

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 47

18 de octubre de 2019

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 18 de octubre de 2019

ORDEN DEL DÍA

1.- Comparecencias con tramitación acumulada:

C-93(XI)/2019 RGEF.5954. Comparecencia del Sr. Consejero de Transporte, Movilidad e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura (Por vía del artículo 209.1 a). del Reglamento de la Asamblea).

C-26(XI)/2019 RGEF.5688. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de

informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-143(XI)/2019 RGEF.6374. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al objeto de informar sobre líneas estratégicas de su Consejería para la Legislatura actual (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-182(XI)/2019 RGEF.6448 - RGEF.6524(XI)/2019. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes de su Consejería para la presente Legislatura (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-307(XI)/2019 RGEF.6841. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre próximas líneas de trabajo que va a desarrollar al frente de la Consejería. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

2.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 32 minutos.	1781
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar comunicando las sustituciones en su Grupo.	1781
Comparecencia con tramitación acumulada:	
— C-93(XI)/2019 RGEF.5954. Comparecencia del Sr. Consejero de Transporte, Movilidad e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura (Por vía del artículo 209.1 a). del Reglamento de la Asamblea). .	1781
— C-26(XI)/2019 RGEF.5688. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).	1781

– C-143(XI)/2019 RGEF.6374. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al objeto de informar sobre líneas estratégicas de su Consejería para la Legislatura actual (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).	1781
– C-182(XI)/2019 RGEF.6448 - RGEF.6524(XI)/2019. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes de su Consejería para la presente Legislatura (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).	1781
– C-307(XI)/2019 RGEF.6841. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre próximas líneas de trabajo que va a desarrollar al frente de la Consejería. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).	1782
- Exposición del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras.	1782-1786
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....	1786-1798
- Interviene el Sr. Consejero, dando respuesta a los señores portavoces.	1799-1805
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar..	1805-1811
- Interviene el Sr. Consejero en turno de dúplica.....	1811-1813
– Ruegos y preguntas.	1813
- No se formulan ruegos ni preguntas.	1813
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 6 minutos.	1813

(Se abre la sesión a las 10 horas y 32 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todos, señorías. Se abre la sesión. Antes de comenzar con el orden del día, como cuestión previa, se solicita de los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie?

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Ninguna. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? (*Denegaciones*). ¿Por el Grupo Más Madrid? (*Denegaciones*). ¿Por el Grupo de Ciudadanos? (*Denegaciones*). ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? (*Denegaciones*). ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, buenos días. Doña Macarena Elvira sustituye a don Fernando Fernández Lara.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pasamos al primer punto del orden del día.

Comparencias con tramitación acumulada:

C-93(XI)/2019 RGEP.5954. Comparencia del Sr. Consejero de Transporte, Movilidad e Infraestructuras, a petición propia, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura (Por vía del artículo 209.1 a). del Reglamento de la Asamblea).

C-26(XI)/2019 RGEP.5688. Comparencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y planes de su departamento durante la XI Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-143(XI)/2019 RGEP.6374. Comparencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al objeto de informar sobre líneas estratégicas de su Consejería para la Legislatura actual (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-182(XI)/2019 RGEP.6448 - RGEP.6524(XI)/2019. Comparencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre planes de su Consejería para la presente Legislatura (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-307(XI)/2019 RGEF.6841. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre próximas líneas de trabajo que va a desarrollar al frente de la Consejería. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece el excelentísimo señor Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, don Ángel Garrido García, a petición propia y a petición de los Grupos Parlamentarios Unidas Podemos, Vox, de Ciudadanos y Socialista. Se inicia el debate con la intervención del excelentísimo señor Consejero por un tiempo máximo de quince minutos, prorrogables, tal y como acordamos en Mesa, cinco minutos más, si el señor Consejero los necesita. Muchas gracias.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Garrido García): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos, a los miembros de la Mesa y a las diputadas y a los diputados integrantes de esta Comisión, en la que comparezco por primera vez. Muchas gracias también por la petición de comparecencia de los diferentes grupos políticos.

Comparezco hoy en la Comisión, a petición propia pero también a petición del resto de Grupos que ha mencionado el Presidente, para exponer la política general y los planes de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras durante la XI Legislatura que acabamos de iniciar. Quiero empezar la intervención precisamente destacando la elección de la movilidad como un elemento diferenciador de la Consejería, que pasa a integrarse en su propia denominación, porque sabemos que en materia de movilidad se requiere abordar una política global con numerosos y muy diversos factores que van más allá -yo creo- del mero transporte o de la gestión de las infraestructuras; por lo tanto, destaco la palabra movilidad como elemento diferenciador del trabajo de la Consejería.

Creo que hablar de movilidad, señorías, supone una concepción integral de todos los elementos que se articulan en torno a los desplazamientos de personas y al transporte de mercancías; así, la movilidad incluye impactos sociales, ambientales, urbanísticos y, en definitiva, está estrechamente relacionada con la calidad de vida de nuestros ciudadanos, del mismo modo que también los cambios demográficos, económicos y culturales que se han producido en las últimas décadas han ido generando nuevos desafíos en materia de movilidad.

Desde este punto de partida pasaré ahora a detallarles algunas de las principales líneas de actuación que vamos a desarrollar durante esta Legislatura por parte de los diferentes departamentos y organismos que integran la Consejería; actuaciones que, por supuesto, dan cumplimiento al acuerdo de gobierno para la Comunidad de Madrid 2019-2023 suscrito entre los Grupos Parlamentarios de Ciudadanos y Popular.

De forma transversal, y en consonancia con estas premisas que les adelantaba, quisiera destacar, en primer lugar, la redacción de una ley de movilidad sostenible. Se trata de establecer un marco regulatorio que dé respuesta a las necesidades de los madrileños en sus desplazamientos pero que atienda cuestiones tales como el cambio climático, las energías renovables o la calidad del aire en

las ciudades, así como sostenibilidad económica, porque las dos son importantes. Igualmente, este marco legal, para el que, por cierto, ya anuncio que se ha creado un grupo de trabajo, facilitará una mejor y una mayor coordinación entre Administraciones, así como la ejecución de nuevas inversiones. En este sentido, vamos a elaborar un plan de inversiones en infraestructuras y servicios de transporte de la Comunidad de Madrid; un plan que nos va a permitir establecer, a través de criterios objetivos, qué infraestructuras son prioritarias sobre todo para un mayor rendimiento social -económico también, pero sobre todo social- y, a partir de ahí, llevarlas a cabo y exigir al Gobierno Central que cumpla con las obligaciones contraídas. Entre otras, cito: licitar lo antes posible el proyecto de Bus VAO en la A-2, cuyo convenio esperamos firmar en estos días; hoy mismo estábamos hablando con el Ministerio y con el Ayuntamiento. Como saben, se autorizó el convenio ya el pasado martes por parte del Consejo de Gobierno y lo firmaremos en estas fechas. Del mismo modo, también es el Estado el que debe poner en marcha los proyectos de Bus VAO en la A-3, A-5 y A-42, y cumplir el compromiso existente, como conocen, de invertir 5.000 millones en la Red de Cercanías, además de exigir un compromiso de puntualidad por parte del servicio de Cercanías en la Comunidad de Madrid.

A continuación, señorías, quiero destacar los proyectos más importantes que se van a impulsar desde cada uno de los centros directivos de la Consejería, cuyos responsables, por cierto, hoy nos acompañan y a quienes también agradezco su presencia. En relación con la Dirección General de Carreteras, todas las actuaciones relativas a la planificación y construcción de carreteras van a tener dos ejes muy claros: primero, la seguridad vial y, segundo, la vertebración del territorio de la Comunidad de Madrid, es decir, que podamos reducir al mínimo el número de accidentes en las carreteras que son de titularidad autonómica y, a la vez, que nuestros municipios cada vez estén mejor comunicados; para ello vamos a continuar ejecutando la Estrategia de Conservación de Carreteras 2018-2021, por la que la Comunidad de Madrid tiene previsto invertir más de 162 millones para conservar y mejorar los más de 2.500 kilómetros de vía de titularidad autonómica en la región.

Quiero destacar la importante apuesta que en esta Legislatura vamos a hacer por la seguridad vial, que va a ser una parte esencial del concepto de movilidad integral del que les hablaba al principio. Esto pasa por coordinar de la manera más efectiva los desplazamientos con la seguridad de los diferentes usuarios de la vía pública, ya sean estos peatones, conductores de vehículos, bicicletas, motos o usuarios, por supuesto, del transporte público; para ello vamos a impulsar una estrategia de seguridad vial para la Comunidad de Madrid, en la que trabajaremos para lograr los objetivos marcados en el ámbito internacional también en esta materia que, como conocen seguramente, plantea cero muertes por accidentes en el año 2050 y reducir a la mitad el número de heridos graves en 2030 respecto al año 2020. Además, tenemos el compromiso de seguir sustituyendo las barreras de protección para que algunos tramos de carretera no supongan una amenaza mortal para los motoristas, procediendo a una sustitución progresiva por nuevos modelos con sistema de protección y empezando por aquellos tramos, lógicamente, que tengan una mayor concentración de accidentes. Concretamente estamos ultimando un nuevo contrato para la instalación de 15.700 nuevos metros de barreras para motoristas; la pasada Legislatura ya se instalaron 14.000 metros de barreras de esta protección, de forma que en la actualidad ya nuestras carreteras disponen de 100.000 metros de barreras adaptadas.

