación de esta línea. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Vamos a pasar al siguiente punto, pero les quiero hacer una matización y le quiero pedir permiso primero al señor Rodríguez Sardinero. Por una causa de fuerza mayor, la señora Rodríguez tiene que hacer la pregunta, que es el punto sexto, porque tienen ahora Mesa a las 10:30, y les quería preguntar, si no les importa, primero al señor Rodríguez Sardinero que abandone la mesa para que pueda pasar la representante del Gobierno, que en este caso sería la directora general de Carreteras, pero, antes que nada, solicitarles esta modificación, que es por causa de fuerza mayor. ¿No tienen inconveniente? *(Pausa.)* Disculpenme, pero bueno... es lo que... *(Rumores.)* En fin. Bueno, tampoco van a ser tan monótonas las sesiones de la comisión, con lo cual vamos a darle... *(Rumores.)* Le pido disculpas al señor Rodríguez Sardinero; luego, retomamos. Por favor, la señora directora general de Carreteras, si puede acceder... *(Pausa.)* Vale, sobre todo porque no hay mucho tiempo. Alteramos el orden del día por esta causa de fuerza mayor y pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-1113/2024 RGE.3516. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué obras de renovación de las vías ciclistas existentes se han realizado para adecuarlas a los parámetros del Plan de la Red Básica de Vías Ciclistas?

Como ya conocen los tiempos, le voy a dar la palabra a la señora Rodríguez. Antes que nada, darle la bienvenida a la directora general, y perdonen esta alteración.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Muchísimas gracias, presidente. Gracias a todos por dejar este cambio y a la compareciente por admitirlo. Esta comparecencia tiene que ver un poco con que hemos empezado esta semana con la celebración del Día Mundial de la Bicicleta y, dos días después, con el Día Mundial del Medio Ambiente, porque hay un consenso general de que no hay vida sana en un planeta enfermo y es un compromiso global disminuir las emisiones.

Entonces, en esta línea, la Comunidad de Madrid fue muy abanderada, porque ya en 2008 aprobó el plan CIMA, que venía a promover el uso de la bicicleta para convertirla en un medio de transporte alternativo, un medio de transporte más. Ya no tenía el concepto de que la bici es un juguete o un elemento deportivo, sino que es un medio para hacer tus desplazamientos habituales, lo cual está muy en la línea de ese consenso global. Y este plan ya se proponía tres objetivos que son de lo más loables dentro de esta línea: uno, incrementar la red de carriles bici -e incluye los peatonales- en la Comunidad de Madrid; dos, conectar esa red con otros medios de transporte, lo que hoy estamos llamando impulso de la intermodalidad, y, tres, con ello, promocionar el uso generalizado de la bici ante la ciudadanía. O sea, estos objetivos, que supongo no han caducado y que siguen ratificando, espero que sigan teniendo intención de cumplirlos, y es una de las cosas que me gustaría que en su respuesta nos confirme, porque, señorías, es el año 2008. Si las matemáticas no mienten, han pasado dieciséis años desde entonces, dieciséis años en los que siempre ha gobernado el Partido Popular, o sea que no ha habido interrupciones en las legislaturas para que este plan no se llevara a cabo. Y este plan ya contemplaba una red principal de 1.400 kilómetros de carriles bici. Incluso incluye una red secundaria que complementaba a esos 1.000 kilómetros, que la dejó abierta; no estaba proyectada, pero se preveía que existiera. Ahora mismo, si meten plan CIMA en el ordenador, les saldrá la memoria, o sea, 200 páginas con todos los itinerarios que pretendían hacer, con el presupuesto y el estado; o sea que estaba supercompleto.

Trece años después, en 2021, la señora Ayuso prometía en su debate de investidura el desarrollo de una red básica de vías ciclistas para facilitar la comunicación entre los municipios, pero esta vez la ambición de hace dos décadas se había rebajado notablemente. Se le habían caído 1.000 kilómetros por el camino: prometía solo 250 kilómetros. Acabó la legislatura y, de esos casi 300 kilómetros de carriles bici, se habían hecho cero kilómetros.

En 2023 proyectaron un total de poco más o menos 30 kilómetros; o sea, otra vez se les había caído un cero por el camino: de 300 se nos había quedado en 30, y sin plazo de ejecución ni proyecto.

En 2024 ya no se habla de la red básica ciclista, sino que vemos en el plan de carreteras que promocionan el carril bici paralelo a la M-111, carril bici M-206, carril bici en la M-307, la redacción de un proyecto de carril bici de la M-501 y la redacción de un proyecto de una pasarela ciclopeatonal de la M-415 en Serranillos. Pero de la construcción de 41 kilómetros de Venturada a Collado Villalba no se dice nada; de los 36,8 kilómetros de la M-600 de Navalcarnero por El Escorial no se dice nada; de los 5 kilómetros en la M-121 de Alcalá al límite de la provincia con Guadalajara no se dice nada.

Entonces, he pensado que lo mismo no están construyendo nada más, no abordan construcciones nuevas porque han vuelto un poco a estos 1.000 kilómetros, que lo que tenían que hacer era adecuar lo ya existente con asfaltado, ensanche, allanamiento de caminos, eliminación de baches, incluso quitar vegetación invasiva o una iluminación de esos caminos. Por eso hoy les pregunto qué obras de renovación de vías ciclistas existentes han realizado para lograr ese plan de red básica de vías ciclistas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Rodríguez. Para contestarle, la directora general de Carreteras, la señora doña Natalia Quintana, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Buenos días. Muchas gracias, presidente. En respuesta a la pregunta formulada por su señoría, como es verdad que la pregunta venía formulada y teníamos dudas, lo primero de lo que quiero informarle es de las distintas medidas que hemos llevado a cabo en la Comunidad de Madrid, en la Dirección General de Carreteras, en el marco de estas actuaciones, en el marco de actuaciones estratégicas y coordinadas para la mejora y el fomento de la movilidad ciclista, al objeto de que atienda no solo las necesidades actuales sino que prevea las necesidades futuras, previo el análisis y el diagnóstico de las mismas. Evidentemente, la realidad y el diagnóstico de las mismas no nos hace ir a ese plan CIMA sino a los intereses de la Comunidad de Madrid y las estrategias que están claras y están detalladas tanto en el avance del plan de carreteras, que recoge esa red básica de carriles bici, como en el propio plan, puesto que ya estamos casi superando la fase de avance y queremos presentar este plan y aprobar el plan lo antes posible.

