

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



---

Número 807

23 de noviembre de 2018

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Sonsoles Trinidad Aboín Aboín

Sesión celebrada el viernes 23 de noviembre de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- Elección de Vicepresidente de la Comisión.**

**2.- PNL-175/2017 RGEP.11468.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Implementar medidas de información sobre los niveles de contaminación atmosférica y los escenarios activos del Protocolo de Contaminación del Ayuntamiento de Madrid en los medios de transporte colectivo dependientes de la Comunidad de Madrid (paradas de interurbanos y pantallas informativas en Metro). 2.- Poner en marcha un billete único en episodios de alta contaminación.

---

**3.- PNL-181/2018 RGE.13929.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid a que lleve a cabo las siguientes medidas: Acordar un nuevo convenio de financiación del Tranvía de Parla con el municipio. Incluyendo un marco de responsabilidad y financiación superior al vigente por parte del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Proceder al pago al Ayuntamiento de Parla de la cantidad indicada por el Tribunal de Cuentas de la Comunidad de Madrid, y contemplada en el Plan Económico-Financiero del Ayuntamiento de Parla aprobado en 2016, como costes soportados en exceso por el municipio.

**4.- PNL-202/2018 RGE.14816.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: 1.- Se proceda a la instalación de una pasarela peatonal, accesible para personas con movilidad reducida, en el entorno del actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601. 2.- Se elimine el actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601.

**5.- PCOC-597/2018 RGE.12354.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede asegurar el Gobierno Regional la plena seguridad de la Línea 7B de Metro de Madrid.

**6.- PCOC-598/2018 RGE.12355.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si con las obras realizadas en la Línea 9B de Metro de Madrid ya se han resuelto todos sus problemas.

**7.- PCOC-608/2018 RGE.12687.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno el Servicio de Cercanías de Madrid.

**8.- PCOC-713/2018 RGE.14523.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región respecto al funcionamiento del abono para inscritos en el Programa de Activación para el Empleo (PAE) desde su puesta en funcionamiento hasta la actualidad.

**9.- PCOC-724/2018 RGE.14749.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Marco Candela Pokorna, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre uso que ha

hecho el Gobierno durante esta Legislatura de fondos procedentes de la Unión Europea para financiar políticas de vivienda.

**10.- En su caso, C-1219/2018 RGEF.14824.** Comparecencia del Sr. D. David Pérez García, Alcalde de Alcorcón, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre efectos que puede tener en la movilidad de la Comunidad de Madrid y, especialmente, entre los vecinos de su municipio, la instalación y puesta en marcha de semáforos en la A5. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**11.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 40 minutos.....	48447
— <b>Modificación del orden del día:</b> El punto sexto punto pasa a tratarse en segundo lugar, PCOC-598/2018 RGEF.12355; el punto octavo pasa a tratarse en tercer lugar, PCOC-713/2018 RGEF.14523; y el punto séptimo pasa a tratarse en cuarto lugar, PCOC-608/2018 RGEF.12687.....	48447
— <b>Elección de Vicepresidente de la Comisión.</b> ....	48447
- Interviene el Sr. Fernández-Quejo del Pozo comunicando las sustituciones en su Grupo.....	48447
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega para proponer a la candidata a Vicepresidenta de la Comisión.....	48448
- Queda elegida doña María Acín Carrera como Vicepresidenta de la Comisión. ....	48448
— <b>PCOC-598/2018 RGEF.12355. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si con las obras realizadas en la Línea 9B de Metro de Madrid ya se han resuelto todos sus problemas.</b> .....	48448
- Interviene la Sra. Carazo Gómez, formulando la pregunta. ....	48448
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	48448

- Intervienen la Sra. Carazo Gómez y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información..... 48449-48451
  
- **PCOC-713/2018 RGE.14523. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región respecto al funcionamiento del abono para inscritos en el Programa de Activación para el Empleo (PAE) desde su puesta en funcionamiento hasta la actualidad.** .... 48452
  
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. .... 48452
  
- Interviene el Sr. Director General de Transportes, respondiendo la pregunta. .... 48452-48453
  
- Interviene la Sra. Acín Carrera, ampliando información. .... 48453-48454
  
- **PCOC-608/2018 RGE.12687. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno el Servicio de Cercanías de Madrid.** ..... 48454
  
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta..... 48454
  
- Interviene el Sr. Director General de Transportes, respondiendo la pregunta. .... 48454-48456
  
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Director General, ampliando información..... 48456-48457
  
- **PCOC-597/2018 RGE.12354. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede asegurar el Gobierno Regional la plena seguridad de la Línea 7B de Metro de Madrid.** ..... 48457
  
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta..... 48457
  
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras, respondiendo la pregunta..... 48458
  
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y la Sra. Directora General, ampliando información. 48458-48460
  
- Interviene el Sr. Cande la Pokorna retirando el punto nueve del orden del día. .... 48460
  
- **Modificación del orden del día:** Queda retirado el punto noveno, PCOC-

724/2018 RGEF.14749; y el punto tercero pasa a tratarse en sexto lugar, PNL-181/2018 RGEF.13929; y los puntos segundo, PNL-175/2017 RGEF.11468; y cuarto, PNL-202/2018 RGEF.14816, a continuación. ....	48460
— <b>PNL-181/2018 RGEF.13929. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid a que lleve a cabo las siguientes medidas: Acordar un nuevo convenio de financiación del Tranvía de Parla con el municipio. Incluyendo un marco de responsabilidad y financiación superior al vigente por parte del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Proceder al pago al Ayuntamiento de Parla de la cantidad indicada por el Tribunal de Cuentas de la Comunidad de Madrid, y contemplada en el Plan Económico-Financiero del Ayuntamiento de Parla aprobado en 2016, como costes soportados en exceso por el municipio. ....</b>	48460-48461
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, en defensa de la proposición no de ley. ....	48461-48462
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	48462-48464
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	48464
— <b>PNL-175/2017 RGEF.11468. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Implementar medidas de información sobre los niveles de contaminación atmosférica y los escenarios activos del Protocolo de Contaminación del Ayuntamiento de Madrid en los medios de transporte colectivo dependientes de la Comunidad de Madrid (paradas de interurbanos y pantallas informativas en Metro). 2.- Poner en marcha un billete único en episodios de alta contaminación. ....</b>	48464-48465
- Interviene la Sra. Acín Carrera, en defensa de la proposición no de ley. ....	48465-48466
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Berzal Andrade. ....	48466-48470
- Votación y rechazo de la proposición no de ley. ....	48470
— <b>PNL-202/2018 RGEF.14816. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de</b>	

<b>Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: 1.- Se proceda a la instalación de una pasarela peatonal, accesible para personas con movilidad reducida, en el entorno del actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601. 2.- Se elimine el actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601.....</b>	48470
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley.....	48470
- Interviene, en turno de defensa de la enmienda presentada, el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.....	48470-48471
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y la Sra. Mena Romero. ....	48471-48474
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	48474
<b>— Modificación del orden del día:</b> Retirada del punto décimo, C-1219/2018 RGEF.14824. ....	48474
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	48475
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Vicente Viondi.....	48475
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 16 minutos. ....	48475

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 40 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Transportes y Vivienda del día de hoy. Esta Presidencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 107.3 del Reglamento, propone una alteración del orden del día de la sesión: el punto segundo sería la PCOC 598/18; el punto tercero, la PCOC 713/18; el punto cuarto, PCOC 608/18 y, el punto quinto, la PCOC 597/18. ¿Están de acuerdo sus señorías con esta propuesta de alteración del orden del día? *(Asentimiento.)* Muchas gracias. Queda aprobada la alteración del orden del día por asentimiento.

Pasamos al primer punto del orden del día.

### **Elección de Vicepresidente de la Comisión.**

La Mesa de la Asamblea, en su reunión del 22 de octubre de 2018, ha acordado toma de conocimiento del escrito del portavoz del Grupo Parlamentario Podemos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 64 del Reglamento de la Cámara, por el que se sustituye a don Alejandro Sánchez Pérez por doña María Acín Carrera como representante de este Grupo en la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y de la renuncia de este último a la Vicepresidencia de la Comisión. Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, se da traslado a la Comisión Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la declaración formal de modificación.

Como consecuencia de lo anterior, habiendo quedado vacante la Vicepresidencia de la Comisión Transportes, Vivienda e Infraestructuras, se procede a la elección del nuevo Vicepresidente. Esta elección se ha de verificar de acuerdo con lo establecido en los artículos 52 y 54 del Reglamento para los miembros de la Mesa de la Asamblea, adaptados en sus previsiones a la realidad de las vacantes a cubrir, de conformidad así mismo con el artículo 65.5 del Reglamento. No obstante, pese a lo establecido en el artículo 125.3 del Reglamento sobre la necesidad de seguir el procedimiento de la elección mediante el sistema de votación por papeletas, el Presidente, de acuerdo con los precedentes de la Cámara y de los Grupos Parlamentarios, muestra su conformidad por el sistema de votación por asentimiento previsto en los artículos 122.1 y 123 de la Asamblea de Madrid, que se podrá seguir en este último procedimiento. ¿Están de acuerdo todos los grupos en que la votación se realice por asentimiento? *(Asentimiento.)* En caso de asentimiento, vamos a proceder a la votación.

¿Hay alguna sustitución? *(El señor Fernández-Quejo Del Pozo pide la palabra.)* ¿Sí?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: En el Grupo Popular, don Ángel Ramos sustituye a don Jaime González Taboada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. ¿En el Grupo Socialista? *(Denegaciones.)* ¿En Ciudadanos? *(Denegaciones.)* ¿En Podemos? *(Denegaciones.)* Pregunto al Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid a quién propone como Vicepresidente.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: A María Acín Carrera.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. ¿Acepta la Comisión la propuesta de nombramiento de doña María Acín Carrera como Vicepresidenta? (*Asentimiento.*) Enhorabuena. Ruego que ocupe su lugar en la Mesa. (*Pausa.*)

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-598/2018 RGE.12355. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si con las obras realizadas en la Línea 9B de Metro de Madrid ya se han resuelto todos sus problemas.**

Tiene la palabra don Daniel Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Señora Presidenta, esta pregunta la formulará mi compañera Mónica Carazo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, señora Carazo.

La Sra. **CARAZO GÓMEZ**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido a la Comisión, señor Carabante. La pregunta es sencilla: ¿piensa su Gobierno, el Gobierno Regional, que tras las obras acometidas en la línea 9B de Metro se han resuelto sus problemas?

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Carazo. Señor Carabante, tiene la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco también a sus señorías la modificación del orden del día. Lo que se ha solucionado con las obras realizadas a lo largo de este verano han sido las patologías que se encontraban en esa vía y que se correspondían con las obras que se han llevado a cabo. Como bien sabe, son las referentes a la renovación de las bretel en las dos cabeceras, en Puerta de Arganda y en Arganda; se ha mejorado la situación que se producía en el paso del puente sobre el río, donde había una limitación de velocidad, y se han mejorado asimismo las señalizaciones. Por lo tanto, esas tres circunstancias en las que se habían encontrado unos defectos en la operación han sido subsanadas.