En relación con Metro de Madrid –parte importante del transporte público de la Comunidad-, quiero destacar su papel como elemento vertebrador de la movilidad sostenible a la que me estoy refiriendo durante mi intervención; así lo avala el incremento de viajeros que ha experimentado durante los últimos años, alcanzando en 2018 los 657,2 millones de viajeros, un 4,6 por ciento más que en el año 2017 y, por cierto, el registro más alto desde el año 2008. La elección de Metro como medio de transporte supone contaminar cinco veces menos que si se elige hacer el mismo recorrido en un vehículo privado; es más, según los cálculos realizados también por la propia compañía, por Metro, la prestación del servicio público de transporte por parte de la empresa evita actualmente la circulación de 77 millones de vehículos al año por las carreteras de la Comunidad de Madrid. Conscientes de su demanda creciente y también de sus retos a corto y medio plazo, Metro de Madrid basa su estrategia de futuro en tres pilares fundamentales: el servicio público, la eficiencia y la mejora de la experiencia del usuario. Así, para responder al incremento sostenido de la demanda de los últimos cuatro años, Metro tiene previsto adquirir cerca de sesenta nuevos trenes, estando trabajando en la actualidad en los procesos de licitación para dicha compra. Destaco, además, la reciente adjudicación de un contrato, por importe de 1,2 millones de euros, destinado a la realización de una serie de mejoras técnicas en los túneles, que nos permitirán mejorar la velocidad de las líneas 1 y 6, que, como saben también, son las que cuentan actualmente con una mayor demanda de viajeros.

Seguimos avanzando igualmente en el despliegue de telefonía en toda la red, estando previsto que a finales del año 2020 cuente en su totalidad con cobertura 4G. En esta línea, conscientes de que el futuro pasa por la digitalización, Metro va a seguir avanzando en esta materia tanto de forma interna como en el servicio que presta; de ahí que también esté previsto en los próximos años implantar el sistema de pago por móvil para acceder a toda la red, no solo de Metro sino de todo el transporte público. Son medidas de carácter próximo que se suman a las que iremos emprendiendo para desarrollar nuestro acuerdo de gobierno y que pasan, en primer lugar, por realizar un análisis económico y de situación de la compañía con el fin de tener todos los datos necesarios para poder elaborar así un plan estratégico de la empresa a corto y medio y plazo y llevar a cabo los compromisos que hemos asumido con los madrileños –yo creo que en este caso, además, con una visión lo menos cortoplacista posible-; entre estos, destacar la apertura de Metro las 24 horas durante los fines de semana, que es, sin duda, una importantísima medida que iremos implantando gradualmente, siempre en permanente diálogo con los representantes de los trabajadores. Ahora es momento de analizar también cuál es la mejor opción para llevar a cabo esta apertura, sabiendo que es una medida factible, tal y como se demostró ya, con motivo del World Pride, la noche del 1 al 2 de julio del año 2017, e igual que se está haciendo, por cierto, en otras ciudades como Londres o Berlín; no obstante, insisto, esto siempre es imprescindible hacerlo de la mano de los trabajadores de la empresa. Y en este punto también quiero referirme a ellos ya que queremos que todos cuantos forman parte de Metro de Madrid afiancen el orgullo de pertenecer a una gran empresa pública. Cuando se cumplen cien años de su flamante historia –ayer lo celebramos-, afrontamos el futuro sabiendo que hay cosas por mejorar, por supuesto, pero también que en esa tarea es imprescindible la labor de cada uno de nuestros trabajadores y trabajadoras. A esta política de personal responde, por cierto, la contratación de los cien nuevos maquinistas que se ha llevado a cabo de forma

progresiva a lo largo del verano -en estos últimos meses-, y debo destacar también el anuncio realizado hace unos días por el Vicepresidente de la Comunidad informando de la contratación en 2020 de más de trescientos maquinistas; con este nuevo personal, la compañía pretende reforzar la plantilla y continuar su compromiso constante de mejora del servicio que prestamos a todos los madrileños y también a todos los que nos visitan.

Vamos a hacer, además, que Metro llegue más lejos; para ello, y a través de la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería, vamos a ampliar la línea 3, extendiendo el servicio hacia la zona norte de Getafe y así poder conectar con MetroSur. Igualmente, vamos a prolongar la línea 11 entre Plaza Elíptica y Conde de Casal y vamos a ampliar también la línea 5 hasta Barajas.

Señorías, decía antes que la movilidad está estrechamente relacionada con la calidad de vida que perciben los ciudadanos de todos los municipios de nuestra región, y por eso es necesario conseguir un óptimo rendimiento de las vías disponibles, a la vez que se garantiza una máxima eficacia y seguridad en todos los desplazamientos. Hemos querido asumir como línea directriz de nuestro trabajo que nadie en Madrid se sienta lejos; ese es nuestro lema, y para ello resulta imprescindible potenciar todos los aspectos relacionados con el transporte público, haciéndolo más competitivo y favoreciendo su uso con más líneas, más frecuencias, más puntualidad y mejor intermodalidad. Y aquí juega un papel esencial el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid gracias a su labor como coordinador de todos los modos de transporte público colectivo, con títulos adaptados a los diferentes usuarios y las distintas zonas. Y, pensando precisamente en todos los usuarios, será el Consorcio la entidad responsable de llevar a cabo una de nuestras líneas programáticas más importantes, que es hacer gratuito el transporte público para los mayores de 65 años en la Comunidad; para ello estamos ya trabajando en los distintos aspectos que va a suponer la gratuidad para este colectivo, concretando, por ejemplo, las características comerciales del nuevo título -soporte y caducidad, entre otros-, el procedimiento operativo o las necesidades tecnológicas. Al igual que sucedió con el Abono Joven a 20 euros en la pasada Legislatura, se trata de una medida muy ambiciosa; supone concretar numerosos aspectos dadas las implicaciones que tiene comerciales, tecnológicas y económicas.

Ahondando en la política de hacer el transporte público más accesible para todos -creo que también es importante-, queremos que, durante los fines de semana y festivos, los abonos de transporte sean válidos en todas las zonas de la Comunidad, de forma que los actuales abonos zonales funcionen como una auténtica tarifa plana. Al mismo fin contribuirá la dotación de servicio de líneas nocturnas a todos los municipios de más de 10.000 habitantes, y es que la evolución de la población de nuestra Comunidad en los últimos años, unida también a las necesidades de los municipios en relación con su población más joven y aquellos trabajadores que tienen horarios especiales, nos lleva a plantear esta ampliación de la cobertura de la red nocturna, estimada en un 30 por ciento más respecto a la actual; así, nuestra propuesta supondría implantar nuevas líneas o ampliar las ya existentes en 18 municipios.

Quiero mencionar también el desarrollo de un plan estratégico de aparcamientos disuasorios, del que hace unas semanas pude dar algún detalle más en el Pleno, asociados a las infraestructuras de transporte público y de uso gratuito para los usuarios de este transporte. Concretamente, hace poco más de un mes, y a través de la firma de un convenio con el municipio de Colmenar Viejo, la Comunidad de Madrid ha empezado y ha puesto a disposición de los usuarios de transporte público las primeras 1.430 plazas disuasorias -estarán en breves días en esta localidad-; unas plazas que forman parte del total -más de 46.000- que contempla nuestro denominado Plan Aparca+T. Así, a Colmenar Viejo le van a seguir próximamente los aparcamientos en Ciudad Universitaria -ya hemos hablado con los dos rectores: el de la Complutense y el de la Politécnica, que tienen que firmar también este convenio-, y la siguiente sería la de El Casar. Está previsto también que, cuando en 2021 termine la primera fase de este plan estratégico, dispongamos ya de unos veinticinco aparcamientos disuasorios; algo a lo que me comprometí ya cuando era Presidente y que ahora como Consejero tengo la satisfacción de poder empezar a cumplir.

Termina el tiempo disponible que tenía. En cualquier caso, por supuesto, más allá de que aquí finalice mi primera intervención, creo que podemos seguir ahondando en la segunda y en la tercera intervención, a tenor de todas las cuestiones que sus señorías me quieran plantear en sus turnos de intervención; así que, señor Presidente, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Consejero, por contarnos todas las políticas que va a seguir su Consejería. Se inicia ahora el debate con la intervención de los diferentes portavoces de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor. En representación del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra doña Soledad Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por esta comparecencia que habíamos pedido los Grupos pero que también es voluntaria. Bueno, como yo he venido en transporte público, no me ha dado tiempo a subir a por mis notas; así que hablaré de memoria. Obviamente, tenemos bastantes problemas de conexión, y, por tanto, muchas de las cosas que nos ha contado suenan estupendamente, pero yo he tardado una hora y cuarenta y cinco minutos en llegar aquí, si bien no toda la culpa se la echaré a la Comunidad de Madrid por aquello de que también hay que venir en Renfe. Desde luego, hay bastantes cosas que no nos ha contado o que yo he echado de menos, pero, por supuesto, entiendo que esto son unas líneas generales y algo muy genérico.

Cosas que preocupan. Lo primero que me ha preocupado, obviamente, aunque sí que ha hablado de Metro de Madrid, es que no nos ha contado nada de un problema que preocupa muchísimo en este momento, que es el del amianto, como bien sabe el señor Consejero.

Otra cuestión que me preocupa es que ha hablado, de manera bastante prudente, de la apertura de Metro 24 horas, pero lo ha hecho de forma demasiado genérica. A nosotros nos preocupa si se van a tener en cuenta o no todos los informes previos que hay, pues esto no es una idea

novedosa sino que se ha puesto encima de la mesa durante mucho tiempo. Obviamente, tener un servicio de Metro 24 horas es muy deseable para toda la población, pero no sabemos si eso se va a reducir a la almendra central o si va a ser algo general. También queremos saber cómo se van a poder realizar las labores de mantenimiento que en este momento se hacen en las escasas tres horas y media que el Metro permanece cerrado, porque entre la hora de cierre efectiva y la hora de apertura real no hay más tiempo; esto es algo bastante preocupante.

Está muy bien lo de los cien maquinistas y, obviamente, también bien lo de los trescientos que vendrán detrás, pero el cálculo es que faltan más de quinientos. Los maquinistas son tremendamente importantes, pero también lo son los trenes, y no entendemos cómo esas licitaciones que llevan anunciadas más de un año, incluso mediáticamente, en realidad todavía no han salido adelante.

Otra cuestión con respecto a esto es si todas estas cosas tienen que ver o no con un proyecto explícito o implícito de privatización total o parcial de Metro de Madrid. Es muy curioso que hayan salido licitaciones para servicios de mantenimiento y otras cuestiones por 35 millones de euros. Y lo que nos preocupa todavía un poquito más, por lo menos en mi Grupo Parlamentario, es que el peso de la parte económica en temas tan esenciales y críticos sea del 80 por ciento; esto nos gustaría también entenderlo.