Pero, como le digo, no solo hemos actuado con obras de renovación, entendidas como tal de forma literal, sino que han sido muchas actuaciones y mucho trabajo que se ha llevado a cabo en la dirección general para llegar a establecer esta red básica de carriles bici. Han sido necesarias reformas legislativas, reformas en el área de planificación y también actuaciones de seguridad vial y de conservación propiamente dichas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Quintana. Señora Rodríguez, tiene un minuto.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Vale. Sí quería señalar..., porque habla de necesidades actuales y futuras, y me preocupa mucho, porque el alcalde de la ciudad de Madrid lo ha hecho y ha dicho que en una legislatura tenía que construir... no llegaba a 8 kilómetros de carril bici. En una legislatura entera solo ha construido 2 y luego ha dicho que, dependiendo de que se usen esos 2, seguirá haciendo o no, lo cual, para quien planificamos carreteras, es una burrada, porque una carretera no se planifica diciendo "hago 3 kilómetros y, si los coches la usan, luego continuo", porque, entre otras

cosas, no puedes construir un carril bici que te lleva de la nada a ninguna parte y luego decir que claro, la gente no lo usa. Claro, es que la gente lo usa para conectarse y desplazarse, no para ir de la nada a ninguna parte.

Entonces, ¿necesidades actuales? Muchas. ¿Y futuras? Más. No hay más que ver, en aquellos sitios donde se ha implementado la movilidad ciclista, cómo se ha triplicado su uso y ya tienen una modalidad altísima de bici.

Y, luego, me habla de que se han hecho obras de renovación, reformas legislativas -no sé a qué reformas legislativas se refiere- y en el área de planificación, porque sí que veo que, de un plan CIMA propio de carriles bici, hemos pasado a incrustarlo dentro de un plan de carreteras donde las carreteras precisamente no son para fomentar la bici sino para fomentar otro tipo de vehículo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Rodríguez. Para contestarle, tres minutos y medio, señora Quintana, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Para citar brevemente las reformas llevadas a cabo en materia legislativa, decirle que sí que añadimos un apartado 2 en el artículo 4 bis de la Ley de Carreteras que recoge principalmente la definición de esta red básica de carriles bici de la Comunidad de Madrid, que era inexistente.

En materia de planificación, se ha recogido tanto en el avance como en el plan toda la red básica que creemos que es necesaria para la Comunidad de Madrid, con el objetivo -como usted decía- de convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana, porque, como decía, ese debate ya estaba superado en la Comunidad de Madrid.

Y en materia de seguridad vial se ha creado una mesa de trabajo permanente específica de ciclistas con la Comisión Interdepartamental de Seguridad Vial de la Comunidad de Madrid, además de realizar estudios en tramos de concentración de accidentes y de inspeccionar los carriles bici que ya tenemos.

Pero, hablando propiamente de las obras y de las actuaciones que hemos hecho, decirle que las actuaciones que están previstas y actualmente en desarrollo en la red son la mejora del carril bici de carreteras de la M-607, que discurre entre Colmenar Viejo y Soto del Real, en un tramo de 2 kilómetros; hemos hecho una inversión de 85.496 euros. Actualmente estamos trabajando en la mejora del carril bici de la M-301, que transita entre San Cristóbal de los Ángeles y San Martín de la Vega, en el entorno de Perales del Río, con un tramo de 5 kilómetros, con una inversión de 229.000 euros. En cuanto a la conservación de los carriles existentes, mediante los diferentes contratos de mantenimiento de que dispone la dirección general y que integran la estrategia de conservación de carreteras de la Comunidad de Madrid, estamos realizando tareas de mantenimiento y reparación de toda la red, pudiendo además afirmar que las vías ciclistas se encuentran en muy buen estado de mantenimiento. Las actuaciones que hemos realizado este año son las siguientes: en la vía ciclista de la M-301 hemos reparado y restaurado el firme de rodadura entre los puntos kilométricos 0 y 5, con un importe de

110.000 euros, al objeto de mejorar la rodadura mediante el microfresado de irregularidades y extendido manual de microaglomerado, coloreando con 8 milímetros de espesor y finalizando la actuación de reposición con la correspondiente señalización horizontal y vertical, que también la hemos mejorado. En la vía ciclista de la M-607 hemos mejorado el firme en los tramos comprendidos entre el punto kilométrico 22+300 y el 24+300, con un importe de 80.503 euros. En este caso, los trabajos han consistido en una nueva capa bituminosa de rodadura de 5 centímetros de espesor con betún mejorado con caucho, y también se ha aplicado un riego de emulsión bituminosa sobre la capa de rodadura antigua de 10 centímetros de ancho en el eje de todo el tramo. Vamos a iniciar lo antes posible, casi de forma inmediata... en la vía verde del Tajuña, que saben ustedes que es de uso compartido, está previsto ejecutar este año una escollera de protección del talud para reponer los daños que ocasionaron en el término de Orusco, en el camino del Val, concretamente las DANA y las riadas.

Y, por último, también me gustaría decirle que entre las próximas actuaciones que vamos a poner en marcha tenemos en marcha los distintos contratos que a continuación le detallo: están adjudicados y en fase de redacción de proyecto el carril bici paralelo a la carretera M-111, entre los puntos kilométricos 0 y 24+500, lo que nos va a sumar otros 24 kilómetros más a la red; atravesará los municipios de Barajas, Paracuellos, San Sebastián de los Reyes, Algete y Fuente el Saz, con un precio estimado de construcción de 7.350.000 euros. También está en licitación el carril bici paralelo a la carretera M-206 entre los puntos kilométricos 0 y 7+500, que atravesará Loeches y San Fernando de Henares, con un precio estimado de construcción de 2.250.000 euros. Estos dos contratos, como le digo, están ya adjudicados; se está redactando el proyecto, con lo que en breve pasaremos a la fase de construcción.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, vaya terminando, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Y también tenemos el carril bici paralelo a la carretera M-307, también de 6 kilómetros, con una inversión de 1.500.000 euros, entre San Martín de la Vega y Pozuelo. Tenemos en fase de adjudicación de redacción de proyecto otros dos carriles bici más.