Hemos aprobado también en el seno del Consejo de Administración de TFM –que, como usted sabe, es una concesión que está participada entre otros accionistas por Metro- un plan de inversiones más ambicioso. Por tanto, habrá que llevar a cabo inversiones que son necesarias para la conservación y para que se pueda operar en condiciones de comodidad y seguridad, de la mejor manera posible, en la línea 9.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Carabante. A continuación tiene la palabra doña Mónica Carazo.

La Sra. **CARAZO GÓMEZ**: Gracias, Presidenta. Señor Carabante, no me ha quedado claro si usted considera que con eso ya se han resuelto todos los problemas y le vamos a escuchar muy atentamente, como ya le escuchamos el 23 de marzo en esta misma Comisión, donde usted dijo –cito literalmente–: “Se van a llevar a cabo a lo largo de este verano unas tareas de mantenimiento y reposición de los elementos para mitigar incidencias. Estoy seguro de que a partir de septiembre todos los viajeros, todos los usuarios de TFM, van a notar las mejoras en esa red”. Señor Carabante, estas fueron sus palabras, y me temo que se quedaron en eso, solo en palabras; porque tras las obras realizadas en verano con ese anunciado plan de inversiones de 4.800.000 euros –que más que un plan se debería haber llamado, como usted bien ha dicho, tareas de mantenimiento, además, necesarias– los usuarios, los viajeros tanto de Rivas como de Arganda no han visto mejorado el servicio. Los usuarios de Metro continúan viendo aglomeraciones en trenes y andenes –no hace falta más que ver diariamente el andén de Puerta de Arganda–; hay retrasos y por tanto esperas de más de 20 minutos e incidencias reiteradas –que era una de las preocupaciones que iban a resolver el verano– que llegan hasta parar el servicio en más de 45 minutos. Según sus propios datos –PI-6903/18–, en septiembre, ese mes en el que usted decía que los viajeros iban a notar las mejoras, ha habido 15 incidencias en 29 días de servicio; es que podríamos decir que era: un día, incidencia sí; otro día, incidencia no; un día, incidencia sí; otro día, incidencia no. ¿Dónde están las mejoras anunciadas por usted mismo? Porque nosotros –y sobre todo, los viajeros– no las estamos viendo.

Pero es que los problemas en esta línea 9B no se circunscriben solo a esas incidencias y averías. Los problemas en la línea 9B vienen dados también por los horarios, las frecuencias y la capacidad de sus trenes. En cuanto a los horarios, ustedes ya han hecho un anuncio que ya veremos si cumplen: parece que a partir del 1 de enero de 2019 ya se va a igualar el horario con el del resto de la red de Metro. Pero si lo cumplen del mismo modo que con el tema de la capacidad de los trenes, el problema no se va a resolver. Ustedes, en febrero de este mismo año, en la PE-101/18, se comprometieron a incrementar la capacidad de los trenes en un 17 por ciento, pasando de los 18 coches actuales a 21. Pues ustedes no solo no han cumplido con esto anunciado sino que, por escrito, el 2 de noviembre de este mismo año, han dicho en contestación a la PE-1781/18 –y lo cito para que vea que no son invenciones nuestras– que no lo tienen en sus previsiones, que lo anunciaron, pero que –según ustedes– no hay ninguna previsión al respecto, que no van a aumentar la capacidad y que les da igual que los vecinos de Rivas y de Arganda tengan que quedarse en los andenes, sin poder subir al tren, porque viene un tren indignantemente corto, de dos vagones, porque ustedes no pretenden y no piensan ampliar la capacidad de estos trenes.

Y es que, señor Carabante, están prestando actualmente un servicio peor que el de hace trece años; es que en el 2005 y en el 2006 TFM prestaba un servicio con nueve trenes, y actualmente, cuando la población de Rivas ha crecido en más de 30.000 habitantes y la de Arganda en aproximadamente 10.000, ustedes están prestando el servicio con únicamente siete trenes, es que han reducido la capacidad de los trenes! ¿Qué ocurre? Que la ecuación es muy clara: si hay más

viajeros, hay más usuarios y ustedes reducen los trenes, evidentemente, el servicio va a ser peor. Esa es una ecuación evidente. Pero si hablamos también de esta capacidad, en el contrato de TFM, en la cláusula 332 del pliego de condiciones técnicas del contrato -aquí lo tengo por si usted no lo tiene a mano-, se dice -y es algo que se está incumpliendo- que la ocupación no superará a los dos pasajeros por metro cuadrado de pie en los vagones, y ustedes además anuncian en su web que es a cuatro pasajeros por metro cuadrado. Se está incumpliendo, y parece una vez más que van más a favor de la concesionaria que de los usuarios del Metro de la línea 9B. Así que, si hablamos de estas incidencias, desde luego no ha mejorado. Y si hablamos de las frecuencias, más de lo mismo. Antes del verano las frecuencias estaban más o menos cumpliendo lo que ustedes anunciaban: ocho minutos y medio, pero es que después del verano ustedes están incumpliendo sus propias frecuencias: ahora estamos en frecuencias entre trenes de 10, 11 y hasta 12 minutos, cuando no, por incidencias, superan los 20 minutos de espera.

Señor Carabante, es que ustedes anuncian mejoras, pero las mejoras nunca llegan para los usuarios del Metro de Rivas y Arganda. Ustedes anuncian mejoras, pero, desde luego, las aglomeraciones continúan, los andenes están abarrotados, hacinamientos en los vagones, incidencias reiterativas que suspenden el servicio. En definitiva, ustedes no se toman en serio la línea 9B de Metro. Urgen medidas, porque los vecinos de Rivas y de Arganda merecen un servicio de calidad que ustedes no les prestan. Así que díganos hoy, después de que ya queda demostrado que esas mejoras anunciadas por usted no han sido una realidad, qué van a hacer para responder a esas necesidades y a esas demandas de los vecinos de Rivas y de Arganda. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Carazo. A continuación tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, intentaré explicarle cuáles son las actuaciones que se han llevado a cabo a lo largo de este verano, cuáles han sido las consecuencias que han tenido y cuáles han sido las mejoras que los datos objetivos así aportan y que los propios vecinos que utilizan TFM todos los días lo notarán.

Usted ha señalado que habíamos reducido la capacidad porque habíamos reducido los trenes y que esa era la ecuación lógica de los datos que usted ha aportado. Lo que pasa es que le falta un elemento en esa ecuación y es que, como bien sabe, el año pasado ya se modificaron esos trenes; los siete trenes que estaban operando por parejas se incrementaron en tríos y, por lo tanto, había un coche adicional en la mayoría de esos trenes; en consecuencia, la capacidad se incrementó notablemente.

Asimismo, como usted bien conoce, con las obras que se han llevado a cabo a lo largo de este verano, se ha podido eliminar una limitación de velocidad que se encontraba, en el puente, a 70 kilómetros por hora. Y como usted muy bien conoce también, sabe que el incremento de la velocidad en el transporte ferroviario es directamente proporcional a la capacidad; por tanto, ese incremento de

la velocidad se transmite directamente con una mejora de la capacidad, porque, como muy bien conoce, los trenes funcionan -y vamos a poner un ejemplo muy sencillo- como un carrusel: cuanto más rápido va el carrusel, más trenes pasan y, en consecuencia, más capacidad tienen. Por eso, la velocidad es muy, muy importante no solo para que la gente llegue antes sino sobre todo para que se incremente también la capacidad, de tal manera, insisto, que los trenes puedan dar más vueltas y, por lo tanto, dar un mejor servicio.

Lo que sí le digo es que en cuanto a las incidencias ocasionadas -que se ocasionaban con anterioridad a la obra- en las instalaciones donde se ha actuado, por ejemplo, en las instalaciones fijas -en el mes de septiembre del año pasado hubo 12 incidencias-, desde que hemos abierto el servicio no ha habido ninguna. Por lo tanto, ahí se ha mejorado. Lógicamente, hay otras incidencias que no han sido subsanadas con las obras que se han llevado a cabo, pero se ha aprobado, insisto, un ambicioso plan de inversión para poder acometerlas en los próximos años; obras de conservación y de mejora para poder ofrecer el mejor servicio, que es, lógicamente, lo que pretendemos desde Metro de Madrid.

Decía usted que el contrato establecía un límite máximo de dos personas por metro cuadrado, frente a lo que consta en nuestra página web, en la que aparece cuatro personas por metro cuadrado, y es que la información que aparece en la página web es la carta de compromiso, la carta de servicio en la que nos comprometemos con todos los madrileños en la red que opera Metro de Madrid, a excepción de la línea TFM, en la que están regulados esos aspectos de ocupación por el contrato de concesión. Lógicamente no lo supera, si superara esas dos personas por metro cuadrado de media en hora punta, habría una obligación por parte del concesionario de incrementar lógicamente la capacidad. Insisto en que la capacidad, con la mejora de la velocidad, ya se ha producido. En lo que estamos es en mejorar sustancialmente el servicio. Las incidencias que se producían antes de verano ya no se producen y, lógicamente, como bien conoce su señoría, se daban como consecuencia de la altísima actividad que se produce en Metro. Quiero recordar solo una cifra y es que los trenes de Metro recorren al día 550.000 kilómetros y, por tanto, incidencias va a haber siempre. Nuestro trabajo es intentar que esas incidencias sean las menos posibles y que, si desgraciadamente alguna vez se produce esa incidencia, tengamos la capacidad de respuesta necesaria para subsanarla en el menor tiempo posible.

En todo caso, tal y como anunció el Presidente regional en el debate sobre el estado de la región, a partir del año que viene se va a incrementar y se van a unificar los horarios, de tal manera que se va a dar un mejor servicio a todos los vecinos que utilizan todos los días TFM, ampliando el servicio y homologando el horario al resto de Metro hasta la 1:30, una reclamación y una reivindicación histórica por parte de los vecinos de Rivas y de Arganda, a la que, por fin, este Gobierno va a dar satisfacción.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-713/2018 RGE.14523. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región respecto al funcionamiento del abono para inscritos en el Programa de Activación para el Empleo (PAE) desde su puesta en funcionamiento hasta la actualidad.**

Buenos días, don Pablo Rodríguez Sardinero; bienvenido a esta Comisión. Tiene la palabra doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Me gustaría saber la valoración que hace el Gobierno del Abono destinado a los parados inscritos en el Programa de Activación para el Empleo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Señor Rodríguez Sardinero, tiene la palabra por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Señorías, se trata, como saben ustedes, de una medida aprobada por el Consejo de Administración del Consejo Regional del Transporte de Madrid en fecha 6 de noviembre de 2015. Consiste en la creación de un Abono para las personas que estuvieran en posesión de la resolución de admisión al Programa de Activación para el Empleo, expedida por el Servicio Público de Empleo Estatal y que se planteó como una medida dirigida a eliminar las barreras económicas en la búsqueda activa de empleo en todos los desplazamientos asociados a la misma, como era la asistencia a formación, entre otros motivos; además, viene determinado, como saben ustedes, por la coyuntura económica de la crisis. Dicho Abono se configuró bajo una estructura de tarifa única para toda la Comunidad, incluida la zona C2, con un precio de 10 euros para treinta días de duración y una utilización ilimitada en todos los operadores de transportes. Adicionalmente a este precio le eran de aplicación, en su caso, los descuentos correspondientes a las personas pertenecientes a familias numerosas y a las personas con discapacidad igual o superior al 65 por ciento. El programa para los beneficiarios tiene una duración de seis meses y la vigencia del mismo fue prorrogada en sucesivas ocasiones hasta el pasado 30 de abril que no se ha renovado por el Gobierno de España.