En cuanto a carreteras, nos parece fantástico que haya una estrategia de seguridad vial y algunos planes en este sentido puesto que desde 2017 creo que hay un vacío en estas cuestiones. Probablemente, ciudadanos y ciudadanas de sitios como Miraflores de la Sierra, donde cuando entran ciclistas no puede salir ni siquiera una ambulancia, van a agradecer mucho estas medidas; nos gustaría conocer estas medidas más a fondo y saber cuándo tienen previsto que al menos estén publicados estos planes.

Respecto a lo que comentaba de los títulos adaptados, a nosotros no nos deja de parecer curioso y algo un poco asimétrico que precisamente las personas que viven más lejos de la almendra central y de la ciudad de Madrid sean los que más tengan que pagar por el transporte; consideramos que, cuando menos, la gente que se va a vivir más lejos es porque no puede vivir más cerca y precisamente es la que paga más por el transporte. En cuanto al abono gratuito para mayores de 65 años, planteado de esta forma -que entendemos que es algo que llevaba en el programa quien ahora está gobernando y, por tanto, una promesa electoral a cumplir por su parte- no queremos dejar de remarcar que es regresivo puesto que no por ser mayor de 65 años se dispone de mayor o menor renta. Igual que en este caso sería muy aconsejable revisar el Abono Joven y también incorporar eso que se ha intentado hacer bastantes veces, que es transporte gratuito para parados, etcétera, y que ha demostrado que las formas de acceso al mismo han sido disuasorias para muchísima gente que sí lo necesitaba.

Otra cuestión. Sobre lo de los municipios de más de 10.000 habitantes, por supuesto que es una buena iniciativa, pero hay lugares como Velilla de San Antonio, por poner un ejemplo, donde,

para poder dirigirse a alguno de los municipios cercanos –pongo este ejemplo, pero es extrapolable a muchísimos otros lugares de la Comunidad de Madrid-, la genta tarda muchísimo menos si va a Madrid y vuelve; entonces, la interconexión entre las poblaciones creemos que sigue siendo una asignatura pendiente. Y ojalá nos cuente ahora que tiene algo planificado al respecto, porque es un problema precisamente para gente que vive en municipios más pequeños, y, teniendo en cuenta que también se está poniendo encima de la mesa las dificultades de las poblaciones rurales, la despoblación de las zonas más rurales, esto, sin duda, sería una política efectiva para atender la despoblación, junto a otros muchos servicios públicos, pero por supuesto, como bien decía el Consejero, la movilidad es un nivelador y una cuestión tremendamente importante para combatir la asimetría entre las poblaciones que viven en la ciudad y en entornos un poco más rurales.

Bueno, como primera intervención, ahí lo dejo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Perfecto. Muchas gracias. Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de siete minutos, su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, Consejero. Quería empezar hoy la intervención agradeciéndole, y agradeciéndolo de verdad, su intervención porque, si lo comparo con el resto de Comisiones a las que yo por lo menos he asistido, hoy aquí se han puesto sobre la mesa muchas propuestas concretas, y, como digo, quiero agradecerlo. Es verdad que el tiempo es el que es, y a mí, ante muchas de estas propuestas, me surge la pregunta del cómo, pero quiero repetir que le agradezco que haya sido conciso y que nos haya planteado propuestas concretas.

Quería hacer un pequeño repaso. Voy a seguir más o menos el mismo eje que ha usado usted, aunque también quería indicar que creo -y así usted lo ha expresado- que su Consejería no va a atender solamente al transporte público. Yo hoy, por ejemplo, he venido en transporte privado y también he tardado más de lo habitual; imagino que la lluvia tendrá algo que ver. Y quiero recalcar que no solamente estamos aquí hablando del transporte público.

Es verdad que la Comunidad de Madrid cuenta con un gran transporte público, tenemos una muy buena red, pero eso no quita que haya mucho que mejorar. Quería preguntarle directamente si se plantean hacer una reestructuración, principalmente hablando de los autobuses interurbanos, partiendo de cero; creo que ha cambiado mucho la demografía de nuestra región, no tiene nada que ver la situación de municipios, por población, de hace diez o veinte años con la actual, y creo que es hora de plantear una nueva estructuración del transporte público, no en mejora de líneas o ampliando solamente horarios sino planteándose desde cero una nueva red, porque es verdad lo que comunicaba la portavoz de Unidas Podemos: hay mucha mejor comunicación de los pueblos con el municipio de Madrid, con el centro, que entre municipios.

Paso a concretar las ideas que usted ha dicho. Nosotros estamos totalmente de acuerdo con todo lo que estamos hablando hoy: que el transporte, la movilidad, las infraestructuras, van directamente a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos; entendemos así que es una de las

grandes patas que tiene que tener el Gobierno Regional. Es verdad que en Madrid nos encontramos ante la necesidad de abordar problemas en el transporte, y lo estamos viendo en las noticias de estas semanas. Por ejemplo, tenemos la problemática de la A-1, que verdaderamente nos indica que se necesitan medidas en las que las tres Administraciones colaboren; principalmente, los vecinos de la zona están pidiendo una red de Cercanías y también están pidiendo el carril Bus VAO. Como usted ha dicho, son dos tareas que le competen a Fomento y al Gobierno Central, pero creo que no nos tenemos que quedar conformes con echar balones fuera y decir que la responsabilidad es de otro; creo que hay que abordar urgentemente estas medidas.

También tenemos ahora huelgas de autobuses en la zona noroeste de la región. Por lo que nos comentan, no se están garantizando los servicios mínimos; me lo dijeron hace dos días, y ayer en concreto comprobé -porque yo vivo por esa zona- que uno de los autobuses de servicios mínimos que están programados no pasó. Es verdad que no puedo deducir de ese ejemplo que se esté incumpliendo en todos, pero quiero preguntarle también -porque usted no ha hecho referencia a ello en su intervención- cómo se van a resolver estos problemas puntuales actuales. E igualmente le pregunto sobre la noticia que nos encontramos el otro día, y es que cierran el acceso a la M-40 por la M-607; ¿cómo plantea su Consejería esa medida?

Respecto a Metro de Madrid, quiero decir que desde nuestro Grupo va a encontrar todo el apoyo a lo que ha comentado de ampliar el horario a 24 horas los fines de semana. Nos parece también una medida fundamental no solamente porque va muy de la mano de poder reducir accidentes de tráfico -muchos de los que se producen por la noche se deben también al consumo de alcohol y al uso del transporte privado- sino también porque creemos que, en fin de semana, los que trabajan por la noche también tienen que tener derecho a ese servicio; luego, por supuesto, tenemos todo el tema relacionado con la seguridad.

También en Metro habría que intentar hacer un planteamiento mucho más ambicioso. Hemos visto que la política general -y puede ser buena- es ir ampliándolo poco a poco a medida que se va necesitando por los cambios demográficos de la población; lo que me gustaría recalcar aquí es que no sé si esta sería la mejor medida. Y vuelvo a plantear lo que decía respecto a la red interurbana: queremos saber si se pretende hacer un planteamiento no partiendo de cero, porque es verdad que no es lo mismo cambiar una línea de autobús que una línea de Metro, pero sí teniendo en cuenta las proyecciones demográficas en las próximas décadas en nuestra región. Esto tiene que ver mucho con vivienda y con todas esas políticas que se van a desarrollar, y creo que sería bueno poder anticiparnos y que cuando se hagan nuevos núcleos de población ya tengan red y no tengan que esperar diez o quince años para poder estar conectados.

Por terminar, acerca de los aparcamientos disuasorios, simplemente más de lo mismo: queda muy bonito hablar de esas 40.000 y 6.000 plazas y de que va a haber veinticinco aparcamientos disuasorios en 2021; pero me gustaría conocer cómo se van a financiar, porque creemos que son medidas más urgentes que hay que tomar para reducir el tráfico en nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias al portavoz de Vox. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, su portavoz, doña María Acín, por un tiempo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchísimas gracias. Señor Garrido, agradecemos las explicaciones que nos ha dado hoy, que ciertamente han sido bastante detalladas. Sabe que nosotros somos un poco escépticos con su nombramiento porque nos parece complicado que usted como Consejero vaya a abordar de forma muy distinta los problemas que usted generó como Presidente en la movilidad de la región; aun así, con este escepticismo, le deseamos acierto a usted y a su equipo.

Valoramos inicialmente que esta Consejería sea independiente de la de Vivienda, aunque no debería serlo respecto a Ordenación Territorial; es decir, nos sigue faltando un poco ese link, básicamente porque hay una hiperrelación absoluta. Por lo tanto, ahí vemos que ese flanco se queda vacío.

De su intervención me llaman la atención dos elementos: el primero, que ha hecho baja autocrítica; es decir, sí ha dicho que usted era Presidente cuando se anunció el Plan Aparca+T –ahora hablaremos un poco más de él-, pero no ha contado que era Presidente mientras sucedieron otras cosas en la región. Aun así, valoramos positivamente algunos de sus cambios de opinión, porque, claro, antes usted era Presidente y ahora hacemos como que no tenemos nada que ver con esto, pero sí tuvo un papel clave en algunos elementos: lo primero, hizo una guerra política, y con la movilidad como eje central, contra Madrid Central; una guerra que fue bastante artificial. Usted judicializó la cuestión, siendo, además, un elemento que tiene una gran expansión en Europa y en otras ciudades, con un éxito demostrado. Ustedes entorpecieron esta medida y no fomentaron el transporte público cuando fue necesario. Lo que nos ha faltado hoy es su opinión sobre el plan de Almeida: el Madrid 360; queremos saber cuál va a ser el papel del Consorcio dado que se han anunciado dos nuevas líneas de autobuses que lo van a fortalecer. Nos gustaría que nos confirmara si esto va a ser así y que nos expusiera su valoración respecto a este plan, que va a permitir la mayor entrada de coches en el centro, dado que teníamos como objetivo la reducción.