Y, por último, solo decirles una petición que nos han hecho las asociaciones de ciclomotociclistas: el día 9 de junio, este domingo, es el Día Nacional de la Moto; es un día que quedó constituido en el Congreso de los Diputados en el año 2015. Nos piden, por favor, que hagamos este año un poco de publicidad a su eslogan -el eslogan que han elegido las asociaciones de motociclistas es "la seguridad vial se refuerza con tu ejemplo"- y que, por favor, hagamos en redes visión de este día. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues, nada, muchas gracias, señora Quintana, y siento un poco esta alteración del orden del día. (*Pausa.*) Ahora, a continuación, volvemos a llamar al señor Rodríguez Sardinero en representación del Gobierno, al cual volvemos a pedir disculpas por estas pequeñas alteraciones, y rehacemos el orden. Pasamos al quinto punto del orden del día, el que correspondería también al Grupo Socialista.

PCOC-3051/2024 RGE.10936. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué previsiones tiene el Gobierno regional de incrementar la frecuencia de la línea 632 (Madrid-La Navata-Galapagar-El Guijo).

Para comenzar, le voy a dar la palabra a doña Isabel cuando ya esté preparada; cuando usted quiera.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, presidente. Gracias una vez más al director gerente por comparecer en esta comisión. Como siempre les digo, lo que más preocupa a los vecinos y vecinas de cualquier municipio es la movilidad, porque influye directamente en la calidad de vida, que depende en gran medida de la frecuencia del metro, de los autobuses que nos desplacen a nuestros centros de trabajo o centros de ocio, a los colegios de nuestros hijos, a nuestros hospitales de referencia... en definitiva, mejora la calidad de la vida cuanto mejor sea este servicio.

Galapagar tiene una población de 35.273 habitantes y, como saben ustedes, es el tercer municipio más grande después de Las Rozas y Villalba, un crecimiento de población que ha ido aumentando desde la pandemia. El modelo de asentamiento disperso de Galapagar acentúa las necesidades de movilidad en el municipio, generando múltiples desplazamientos por diferentes motivos, en los que predomina el vehículo privado por encima del uso del transporte o los tránsitos a pie o en bicicleta, y estos viajes se realizan en transporte privado por las pésimas condiciones del transporte público.

El Grupo municipal Socialista de Galapagar lo ha llevado a pleno muchísimas veces, pero no encuentra respaldo ni contestación por parte de la alcaldesa. Nos consta que usted, señor Rodríguez Sardinero, se ha reunido con la alcaldesa, y la única noticia que hemos tenido ha sido en redes, que todo ha ido bien, como si se tratase de una influencer, María Pombo, que publica "pues, mire, hoy estreno un vestido"; así es. Pero, mire, para los vecinos y vecinas es muy importante saber si en su urbanización se va a incrementar la frecuencia de los interurbanos, si llegarán a tiempo a su trabajo, si el hospital de referencia va a estar mejor conectado o si pueden hacer uso de otro tipo de transporte que no sea el transporte privado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, doña Isabel. Para responder, el señor Rodríguez Sardinero, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, presidente, y, de nuevo, buenos días, señorías. Antes de contestar a la pregunta, yo creo que también ha puesto el foco de atención su señoría Cadórniga en lo que es hacer una breve referencia urbanística al municipio de Galapagar, para que se pueda entender la funcionalidad de la línea 632, una línea que es interurbana-urbana -luego es una línea mixta- en el 40 por ciento de los viajes que registra.

El municipio de Galapagar supera en la actualidad los 35.000 habitantes, de los cuales cerca del 30 por ciento vive en las urbanizaciones del término municipal y no en el núcleo urbano, a lo que ha hecho referencia su señoría. Es un municipio muy disperso. Así tenemos unos cuantos también en el ámbito de nuestra región, pero, en concreto, Galapagar tiene ese diseño. Destaca especialmente la zona de La Navata, donde se asienta la estación de Cercanías, y El Guijo, que está situado al noroeste del término municipal de Galapagar, junto a la carretera M-510, y que cuenta con aproximadamente unas 900 viviendas. El 75 por ciento de las viviendas se ubican entre Galapagar pueblo y estos dos asentamientos, lo que es La Navata y El Guijo, que he dicho. Cuenta con otra zona residencial, como es Colonia España, ubicada en cercanías del término municipal de Collado Villalba -muy cerca- y dotada de otra estación de tren, la de San Yago.

La línea 632, por tanto, cubre la relación de La Navata, donde se asienta la estación de Cercanías El Guijo-Galapagar y Colonia España con Madrid, aunque su funcionalidad es doble, al servir también de conexión urbana entre las urbanizaciones y el núcleo principal, como veremos después. La línea tiene una frecuencia de promedio de quince minutos en las horas punta y treinta minutos en horas valle y con un tiempo de recorrido completo de entre cincuenta y cincuenta y cinco minutos. Las puntas de ocupación máximas tienen lugar en sentido Madrid, al igual que en el ámbito anterior, en las expediciones concentradas de la mañana, entre las 06:50 y las 09:45, intervalo que se encuentra reforzado con 4 expediciones que parten directamente desde La Navata; y en sentido Galapagar, la punta se da en las expediciones del mediodía en sentido inverso, entre las 13:45 y las 15:15 horas, como también sucede prácticamente en el resto de las líneas.

Analizados los datos de viajeros durante los primeros quince días de marzo, se obtienen los siguientes resultados: en el sentido Madrid-Galapagar, en día laborable hay una media de 2.167 viajeros distribuidos en 56 expediciones; arroja una media de 38 viajeros por expedición. De los viajeros medios totales, 1.372 tienen un movimiento interurbano y el resto de los viajes, 793, se dan dentro del municipio de Galapagar, lo que representa el 36,6 por ciento de los viajes/día y que concuerda con la función de alimentación a la estación de Cercanías de Galapagar-La Navata, en la que dispone parada. Las horas punta se producen entre las 13:00 y las 15:00 horas, aunque la ocupación media es elevada, y lo cierto es que la ocupación de salida de Madrid es aproximadamente de entre 35 y 34 viajes por expedición, que en las paradas urbanas de Galapagar es más elevada, pero se compensa al haber mayor relevo de viajeros, por lo que existe cierta capacidad para admitir demanda, ya que el número de plazas no supera por expedición el de cincuenta. En sentido Galapagar-Madrid, hay una media laborable de 1.738 distribuidas en 61 expediciones; supone una media de 28,5 viajeros por expedición, siendo las expediciones de primera hora las de más ocupación, si bien no llegan a las plazas sentadas ofertadas por expedición, por lo que también se puede afirmar que no existen problemas de saturación en este sentido.