En cuanto al balance, estarán conmigo sus señorías en que ha sido muy positivo que a lo largo de estos años de vigencia de esta medida tarifaria de carácter extraordinario se hayan beneficiado más de 4.973 madrileños, de los cuales 2.075 eran residentes del municipio de Madrid y el resto, del conjunto de la Comunidad de Madrid; se han realizado un total de 19.666 cargas de Abonos, habiéndose contabilizado más de 1.171.398 desplazamientos. La evolución a lo largo del tiempo ha sido ascendente, desde 4.661 cargas en el año 2016 hasta 8.396 en el año 2018. El análisis de estos datos conduce a los siguientes resultados: el promedio de abonos adquiridos por titular ha sido de 3,95; la tarifa media ha ascendido a 9,82 euros, ligeramente inferior al precio nominal por la aplicación de las bonificaciones a los perfiles de usuarios mencionados; el promedio de viajes por

carga ha sido de 59,56; la distribución de estos viajes por operadores en los 30 días de utilización ha sido de 21,21 en Metro de Madrid, 17,50 en la EMT, 12,40 en los servicios de autobuses interurbanos, 7,15 en Renfe y 1,3 en el resto de operadores; por último, la subvención tarifaria resultante de la diferencia entre las necesidades y la recaudación ha sido de un 88,7 por ciento.

En ese sentido, y como se ha indicado en varias intervenciones sobre este tema que se han realizado en esta Comisión –y supongo que sus señorías estarán de acuerdo conmigo-, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid debe intentar garantizar siempre que los recursos públicos sostengan el sistema de transportes y que se asigne bajo los criterios de equidad y universalidad.

La Comunidad de Madrid tiene previsto invertir en el próximo año más de 1,5 millones de euros para financiar ayudas al transporte público a los desempleados que participen en acciones de Formación Profesional para el Empleo financiadas con fondos públicos. Para ello, la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda de la Comunidad de Madrid, de la que depende la Dirección General de Formación, y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid tienen previsto firmar un convenio de colaboración. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director General. A continuación tiene la palabra doña María Acín por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: La Memoria Económica que acompañaba la puesta en marcha del billete PAE estimaba que las beneficiarias serían unas 10.000 personas. Usted nos acaba de decir que el balance de los años 2015, 2016 y 2017 ha sido de 4.973 madrileñas beneficiarias; supongo que quería referirse a cargas, porque, según los cierres del Consorcio Regional de Transportes, en 2015 las personas beneficiarias fueron 503; en 2016, 269 personas y, en 2017, 606. Por tanto, vamos a no hacernos trampas. Estos números en realidad no reflejan que la gente en la Comunidad de Madrid esté saliendo de una situación de vulnerabilidad sino que el formato que ustedes implementaron fue un claro fracaso. Cómo no iba a serlo, cuando ustedes mismos exigían el cumplimiento de seis requisitos a la vez, desde tener familiares a cargo a no tener ninguna ayuda o subsidio en los últimos seis meses previos. Además, ustedes tienen claro que ha sido un fracaso porque, por su propia forma de hacer política y de gestionar, si esto hubiese funcionado, hubieran sacado pecho, como están haciendo con el Abono Joven; es más, hubieran tenido hasta tres elementos con los que intentar amortizar la Legislatura en este ámbito. Tienen tan, tan claro que ha sido un fracaso que ya está anulado y hace unas semanas han anunciado la línea específica de la que nos ha hablado, de 1,15 millones para 2019 y, de nuevo, vuelven a implementar un título complejo destinado a desempleados que estén haciendo cursos de formación en un municipio diferente al de origen y que ya hayan superado el 25 por ciento de otro. También ha dicho que se va a firmar un convenio, y yo ya les pregunté la semana pasada en la Comisión de Presupuestos la partida exacta donde están esos 1,5 millones, su desglose, y cómo va a ser la puesta en marcha de este nuevo billete, así como las estimaciones que tienen de uso.

Miren, vivimos en una de las regiones más desiguales de Europa, en la que el 46 por ciento de los hogares tienen dificultades para llegar a fin de mes –esto no lo digo yo; son los datos del INE-, y, además, respecto a la tasa de riesgo de pobreza, según datos de 2017, en la Comunidad de Madrid hay 1,1 millones de personas con ese riesgo; de ellas, casi el 60 por ciento son mujeres, y las mujeres, por diferentes motivos, porque están vinculadas a tareas de cuidados, por el diferente acceso a los recursos familiares y por los sectores de ocupación, somos las que más utilizamos el transporte público, por lo que, para no dejar atrás a ninguna de las personas más vulnerables de nuestra región, la política tarifaria del Consorcio debería tener un diseño con perspectiva de género.

Hoy –y vía presupuestaria lo volveremos a hacer- le pedimos que implemente un verdadero abono social o, al menos, que lo estudien, que es lo que no hicieron con el Abono Joven; es decir, estimen el valor que tendría un abono social, que podría tener diferentes fórmulas, como hemos hablado, como un formato gratuito para las personas en riesgo de exclusión o una tarifa plana reducida para personas paradas y paradas de larga duración. Queremos que, por favor, lo estudien y nos cuenten los resultados; porque coincidimos en que el transporte público es un derecho, pero si no garantizamos que, por ejemplo, las personas sin recursos puedan desplazarse a hacer entrevistas, a recoger a sus hijos o hijas de colegio o a tener ocio, en realidad nunca vamos a poder romper el bucle de la desigualdad. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acín. De nuevo tendría la palabra... *(Denegaciones por parte del señor Director General de Transportes.)* Pues pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-608/2018 RGE.12687. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno el Servicio de Cercanías de Madrid.**

Tiene la palabra el señor Rubio para formular la pregunta.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Rodríguez Sardinero. La pregunta es cómo valora el Gobierno el servicio de Cercanías de Madrid; aprovechando que ayer hubo una reunión entre el Ministro Ábalos y el Presidente Garrido, me gustaría saber si también nos puede dar alguna información al respecto. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Rodríguez Sardinero, tiene la palabra por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Gracias de nuevo, señora Presidenta. Señorías, en relación a la pregunta de cómo valora el Gobierno el servicio de Cercanías de Madrid, he de decirles que en varias ocasiones el Gobierno de la Comunidad de Madrid

se ha pronunciado y en todas ellas, señor Rubio, hemos manifestado nuestro compromiso con un modo de transporte fundamental en la articulación de la movilidad metropolitana y regional que valida cerca de más de 200 millones de viajes anuales; 241,7 millones de etapas, según los datos del Ministerio, y todo ello a pesar de que la Comunidad de Madrid no ostenta las competencias directas de este servicio, como usted conoce.

El Servicio de Cercanías Ferroviarias de la Comunidad de Madrid está integrado por más de 361 kilómetros de vías electrificadas en 9 líneas y 92 estaciones y, en cuanto a la oferta, tenemos un parque de 277 trenes y más de 1,7 millones de plazas, incluyendo plazas sentadas y de pie. Se realizan una media de 1.335 circulaciones de trenes en días laborables y, en cuanto a la demanda, Cercanías de Madrid tiene cerca de 200 millones de viajes anuales, concretamente, 192,3 millones.

En lo que respecta a la percepción del servicio por parte de los ciudadanos, según el índice de calidad percibida, que mide aspectos como la puntualidad de las llegadas y de las salidas de los trenes, la frecuencia en hora punta y la regularidad, la ausencia de incidencias en el servicio, se sitúa para el año 2017 en 7,42, que es un valor sensiblemente inferior al de los años anteriores. Estos datos, que en sí no son malos, se encuentran en la media de los últimos 15 años, que es de 7,5.

La determinación de este Gobierno de garantizar un transporte público sostenible en toda la Comunidad y, en particular, en el área metropolitana, hizo que el impulso del uso del ferrocarril como elemento vertebrador del transporte metropolitano en todo el municipio de Madrid supusiera una prioridad. Por ello, desde el comienzo de la Legislatura, las relaciones y el trabajo con el anterior Ejecutivo del Gobierno de España fueron una constante y una normalidad y, gracias al trabajo técnico y a una colaboración política muy estrecha, en abril de este año el Ministro Íñigo De la Serna pudo presentar el Plan Integral de Cercanías de Madrid 2018-2025 que constituye nueve ejes de actuación y que prevé una inversión en Madrid de más de 5.000 millones de euros.

Con la consecución del Plan del Cercanías, dentro de los nueve ejes de trabajo para el ámbito temporal 2018-2025, se garantizaba la renovación del 60 por ciento del material móvil, haciéndolo totalmente accesible, que incluía 150 trenes nuevos y la remodelación de 126 trenes de la serie 446; inversiones en estaciones, entre otras, para mejorar la accesibilidad; inversiones de nuevas líneas o extensión de red y un plan de mejora en los sistemas de información en tiempo real sobre las incidencias. Además, conscientes de la importancia que para los usuarios de este modo tiene la puntualidad y fiabilidad del servicio, y para que incidencias como las ocurridas el otoño pasado se corrijan y no vuelvan a producirse, se incluyó un plan de choque con una serie de medidas de carácter urgente cuya ejecución hasta diciembre de 2019 suponía una inversión de más de 580 millones de euros, incluyendo IVA. Dentro de las acciones prioritarias, de acción urgente, se incluían las dirigidas a asegurar los tiempos de viaje, mejorar la puntualidad y reducir las incidencias, con una inversión de 198 millones de euros, que es lo que más preocupa a los ciudadanos; acondicionar su cotidianidad.

Este plan de choque y de acciones prioritarias no nos consta que se esté ejecutando por parte del Gobierno, por lo que al Gobierno de la Comunidad de Madrid le preocupa mucho que la

fiabilidad y la regularidad del servicio pueda seguir empeorando. En ese sentido, quiero decirle que desde julio del presente año la Comisión de Gestión del Plan Integral no se ha vuelto a reunir. En definitiva, la Red de Cercanías juega un papel fundamental en la movilidad de la región y, en particular, en las relaciones entre el área metropolitana y la ciudad de Madrid. Entendemos que para que la calidad del servicio mejore, y el día a día de los ciudadanos también, es urgente la puesta en marcha del Plan Integral de Cercanías de Madrid por parte del Ministerio de Fomento; sin la puesta en marcha del plan es previsible que la calidad del servicio sea cada vez mucho peor.