Usted fue protagonista en la huelga del sector del taxi, en esta disyuntiva que hubo, que sigue existiendo y que está sobre la mesa entre el sector del taxi y las VTC. Tuvieron una actitud muy dialogante mientras estaba FITUR en marcha; pero, una vez se cerró FITUR y el foco internacional no estaba en nosotros, se zanjó de un portazo la situación. Me gustaría que nos contara un poco cuáles son sus planes para abordar esta disyuntiva que sigue presente en la Comunidad de Madrid y también que nos informara sobre el piloto de transporte a demanda, de taxis, en la sierra de Madrid.

Respecto a Metro, es el emblema de nuestra región y, por tanto, es imposible no hacer un análisis crítico de la situación, pero no solo por su paso por el Gobierno anterior sino porque es consecuencia de la gestión de veinte años de su propio partido, que usted tampoco abordó de una forma muy decidida y, sobre todo, con una inversión muy fuerte. Me llama la atención que usted no haya hablado de un plan estratégico para Metro; que no haya hablado de una planificación a corto o medio plazo, con inversiones sostenidas... Sí nos ha mencionado de nuevo medidas parciales y

contrataciones, nos ha hablado de la ampliación de varias líneas, pero nos falta ese armazón que supere los márgenes de una Legislatura.

Amianto. Queremos saber cuál va a ser la posición de la Consejería respecto al amianto; si ahora van a ofrecer todas las facilidades que hacen falta y si sigue estando sobre la mesa la creación de un fondo de contingencia para trabajadores y trabajadoras.

Usted mismo anunció la compra de sesenta nuevos trenes hace justo, justo, un año. Seguimos con la redacción de los pliegos de prescripciones técnicas; es decir, no ha comenzado el proceso para esa contratación. Por lo tanto, sabemos que esos trenes no van a llegar antes de dos años y medio o tres. Veámoslo claramente: díganos qué cronograma van a seguir y qué pasos nos quedan para llegar a ellos.

Nos surge la duda respecto al anuncio de la contratación de trescientos maquinistas. Claro, si va a ser al mismo ritmo que la incorporación de estos sesenta trenes, inos quedamos un poco descafeinados!

Tampoco ha hablado mucho de accesibilidad, del plan para estos años, del avance del plan que ya estaba en marcha y que terminaba ahora, en 2019, y de las prioridades de su Legislatura.

Nos ha hablado de la ampliación de la línea 5, que es una iniciativa que salió en Decide Madrid; por lo tanto, inicialmente responde a una demanda vecinal. Queremos que, igual que con la línea 3, nos cuente un poco cuál es el cronograma, los pasos que se van a dar y si esta ampliación será terminada en esta Legislatura.

Respecto a la apertura de Metro las 24 horas, más allá de hacer una valoración inicial, que podría ser positiva, no nos ha hablado del coste ni de dónde se va a sacar ese dinero, además de cómo se está abordando con trabajadores y trabajadoras, que son la pieza clave para ello. Aun así, creemos en la movilidad nocturna y pensamos que tienen que darle una vuelta importante; por ello queremos saber si tienen en mente, por ejemplo, la ampliación de los horarios de los intercambiadores y también, por tanto, el restablecimiento de otros sistemas como los autobuses nocturnos, búhos, o algún sistema circular.

Damos la bienvenida a Silvia Roldán. ¡Yo ya se lo he dicho! Me parece maravilloso que sea una mujer la que esté al frente de Metro de Madrid y, además, con un perfil con experiencia. Le deseamos también aciertos; esperamos que comparezca en breve en la Comisión y que nos cuente más en detalle los planes de Metro de Madrid.

No ha hablado nada de la parte de la bicicleta en esta Consejería. Entendemos que hasta ahora su visión de la bicicleta en la Comunidad de Madrid ha sido vía turismo, única y exclusivamente, con el CiclaMadrid. Nosotros creemos que la bicicleta es una pieza más en esa intermodalidad; por lo tanto, díganos qué plan tiene más allá del Plan REB, si lo van a seguir ampliando o no, y qué previsiones tiene para la bicicleta en la región.

Respecto al Consorcio, también quiero dar la bienvenida a Luis Miguel Martínez Palacios; al menos es alguien de la Casa, que conoce perfectamente cómo funciona, y esperamos que lo trate con mimo y decida no usarlo de forma partidista, como fue utilizado en la Legislatura pasada. Aun así, es un nombramiento continuista, y lo que creemos es que el Consorcio ha de modernizarse, con una nueva Ley del Consorcio y, por tanto, ampliando también la independencia del Consorcio Regional de Transportes.

Aquí hay dos elementos. Ha hablado de las tarifas. Sabe que nosotros en la tarifa de mayores de 65 años no estamos de acuerdo, básicamente porque no se atiende a criterios de renta, que sería importante poder incluirlo. Si no tuviéramos una tarjeta Multi y tuviéramos un soporte más moderno, creo que hay ciertos elementos vinculados a renta y a situaciones familiares y demás en los que podríamos avanzar, pero mientras tengamos un sistema muy, muy rígido, es bastante difícil.

Abono Joven y mayores de 65 años. ¿Cuál es el coste estimado de las ampliaciones? ¿Cómo se va a pagar?

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: En cuanto a interurbanos, estamos de acuerdo; hay que rehacerlo. Y, respecto a carreteras, dos apuntes: el primero, que ha hablado usted de la conservación de carreteras, y de agosto de 2018 a agosto de 2019 tiene un cuarto de ejecución el presupuesto; por lo tanto, díganos cuál es el plan real de carreteras. En segundo lugar, respecto a la protección de motoristas, ha hablado de muchos miles de metros, que hace que esto parezca más...

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: La Legislatura pasada se protegió el 0,7 por ciento de carreteras. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias a la portavoz de Más Madrid. Aprovecho, además, sus palabras para, en nombre de toda la Comisión, dar la bienvenida a todos los Directores Generales que han venido a la comparecencia del Consejero. A continuación seguimos con el portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos; tiene la palabra, por un tiempo de siete minutos, don Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por su comparecencia; bienvenido a la que siempre ha sido su Casa. Antes de empezar, sí me gustaría felicitar, además de a los Directores Generales, a la nueva Consejera Delegada de Metro y al nuevo responsable del Consorcio, Silvia y Luis Miguel, que, independientemente de que sean mujer u hombre, quiero destacar su experiencia profesional, su capacidad técnica y conocimiento de cada entorno y, por supuesto, su calidad humana; eso es lo más importante.

Señor Consejero, ha estado usted hablando de movilidad y creo haber interpretado -corríjame si me equivoco- que nos enfrentamos a un cambio de paradigma: si antes hablábamos de transporte en la Comunidad de Madrid, ahora vamos a hablar de una movilidad global, con una

concepción global, en la que -corríjame si me equivoco-, cuando usted ha hablado de medio ambiente -y lo digo porque luego ha habido alguna intervención en la que parecía que usted no había destacado ningún aspecto de calidad del aire-, interpreto que esta movilidad incluye precisamente esa coordinación entre partes, incluida en la ordenación del territorio, precisamente para poder planificar de forma previa antes de hacer cualquier tipo de ejecución, de forma que sea su Consejería, en este sentido, como responsable de esta movilidad, quien certifique de alguna manera, que supongo que podrá darnos algún detalle, esa coordinación para poder hacer esos desarrollos, qué infraestructuras, qué modelo de transporte se va a aplicar en cada uno de estos, no solamente nuevos desarrollos urbanos sino la integración en los desarrollos ya actuales. Si no es así... Bueno, yo interpreto que va a ser así; con lo cual, sería un paso muy importante hacia la calidad del aire y lucha contra el cambio climático.

Dentro de este plan, sí me gustaría destacar que, bueno, lo quiero unir dentro del plan global, y, a diferencia de la señora Acín, yo sí he oído algo de un plan estratégico en Metro -estoy convencido-; de hecho, lo he apuntado. Pero le decía que, dentro de este proyecto global de movilidad, que yo uno también con la parte del Plan Aparca+T, me hace pensar en un modelo de integración; de hecho, usted ha hecho referencia a la coordinación, integración intermodal entre los diferentes modos de transporte.

Señor Consejero, los modos de transporte los aplicamos en función de la cantidad de personas que tenemos que mover; por eso lo diferenciamos entre transportes masivos y transportes menos masivos. Los transportes masivos son fundamentales para poder desplazar gran cantidad de población, y, cuando hablamos de un entorno metropolitano, que entiendo que es del que estamos hablando, de una movilidad metropolitana, la parte de Cercanías es fundamental. Todo este plan de aparcamientos -y perdone que se lo diga así- carece de funcionalidad si realmente no contamos con una colaboración por parte del Ministerio de Fomento para poder asumir esa demanda de incremento de transporte de Cercanías, pero no solamente de incremento sino de mejora y fiabilidad; en definitiva, de sostenibilidad del sistema, que se ha convertido desde hace años en el auténtico cuello de botella para nuestra movilidad. Entonces, entendiendo, como es lógico, que esto es una comparecencia general, yo no le voy a pedir que nos detalle punto por punto, porque no hay tiempo, pero sí quisiera saber qué planes de colaboración tienen dentro de Cercanías, también en esa parte que ha destacado usted del Plan de Inversiones de Infraestructuras en los Bus VAO, A-3, A-5 y A-42; en definitiva, cómo vamos a hacer toda esta combinación.

Mantenimiento de carreteras. He de decirle que puede que no sepa la posición que ha mantenido Ciudadanos durante estos cuatro años. El mantenimiento de carreteras es un mantenimiento económico, porque ahorra costes a nuestros ciudadanos; es un mantenimiento social y sanitario, porque con lo que se evita se disminuye el gasto sanitario, disminuye el gasto en dependencia y, en definitiva, es de las mejores medidas que podemos realizar, por no hablar de lo que nos cuesta.

¡No lo puedo evitar!, soy motorista de corazón, creo que lo sabe toda la Comisión y, por supuesto, este incremento de 15.000 metros en biondas de protección a motoristas lo consideramos imprescindible; y ahí le pedimos, por favor, que no se abandonen los planes de sustitución porque, como bien sabe usted, las propias biondas tienen un periodo de vida útil. No nos dejemos llevar por la imagen y trabajemos en la eficiencia.