En fines de semana, lo que decíamos antes, existe una oferta con una expedición de hora por sentido, y las ocupaciones medias son inferiores a las obtenidas por día laborable. Se corrobora durante estos días la función urbana que realiza la línea, lo que concuerda con que una de las paradas que mayor demanda presenta, aparte de Moncloa en Madrid, es la de estación de Cercanías.

A la vista de lo expuesto, cabe concluir que es una línea bien dimensionada, sin problemas de ocupación en ninguna franja horaria; tiene una amplia oferta a lo largo del día adaptada a las horas punta y valle, por lo que en principio no se tiene previsto ampliar expediciones en este sentido. Lo que sí se está valorando en estos momentos es ampliar un servicio nocturno de fin de semana hasta Colonia España, a la vez que se están estudiando algunas de las propuestas recibidas por parte del ayuntamiento recientemente, entre las que podemos encontrar -para que se pueda saber- la de igualar la línea 631 y adelantar un poco el horario, y así permitir trasbordo en La Navata de los trenes de Cercanías que van a la T4; estudiar tener salida y llegada a Colonia España en todos los itinerarios, y el servicio nocturno al cual hago referencia, que debería entrar por el kilómetro 33 de la A-6 y tener una parada en la urbanización de Parque Lagos, continuando en su ruta habitual por La Navata y El Guijo y terminando en Colonia España, y esa es la que el consorcio está estudiando para implementar en breve.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sardinero, se le ha agotado el tiempo. Yo le dejaré luego quince segundos, pero no más; ya lo hemos agotado. Señora Cadórniga, tiene dos minutos y treinta y cinco segundos.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, presidente. Gracias, señor Sardinero. Pero, mire, lo que hemos demandado y lo que ustedes llevaban en su programa electoral no es ni más ni menos que medidas imprescindibles en transporte público para el municipio de Galapagar, como el incremento de frecuencias en la 632 y 635 los fines de semana, ya que pasan cada hora; aumentar las frecuencias durante el fin de semana a al menos media hora, como ocurre en días de diario; poner en marcha -usted dice que está en estudio- autobuses nocturnos de la línea 632 de domingo a jueves, ya que solo tienen servicio los sábados y domingos... y en La Navata, además, tenemos un grave problema: que de tres a siete no hay cobertura alguna. Les hemos propuesto -y la alcaldesa, además, estaba de acuerdo, pero no ha hecho absolutamente nada- incrementarlo con un autobús más a las cinco.

Pero, además, lo que es realmente alarmante es la situación de Colonia España, que es muy grave, porque la conexión del 632 con la urbanización Colonia España es totalmente deficiente, y solicitamos al menos dos autobuses por hora con llegada y salida desde allí y extender los interurbanos nocturnos de la línea 632 hasta la Colonia España.

Y, respecto a la 635, es verdad que yo no le he preguntado por ella, pero es que me ha llegado la contestación del Gobierno regional el otro día, en la que me quedé realmente sorprendida. Ustedes me dicen que no es competencia regional, que es competencia municipal. Y me refería, además, en concreto, a la llegada a Parque Lagos, porque Parque Lagos está totalmente incomunicado.

Entonces, yo lo que les pido es que lo que llevan estudiando décadas, décadas y décadas se lo tomen muy en serio, porque, al tener Galapagar una población tan dispersa, las urbanizaciones realmente están en una situación, algunas de ellas, como es Colonia España y como es Parque Lagos, de incomunicación absoluta.

¿Y a qué nos lleva esto? A uso de vehículo privado. La utilización de vehículo privado masivamente saben ustedes que genera muchísimos inconvenientes de emisiones de CO₂, de no tener

otros vehículos alternativos, y, además, lo que más nos importa: genera una injusticia social, porque muchos y muchas vecinas galapagueños y galapagueñas no pueden utilizar servicios básicos al no disponer de transporte público y ustedes no hacer el trabajo que deben hacer.

Por otra parte, también -sé que es un tema que han tratado- el estado de las marquesinas es lamentable, y además no funcionan los indicadores de horarios; se ha cambiado uno en diez años y no tiene ningún sentido.

Y otra propuesta que le queríamos hacer, que quizá fuese una salida, es implementar un autobús que conecte el casco urbano con las urbanizaciones para no tener todo este tipo de problemas. Es imprescindible implantarlo y tener rutas e informar sobre los horarios de transportes, porque lo cierto es que los usuarios no tienen ningún tipo de información de la frecuencia de los autobuses y muchas veces se ven abocados a cogerse un taxi, y no todo el mundo tiene la posibilidad de hacerlo. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Como se ha pasado un poquito, cincuenta segundos son los que le doy a usted.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, lo digo también como en el caso anterior: evidentemente, siempre hay posibilidades de mejora y el consorcio está, como he dicho, de forma constante modificando, moviendo, estudiando las demandas de los usuarios. Yo me he anotado aquellas cosas que usted ha dicho y me lo he anotado con atención para verlas con el equipo del consorcio y, en la medida en la que podamos atenderlo, lo atenderemos; pero decirle lo mismo: el nivel de satisfacción de la línea completa por la que me está preguntando usted, la valoración que tiene de los usuarios es de 7,56. Le digo lo mismo que a su compañero: que yo no pongo las valoraciones.

Es verdad que las quejas de los usuarios en lo que va de estos cinco meses han sido dieciséis, y con referencia a lo que usted ha manifestado en el anterior caso, en la línea 416, solamente fueron tres hasta la fecha. Pero, como le digo, siempre todo es mejorable y en eso pretende el consorcio estar, y tomo nota de sus consideraciones. No creo que sea siempre tan pesimista como ustedes lo pintan.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero, y le pedimos, por favor, que se quede para esta última pregunta.

PCOC-3460/2024 RGE.12622. 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 planes tiene la Comunidad de Madrid en relación al acceso de patinete eléctricos en los medios de transporte público regionales?