En la reunión mantenida ayer entre el Presidente Garrido con el Presidente del Gobierno de España, salió, como no podía ser de otra manera, el plan que se había aprobado con el anterior Gobierno sobre el Cercanías, sobre todo, para poner en marcha de manera inmediata lo que en estos momentos está parado desde el mes de julio, que es la Comisión de Gestión del Plan, para poder hacer una valoración de cuáles son las inversiones que el Ministerio de Fomento va a realizar en torno a dicho plan. Por las noticias sabemos que el Ministro había hablado de pasar de 5.000 a 1.000 millones de euros, pero esperemos que, después de la reunión de ayer y de la próxima reunión que mantendrá con la Consejera, seamos capaces de aumentar esa cifra de inversión para el Cercanías de la Comunidad de Madrid, sobre todo para eliminar todas esas deficiencias que he enunciado y que son importantísimas para la calidad de vida de los madrileños en general. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director General. Tiene la palabra don Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Con el compromiso no vale, señor Rodríguez Sardinero, y las competencias –como ya me habrá oído decir muchas veces- sí son de la Comunidad de Madrid; las competencias del servicio del transporte ferroviario. Esta imagen que les muestro en mi móvil es de esta mañana. Es en la línea C5, un tren circulando con las puertas abiertas. Ya estamos hablando, también, de seguridad. En cualquier caso, lo que tenemos claro es que no nos valen las declaraciones sino que queremos hechos o, al menos, intenciones. Me explico. Usted ha hecho referencia al plan del Ministro De la Serna, antes tuvimos el del Ministro Blanco, y sabemos que estaba el plan, pero vimos –decir que no vimos ninguna inversión, sería exagerar- inversiones mínimas. El Ministro De la Serna presentó un plan, que entendemos que no era suficiente, pero que sí llegaba hasta donde correspondía; no se le dio la oportunidad de desarrollarlo, con lo cual, no sabemos qué pasaría si se hubiese desarrollado o no. ¡Esa duda la tendremos siempre! No sabemos si hubiese sido un plan blanco o un plan desarrollado, y ahora lo que tenemos, exclusivamente, como usted bien ha dicho, son declaraciones en prensa, que dicen que son 1.000 millones más que se van a invertir, pero no sabemos dónde ni cómo ni cuándo, 1.000 millones en dos años para material rodante y mejora de instalaciones, pero no sabemos cuándo. Y, mientras, los madrileños siguen sufriendo puertas abiertas, retrasos, falta de capacidad en los trenes, que no es algo que solamente pasa en Metro sino también en Cercanías.

Entonces, lo único que le pedimos en ese sentido al Gobierno es velar por los intereses de los madrileños. Ya hemos lo hemos dicho en más de una ocasión y entendemos que es el momento,

de verdad, de exigir a Renfe, además de un compromiso de puntualidad, un compromiso de capacidad de carga, porque no nos vale que sean puntuales si solamente nos ponen un vagón por convoy, sino que también tenemos esa necesidad de saber qué número de pasajeros podemos llevar y, en definitiva, trasladar esta visión de nivel y vocación, de nivel de servicio y prestación de un servicio adecuado, tanto a Cercanías como al resto de los servicios que se controlan, que se prestan, bajo el paraguas del Consorcio Regional de Transportes. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Rodríguez Sardinero): Gracias, Presidenta. Solamente quiero decir que estoy de acuerdo con el señor Rubio, que hay que formalizar hechos y no desde luego intenciones. Es verdad, y lo reitero, que la competencia no es de la Comunidad de Madrid, pero sí es verdad que somos competentes para trasladar cuáles son los problemas que tienen los madrileños en el ámbito de Cercanías, así lo hizo ayer el Presidente Garrido y en breve lo hará la Consejera de Transportes.

Sin lugar a dudas, es importantísimo que la ejecución del plan aprobado se tramite en sus números y en sus cifras hasta el límite de los 5.000; incluso lo mismo tenemos suerte y este Gobierno pone más, pero lo importante no solamente es lo que se refleje en los presupuestos sino también que se proceda a esa ejecución para que esos hechos que se han mostrado a la sala no se vuelvan a producir. Por lo tanto, le garantizo que la Comunidad de Madrid, aun no teniendo las competencias, sí es competente en trasladar esos problemas; así lo hizo ayer y así lo volverá a hacer. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director General. A continuación pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-597/2018 RGEP.12354. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede asegurar el Gobierno Regional la plena seguridad de la Línea 7B de Metro de Madrid.**

Antes de dar la palabra al señor Viondi, quiero saludar a los invitados que nos acompañan esta mañana en esta Comisión. Solicito también a la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Tiene la palabra, señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. En este caso, la doy por formulada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. A continuación tiene la palabra la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. En primer lugar, quiero agradecer la modificación del orden del día. Paso a dar respuesta a la pregunta formulada. Hace nueve meses, en concreto el 16 de febrero, intervine en esta misma Comisión a solicitud del Grupo Parlamentario de Ciudadanos para realizar una valoración del estado y la seguridad de la infraestructura de la línea 7B de Metro de Madrid en el municipio de San Fernando de Henares. Comparezco hoy a petición del Grupo Socialista para contestar a una pregunta sobre este mismo asunto.

Señor Viondi, dejando aparte lo que todos sabemos y es que en la vida el riesgo cero no existe, lo que sí le puedo asegurar –como también hice al señor Rubio- es que todas las líneas que se encuentran en explotación en Metro de Madrid son seguras. Ya le indicaba a sus señorías que la línea 7B es seguramente uno de los tramos de Metro que más intensamente vigilado se encuentra en el mundo; así sigue siendo, ya que la monitorización y el seguimiento de dicha línea son continuos y abarcan, no solo la propia infraestructura sino también el terreno sobre el que se asienta y a todas las construcciones circundantes.

Me comprometí ante esta Comisión a no regatear esfuerzos ni recursos para alcanzar los más altos niveles de seguridad de la línea, y sigo firmemente decidida a seguir cumpliendo ese compromiso al objeto de garantizar la tranquilidad y la seguridad de los usuarios de la línea 7B de Metro de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Pérez Esteban, Directora General de Carreteras e Infraestructuras. A continuación tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. Gracias, señora Pérez. Me quedo con dos de las cuestiones que usted ha planteado aquí: la primera es que no existe el riesgo cero y eso es una evidencia; lo que hay es una incompetencia máxima. Hay una incompetencia máxima durante todos estos años por parte de las distintas Direcciones Generales de Infraestructuras; usted es la que menos tiempo lleva y la que a día de hoy ocupa el cargo, y no voy a cargar sobre sus espaldas la negligente gestión que hayan podido tener sus anteriores compañeros.

Nosotros pedimos, en cuanto al riesgo cero, un reconocimiento, a ver si alguien de este Gobierno –ustedes nunca tienen culpa de nada, es su lema de campaña- reconoce de una vez que aquella obra se hizo mal, que se decidió cambiar el trayecto de forma equivocada a última hora y que llevamos ya seis cierres de este tramo concreto de la línea 7B, ¡seis cierres!, uno de ellos de un año completo. Yo le puedo asegurar que el riesgo cero no me lo puede garantizar usted, pero sí puede comprometerse aquí, con las medidas que han tomado, a decir cuánto tiempo vamos a estar hasta que vuelvan a cortar la línea para volver a hacer tareas de mantenimiento. Usted, que ya lleva un tiempo en este cargo, podrá decirnos con claridad la vigencia de las obras; es decir, cuándo volverá a tener que cerrarse la línea para poder actuar en esa zona.

Usted dice –no la cito literalmente- que es el trayecto de Metro más vigilado del mundo. ¡Por algo será, señora Pérez! Porque hicieron las cosas rematadamente mal. Ustedes han negado durante

mucho tiempo -creo que con sus palabras siguen en esa tesis- que esto tenga una afeción clara y directa en las viviendas cercanas a ese trayecto de Metro. Hasta hace muy poco había empresas delegadas por parte de la Dirección General de Infraestructuras haciendo estudios. A mí me gustaría que eso que no ha dicho en la primera intervención no los detallara: qué estudios y qué seguimientos están haciendo a todas las viviendas cercanas a la línea 7B, porque allí a los vecinos y vecinas de San Fernando de Henares se les pide que presten su domicilio para que hagan controles, pero nadie les ha explicado por qué. Si estamos tan vigilados, deberá haber unas razones y tendrá que explicarnos en qué consiste ese seguimiento.

Yo le pido dos cosas –hago resumen-: por un lado, que nos garantice por cuánto tiempo va a estar abierta hasta el próximo cierre, que creo que usted ya está capacitada para darnos respuesta, y, por otro lado, que nos diga exactamente qué tipo de controles se están haciendo para el seguimiento de las viviendas y si vamos a ser conocedores de ello tanto el resto de Grupos Parlamentarios de la Asamblea como los propios vecinos y vecinas. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Viondi. Señora Directora General, tiene la palabra para contestar.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias, Presidenta. Pues mire, señor Viondi, entrando en detalle -y como ya saben, pero voy a volver a explicar-, la alta complejidad hidrológica del entorno es una característica de la línea 7B y también les hemos informado ya de que los vicios ocultos de construcción del túnel de Metro alteraron el régimen de las aguas subterráneas en la zona, poniendo en contacto agua con un bajo contenido en solutos del entorno subterráneo del río Henares con sales altamente solubles, en concreto alita y glauberita principalmente. Esto ha generado unos fenómenos de disolución y la salmuera producto de la disolución comenzó a entrar en el túnel y ha generado oquedades en el terreno que, posteriormente, produjeron asentamientos en el propio túnel. Todo esto ya se ha puesto de manifiesto en esta Comisión, en ningún momento se ha ocultado. Asimismo, el túnel comenzó a llenarse de la sal precipitada de la salmuera y a producirse un descenso en el nivel freático. Para frenar estos fenómenos hidrogeológicos movilizados de los que estoy hablando fue preciso proceder principalmente a la impermeabilización del túnel para disminuir la entrada de salmuera al mismo y, con ello, tratar de impedir la generación de oquedades en el terreno.

Bueno, voy a recordarles que en 2011 se realiza una primera campaña de impermeabilización del túnel con la que se impermeabilizaron 2.918 metros de longitud del túnel en las zonas donde se estaba produciendo mayor entrada de salmuera y, posteriormente, en 2014, se realizó una segunda actuación en las zonas en las que no se había actuado anteriormente. Ya más recientemente, concretamente entre el 16 de junio y el 14 de septiembre de este año, se procedió a la ejecución de nuevos trabajos que consistieron principalmente en la impermeabilización de las juntas de las dovelas en aquellas partes del túnel en las que no había sido suficiente el tratamiento empleado en actuaciones anteriores, la impermeabilización y la reposición o reparación de elementos afectados en pozos de ventilación, la impermeabilización puntual de huecos de alojamiento de los

motores de las agujas de los aparatos de vía y el desatranco y reparaciones puntuales en el sistema de drenaje del túnel y de algunas estaciones. Como les decía, las obras se ejecutaron entre el 16 de junio y el 14 de septiembre de este año, periodo durante el cual se tuvo que proceder al corte de la línea y se puso a disposición de los vecinos un servicio de autobús gratuito. Más allá de esto –y considero que esto es muy relevante–, actualmente se vienen realizando lecturas periódicas in situ de los hitos de nivelación existentes en la plataforma de las vías 1 y 2 entre los PK 2,800 y 3,200 de la línea y, según los informes de los técnicos, las lecturas son estables y sin variaciones significativas.