Del Metro, ¡qué decir! Fundamental, imprescindible; imprescindible la contratación de nuevos maquinistas. En ese sentido, quiero felicitarle porque sabe diferenciar lo que es el core business de una empresa y dónde tenemos que poner el foco para optimizar el funcionamiento de la misma; así que adelante, y siga en ese sentido. Igual en la digitalización; estamos en el siglo XXI, pero no basta con decirlo sino que hay que demostrarlo. ¡Así que vamos a seguir progresando en ese camino!

Hemos hablado de mejoras de los túneles y sobre la apertura 24 horas. Vamos a ver, en cuanto al mantenimiento, efectivamente, se hace en los periodos de cierre, pero aquí estamos hablando de una apertura de 24 horas en fines de semana; con lo cual, entiendo -y así asumo- los números que nos dan, esa labor social y esa labor de ahorro sanitario, lo mismo que decía para el mantenimiento de carreteras, y aquí también incluyo esa labor de tranquilidad a los padres de familia, que como padre de familia numerosa me siento muy identificado. Desde luego, contará con todo nuestro apoyo.

Respecto al reconocimiento que ha hecho de manera clara y expresa a los trabajadores de Metro, nos sumamos a él. Esta gran compañía no podría funcionar sin estos excelentes profesionales que la componen, y más ahora, de la mano de la nueva Consejera Delegada, que estoy convencido de que, cuando tenga la comparecencia en la próxima Comisión, si no estoy mal informado, nos podrá detallar cuáles son los planes de futuro y los proyectos en los que se va a poner en valor todo este trabajo realizado; el trabajo realizado por las personas.

En cuanto al abono para mayores de 65 años, señor Presidente -creo que se me está acabando el tiempo-, lo único que quiero decir es que en Ciudadanos nos gusta reconocer el esfuerzo realizado; el esfuerzo realizado durante una vida útil, una vida laboral y de aportación a toda la sociedad española, y madrileña en particular. En ese sentido, reconocerles esos años, esos decenios de trabajo, de esfuerzo, para convertir esta Comunidad en el motor económico de España. Va a contar con todo nuestro apoyo y seguiremos contando con ese reconocimiento a nuestros mayores. Como me quedan diez segundos, el resto lo dejo para la siguiente intervención. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días a todos. Enhorabuena y muchas gracias, señor Consejero, por comparecer; se lo agradecemos todos porque yo creo que es el mejor comienzo: hablar de las líneas generales, y ya iremos bajando poquito a poco a los detalles. También quiero dar

las gracias a los Directores Generales de las diferentes áreas y direcciones de su Consejería, a los cuales les deseamos muchísima suerte.

Desde el Grupo Popular, sobre todo en el ámbito de poder ayudar al máximo y colaborar para dar ideas, ya que ese acuerdo de gobierno entre Ciudadanos y Partido Popular gira muy en torno a la movilidad, sí le vamos a dar una serie de ideas, que, bueno, yo creo que ya tendremos tiempo de hablar con los Directores Generales con más tranquilidad, pero recordemos que la movilidad no solo es de vehículos sino también de personas; por eso creo que también tenemos que hacer una Legislatura en la que los vehículos, los autobuses, los trenes, el Metro, sean importantes, pero los peatones también lo son. En este sentido, me gustaría incidir -sobre todo, insisto, con ánimo constructivo- en que tengamos en cuenta que en la Comunidad de Madrid tenemos más de setenta pasos a nivel en diferentes municipios de la Comunidad y en diferentes distritos de la propia capital. Recordemos los pasos a nivel que hay en Cercedilla, en el Metro Ligerero en Boadilla y en la propia capital, de Cercanías, que ya sé que tiene que ver con Fomento, pero, bueno, a lo mejor lo que hay que hacer es coordinar con Fomento, pero lo que no puede ser es ver esa inseguridad en los peatones cada vez que cruzan las vías del Cercanías en el distrito de Villaverde; es algo que me han trasladado y en lo que me han insistido mucho los compañeros del distrito de Villaverde. Aquí se trata de dar ideas a la Consejería, y por eso, insisto, no perdamos la idea de la movilidad.

También tenemos que acordarnos de que es muy importante el reto de la frecuencia en el Metro, pero la frecuencia en el Metro, sin unidades, es decir, sin vagones, sin elementos de infraestructura o de superestructura que circulen por él, no tiene sentido, porque lo que no podemos hacer es tener muchos maquinistas pero pocas máquinas; luego las dos cosas tienen que ir coordinadas, lógicamente. Dentro del propio Metro, los que lo usamos hemos visto -bueno, personalmente creo que es algo que habremos observado todos y nos tenemos que parar a pensar- que faltan plazas para determinadas personas; ¡y es algo sencillo! Yo he visto muchas veces embarazadas que no tenían... En el autobús urbano, habitualmente sí veo más plazas; pero en el Metro no veo plazas reservadas para estas personas, y creo que es algo fácil de solucionar, fácil de identificar, y creo que, en ese sentido, es una idea que pongo sobre la mesa para que lo tengan en cuenta.

Continuando con el Metro, en el tema de lo que son las nuevas inversiones, no olvidemos que está muy bien la unión de MetroSur con la línea 3, es muy importante unir toda la parte sur con toda la red de Metro, pero no olvidemos que la línea 7, entre las paradas de San Fernando y Jarama, tiene un problema enorme de subsidencia, que son asentamientos por un proceso kárstico de salinización o disolución de las sales, que más bien son yesos, porque se está filtrando el agua y el yeso con el agua; ¡pues malos amigos son! Por tanto, insisto en que creo que también tenemos que acordarnos de esas casi cien viviendas que hay allí, que lo están sufriendo y que, cuando, de alguna forma, dediquemos dinero a las infraestructuras, pensemos también que hay otras obras que mantener.

También recuerdo, por ejemplo -insisto, son ideas constructivas-, que, en las últimas inundaciones de Arganda, al final el agua de las lluvias acabó en la línea 9 del Metro porque es la máxima depresión que existe en el municipio y al final hace de canal; con lo cual –creo que en coordinación con el Canal de Isabel II-, tendremos que establecer un plan director de infraestructuras para que podamos elaborar algún tipo de desagüe en paralelo a esa línea 9, porque el agua que cae en Arganda siempre acaba en el Metro y se corta esa línea.

Me gustaría recordar que, si en el sistema de transportes queremos buscar también la eficiencia energética, nos tendremos que apoyar en las empresas públicas que tenemos, como Canal de Isabel II, que está desarrollando unos proyectos muy interesantes de gasineras aprovechando el biogás de la digestión anaerobia de las plantas depuradoras y donde, en un proyecto de I+D+i, se está cerrando el ciclo –lo hablábamos el otro día en el Pleno y, bueno, también lo hemos hablado en la Comisión de Medio Ambiente- de la economía circular. Recordar que se pueden aprovechar los recursos del biogás de esa digestión anaerobia para convertirlo en gas natural y poder implementarlo incluso en un parque móvil; no solamente un parque móvil del propio Canal de Isabel II sino en el parque móvil de los autobuses de transporte, con lo cual cumpliríamos con esos objetivos de eficiencia energética a la vez que, por supuesto, aumentaríamos la vida útil de autobuses y vagones.

Y, ¡ojo!, no nos olvidemos tampoco de otro sector muy importante, que también a veces ha creado conflicto, pero no por culpa de ellos: el sector del taxi. No los olvidemos; no los olvidemos porque el señor Garrido ya lo sufrió en sus propias carnes en la Legislatura anterior. Bueno, yo creo que hay que dar una solución, porque no hay una solución; hay que cuidarlos porque se lo merecen, y creo que tenemos que vivir en un mundo donde todo sea ordenado. Lo que no puede ser es que tengamos huelgas continuas del taxi precisamente por esa falta de coordinación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. Buenos días, señor Consejero. Le doy la bienvenida a esta Comisión, al igual que al resto de altos cargos que hoy nos acompañan, deseándole, sinceramente, éxito en su gestión al frente de esta Consejería a lo largo de la Legislatura en beneficio de los madrileños y de las madrileñas. Usted decía no hace mucho en un medio de comunicación que ahora había que olvidarse de los partidos y trabajar para los madrileños; y, si es así, ya le adelanto que va a poder contar con nosotros en esa búsqueda de la mejora, en el diálogo y en la búsqueda del consenso para el beneficio de los madrileños y de las madrileñas desde el evidente contraste de nuestros puntos de vista y desde las políticas que cada uno de nosotros defendemos.

Señor Garrido, la verdad es que teníamos mucho interés en que se celebrara esta comparecencia para que nos pudiera explicar y desarrollar sus planes para esta Legislatura, que, bueno, en cierta manera ya lo ha hecho en su primera intervención. Es verdad que ya hemos podido tener algún avance, tanto en el discurso de la Presidenta en la sesión de investidura como a través de los medios de comunicación, en los que se están prodigando bastante en hacer diferentes anuncios.

Ya le digo que esperamos no quedarnos ahí, en los anuncios, en la foto, como ha pasado, desgraciadamente, en anteriores Legislaturas; luego, le pondré algunos ejemplos en relación con ello.

Centrándonos en el objeto de esta comparecencia, es verdad que el objetivo de la Consejería se enmarca en mejorar la movilidad de todos los madrileños; objetivo que, evidentemente, compartimos, como compartimos también ese cambio de paradigma, ese nuevo paradigma, hablando de sostenibilidad. Creemos que ahí está el futuro y que por ahí tenemos que avanzar. Respecto a la ley de movilidad sostenible que ha anunciado, que ya en la anterior Legislatura se hizo un intento para sacarla adelante pero, desgraciadamente -aquí tenemos el primer ejemplo de lo que se nos quedó en el camino-, no fue posible, yo le conmino -le invito, mejor dicho- a que hablemos de pacto de movilidad sostenible y que, fruto de ese pacto, podamos alcanzar esa ley de movilidad sostenible. Bien es cierto que se ha hablado también de incluir ahí cuestiones de cambio climático; pero resulta, cuando menos, curioso que, en la anterior Legislatura, una propuesta de ley del Partido Socialista sobre cambio climático fuese rechazada por el Grupo Popular y el Grupo de Ciudadanos cuando ahora parece que a través de la ley de movilidad sostenible vayamos a hablar y a regular todas las cuestiones relativas al cambio climático. En fin, bienvenido sea si al final sacamos adelante iniciativas que supongan luchar contra el cambio climático.