Como ya les he dicho, en representación del Gobierno, el señor Rodríguez Sardinero, director gerente del consorcio regional. Le damos la palabra a la señora Acín para que formule la pregunta.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Empiezo. Gracias, presidente; buenos días. Como todos recordarán, a finales de octubre del año pasado explotó la batería de un patinete eléctrico en la línea 2 del metro, en la estación de La Elipa. Lo que decidió la Comunidad de Madrid fue prohibir: prohibir desde el 4 de noviembre hasta que se realizase la nueva normativa el acceso con vehículos de movilidad personal en metro, metros ligeros, autobuses EMT, interurbanos, autobuses municipales, tranvía de Parla y los intercambiadores.

Como digo, la Comunidad de Madrid se dio ese plazo de cuatro meses para hacer la normativa específica y donde dije digo, digo Diego. Hace justo una semana, conocimos que el consejo de administración del Consorcio Regional de Transportes ha prorrogado esta prohibición y la revisará en 2027, cuando estos vehículos tienen que tener una certificación de la Dirección General de Tráfico. Así que ya no estamos hablando de que tal vez esta prohibición se levantara con una nueva normativa y una normativa específica, que es necesaria, en agosto de 2024, sino que nos vamos para delante otros tres años más. Los planes, ya lo sé: supongo que ninguno, ¿verdad?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Acín. Para responder a la pregunta, el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señora Acín. Efectivamente, como usted ha dicho, la pregunta la registró con anterioridad a la celebración del consejo de administración del consorcio, que tuvimos el pasado 31 de mayo, y en el que se acordó por unanimidad elevar a definitiva la prohibición que hasta el momento era temporal. Es definitiva; no es temporal. Sí es verdad que hemos decidido, en el año 2027, cuando la Dirección General de Tráfico apruebe un reglamento con unas especificaciones concretas con respecto al tema de los patinetes, poder volver a llevarlo al consejo de administración, conforme a ver qué indican esas especificaciones que vaya a determinar la Dirección General de Tráfico del Gobierno de España.

Es una decisión que no toma solamente la Comunidad de Madrid. Yo quiero recordar que, después de la Comunidad de Madrid, se elevó a definitiva en Barcelona; la posibilidad de que se prohiba también ocurrió en el Gobierno de Palma de Mallorca, y Renfe lo hizo el 12 de diciembre de 2023 y mantiene la prohibición de forma definitiva en ese sentido, y supongo que la seguirá manteniendo. Es decir, en autobuses urbanos de la EMT, en interurbanos, en instalaciones de vehículos, metro, metro ligero, tranvía de Parla, los cinco intercambiadores, y mantenemos también la prohibición en Cercanías, conforme a la prohibición que Renfe estrictamente realizó en diciembre de 2023.

Las razones que han motivado esta determinación, como ya se indicó en su momento, no son otras que las de garantizar la seguridad de las personas -viajeros y trabajadores- que usan nuestro transporte y nuestras instalaciones, decisión que se desencadenó por el incidente que ocurrió en el pasado mes de octubre. Y no es un hecho aislado, como ya he manifestado con anterioridad. Las decisiones se han tomado por las autoridades de los transportes y han ido todas en el mismo sentido desde noviembre del año 2022, en que se produjo en Llobregat también un accidente o incidente similar.

Y, en ese sentido, ha ido desencadenando las prohibiciones en todos los organismos y autoridades de transporte no solamente de España, sino también de fuera de España.

A raíz de esos sucesos, el consorcio recabó un informe técnico que analiza la problemática, los riesgos asociados a fuegos eléctricos y originados en vehículos de movilidad personal presentes en vehículos de transporte público, y no se ha finalizado hasta el momento de producirse el incidente en Madrid, razón por la cual se decidió, como dijimos, adoptar la medida de manera provisional, y hemos dado un tiempo más que suficiente y oportuno para estudiar dichos sucesos y se ha elevado ya a manera definitiva. Y lo que le he dicho: el 12 de enero de 2022, la Dirección General de Tráfico regula las características que tienen que cumplir los vehículos de movilidad personal; establece que los modelos comercializados a partir de enero de 2024 deberán contar con un sello emitido por el organismo, lo que supone un control de calidad de los mismos, que a fecha de hoy no se producía. Sin embargo, los patinetes comercializados antes de su entrada en vigor podrán circular durante los cinco años siguientes a la fecha de la publicación de la misma, y en dicho momento se permitirá la circulación. En ese mismo sentido, la decisión adoptada por el consejo es la que le digo: revisar nuevamente en el año 2027, ya que es fecha cuando finaliza el régimen transitorio de los cinco años previstos en la citada resolución y en donde la Dirección General de Tráfico emitirá una nueva normativa que mantenga o no en qué sentido deben establecerse esos vehículos de movilidad personal que no sean tan sencillamente manipulables y que provocan este tipo de incidentes.

Desde luego, tuvimos que agradecer que no hubiéramos tenido que analizar la posibilidad de que hubiera habido problemas con viajeros o incluso con el personal de Metro, en este caso, donde se produjo el incidente. Fueron brutales las imágenes -y las tienen ustedes a disposición- de cómo quedó el vagón. Y eso lo que indica es que, ante la seguridad de los viajeros y la seguridad del personal, se mantenga esa decisión, e insisto, aprobada por el consejo de administración del consorcio por unanimidad de todos los que allí representan al mismo. Nada más, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; le ha quedado poquito tiempo también, señor Rodríguez Sardinero, medio minuto. A lo mejor la señora Acín luego le quiere dejar algo, salvo que no quiera...

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. En 2018 explotó en el metro de Madrid una batería de un ordenador; causó un incendio, hubo evacuados, atendidos por inhalación de humo y crisis de ansiedad, y nadie se planteaba la prohibición de entrar con aparatos electrónicos con baterías en el metro de Madrid. Una prohibición definitiva no está dando respuesta a elementos de seguridad. Y ya le digo: tienen un antecedente clarísimo, que ahí sí se sufrieron además consecuencias negativas para viajeros y viajeras y para los trabajadores. Obviamente, nadie se va a plantear -sería implantable- que no entrásemos con los ordenadores al metro de Madrid por un incidente puntual.