Finalmente, me gustaría recordar que, como sus señorías saben -porque ya han sido informados de ello-, en virtud de la Orden de 19 de agosto de 2016, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, se exigió responsabilidad técnica al contratista, iniciándose un expediente de responsabilidad por vicios ocultos en la construcción, por el que se reclaman 18 millones de euros en concepto de daños y perjuicios. Quiero recordarles que se trata de uno de los primeros expedientes abiertos a una empresa por la incorrecta ejecución de las obras.

Concluyo, señorías, valorando positivamente todas las actuaciones, mediciones y recursos empleados desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras para garantizar la seguridad de la línea 7B. Una vez más, le digo que no regatearemos en esfuerzos ni en recursos para que así siga siendo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora General; disculpe que antes la haya interrumpido; perdone. Ahora correspondería la PCOC 724/18, a iniciativa del señor Candela Pokorna, del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, pero va a ser retirada. Señor Candela, ¿va a retirarla?

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Sí, Presidenta, la retiro.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Acuerda la Comisión la retirada de esta pregunta? (*Asentimiento.*) Muchas gracias. Vamos a proponer de nuevo otra alteración del orden del día: esta Presidencia propone que la PNL 181/18 sea el siguiente punto del orden del día. ¿Acuerda la Comisión alterar el orden del día? (*Asentimiento.*) En consecuencia, queda aprobada la alteración. Pasamos a tratar dicho punto del orden del día.

**PNL-181/2018 RGEP.13929. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consorcio Regional de Transportes de Madrid a que lleve a cabo las siguientes medidas: Acordar un nuevo convenio de financiación del Tranvía de Parla con el municipio. Incluyendo un marco de responsabilidad y financiación superior al vigente por parte del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Proceder al pago al Ayuntamiento de Parla de la cantidad indicada por el Tribunal de Cuentas de la Comunidad de Madrid, y contemplada**

**en el Plan Económico-Financiero del Ayuntamiento de Parla aprobado en 2016, como costes soportados en exceso por el municipio.**

No se ha presentado ninguna enmienda por parte de los Grupos Parlamentarios. En este momento doy la palabra al señor portavoz del Grupo Socialista por un tiempo de cinco minutos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. En la parte que toca a mi Grupo Parlamentario, quiero pedir disculpas; deberíamos hacer todos propósito de enmienda para no alterar el orden del día la Comisión como hemos hecho desde la Junta de Portavoces con los distintos cambios; en parte que nos toca a nosotros como Grupo pido disculpas.

Hemos pedido este cambio por una razón muy sencilla: están presentes como invitados varias personas -entre ellos está el candidato del Partido Socialista a la Alcaldía de Parla, mi compañero Ramón Jurado y el Alcalde de Parla- para que todos los que estamos aquí seamos conscientes de la trascendencia que tiene este asunto para el municipio de Parla. Quiero dar la bienvenida a todos y todas.

La proposición no de ley es muy sencilla: pide hablar del presente y del futuro del tranvía de Parla. Del presente porque es un sistema de transporte que funciona bien; los datos los reconoce hasta el propio Consorcio: tiene más viajeros que cualquiera de los Metros Ligeros, tanto el del Madrid como el Metro Ligero Oeste, y tiene un alto grado de satisfacción por parte de los vecinos y vecinas de Parla y de todos aquellos que acuden al municipio para poder utilizarlo, pero necesita una mejor financiación, y ese es el futuro que nosotros planteamos. Planteamos que al menos se recojan las cantidades que asumió el propio municipio de Parla en su Plan Económico-Financiero y que el Tribunal de Cuentas reconoce que se le deben por los costes; estamos hablando de 5,9 millones de euros, aprobados en el Plan Económico-Financiero del Ayuntamiento de Parla, avalado por el Ministerio de Hacienda -en su momento con el señor Montoro-, y el único elemento que obstruye que se recupere esa cantidad se llama Consorcio Regional de Transportes y, por tanto, Gobierno del Partido Popular en la Comunidad de Madrid.

Esta no es una cuestión exclusiva del Partido Socialista a nivel regional y del municipio de Parla en concreto, lo dicen todos los Grupos Municipales existentes en el municipio de Parla, desde Izquierda Unida y los independientes hasta el Partido Popular, pasando por los distintos Grupos de Podemos; Ciudadanos no porque no está presente en el municipio de Parla, pero me consta que el coordinador de Parla también está a favor de resolver estas circunstancias. Así que nosotros, que somos los representantes de los ciudadanos de toda la Comunidad de Madrid, tenemos que velar por los intereses de todos ellos y, en concreto, en este caso, de los vecinos y vecinas del municipio de Parla. Así que es tan sencillo como asumir lo que dice el Pleno municipal, asumir lo que dicen todos nuestros Grupos Municipales y partidos políticos en el municipio de Parla, y hacer ese pago y, además, pensar a futuro, y en el futuro se necesita un nuevo convenio de financiación del tranvía de Parla distinto al que se firmó en su momento, porque las circunstancias, las realidades y los usuarios lo

piden; se precisa una mejor financiación y más eficacia de un sistema de transporte público validado por todos los vecinos y vecinas de Parla. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Viondi. Es el turno del Grupo Parlamentario de ciudadanos; señor Rubio, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Viondi, pongamos objetivos más altos! Tener más ocupación que el Metro Ligerero digamos que no es algo que sea especialmente llamativo; es decir que me gustaría que se pusiera un objetivo más alto. De la misma manera, no hablar de pasado solo cuando interesa no me parece correcto, pero, en fin, yo quiero hablar de futuro.

Vaya por delante que pagar las deudas, por supuesto, nos parece una cosa obvia, ies que no hay ni que justificarlo! Pero sí queremos decir que nuestro objetivo es, de verdad, bajar los porcentajes de esas tarifas de equilibrio, pues estamos buscando la eficiencia en el transporte. Sabemos que la media es del 50 por ciento mientras que en el Metro Ligerero está rondando el 90 por ciento y, lógicamente, queremos bajarlo; de hecho, propusimos una solución para bajar hasta el 60 por ciento y no se quiso hacer.

En definitiva, insisto, lo único que echamos en falta es una propuesta para incrementar la eficiencia del tranvía de Parla, pero reiteramos nuestra postura: apoyamos que hay que pagar las deudas pendientes y que hay que mejorar la financiación. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Es el turno del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Muchas gracias. Efectivamente, los parleños y parleñas tienen un verdadero problema, porque cada parleño y cada parleña debe, por culpa del Metro Ligerero, más de 2.000 euros. Como saben, porque así lo hicieron tanto el Partido Socialista como el Partido Popular en la Comisión Mixta en el Congreso y en el Senado en 2017, el informe del Tribunal de Cuentas es demoledor, con 122 millones de euros de intereses sobre 256; aun así, cabe recordar que estamos muy lejos de los despilfarros absurdos de la Comunidad de Madrid en cuanto al Consorcio Regional de Transportes y Metro Ligerero: en Metro Ligerero Oeste pasamos de 900 millones de euros a tener que pagar hasta 2036 -un año menos que el tranvía de Parla- más de 4.000 millones de euros. Eso deja a la Comunidad de Madrid en una situación también bastante precaria y condiciona los presupuestos año tras año desde hace ya diez años, fecha en que se puso en marcha. Además, el informe del Tribunal de Cuentas habla de trabajos que no estaban en el proyecto inicial, un sobrecoste de cerca del 40 por ciento y una deuda en 2009 de más de 90 millones de euros con la concesionaria. Eso no quita para que, efectivamente, el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid -que, por cierto, propusimos hace unas dos semanas que cambiase sus atribuciones para hacer un Consorcio más justo y que no actuase de parte, como parece que actúa habitualmente- tenga que asumir, porque así lo dicta la ley, el 50 por ciento del déficit de explotación. Parece que el Consorcio no ha asumido el déficit que le correspondía en función del sistema de cálculo

establecido para los cinco primeros años sino con arreglo al sistema fijado para los siguientes años, que se calcula, en vez de por kilómetros por tren, por número de viajeros, y el Ayuntamiento de Parla, que ya bastantes problemas tiene, llegando a estar incluso intervenido, tuvo que hacerse cargo de la deuda que no pagaba la Comunidad de Madrid. Como el ayuntamiento parece que no revisaba los cálculos sobre el déficit de explotación realizado, también parece, efectivamente, que hay una debilidad de control. Todo esto, como digo, se puede encontrar, y no lo digo yo, lo dice el Informe de Fiscalización del tranvía de Parla de 6 de junio de 2016 del Tribunal de Cuentas presentado por el Pleno, que invito a leer detenidamente a quien no lo haya hecho.

Parece evidente que el Consorcio, una vez más, ha hecho una dejación evidente de sus funciones y nosotros lo que le pedimos al Consorcio es que abone la deuda que tiene pendiente y, además, para que esto sea efectivo, y ya que Ciudadanos parece que va a votar a favor de la iniciativa, nosotros hemos decidido meter una enmienda en los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para que esto empiece a ser ejecutivo desde este mismo año; hemos metido una enmienda de 3 millones de euros y espero y confío en que, ya que ustedes van a votar a favor esta iniciativa, ustedes también apoyen la necesaria dotación presupuestaria que acompaña los planteamientos políticos que vienen aquí. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Popular, y tiene la palabra el señor Fernández-Quejo Del Pozo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Saludo al Alcalde de Parla que nos acompaña hoy aquí y a todas las personas que nos acompañan en esta sesión de la Comisión de Transportes. Señorías, señor Viondi, respecto al primer punto de su PNL, mire, en el año 2004 el Ayuntamiento de Parla y el Consorcio firmaron el convenio regulador de las condiciones de financiación de los gastos de explotación del Tranvía de Parla, y en ese convenio se refleja que la inversión es responsabilidad exclusiva del Ayuntamiento y, también, que repartirían al 50 por ciento el déficit de explotación con respecto a la tarifa de equilibrio.

Con carácter previo a esa licitación, en enero de 2005, el entonces Alcalde de Parla remite un escrito al Gerente del Consorcio, y dice: "asunto: aclaración de la tramitación administrativa, reparto de obligaciones económicas de las inversiones", en el que literalmente se indica -y leo literalmente-: "queda claro que las obligaciones económicas en materia de inversión de infraestructuras y adquisición de material móvil, como quiera que el Ayuntamiento es titular de las mismas, en ningún caso son competencia del Consorcio, cuya única obligación va dirigida a financiar el 50 por ciento del déficit que se produzca entre los gastos de explotación y los ingresos por tarifas y por explotación de actividades comerciales".