Ha hablado de plan de inversiones. Nos gustaría que profundizara un poco más en ello porque lo cierto es que se ha referido más a los planes de inversiones de otros, en este caso, del Gobierno de España, que a los de la Comunidad de Madrid, que son competencia de esta Consejería; me gustaría que avanzara algo más, que profundizara un poco más en relación con estos planes de inversiones.

En cuanto a carreteras, estamos absolutamente de acuerdo en la necesidad de avanzar en la seguridad vial y en la vertebración del territorio. En la anterior Legislatura hubo un sinnúmero de iniciativas y proposiciones no de ley, que incluso se aprobaron en Comisión, que están durmiendo el sueño de los justos. ¿Qué vamos a hacer en relación con estas iniciativas? ¿Se van a repensar?, ¿se van a estudiar?, ¿se va a ver si tienen viabilidad o no?

En cuanto al Metro como elemento vertebrador de la movilidad -que estamos absolutamente de acuerdo-, nos preocupa el deterioro que en los últimos años ha sufrido; deterioro que usted mismo, implícitamente, reconoció hace unas semanas en una entrevista aludiendo a la falta de inversión en años anteriores -quizá diez o quince años atrás-. Nos preocupa ese deterioro, que compartimos con usted que evidentemente se ha producido, y nos gustaría ver cómo se va a revertir esa situación y qué plan estratégico hay o qué previsión hay de establecer un plan estratégico en relación con Metro de Madrid.

Cuestiones que no ha planteado y que también nos preocupan: regulación del sector del taxi; tren Móstoles-Navalcarnero, que sigue parado... Respecto a las previsiones de la convocatoria de los concursos para la contratación de la gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros, ¿qué va a hacer en relación a esa convocatoria? ¿Cómo se va a regular y cómo se va a

establecer? También nos preocupa la pérdida de liderazgo del Consorcio, que ha pasado de ser un impulsor y un elemento coordinador de las políticas del transporte en la Comunidad de Madrid a un mero gestor de los recursos económicos que entran; ¿qué impulso se le va a dar al Consorcio?

En este poco más de un minuto que me queda quisiera terminar con un tema importante y que a nosotros nos preocupa mucho; es una reflexión que le quiero establecer dentro de un marco general que hemos ido forjando a lo largo de estas semanas conforme vamos conociendo detalles de su programa de gobierno. Ustedes plantean una expansión de transporte público sin una valoración real -hasta el momento- de costes y necesidades. ¿Cuánto cuestan todas estas políticas? ¿Han hecho algún estudio económico aproximado? Estamos hablando de cientos de millones de euros, imiles!; ¿de dónde va a salir ese dinero? Déjeme en este punto, señor Garrido -y ya casi para terminar, Presidente-, que le recuerde algunos datos económicos de nuestra Comunidad, que seguro que usted conoce perfectamente, no en balde en la anterior Legislatura fue Consejero de Presidencia y Justicia y Presidente de la Comunidad de Madrid. La deuda de la región en la anterior Legislatura creció un 34 por ciento, hasta alcanzar los 33.489 millones; pagamos casi 764 millones en concepto de deuda; a su vez, hemos pasado de destinar el 13,9 al 14,8 por ciento del total del presupuesto. En lo que se refiere a transporte, en este último presupuesto el incremento ha estado por debajo de la media, el 4,6 frente al 5,3. Con este cuadro económico, ¿ve viable desarrollar todas estas políticas que nos ha expuesto y nos ha puesto encima de la mesa? Sinceramente, nos preocupa.

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

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Y nos preocupa porque, el pasado 4 de octubre -y ahora sí termino-, el señor Rubio, portavoz de Ciudadanos, dijo en esta Comisión -abro comillas-: "Nos gustaría que en esta Legislatura pudiésemos independizar los servicios de transporte público de la Comunidad de Madrid de esa dependencia directa de los presupuestos. Buscaremos la manera de conseguir financiar extrapresupuestariamente nuestro servicio y nuestro modo completo de transporte para poder optimizar y, desde luego, mantener el nivel de servicio, incluso incrementar la calidad del servicio".

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Señor Consejero, ¿nos puede explicar a qué se refería el señor Rubio?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: ¿Estamos hablando de privatización? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para contestar a los representantes de los diferentes Grupos Parlamentarios, cedemos la palabra al señor Consejero, don Ángel Garrido, por un tiempo de diez minutos. Muchas gracias.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Garrido García): Muchas gracias, señor Presidente. Y gracias a todos y cada uno de los portavoces por sus intervenciones, que de verdad han sido todas muy moderadas en el tono y, además, algunas dando ideas, que creo que siempre es importante también.

En contestación a doña Soledad Sánchez, portavoz del Grupo Parlamentario Podemos, celebro que haya venido usted en transporte público; es razonable, es muy bueno y, por lo tanto, ha hecho usted la mejor elección posible.

Preguntaba por el amianto, y ha habido varias intervenciones en esa línea. Como conocen, hay un plan de desamiantado, que se prolongará hasta el año 2025, consensuado y firmado por la mayoría de la representación de los trabajadores -no con todos los sindicatos en este caso-, con una inversión estimada en torno a los 140 millones de euros. Yo tengo que decir en este sentido que mi pretensión es que todos los sindicatos se unan a ese plan de desamiantado, corrigiendo aquello que sea posible corregir y, desde luego, ofreciendo y tendiendo la mano para que todos los representantes estén incluidos en ese plan y también, por supuesto, en la comisión de seguimiento; así se lo he hecho saber tanto a Comisiones Obreras como al Sindicato de Maquinistas, que son los dos que no están aún incluidos en este plan ni en esta comisión de seguimiento. Espero que de futuras conversaciones pueda surgir la posibilidad de que todos los sindicatos se encuentren en esa comisión y participemos todos.

Me alegra que todo el mundo haya visto como algo deseable y algo muy positivo la apertura de Metro las 24 horas; yo creo que lo es, sinceramente. Se trata de buscar las fórmulas de la mano también de los trabajadores –sin ellos es evidente que esto no es posible, pero hay que hacerlo-, porque creo que a todos nos parece una idea muy positiva; yo creo que es de esas cosas que todo el mundo ve bien y que por fin se van a abordar en esta Legislatura.

En cuanto a la labor de mantenimiento, creo que es evidente que hay periodos para poder realizarla, más allá de que se abra Metro las 24 horas solamente en el caso del fin de semana, lo que ocurre en otras partes del mundo, y, por supuesto, se pueden llevar a cabo esas tareas de mantenimiento.

Hablaba usted de la idea de contratar más maquinistas. Las licitaciones en el caso de los nuevos trenes todavía no han terminado, estamos en periodo de elaboración de los pliegos de licitación; suelen ser pliegos muy complejos, como usted conoce, y también la propia licitación es muy compleja y, por lo tanto, lleva bastante tiempo, que tendrá que ver también con que resolvamos un poco antes, un poco después o acortemos los plazos en la elaboración de esos pliegos. Yo le aseguro que ya he dado instrucciones para que se hagan en el menor tiempo posible.

Al menos dos personas han mencionado posibles privatizaciones de Metro de Madrid. Creo que también me conocen, ya estuve en su momento al frente de Canal de Isabel II y lo dije con claridad: Metro de Madrid, como Canal y las empresas públicas, no se va a privatizar, ino se va a empezar ningún proceso que, por lo más remoto, pueda suponer privatización!, primero, porque no

creo en ello y, segundo, porque creo que no es necesario; por lo tanto, lo dejo aclarado desde el primer día.

También pretendemos –y me alegro de que también le parezca bien- elaborar esa estrategia de seguridad vial. Yo creo que, dado que hemos querido dar relevancia a la movilidad, también la seguridad vial tiene mucho que ver con la movilidad.

¡No todo el mundo que vive más lejos es porque no pueda vivir más cerca!, hay personas que deciden –o decidimos- no vivir en el centro de Madrid y vivimos en otros sitios, pero es verdad que hay que dar soluciones para esas zonas, y en algún caso soluciones ad hoc y muy pensadas para sitios muy singulares y muy concretos. Cito, por ejemplo, el caso de la Sierra Norte, donde, como conoce –y creo que doy respuesta a alguna otra intervención-, estamos planteando un servicio de transporte a demanda tanto en materia de taxi, para la que hemos creado un área única, como en materia también de transporte público a través de autobuses; son dos proyectos que están en este momento en desarrollo, y de ello espero poder darles más información en un plazo relativamente breve. Se trata de acomodar los modos de transporte también a las zonas que tienen singularidades muy específicas, como es el caso de la Sierra Norte de Madrid.

Yo creo que el tema de mayores de 65 años también es positivo. Siempre hay una discusión sobre si debe establecerse este tipo de sistemas de modo universal para toda la población o si debe considerarse por tramos de renta; sobre esto hay discusión, y yo entiendo que seguramente todo tiene argumentos para una cosa o para otra. Nosotros lo pusimos en marcha en el caso también del Abono Joven, y creo que surtió un efecto más allá de haber procurado para las familias y para los jóvenes una modalidad de transporte público mucho más barata de la que teníamos; creo que sobre todo, para mí, el gran acierto del Abono Joven –y también yo creo que lo sería con esto- es la creación de una cultura del transporte público, que es algo que también se nos debe exigir a los responsables políticos. Yo creo en eso, y creo que ese tipo de medidas abundan y van precisamente al núcleo, a la cultura del transporte público. Lo decía en una entrevista ayer precisamente: antes, para un joven al llegar a los 18 años, tener un coche era casi su prioridad; hoy no lo es tanto o, por lo menos, no lo es en el entorno que yo conozco. Los jóvenes se mueven muy contentos y muy tranquilos con su abono transporte, y los padres también porque pagamos bastante menos que antes.