Desde Más Madrid nos hemos reunido con personas usuarias, con los colectivos que las representan, la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal, la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal y Patinetes Eléctricos, también con Cermi y con organizaciones vinculadas a la movilidad activa. Es innegable que los vehículos de movilidad personal no son modos

activos y que su despliegue en Madrid, sobre todo vinculado al despliegue de varias empresas privadas, generó un desorden y una problemática grave en el espacio público. Esto es así, pero no puede confundirse con el uso particular que hacen -ahora ya no, pero que hacían- cada día más personas de patinetes eléctricos para completar etapas de viaje. Este era un uso fundamental: desde mi casa hasta el metro, desde mi casa hasta el tranvía, desde mi casa hasta un autobús, desde esa parada de metro que no me deja en la puerta de mi destino vuelvo a utilizar este modo. Y eso es lo que han cortado, esta posibilidad de intermodalidad y de uso como una etapa más de viaje. Desde el inicio de esta prohibición, las personas usuarias han visto afectado sobre todo su tiempo de transporte. Es distinto que mi estación de metro más cercana me quede a quince minutos, hacerlo andando o hacerlo en este modo.

Yo le voy a hacer tres propuestas concretas: la primera es que no hay ningún problema en que ustedes hagan una normativa específica; nada se lo prohíbe. Es decir, ustedes se van a acoger al final de 2027, cuando haya ya una instrucción estatal, pero nada prohíbe que la Comunidad de Madrid tenga una normativa específica. Yo les pido que la recuperen; que pongan en marcha un grupo de trabajo en el que no solo esté el consejo de administración del consorcio, en el que estén usuarios y usuarias -ya hay asociaciones que son representativas; por lo tanto, se puede contactar con ellas-, y que ese grupo de trabajo pueda generar unas conclusiones a incluir de nuevo en esa futura normativa.

También le hago otra petición: pueden ustedes habilitar plazas para el aparcamiento de estos vehículos de movilidad personal en metro y en los intercambiadores. Si quieren, empecemos con los intercambiadores. No me sirven los aparcamientos del plan REB, que son unas barras, sino que le propondría que hicieran unos aparcamientos que generen seguridad de que tu patinete va a estar a la vuelta de tu traslado. Eso sería una fórmula al menos transitoria. Ya le digo, yo creo que la Comunidad de Madrid puede tener una normativa específica, pero, al menos, que haya unos espacios en los que te dejen aparcar tus vehículos de movilidad personal y que, por lo tanto, puedas seguir utilizando estos vehículos en los recorridos que consideres o que son imprescindibles dentro de tu viaje. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues, nada, prácticamente ha agotado su tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Diez segundos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta, treinta segundos, señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, yo creo que es evidente que, por las razones estudiadas y las que se han planteado, en el ámbito de los patinetes son más susceptibles de causar un incidente en transporte público de bastante mayor envergadura que el tema del ordenador, en función de cómo se ha evolucionado en el uso de ese tipo de patinetes y qué es lo que produjo la explosión en una manipulación de un patinete, cosa que en el ámbito del ordenador tenía, supongo, otra causa en sí.

En el ámbito del consejo de administración le recuerdo que están representados los usuarios y también están representados los sindicatos en la parte que liga a los trabajadores. Quiero decir que hay un órgano que valoró eso en el ámbito del estudio.

Y, segundo, y por último, mi pregunta: usted, Más Madrid, que gobierna en España con el Partido Socialista, ¿va a proponer o promover que Renfe elimine la prohibición de que vayan los patinetes en el Cercanías o en alta velocidad?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Voy a tener que contestar.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Le puede dar un segundo.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Ay, Dios mío!, ¡esto va a ser inacabable! Venga, cinco segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Yo no gobierno Renfe, que me encantaría, pero no sucede. En cualquier caso, sí. El hecho es que que en Renfe se quitase la prohibición no daría resultados, porque necesita que la prohibición sea quitada en todo el sistema. A mí no me sirve de nada utilizar un vehículo de movilidad personal para entrar en Renfe si luego en metro me encuentro la prohibición y metro o el intercambiador correspondiente no ha establecido, por ejemplo, un aparcamiento. Por lo tanto, tiene que ser viable su uso en las diferentes etapas del viaje, no solo en un modo. Es como si me dice que si solo vamos a dar el acceso a los autobuses interurbanos, por ejemplo. Pues no tendría sentido que no fuera en todo el sistema.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sardinero, venga, diez segundos también. *(Rumores.)* No, es su tercer turno y último.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): No, nada, a ver si es verdad que veo la propuesta de Más Madrid donde solicite la eliminación de esa prohibición; me la puede mostrar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias a los dos; ya nos hemos pasado un poquito, así que despedimos al señor Rodríguez Sardinero, y disculpe un poco la alteración en el orden, que... *(Rumores.)* Sí, que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto séptimo, que ya es la proposición no de ley.

PNL-205/2024 RGE.11696. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: En el presente ejercicio presupuestario, realice los estudios técnicos, jurídicos y económicos, incluyendo análisis coste-beneficio que tengan en cuenta el ahorro de tiempo, para la recuperación de la concesión de TFM y la prestación del servicio de esta línea dentro del servicio público de Metro de Madrid sin transbordos, realizando el análisis

coste-beneficio para las hipótesis de recuperación de la concesión en los años 2025, 2026, 2027, 2028 y 2029.

Se comunica a todos los diputados presentes que no se han presentado enmiendas; por tanto, vamos a abrir el debate, lógicamente. Le vamos a dar un turno al grupo parlamentario que lo ha instado, que imagino que será la señora Acín la que va a comenzar, por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Yo creo que vamos a ir un poquito más rápido. Por un lado, quiero centrarme en que en esta proposición no de ley estamos pidiendo un estudio. No estamos ya hablando de la recuperación, estamos hablando de la necesidad de hacer un estudio. Yo asumo que, como tampoco ha habido enmiendas, vamos a ir a una votación a favor de una iniciativa que va a salir aprobada por unanimidad, porque además cuento con que la Comunidad de Madrid igual ya tiene incluso este estudio hecho y dice: ¡anda!, pues no me sale bien recuperar esta concesión. Entonces, creo que nos vamos a encontrar la típica iniciativa de "es comunista, no se puede hacer, pero ya está hecha", y que, por tanto, vamos a una votación por unanimidad. *(Risas.)* Además, cuento con que todos saben que esta iniciativa no tiene más objetivo que favorecer a los viajeros y a las viajeras de Rivas y de Arganda del Rey; por lo tanto, todos sabemos que las dos alcaldías están impulsando o están empujando para que esto se haga.