Además, señorías, en el convenio y en el pliego, que es ley del contrato, conocida y aceptada por el licitador y por el Ayuntamiento, declara que ambas Administraciones compartirán al 50 por ciento el desequilibrio de la tarifa de equilibrio frente a la percibida por los usuarios y, por lo tanto, no es jurídicamente posible que el Consorcio haga frente a obligaciones distintas de las que

marca el pliego, y esto, además, redundaría en la imposibilidad de incrementar las liquidaciones a favor de la concesionaria.

En lo que respecta al segundo punto de la PNL, que es donde más han hecho incidencia, el Ayuntamiento, por acuerdo de julio de 2016, requirió al Consorcio para que abonase 5.927.951 euros en concepto de aportación al déficit de explotación, supuestamente por haber soportado el Ayuntamiento en exceso la financiación del mismo. En el pliego del contrato el déficit se calcula en función de trenes/kilómetros recorridos durante los cinco primeros años y por diferencia entre ingresos y gastos a partir del sexto. Lo que pretende el Ayuntamiento es que el déficit de ese quinquenio debería haberse cofinanciado por mitades; sin embargo, señorías, en el convenio regulador el Consorcio les obliga a cubrir exclusivamente el déficit de desequilibrio entre gastos e ingresos de explotación. Y así fue, de esa manera, como se practicaron las liquidaciones, sin que el Ayuntamiento adujese nada en contra, hasta el acuerdo del año 2016.

Miren, señorías, la cuestión ha sido informada dos veces por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid; en concreto, en enero de 2017, y con anterioridad al requerimiento previo del Consorcio contra el acuerdo del Ayuntamiento, y en abril de 2017, con el informe preceptivo para la interposición del recurso contencioso. En ambos informes de la Abogacía de la Comunidad de Madrid, en general, se sostiene que, a la vista del convenio, la pretensión del Ayuntamiento carece de fundamento y, además, que las deudas estarían prescritas, y actualmente se está tramitando el recurso contencioso-administrativo. Por todo lo anterior, la Comunidad no está legitimada para iniciar los trámites de una devolución dineraria en contra de los informes emitidos por la Abogacía General y cuando está pendiente de una resolución judicial.

Señorías, yo creo que nos están pidiendo que incurramos en una prevaricación con informes contrarios. Si hay informes contrarios, que además están emitidos por la Abogacía General, tomar un acuerdo contra esos informes no es una práctica muy saludable. Por ello, dejemos que se produzca la resolución judicial, que se resuelva el contencioso y que sea la justicia y los tribunales los que den la razón a una de las dos Administraciones. Y no lo duden, señorías, si la sentencia es firme y obliga a pagar a la Comunidad de Madrid, como no puede ser de otra manera, la Comunidad cumplirá con esa sentencia. Por lo tanto, nuestro voto va a ser en contra de esta PNL. Muchas gracias, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. A continuación pasamos a la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: 7 votos a favor, 6 votos en contra y 2 abstenciones. Queda aprobada la PNL 181/18. *(Pausa)*.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PNL-175/2017 RGEP.11468. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al**

**Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Implementar medidas de información sobre los niveles de contaminación atmosférica y los escenarios activos del Protocolo de Contaminación del Ayuntamiento de Madrid en los medios de transporte colectivo dependientes de la Comunidad de Madrid (paradas de interurbanos y pantallas informativas en Metro). 2.- Poner en marcha un billete único en episodios de alta contaminación.**

No se ha presentado ninguna enmienda por parte de los Grupos Parlamentarios; por lo tanto, intervendrá el Grupo proponente, que es el Grupo Parlamentario Podemos, y tiene la palabra doña María Acín por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Hoy traemos una proposición no de ley con la que queremos trasladar al Gobierno Regional dos propuestas muy concretas. Este otoño, por el momento, no hemos tenido grandes episodios de contaminación, pero es algo que probablemente sucederá en los próximos meses. Según el protocolo aprobado por el Ayuntamiento de Madrid en base a criterios de la Organización Mundial de la Salud, habrá restricciones de tráfico de circulación a los vehículos más contaminantes. Creemos que es positiva la modificación que se realizó en septiembre por la que, por el protocolo de la capital, las restricciones de tráfico en función de las matrículas de los vehículos pasaran a ser en función de los distintivos ambientales de la DGT; esperamos que en los próximos diez días se solvente la situación.

De forma totalmente ligada a las restricciones de tráfico, es imprescindible la implantación de medidas de refuerzo y de promoción del transporte público, para lo que el papel de esta Consejería y del Consorcio Regional de Transportes sería clave en varios ámbitos. El primero, en el aumento del transporte público, y nos gustaría dejar planteadas ciertas preguntas. La primera es si va a haber un aumento en el número de trenes que se implantarán en las horas punta en los días de episodios de alta contaminación. Nos gustaría saber también si se hará lo mismo con los autobuses interurbanos, en qué número y cómo serían los refuerzos posibles para autorizar a la Empresa Municipal de Transportes. Consideramos que un Gobierno previsor ya tendría estos datos y que el Grupo Popular nos podría facilitar algunos elementos de estas previsiones -si es así, se lo agradeceremos-; básicamente cómo van a maximizar la capacidad del transporte público en la región.

El segundo elemento clave es la implantación de billetes específicos ante estos episodios, que es básico para que la gente se vea apoyada cuando deje su vehículo y opte por un transporte público como alternativa para llegar a sus destinos. ¿Sabemos si este Gobierno está considerando la posibilidad de poner en funcionamiento un título vigente solo ante estos episodios? En la Comunidad de Madrid ya hay experiencias previas de puesta en funcionamiento de billetes específicos similares; una de ellas fue el abono de la Champions League, que tuvo un coste un 30 por ciento menor que el habitual. En este caso, mediante un acuerdo entre el Consorcio y la UEFA se facilitaron 30.000 abonos turísticos a precio reducido para los aficionados. Los billetes fueron de dos días de duración, permitieron el acceso a Metro, a Cercanías y a la EMT y tuvieron un coste 6,20 euros. Otra experiencia fue durante la Jornada Mundial de la Juventud, para la que se facilitaron billetes con un precio un 80

por ciento inferior al actual, que estuvo en funcionamiento los tres días de agosto que duró el encuentro. Por tanto, la tecnología y el conocimiento estarían en marcha. Y también tenemos experiencias como la del Área Metropolitana de Barcelona, que ha puesto a disposición una tarjeta T-airé, que, como sabrán, tiene un coste un 10 por ciento inferior al habitual, es multipersonal e incluye viajes de ida y vuelta.

Entonces, experiencias similares existen, pero ¿sabemos si este Gobierno ha hecho algún informe del coste que podría suponer un billete para la Administración? ¿Se plantean diferentes escenarios o diferentes fórmulas? Si es así, por favor, ambos Grupos que apoyan al Gobierno cuéntenos los resultados. No les estamos pidiendo argumentos ideológicos y demás, les estamos pidiendo que nos justifiquen el posible o esperable voto en contra a esta proposición. Les avanzo que, igual que en años anteriores hicimos respecto al abono social anterior, vamos a presentar una enmienda presupuestaria en este sentido para que el Consorcio haga los estudios necesarios y comience los trabajos para su puesta en marcha, y no hablamos en ningún caso de un billete gratuito, porque creemos que eso supondría un perjuicio para los usuarios y usuarias habituales del transporte público.

Por último, tenemos todo lo que tiene que ver con el refuerzo de la información sobre las alternativas y el transporte público disponible, así como lo que debería ser una campaña constante de concienciación y sensibilización sobre la importancia del uso del transporte público y el papel que este tiene para la mejora de la salud de todos y todas. También les avanzo al respecto que hemos presentado una enmienda presupuestaria para que haya una partida concreta para estas funciones de divulgación.

Más allá de los avisos que ya se están dando en los paneles del Metro cuando hay episodios de alta contaminación, creemos que sería buena idea que se anunciaran, por ejemplo, las plazas libres en los aparcamientos disuasorios, que se anunciase, incluso vía APP y en los carteles de las vías de acceso, el aumento del servicio de los diferentes operadores y también que se valorara la posibilidad de ampliar el personal de atención en las estaciones de más afluencia.

La Sra. **PRESIDENTA**: Disculpe. Vaya finalizando, por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: En el camino a este cambio de modelo, al que vamos sin duda promoviendo una movilidad sostenible, la Consejería y el Consorcio tienen un papel central de gestión, pero también de innovación. Así que les pedimos que nos digan hoy si votan a favor de ese cambio y de la innovación.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. A continuación es el turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Tiene la palabra el señor Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, Presidenta. Señora Acín, enhorabuena por su Vicepresidencia. Tengo que decirle que pensaba que tramitábamos una pregunta de respuesta oral y no una PNL, porque ha hecho más una pregunta que una exposición de motivos. Tengo que reconocer, sin

embargo, que me ha gustado mucho su exposición de motivos, porque ha dado todos los argumentos por los que el Ayuntamiento de Madrid debería entender que no es la Comunidad de Madrid y porque ha dado todos los argumentos para defender esa necesidad de autoridad única del transporte que defendí en el último Pleno. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *¡Que votaron en contra!*) No, no votamos en contra, porque les recuerdo que a ustedes se les olvidó incluir el concepto de autoridad única del transporte. Si el Ayuntamiento, de verdad, quiere imponer su modelo ideológico, lo que les pido es que ganen las elecciones en la Comunidad de Madrid; les auguro un fracaso estrepitoso, pero en fin.

Lo que me ha quedado claro es que intentar arreglar a posteriori todas las improvisaciones que ha venido realizando -describiéndolo de manera ordenada, ieso sí!- el Ayuntamiento para elaborar este protocolo, que, si no estoy mal informado, ahora mismo ya no tenemos... (La Sra. **ACÍN CARRERA**: *¡Está el anterior!*).