En cuanto a las nuevas fórmulas de interconexión, hablaba de despoblación, que tiene que ver con lo que la decía sobre la Sierra Norte. Creo que para fijar población y para evitar despoblación debemos dar también prestación de servicios ad hoc y prestación de servicios singularizados para las diferentes zonas. Y, en cuanto a la interconexión, creo que también es el momento –y, de hecho, lo vamos a hacer- de elaborar ese nuevo mapa concesional en toda la Comunidad de Madrid que nos permita determinar –han pasado años y, por tanto, yo creo que es también un buen momento para redefinir ese mapa concesional- mejores interconexiones entre los diferentes municipios de nuestra Comunidad.

Al señor Pérez, de Vox, le agradezco de verdad también, sinceramente, su intervención y que haya visto propuestas concretas. He tratado de hacerlo; no siempre nos sale, pero sí que lo he intentado, y creo que se han puesto algunas sobre la mesa.

Decía usted que no solo hay que atender al transporte público sino también al privado. Por supuesto que nuestra obligación es atender al transporte público, pero tampoco hay que descuidar que siga mejorando el privado, por ejemplo, en materia de seguridad vial, dado que en este momento una buena parte del transporte se realiza en vehículo privado, y, además, creo que usted conoce perfectamente que yo no creo ni cree el Gobierno en modelos prohibicionistas sino en modelos de alternativas. Creo que si a una persona que tiene que coger el coche le damos la posibilidad de que en el Cercanías de Colmenar Viejo pueda dejar su vehículo privado y coger el transporte público porque sale gratis, sin duda vamos a eliminar un montón de kilómetros de vehículos privados. ¡Creo que hay que dar alternativas! Creo más en eso que en la mera prohibición, y, en ese sentido, puede estar también tranquilo porque velaremos, lógicamente, por todo el transporte, aunque nuestra intención es que se eleve el porcentaje de uso del transporte público, que creo que debe ser una prioridad.

También ha hablado del nuevo mapa concesional, y creo que ya le he dado respuesta de por dónde vamos. ¡Hay que repensarlo todo! Creo que es el momento de hacerlo de la mano de nuestros profesionales, que tenemos muy buenos, en el Consorcio, en Metro y en la Consejería.

En cuanto a los carriles Bus VAO, creo que nosotros hemos dado un buen ejemplo de eso que decía usted -con lo que estoy de acuerdo- de no lanzar balones fuera y decir que la culpa es solamente de otras Administraciones. En el caso de la A-2, hemos llegado a un acuerdo con Ayuntamiento, Comunidad y Estado, y creo que es un muy buen ejemplo de que, cuando se quieren hacer las cosas, se hacen y, cuando no, efectivamente, se echan balones fuera. Más allá de esto, que creo que se va a poner en marcha en breve, el Estado debe acometer algunas obras de infraestructuras que le competen, que le corresponden. También cito el desdoblamiento de la A-1, que está todavía pendiente y que no se ha avanzado finalmente en ese sentido, y esos carriles Bus VAO, con Fomento, porque con nosotros, con la Comunidad, puede contar para colaborar y para todas las labores de coordinación que sean necesarias.

Hay que lamentar que en la huelga que mencionaba de parte de una de las empresas de nuestros servicios de transportes interurbanos haya habido actos de vandalismo, como los que ha habido recientemente -ayer, por ejemplo, los hubo-, y ello haya impedido cumplir los servicios mínimos en algún caso. Hay que lamentarlo porque creo que al final eso no deja bien a nadie; no deja bien seguramente a la empresa ni a la Comunidad, pero tampoco a las personas que actúan de esa forma ni, por tanto, a los sindicatos. Espero que haya sido un incidente o incidentes absolutamente aislados.

En cuanto a los incidentes que han surgido en estos días en relación con la 607, quiero decir que las decisiones que se han tomado corresponden a Fomento y, en algún caso, en vía urbana, al

Ayuntamiento de Madrid. La Comunidad de Madrid no tiene competencia en ese marco de actuación; sin embargo, sí hemos puesto a disposición de Fomento, a través de la Viceconsejera -que se reunió con sus responsables-, nuestra colaboración absoluta para aquellas fórmulas que nos den como alternativas -las valoraremos a través de estudios de aforo y demás para ver cuál es la mejor-, pero en este caso también corresponde al Estado, y nosotros lo que hacemos es ofrecer nuestra colaboración y nuestra posibilidad de coordinación.

También ha celebrado las 24 horas de apertura en fin de semana. Se lo agradezco también.

En cuanto a planteamientos demográficos, efectivamente -y con esto vuelvo a lo que decía al principio- tiene que haber una transversalidad de las actuaciones de la Consejería de Transportes, y, si queremos movilidad sostenible -y lo ha dicho también el señor Rubio-, hablamos de sostenibilidad económica, de sostenibilidad medioambiental y, por supuesto, de consideraciones de carácter demográfico: donde vaya a crecer más la Comunidad, evidentemente habrá que repensar también los modelos de transporte. Creo que eso lo tenemos claro y, más allá de que sea discutible que esté Ordenación del Territorio en otra Consejería, lo importante es que haya coordinación entre las Consejerías y que sepamos que tenemos que trabajar juntos, y más para elaborar un plan de movilidad.

Los proyectos que tenemos, como los parkings disuasorios, se van a financiar también a través, por supuesto, de la Consejería.

En cuanto a doña María Acín, de Más Madrid...

El Sr. **PRESIDENTE**: Disculpe, señoría, lleva casi diez minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Garrido García): Ah, ¿sí? ¡Pues me quedan unos cuantos!, ¡es que han dicho muchas cosas!

El Sr. **PRESIDENTE**: Si les parece, como antes no ha aprovechado su tiempo extra de cinco minutos, puede continuar.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Garrido García): Muchas gracias. Reconozco que esta vez no he mirado el tiempo; lo siento, de verdad. Voy a intentar ir un poquito más rápido.

Decía que en otras Legislaturas se habían creado problemas y no se habían solucionado. ¡Yo creo que se han solucionado! Por supuesto, en todas las Legislaturas hay muchos problemas, pero quiero citar de nuevo el Abono Transporte Joven, que creo que ha sido una de las grandes ideas para la cultura del transporte público. Y, bueno, yo no creo que se cambie de opinión; simplemente que cada Legislatura tiene unas prioridades. Evidentemente, yo fui Presidente un año, y a veces, cuando surge este tipo de pregunta, digo que todos los Presidentes, o casi todos, se vuelven a presentar para la siguiente Legislatura. Seguramente no todo es posible hacerlo en cuatro años, y bastante menos en

uno. Yo creo que se hicieron muchas cosas, algunas que a ustedes les gusta menos, como la bajada de impuestos, que se hizo durante el año de mi mandato, y estoy muy orgulloso de haberlo hecho.

Con Madrid Central no se planteó ninguna guerra, se planteó una discusión, en primer lugar, por parte de la Comunidad de Madrid, sobre todo por la forma en que se hizo; además del fondo, que yo discuto también, sobre todo, en el caso de la Comunidad de Madrid, por la forma en que se hizo. Creo que no es el momento de opinar de los planes del Ayuntamiento, pero creo que, honestamente, están razonablemente bien pensados, y lo que tenemos que hacer es coordinarnos con ellos para que funcionen bien.

Sobre taxis, VTCs y demás -contesto a varias de las preguntas en torno a esto-, quiero decir que nosotros tenemos la mejor de las voluntades para llegar a acuerdos con el taxi. Y tengo que decir que la primera cuestión que hemos abordado, que es la orden que tengo que firmar en relación con las tarifas interurbanas y que ahora está en periodo de exposición pública, ha sido de mutuo acuerdo con las asociaciones del taxi; hemos llamado a todos, y todos los que han contestado han dicho que estaban de acuerdo. Por lo tanto, de verdad, tenemos la mejor voluntad de colaborar, más allá de que creemos en un modelo en el que tienen que coexistir las dos fórmulas: taxi y VTCs; pero, por supuesto, mano tendida y la máxima -de verdad- disponibilidad para hablar con ellos de todo aquello que quieran.

Por otra parte, hemos ofrecido a los sindicatos -ya lo he dicho- que se incorporen a la Mesa del Diálogo por el Amianto.

No quiero repetir cosas que creo que ya he comentado, pero vayamos con el plan de accesibilidad. Queremos hacer uno nuevo a partir de 2020. En 2020 llegaremos al 73 por ciento de accesibilidad en el Metro, y queremos volver a elaborar otro con CERMI. Creo que ha funcionado muy bien, y es nuestra obligación seguir avanzando.

Todos los costes del Metro 24 horas, como los de cualquier otra propuesta, se harán con presupuesto propio de la Consejería. Todas las propuestas estaban muy bien pensadas -créame- por parte de los Grupos de Ciudadanos y Popular, que en este caso hemos conformado Gobierno, todas las medidas se habían analizado y calculado previamente y, en principio, son todas absolutamente viables.

Modernización del Consorcio. Pues sí, lo creo, y creo que hay que tender hacia esa autoridad única del transporte que coordine todos y cada uno de los modelos de transporte, incluido Cercanías. Yo no quiero la competencia de Cercanías -puede estar en el Estado-, pero sí quiero la posibilidad de coordinarlo y, por tanto, poder trabajar con una mayor eficacia de cara al ciudadano en el conjunto de los modos de transporte. Cuando falla uno del mix, fallan todos; esta es la realidad.

Sobre el plan de carreteras, quiero decirle que no estaba incluida la ejecución de los meses de agosto y septiembre, pero, cuando se incluya, previsiblemente, según me informan, el grado de

ejecución estará en torno al 99 por ciento; por lo tanto, creo que sí que se habría hecho una gestión razonable.