Como saben, esta línea 7B tiene un uso amplio. El año pasado transportó a 7,7 millones de viajeros; estos viajeros están obligados a realizar un trasbordo con cambio de tren y esperas de varios minutos en la estación de Puerta de Arganda, y así continuar su viaje. En el diseño original no estaba establecido este trasbordo ni la situación es la misma que por ejemplo se da en el trasbordo de Tres Olivos, en el que entran unos trenes de una dimensión, y en este otro no hay ese problema. Por lo tanto, se estableció aquí este trasbordo y suponemos que nada tenía que ver con la concesión de TFM; hubo algún otro motivo.

Es más, el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras ya ha comunicado que cuando Metro de Madrid asuma la gestión directa de esta línea -es decir, cuando caduque la concesión, en 2029-, este trasbordo será eliminado; por lo tanto, no hay razones técnicas para que este trasbordo exista. Hay una motivación económica y suponemos que contractual.

Por eso mismo les pedimos que la Comunidad de Madrid haga un estudio y que valore, poniendo en el centro el ahorro de tiempo que supondría para los usuarios y usuarias, la recuperación de la concesión de TFM, vinculado sobre todo a que ya sabemos que el consejero ha dicho que se eliminará este trasbordo, que penaliza a los usuarios de la red. Ya les digo, igual está ya hecho y la Comunidad de Madrid tiene las hipótesis planteadas de cuánto costaría y en cuánto repercutiría positivamente la recuperación de la concesión en los años que quedan, es decir, en 2025, 2026, 2027, 2028 y 2029. Asumimos además -conocemos todas- que la Comunidad de Madrid, la parte del consorcio y, si no, esta consejería, tiene presupuesto de sobra para hacer estudios; que ya igual están hechos, pero si no tienen dinero para poder hacerlos y ver si es viable o no. Tal vez el resultado sea que no es viable, pero al menos que se haga ese estudio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Acín. A continuación, como no se han presentado enmiendas, empezamos por los grupos de menor a mayor. Señor Pérez Gallardo, ya lo sabe, siete minutos o menos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Nosotros votaremos favorablemente, porque hemos apoyado otras cosas, como cuando fue la línea 10, por ejemplo. Recuerdo que nosotros lo pedimos. Es verdad que vino en ese caso la consejera delegada de Metro de Madrid y nos explicó que era diferente; que quitar ese trasbordo suponía hacer obras en todas las estaciones posteriores, porque los trenes eran más estrechos y las estaciones eran más estrechas y, por lo tanto, la inversión que requería era muy grande. Y en este caso, lo que se pide..., puede incluso que ni siquiera tenga un coste económico realizar este estudio, porque igual los propios técnicos de Metro de Madrid lo pueden hacer. Es decir, que igual ni siquiera haría falta tener que licitar este estudio, porque no es un estudio de una infraestructura que haya que hacer; simplemente estamos hablando de estudiar un contrato, ver las condiciones que se tuvieron y ver cómo se puede hacer. Yo creo que incluso en el caso de que la Comunidad de Madrid quiera hacer este estudio, ni siquiera tiene que requerir un coste económico.

Pero es que, incluso aunque lo requiera, puede ser una buena alternativa, porque, efectivamente, se pierde mucho tiempo en estos trasbordos, y estudiar la posibilidad de ahorrar en estos cinco años e incluso... comparto perfectamente lo que ha dicho la señora Acín, que seguramente es lo mismo que dice el señor portavoz del Partido Popular, que ya lo están haciendo o ya lo tienen en mente... bueno, pues que se haga. Así que, sin más, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada; muchas gracias a usted por su brevedad, porque lo bueno, si breve, dos veces bueno. Señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Desde el Partido Socialista estamos a favor de esta proposición no de ley que, como ha comentado la señora diputada proponente, únicamente plantea hacer estudios técnicos, jurídicos y económicos para no tener que esperar hasta 2029. Entendemos o nos gustaría que realmente pudiera salir por unanimidad precisamente para beneficiar a los vecinos de Rivas, de Arganda, pero también de toda la zona sureste, que en muchísimos casos terminan utilizando el metro para hacer que sus viajes a sus puestos de trabajo y, en otros casos, volver hasta sus municipios rurales sea más fácil.

El Partido Socialista, en el programa electoral regional, llevaba ya esta recuperación, que además cuantificaba y que creíamos que seguramente, desde el Gobierno regional, obviamente, se puede hacer. ¿Por qué además estábamos de acuerdo? Porque es una reivindicación, como digo, histórica, que se ha llevado por parte del PSOE en distintos municipios, tanto en el municipio de Arganda como en el municipio de Rivas. Y una de las cosas que se planteaba es que se pudiera operar de forma conjunta esta línea 9 de metro sin tener que cambiar de tren en Puerta de Arganda, mucho más teniendo en cuenta que en Arganda está el hospital de referencia de los vecinos y vecinas de esta zona. Es una medida que beneficiaría a más de 340.000 madrileños que, como digo, desde el Partido Socialista de

Rivas, nuestra portavoz allí, vicealcaldesa Mónica, nos ha comentado que lo ha defendido en muchísimas ocasiones, y también aquí, cuando estaba de diputada; que le parece fundamental esto de que se pueda hacer la alineación del trasbordo en Puerta de Arganda; que, evidentemente, no se debería pagar más, y es una de las cosas por las que se plantea precisamente que se elimine ese trasbordo, para estar en igualdad de condiciones con los demás usuarios de metro.

Una de las cosas más preciadas que yo creo que todo el mundo tenemos claro que tenemos la ciudadanía en general, las personas, es el tiempo; y todo lo que tiene que ver con poder invertirlo como queremos y no necesariamente en algo que se nos va, poder invertirlo en nuestras familias, en los seres queridos o en nosotros mismos, es algo que nos parece fundamental, y creemos precisamente que esa reducción de tiempos tiene que ver con una inversión en mejora de los servicios públicos en la Comunidad de Madrid y, para hacer esa inversión, desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que no tiene por qué ser rentable. Lo público no tiene que ser rentable; tiene que estar al servicio de la ciudadanía.