La Sra. **PRESIDENTA**: Señoría, por favor, no interrumpa. A usted se le ha respetado el uso de la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Además de trabajar y de planificar, asuman que son solamente el Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, por ahora, pero que no tienen capacidad para gestionar todo y que deben pensar en el resto de los municipios y en el resto de los madrileños. Hay más madrileños fuera de la ciudad que dentro, y también tienen derechos. Ayer utilicé el término de madrileños laborales, es decir, los vecinos de Móstoles, Fuenlabrada, Tres Cantos o de Rivas que vienen a trabajar a Madrid ciudad siguen siendo tan madrileños como usted y como yo. Así que vamos a defender los intereses de todos y vamos a ser realistas. Cedan sus competencias a una autoridad única, hagamos todo de una manera ordenada y tendrán nuestro apoyo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Buenos días. Señora Acín, bienvenida a la Comisión y enhorabuena por su nombramiento. En primer lugar me gustaría decir que el Partido Socialista Obrero Español ha tenido y tiene un compromiso absoluto e inquebrantable con el medio ambiente, con la sostenibilidad, con la movilidad sostenible y con todas aquellas políticas que ayudan a combatir la contaminación atmosférica. Ahí está nuestra trayectoria, nuestro trabajo de años desarrollado en las diferentes instituciones en las que tenemos representación. Por eso, y en coherencia con esa trayectoria, el Partido Socialista Obrero Español y el Grupo Parlamentario Socialista siempre van a impulsar, proponer y apoyar toda iniciativa que entendamos que sirve para mejorar la calidad del aire que respiramos; eso sí, toda iniciativa que se desarrolle adecuadamente, es decir que cumpla todos los requisitos técnicos, administrativos y jurídicos, que sea fruto del diálogo y del acuerdo entre las diferentes Administraciones y que cuente con el consenso de todos los colectivos afectados. Ahí es donde va a estar y está el Partido Socialista Obrero Español.

Consecuentemente con lo que acabo de decir, y en relación a esta proposición no de ley que presenta el Grupo Podemos, vamos a votar a favor de la iniciativa y vamos a hacerlo porque tenemos que ser coherentes con nosotros mismos. Digo esto porque es verdad que en algún momento hemos tenido la tentación de introducir o de presentar una enmienda instando al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que cumpla lo acordado en el Pleno de la Asamblea de Madrid celebrado el 16 de noviembre de 2017, donde se presentó una proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Socialista, la 172/2017, que recogía prácticamente la iniciativa que hoy tenemos que debatir y votar en esta Comisión; pero al final no lo hemos hecho. Damos las gracias a Podemos por reforzar la iniciativa que el Grupo Parlamentario Socialista en su momento presentó en el Pleno de la Asamblea de Madrid y que fue aprobada con 177 votos a favor y 48 votos en contra.

Quiero señalar que nosotros creemos que la movilidad sostenible es un elemento transcendental en la Comunidad de Madrid y entendemos que es fundamental que se tomen todas las medidas necesarias para combatir la contaminación atmosférica, pero creemos que se tiene que realizar con rigor, con diálogo y con todo el tiempo que sea necesario para garantizar las condiciones óptimas, porque, de lo contrario, buenas medidas mal desarrolladas terminan siendo equivocadas.

Por último, quiero señalar que, como he dicho anteriormente, igual nos hubiese gustado que esta iniciativa se hubiese planteado de otra manera, teniendo en cuenta que este debate ya se había suscitado, dado que el Grupo Parlamentario Socialista lo presentó hace un año y el Grupo Municipal Socialista en 2016 llevó esta iniciativa, o muy parecida, al Pleno del Ayuntamiento de Madrid. Señora Acín, tengo la mejor consideración hacia usted, pero creo que copiar no es de buen alumno. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias a usted. Es el turno del Partido Popular; señor Berzal, tiene la palabra.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias, Presidenta. Con la venia. Buenos días, señoras y señores diputados. Quiero felicitar a la señora Acín también desde este Grupo Parlamentario por su Vicepresidencia, y a don Juan Rubio, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, porque es el día de su cumpleaños.

Señor Vinagre, nunca en esta Asamblea hemos aprobado nada con 177 votos a favor. (El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: *Sí, me he equivocado; son 77.*) Somos 129 diputados. (El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: *¡77!*) He entendido que tiene esa ambición de que el Partido Popular tenga más escaños, y esperemos que en la próxima Legislatura así sea.

Dicho lo cual, voy a la materia. La PNL presentada por Podemos plantea dos cuestiones. Respecto al primer punto hemos de tener en cuenta que el Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que fue aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid el 27 de septiembre de 2018, ha sido objeto de requerimiento por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid, cosa que también ha mencionado el señor Rubio. Tengo que decir que en concreto se considera vulnerada la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de

Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, y el Protocolo Marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno -(NO<sub>2</sub>)- en la Comunidad de Madrid, también aprobado por Decreto de Consejo de Gobierno 140/2017, de 21 de noviembre, que prevé que los protocolos de actuación locales deben encuadrarse en el marco de la planificación autonómica. Esto es importante, señora Acín, que lo tenga usted en cuenta. Así, el apartado cuarto de dicho Protocolo establece que, previamente a la aprobación de los protocolos de actuación local, los ayuntamientos de más de 75.000 habitantes deberán presentar la propuesta de su protocolo de actuación local en la Sección de Calidad del Aire del Consejo de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, hecho que en el presente caso no se ha producido, ya que dicha presentación se realiza una vez aprobado por el Ayuntamiento. Ayer mismo todos fuimos conocedores de que la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado suspender temporalmente dicho protocolo para proceder a la subsanación de los trámites preceptivos. Y esto se lo digo porque han incumplido el rigor administrativo que tiene que tener un protocolo de estas características.

Y usted hacía alusión a que apostaba por el cambio y por la innovación. Nosotros sí que apostamos por el cambio y por la innovación, pero apostamos por el cambio desde el rigor administrativo y jurídico. Y la innovación no consiste, para este Grupo Parlamentario, ni en evitar la contaminación semaforizando la A-5, como quieren hacer ustedes, con el apoyo del Partido Socialista, con la que no van a conseguir reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire sino empeorarlas. Con lo cual, coincidimos en los dos términos, cambio e innovación, pero interpretados de otra manera y desde el rigor. En tanto en cuanto no se subsanen los errores y no pasen estos diez días que se han marcado para remitir a la Comunidad de Madrid toda la documentación, coincido con lo que ha dicho el señor Rubio de que poquito más tenemos que hablar al respecto.

Con respecto al segundo punto de la PNL, el billete único, en la sesión de la Comisión Delegada celebrada el día 30 de noviembre de 2017 se presentó por parte de los vocales representantes del Ayuntamiento de Madrid el documento -abro comillas- "Informe: Estudio de costes y tarificación para la puesta en funcionamiento del billete único para episodios de alta contaminación". -cierro comillas-. La Comisión, señora Acín y señor Vinagre, acordó su remisión a los Servicios Técnicos del Consorcio para el análisis e informe de la propuesta, cuestión que se está analizando en la actualidad y que está previsto discutir en las próximas reuniones de la Comisión Delegada. En cuanto a esto, resulta paradójico, por otra parte, que ante situaciones de alta contaminación se tomen medidas tarifarias que en definitiva suponen abaratar el precio del billete de transporte y de las que se beneficiarían precisamente los usuarios ocasionales, que se identificarían con los ciudadanos que habitualmente viajan en vehículos privados.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Berzal, vaya finalizando, por favor.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Con respecto a este tema, tampoco vamos a votar a favor, porque está en proceso de estudio en las Comisiones de Valoración pertinentes, pero sí quiero recordarles a la señora Acín y al señor Vinagre que somos el Partido Popular, este Grupo Parlamentario y el Gobierno de Ángel Garrido -como también ha dicho el señor Rubio- quienes

estamos haciendo una apuesta firme por mejorar la calidad del aire, por incrementar y fomentar el uso del transporte público. Y en ese afán vamos a seguir trabajando, motivo por el cual votaremos en contra de esta PNL. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Berzal. Pasamos ahora a la votación. (*Pausa*).

El resultado de la votación es el siguiente: 7 votos a favor y 8 votos en contra. Queda rechazada la PNL 175/17. Muchas gracias.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PNL-202/2018 RGEP.14816. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que: 1.- Se proceda a la instalación de una pasarela peatonal, accesible para personas con movilidad reducida, en el entorno del actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601. 2.- Se elimine el actual paso de peatones en superficie ubicado en el Puerto de Navacerrada en la M601.**

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular a la presente iniciativa. Tiene la palabra el señor Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Desde el primer momento en que hemos presentado esta iniciativa hemos intentado dialogar con todos los Grupos y hemos mostrado nuestra disposición para conseguir el objetivo fundamental, que es incrementar la seguridad de peatones y de todos los visitantes de la zona.

En cuanto a lo que significa el Puerto de Navacerrada para los madrileños, no quiero abusar del tiempo, además he prometido que iba a ser breve, pero, bueno, desde la zona de montaña hasta la cuna del esquí de nuestra Comunidad ha significado siempre un centro de atención turística, sin ninguna duda. Insisto, aceptamos las aportaciones, ideas y propuestas de cualquier Grupo que quiera mejorar, y el objetivo que nos hemos planteado siempre es evitar esta situación de riesgo, con esa convivencia masiva entre vehículos y peatones. Sabemos que tenemos que hacer un trabajo mucho más profundo de aquí en adelante, pero entendemos que esta es la base fundamental para poner la primera piedra en uno de los referentes de la Comunidad de Madrid. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. A continuación tiene la palabra, por parte del Grupo enmendante, el portavoz del Grupo Popular por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, señora Presidenta. Señorías, ya en el año 2010 desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se realizó un estudio a la alternativa de la construcción de una pasarela peatonal en la M-601, en el alto de Navacerrada, término municipal de Cercedilla, y se valoraron las diferentes opciones que se planteaban sobre su viabilidad.

Todo ello fue por una petición de la propia empresa gestora del puerto y, sobre todo, de los ayuntamientos de la zona afectada, entonces gobernados por el Partido Popular y el Partido Socialista; Ciudadanos no existía, señor Rubio. Ya estamos pues con la copia de la copia, que seguramente no será suya la culpa sino de algún Grupo Municipal que lo haya puesto en su conocimiento; pero, bueno, vuelve a ser el oportunismo de siempre.

Bien, como les iba diciendo, en dicho estudio se plantearon tres alternativas de pasarela y se sometió de forma oficiosa al análisis de la Consejería de Medio Ambiente. Posteriormente, se celebraron diferentes reuniones de trabajo entre los distintos equipos técnicos en las cuales se trasladó a la Dirección General de Carreteras de modo no formal que las alternativas planteadas implicaban importantes inconvenientes medioambientales, y ello motivó que se abandonara esa línea de trabajo. Desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se siguen analizando diversas alternativas a fin de encontrar una solución a la cuestión que plantea esta PNL; por lo que nuestro Grupo Parlamentario puede considerar adecuado el compromiso de enviar esos estudios de alternativas de construcción de pasarela peatonal a la Consejería de Medio Ambiente a fin de elevar una consulta formal sobre la viabilidad de las alternativas de pasarela y recabar el informe al respecto, que es lo que en teoría pretende la PNL que presenta el señor Rubio, que es poner en marcha este proceso para ver cuál es la solución y cuál es la alternativa. Por eso, nosotros le hemos hecho esa transaccional y estamos todos en ello para poder dar una solución.

Por lo tanto, si los informes son favorables a esa propuesta o a cualquier otra que solucione el problema, no tendríamos inconveniente en votar esa propuesta en su día; pero, señorías, también debemos ser conscientes de que no creemos que la construcción de la pasarela evite el paso de peatones a nivel atravesando la calzada, aunque siempre es bueno, por lo menos, intentar idear alternativas a esta viabilidad. Por tanto, la postura de la Dirección General de Carreteras es favorable a buscar cuantas medidas resulten viables para solucionar el problema planteado -que es lo que ha venido haciendo-, ya sea con una pasarela peatonal o con cualquier solución técnica que resulte más viable y respetuosa con la conservación de nuestro patrimonio natural.

Por ello, les hemos propuesto esta enmienda transaccional que sustituye la parte dispositiva de la PNL por el texto que ya tienen los Grupos, y les adelanto que, en caso de que se acepte, votaremos favorablemente, como es lógico. En cualquier caso, estamos con Ciudadanos y con el señor Rubio -que presenta esta PNL- para que esto se ponga en marcha y se dé una solución, a ser posible, definitiva. Nada más. Muchas gracias, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. A continuación es el turno del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Bueno, hoy estamos aquí ante una iniciativa de Ciudadanos que pone de relieve un problema -iy es verdad que hay un problema!-, pero nosotros consideramos que la solución que propone esta PNL -y más después de la transaccional que han firmado- es un parche; es un parche porque están muy acostumbrados a dar soluciones parciales a

problemas globales. La situación del Puerto de Navacerrada es una situación que afecta no solo a un paso de cebra, a un puerto elevado o a la competencia de otra comunidad autónoma, pero ni siquiera voy a entrar en ese apartado; el problema es que hay una carretera permanentemente colapsada, porque hay un parking donde los coches entran a bolillón y, cuando no hay suficiente espacio, se cierra, colapsando absolutamente toda la carretera que viene desde Villalba.

Y, ¿qué ocurre con este problema? Pues, si hay cualquier accidente, el único medio que puede acceder de una manera normal es un helicóptero, porque ambulancias, servicios de seguridad, de Protección Civil y demás lo tienen muy complicado, porque la carretera está colapsada completamente. Todo ello por no hablar de que la propuesta de una pasarela parece que, debido a las temperaturas y tal, sería un poco complicado acceder a la misma en determinadas condiciones en invierno. Bueno, yo no sé si usted es esquiador o no, no sé si alguna vez ha tenido botas de esquí, pero pasar por una pasarela de hierro con todo eso congelado no parece la solución más óptima. En este caso, sería lo mismo que si, por ejemplo, en la carretera A-5 ustedes propusiesen más pasos elevados para un problema que no tiene que ver con que los peatones pasen de un lado a otro de una manera segura; tiene que ver con cómo concebimos la movilidad.

Nosotros creemos que es imperativo abordar este problema desde un punto de vista global. Sería interesante que, ya que la Consejería en el año 2010, cuando no existía Ciudadanos –y le recuerdo que tampoco existía Podemos-, seguramente hubiese planteado la posibilidad de que hubiera un servicio de lanzaderas en algún parking en alguna zona inferior. Yo no sé si eso se contempló en aquel estudio, porque, desde luego, para abordar de manera integral el problema que sufren los vecinos y las vecinas de la sierra, a lo mejor es más interesante dar un paso atrás para ver la foto completa y no adolecer de irse a lo pequeño o ir a un puente que, además, ya digo, más allá de que la solución se dilata –porque la construcción de un puente de estas características puede dilatarse 3 o 4 años-, parece más razonable que pensemos en...

La Sra. **PRESIDENTA**: No tanto.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Bueno, sí, señora Presidenta, ilas licitaciones tardan un tiempo en esta Comunidad, como sabrá usted! Además, esto es una apuesta clarísima por el vehículo privado; vamos a permitir que los vehículos privados pasen más rápido, cuando estoy convencido de que la gente, teniendo la carretera para cruzar, no va a buscar la pasarela. Entonces, seamos coherentes, no vayamos a comprometer presupuesto de la Comunidad de Madrid para hacer pasarelas de escaso o dudoso uso y abordemos de verdad el problema de seguridad, el problema de colapso que sufre toda la sierra de Madrid básicamente en el periodo invernal. Les ruego que, cuando aborden un problema de estas características, ipiensen ustedes un poquito más!; les pido que piensen un poquito más y que den un paso atrás y, si quieren, nosotros les asesoramos, que de movilidad sabemos bastante más que ustedes. Muchas gracias. *(Risas)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: No comenten entre ustedes. Muchas gracias, señor Oliver. Vamos a pasar al turno del Partido Socialista; tiene la palabra doña Carmen Mena.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, Presidenta. Bueno, si ya vamos a acabar, ¿verdad, Presidenta? Miren, como aquí ya se ha dicho, el Puerto de Navacerrada es posiblemente el punto más conocido y reconocido de la Sierra de Guadarrama, y su altitud, a unos 1.800 metros, hace de él el punto preferido de los madrileños para acercarse a disfrutar de la nieve. Pero los problemas de movilidad -que, evidentemente, ya conocemos todos- y los atascos casi continuos hacen también del Puerto de Navacerrada que muchos días sea casi una verdadera pesadilla. Durante los fines de semana de la temporada de nieve se produce un continuo embudo de tráfico en la M-601 con varios kilómetros de atasco; pero hoy, con la proposición no de ley que nos trae Ciudadanos, parece que los responsables de todos estos atascos son los visitantes que cruzan ese paso peatonal del que estamos hablando y que existe en lo alto del puerto y obligan a los coches a cederles el paso, como es obligatorio.

Parece que esta PNL, señor Rubio, es una mala copia, ya que estamos hablando hoy de copias, de una campaña que hay en la web "change.org" en la que se dice: Firma por un paso elevado en el paso de peatones del puerto de Navacerrada. Actualmente, esta campaña cuenta con algo más de mil firmas y, entre algunas de sus frases -y leo textualmente-, tenemos: si estás aburrido de soportar interminables atascos por culpa de un simple paso de peatones que paraliza el paso de todos los coches que circulan por la carretera...; si estás cansando de manipulaciones de supuestos ecologistas... (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *¡Toma ya!*) Sí, eso dice la propia campaña y, repito que esta PNL es prácticamente una copia. Esta campaña continúa con el texto: ayúdanos y firma la petición de este paso.

Con respecto a la pasarela, hay que decir que los proyectos que ya se conocen y se estaban planteando, de entrada, crean un problema de competencias, porque el apoyo sería en Castilla y León, o de ser un apoyo en Castilla y León y el otro en Madrid, el de Madrid interrumpiría el acceso a la residencia militar, y si la solución es realizarla más abajo del puerto, al menos tendrían que tirarse varios edificios. El paso peatonal existente en la zona más alta puede causar problemas de movilidad y, por supuesto, de seguridad para los peatones, pero los problemas viales del Puerto de Navacerrada no se solucionan simplemente eliminándolo y con esa pasarela accesible.

Es cierto que es necesario abordar un plan accesible y seguro, ya que por las características de la zona, su realidad física y meteorológica, se pueden soportar vientos racheados en un día de otoño, como el pasado domingo, de hasta 75 kilómetros/hora; sin entrar en día de invierno, que son la mayoría, en el que la velocidad del viento puede superar hasta los 100 kilómetros/hora. Por tanto, creemos que hay que valorar si esa pasarela es segura, si además lo combinamos con zonas heladas. Creemos que hay que estudiar otras alternativas más seguras, eficientes y eficaces.

Señorías, hace dos años también se celebró en Navacerrada una reunión en la que participó el Director General de Infraestructuras junto con los Alcaldes de la zona, encabezados en ese momento por la Alcaldesa de Navacerrada, mi compañera Ana Paula, el Alcalde de Cercedilla, de Izquierda Unida, y el Alcalde de Becerril, del Partido Popular, y ya se puso de manifiesto la necesidad de adoptar medidas para evitar esta aglomeración de vehículos en la carretera, porque también

perjudicaba a sus municipios. Se trataba de realizar actuaciones y de llevar a cabo un plan conjunto de evacuaciones para garantizar la seguridad de todos los visitantes.

El verdadero problema del Puerto de Navacerrada tampoco es el paso este de peatones del que estamos hablando sino la falta de ese plan sostenible de movilidad, en el que se articulen los aparcamientos disuasorios, un plan de lanzaderas que permita a los madrileños disfrutar de la sierra, pero sin poner en riesgo esos mismos valores ambientales, que son su principal reclamo. Ese plan estratégico debe garantizar el acceso rápido de policía, bomberos y ambulancias, porque la realidad es que día sí y día no, para cualquier evacuación, aunque no sea extremadamente grave, es necesario que vaya ese helicóptero del que hablaba el señor Oliver, ya que una evacuación por carretera es imposible.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya finalizando.

La Sra. **MENA ROMERO**: Vale. Gracias. Está claro que nosotros, por cómo va a quedar redactada, no podemos votar en contra de esa PNL, que va a ser elevar una consulta formal. Pues claro, evidentemente, que se eleven las consultas formales; creemos que no debería ser necesario votarlo sino que es lo que hay que hacer.

Para terminar, este es un tema complejo y, como todos los asuntos complejos, no tiene soluciones simples. Por todo ello, como venimos diciendo, la solución no viene de la mano de esta PNL sino del Plan Integral del Transporte Público y Movilidad del Puerto de Navacerrada y de no fomentar el uso del vehículo privado en la línea de lo solicitado en esa reunión por los alcaldes y alcaldesas. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena. Pregunto al señor Rubio si acepta la enmienda presentada por el Grupo Popular. (*Asentimiento por parte del señor Rubio Ruiz.*) Muchas gracias. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *Señora Presidenta, ¿tenemos que comunicar la sustitución?*).

La Sra. **PRESIDENTA**: No, ya la hemos recogido; ha venido usted, nos lo ha dicho, y ya la hemos recogido.

Pasamos a la votación la PNL 202/18 en los términos resultantes del debate.

El resultado de la votación es el siguiente: 12 votos a favor y 3 abstenciones. Queda aprobada la PNL 202/18.

El siguiente punto del orden del día, que sería la comparecencia 1219/18, ha decaído puesto que don David Pérez... (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *Retiramos del orden del día la comparecencia.*) Vale. Muchísimas gracias. Pasamos al último punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? *(El señor Rubio Ruiz pide la palabra.)* Tiene la palabra, señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Con permiso de la Presidenta, si queréis un café, estáis invitados, que es mi cumpleaños.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¡Muchas gracias y muchas felicidades! *(Risas.)* ¿Desean formular algún otro ruego o pregunta? *(El señor Vicente Viondi pide la palabra.)* Tiene la palabra, señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Yo hago un ruego, y se lo digo a todos: la próxima Comisión –y nos ponemos nosotros los primeros- no puede tener esta falta de seriedad por parte de todos. Vamos a poner todos de nuestra parte...

La Sra. **PRESIDENTA**: Agradezco que lo hayas comprendido. He hecho un esfuerzo y he admitido todo lo que me habéis pedido todos los Grupos, pero no lo voy a volver a hacer –ya os lo digo- porque, si la gente tiene mucha prisa, yo también la tengo. No habiendo más ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 16 minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



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

Asamblea de Madrid