El pasado 20 de febrero, la realidad hizo que la propia Comunidad de Madrid trasladara que no tenía previsto suprimir el trasbordo de Puerta de Arganda, que no tenía en mente construir la cuarta estación de metro y también lo que habían planteado con esta empresa; pero, como digo, a partir del día 20 cambiaron esta hoja de ruta, y lo que dijeron es que directamente iban a ver cómo se podía hacer en el año 2029. Por lo tanto, se ha pasado de esperarse a 2032 a poder hacer ese cambio para 2029. A nosotros nos parece que sería importante para los vecinos de los municipios de Rivas, de Arganda y por supuesto de la zona sureste que no solamente se estudiara, sino que la Comunidad de Madrid diese un paso más e hiciera realidad esa reivindicación de los vecinos y vecinas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muy breve también. Señor Crespo, es su turno por un tiempo máximo, imáximo!, de siete minutos.

El Sr. **CRESPO HUALDA**: Con su permiso, señor presidente. Señorías, traen una proposición sobre una ampliación de la línea 9 de metro, pero esa ampliación tiene su origen en la antigua línea de ferrocarril que iba desde el Niño Jesús hasta Alocén, es decir, lo que antiguamente se llamaba el ferrocarril del Tajuña; una línea que fue importante a finales del siglo XIX y principios del XX, y hasta incluso tuvo su protagonismo en la Guerra Civil, que pretendía comunicar con Torrejón, con Tarancón, con el ferrocarril de los cuarenta días, y eso probablemente haya motivado la nostalgia de la señora Acín por el tema de la línea. *(Risas.)* Pero no es exactamente el contexto. La línea fue cayendo y cayó el servicio; no había prácticamente circulaciones; deficitaria al mil por ciento, y fue transformada una gran parte de ella, desde Morata hasta el final, en vía verde, y quedaba una parte que era de titularidad privada, que comunicaba las dos fábricas de cemento, una en Vicálvaro y otra en el alto que hay en Morata. Es decir, el transporte que hacía esta línea, que era de ancho métrico, era para mercancías de cemento, una fábrica de cemento entre Vicálvaro y el Alto de Morata.

En esos momentos, en los años noventa, con los desarrollos de Rivas, Covibar y todo el desarrollo de Rivas, se planteó la comunicación para bajar el número de viajeros en la A-3 y facilitar la

comunicación. Como siempre, todas las infraestructuras ferroviarias buscan el beneficio de los viajeros mejorando tiempos y mejorando el transporte. Y en el concurso para explotar esa línea o para desarrollar esa línea participaron FEVE, Renfe y Metro. El proyecto de Metro fue el que se eligió en aquel momento, porque hacía mejores opciones de trazado, y a partir de ahí se inició la construcción de la línea 9 con el ancho metro y se puso en servicio hace veinticinco años, en 1999. Todo esto se generó en 1999. Quiere decir que estamos ahora a veinticinco años de esa concesión.

Veinticinco años después, con las características y las circunstancias que se daban en ese momento..., porque en aquel momento había un consorcio que fue el adjudicatario de la línea, y el consorcio -lo que se llama la Compañía de Transportes Ferroviarios de Madrid- estaba formado por Metro de Madrid, Caja Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas -que era la propietaria de la línea para el transporte de cemento-, Acciona y ACS, que eran constructoras. Ese consorcio tiene la concesión y la explotación la tiene Metro. Entonces, las circunstancias de 1999 son diferentes a las de 2024. Durante todo ese tiempo se ha mantenido la línea, se han hecho las conservaciones y los mantenimientos correspondientes, y ahora está pendiente la construcción de una nueva estación en el desarrollo urbanístico de Los Ahijones-Berrocales que no es que no se tenga previsto hacer: es que quedó desierto el concurso, pero está previsto continuar adelante.

Al mismo tiempo, en ese cambio que tienen que hacer los viajeros del tren en Puerta de Arganda, hay que decir que la señalización de toda la línea no es homogénea, y en este tiempo, en los cinco años que quedan de concesión, está prevista la actualización de la línea y la homogeneización de todas las instalaciones de seguridad. Quiere decir que si la línea está funcionando bien y tiene sus plazos y sus tiempos y está cumpliendo las expectativas que generaron la construcción de la línea en 1999, lo que procede es mantener la explotación actual de la línea, las inversiones previstas -que son la construcción de la estación de metro en el desarrollo urbanístico de Los Ahijones y Berrocales- y, por supuesto, la unificación de la línea.

A partir de ese momento, como muy bien dijo el consejero, estaría comunicada la ciudad de Arganda con la estación de Paco de Lucía, que está en la zona de Mirasierra, en la parte norte de Madrid, y vertebraría prácticamente, con una composición de seis trenes por cada una de las composiciones... los trenes que circulan entre Puerta de Arganda y Arganda ahora mismo son de dos coches. Mejoraría sustancialmente la circulación de la línea, el transporte de viajeros y demás; pero, obviamente, las circunstancias son diferentes y lo que sí tienen es unos compromisos adquiridos desde 1999 que hay que desarrollar. Y no sé... creo que más o menos me espero a la siguiente...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Quiere usted posicionarse ya para ver si va a abrir el turno? Lo digo más por... (*Rumores.*) Bueno. Como veo que no..., no hace falta...

El Sr. **CRESPO HUALDA**: No, no he dicho nada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Si quiere decir algo, todavía tiene tiempo, señor Crespo. (*Risas.*)

El Sr. **CRESPO HUALDA**: No, no...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿No? Bueno, ha sido muy interesante su exposición porque había datos que yo no conocía, sobre todo los históricos, con lo cual yo creo que se lo agradecemos todos en la comisión. Bueno, señora Acín, a usted corresponde abrir el turno o no abrirlo. *(Pausa.)* Pues muy bien, mejor, como Baltasar Gracián decía ¿no? Muy bien.

Entonces, pasamos a la votación. No tenemos enmiendas. Empezamos. ¿Diputados presentes? Estamos los 17... *(Rumores.)* Somos 16. *(Rumores.)* ¡Ah!, somos 17 pero 16 con derecho a voto. *(Pausa.)* El resultado es: 7 votos a favor, 9 votos en contra y cero abstenciones; luego la proposición no de ley queda rechazada.

Punto octavo.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

(Pausa.) Bueno, pues hacemos Mesa, por favor, los portavoces o los que representen a los portavoces en este caso.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 15 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