Por último, contesto a los Grupos que dan apoyo al Gobierno, a quienes les voy a dedicar un poquito menos de tiempo. Les agradezco las intervenciones. Por parte del señor Rubio y del señor Portero se han dicho muchas cosas. El señor Rubio creo que ha abundado en esa coordinación con el resto de Consejerías para poder hacer un plan de movilidad. Y, por supuesto, creo haber hablado –si no lo he hecho, lo hago ahora, porque creo que está claro- de que hay que hacer un plan estratégico de Metro de Madrid para varios años y no tener un pensamiento cortoplacista. También se ha felicitado por la contratación de maquinistas. Y, como motorista, ya le digo que vamos a seguir con los planes de instalación de barreras de protección para todos los motoristas. Y, por supuesto, con los trabajadores de Metro contamos, porque son lo más importante que tenemos.

El señor Portero ha aportado algunas ideas. Efectivamente, para mejorar la frecuencia se cuenta tanto la máquina como el maquinista; pero, en este caso -créame-, el trabajo de los maquinistas es prioritario para poder mejorar las frecuencias con un carácter mucho más inmediato. La movilidad tiene que poner como protagonista, efectivamente, al ciudadano, a la persona, y no al vehículo; creo que esa es la gran clave de querer incluir movilidad en esta Consejería. Tiene que ver con la calidad de vida de las personas, tiene que ver con el medio ambiente, con el ruido, con muchas cosas, y, efectivamente, en el caso de la movilidad, de la que hablaba usted, tiene que girar en torno a las personas; estoy absolutamente de acuerdo con eso.

En el caso de las plazas para embarazadas o para personas con alguna reducción de movilidad, hay que decir que todas, ien principio todas!, son prioritarias. Es casi una cuestión de educación que se cedan o no se cedan las plazas; lamentablemente, algunas personas no tienen ese concepto o no se dan cuenta, pero todas las plazas son prioritarias para personas con algún tipo de problema de movilidad y, por supuesto, para mujeres embarazadas.

Por supuesto que seguiremos trabajando en las nuevas inversiones para Metro. Y también –usted lo decía- hay que cuidar al taxi, y lo vamos a cuidar.

Por último, el señor Vinagre, del Grupo Socialista -estaba acostumbrado siempre a terminar con el Grupo Popular, pero ahora el último es el Grupo mayoritario, lógicamente, que es el Partido Socialista; y a mí me parece bien-. Yo pienso contar con ustedes para cualquier cosa que queramos hacer desde la Consejería. Creo que quien me conoce sabe que tengo predisposición al diálogo y a intentar siempre consensuar las cosas; a veces salen y a veces no salen, pero, desde luego, mi predisposición es esa, y no se van a quedar en meros anuncios. En la Legislatura pasada hubo anuncios y hubo realidades, y hay muchas incontestables; e igual en esta Legislatura: los anuncios tienen que convertirse en realidades.

La ley de movilidad sostenible no se pudo concretar en la pasada Legislatura, pero sí que se va a hacer. Yo creo que está bien que sea fruto de un cierto pacto y acuerdo entre los grupos políticos; creo que estoy también con ellos en eso.

En cuanto a Metro, ya lo he dicho: en la Legislatura pasada se hicieron muchas inversiones en cosas que, desgraciadamente, no se ven, y digo desgraciadamente desde el punto de vista casi político. Cuando se invierten casi 100 millones en mejorar los túneles, nadie se da cuenta después de que se ha hecho y, además, todo el mundo ha sufrido las consecuencias del cierre de las líneas de metro durante una temporada. Este año quizá nos toque hacer cosas que sean más visibles, desde el punto de vista del propio usuario. También sobre Metro quiero decirle que este año hemos duplicado ya las inversiones respecto al año pasado, y la previsión para el año que viene, con el presupuesto prorrogado, es que se mantenga esa duplicación; desde luego, si no, nuestra intención sería incrementarla aún más. Creo que hay que apostar por la inversión en Metro.

Del taxi ya hemos hablado. Y, respecto al Consorcio, también le he dicho cuál es nuestra idea: la de que sea una autoridad única del transporte.

Como dato final, hablaba usted de los datos económicos de la Comunidad expresando preocupación en relación con esos datos macroeconómicos. Mire, el dato de deuda de la Comunidad de Madrid, afortunadamente, aunque es de cantidad elevada, es el más bajo de todas las comunidades autónomas de España de régimen común. Y quiero decirle también –y se lo tengo que decir, de verdad, sin ninguna acritud- que tendremos menos problemas si el Estado paga lo que nos debe, que son unos cuantos cientos de millones de euros. Muchas gracias, señor Presidente, por su generosidad con el tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Consejero. Creo que era necesario ese tiempo de más para dar a todos las explicaciones pertinentes; muchas gracias. Seguidamente se abre un turno de réplica para los representantes de los diferentes Grupos Parlamentarios que deseen intervenir; en este sentido, tendrán un tiempo máximo de tres minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, doña Soledad Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor Presidente. Por decir algunas cosas que me parecen importantes, primero, agradecer que ciertamente se esté hablando de cuestiones concretas, lo cual es bastante positivo porque no es lo habitual.

Después, ese eje que el señor Consejero ha establecido respecto a la movilidad sostenible nos parece muy bueno, pero me gustaría añadir alguna cuestión que tiene que ver con cosas que han pasado, de las que han hablado otros portavoces, como, por ejemplo, insistir en lo de la línea 7. Obviamente, yo creo que ha habido y hay muchos proyectos en torno al transporte en esta Comunidad que están generando verdaderos problemas por no haber tenido una visión estratégica y sí muy cortoplacista e incluso, digamos, absolutamente electoral; de ahí esos problemas que creo que ha sido muy generoso el portavoz del Grupo Popular al describirlos, porque son bastante más farragosos y no sé qué solución tendrán. En este sentido, sí sería muy bueno empezar a aventurar alguna porque cerrando ocho meses cada dos años, desde luego, no se van a solucionar.

Quiero mencionar cuestiones en las que, aunque no todo el peso –como ha dicho el señor Consejero- recae en la Comunidad, encontramos esa falta de previsión: los más de 100.000 ciudadanos y ciudadanas afectadas por ese corte del ramal de la M-40 con la M-607. Si se produjese realmente esa cooperación entre Administraciones, probablemente en este momento todas estas personas no se estarían viendo afectadas y no tendríamos que poner un parche, de alguna manera, con las consecuencias de algo que se podía haber previsto con antelación. Si de verdad se hacen todas esas estrategias y esos proyectos, probablemente esto no suceda, lo que será, desde luego, muy, muy buena cosa.

Tengo que hablar de otra cuestión. Se está agradeciendo muchísimo a los trabajadores y trabajadoras de Metro su labor, su importancia, etcétera; han sido varios los portavoces que lo han reconocido, al igual que el señor Consejero, y obras son amores y no buenas razones porque, sinceramente, yo creo que los trabajadores y trabajadoras de Metro agradecerían mucho más que se atendiesen esas solicitudes para que la propia Dirección de Metro de Madrid pasase a la Seguridad Social los coeficientes reductores que permite la ley ante este problema del amianto y ante las personas afectadas, porque, como sabe, están teniendo problemas para cobrar incluso las indemnizaciones. ¡Esto es un hecho!

En cuanto al plan de desamiantado, e hilando una cosa con la otra –perdón, me voy a pasar por tres segundos-, lo mismo que le dije en el Pleno, señor Consejero: ese plan de desamiantado, que no ha sido suscrito por los sindicatos probablemente con más peso dentro de Metro de Madrid, lo es porque se siguen agarrando a 89 millones de esos 140 que ya estaban previstos para la remodelación de estaciones, y una cosa sigue sin ser la misma que la otra. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Soledad. Ahora, por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, Presidente. Simplemente ser breve y dar alguna pauta general puesto que estamos en la primera sesión y creo que ya tendremos tiempo en las siguientes de ahondar en temas concretos. Quiero recalcar que, para nuestro Grupo, todo lo que se refiere a transportes, movilidad e infraestructuras son servicios necesarios para los ciudadanos. Nos han gustado mucho los criterios, los pilares o los ejes que usted ha mencionado: servicio público, eficiencia y mejora. Yo le añadiría un cuarto: la rentabilidad, pero bien entendida. Pensamos que el transporte público, la movilidad o las carreteras no se pueden medir en rentabilidad desde el punto de vista económico o de la Administración; me refiero a la rentabilidad desde el punto de vista del ciudadano, es decir, que el ciudadano vea cómo sus impuestos le son rentables y al final le llegan en forma de servicios que puede usar y de los que puede estar orgulloso. Usted ponía el ejemplo del caso del parking de Colmenar y explicaba cómo a alguien puede serle rentable, no solo económicamente sino también en tiempo, aparcar su coche ahí y utilizar el transporte público. Yo espero que realmente esta sea la opinión que los ciudadanos de Madrid podamos tener sobre el transporte público y sobre todas las labores que hace su Consejería: que nos puedan salir rentables, que realmente nos merezca la pena utilizar el transporte público, que realmente la red de carreteras

de la Comunidad de Madrid esté bien dimensionada, que veamos cómo nuestros impuestos van a eso y no solamente en el último año de la Legislatura, de cara a las elecciones; en general, que se vea aquí que es un servicio que realmente se da a los ciudadanos.

Por último, quiero hacer simplemente un apunte. Aunque hoy quería ser muy positivo, no me resisto a decírselo a los portavoces de la izquierda: me parece curioso cómo para estos proyectos sí que han pedido –y me parece bien- y se han empeñado en preguntar de dónde va a salir el dinero para estos servicios y, sin embargo, cuando son cosas como las que se trataron ayer en el Pleno, sobre proyectos educativos o de otra índole, no se empeñan tanto e incluso dicen que hacer este tipo de análisis es obstaculizar. Yo creo que, por supuesto, los impuestos tienen que ir, como decía, a servicios a los ciudadanos, y espero que en esto sea uno más, y no creo que ello sea un obstáculo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. De nuevo, Consejero, muchas gracias por las explicaciones. En estas comparencias tenemos muy poco tiempo como para poder dialogar. ¡Claro! Obviamente, isí nos importa, señor de Vox y señor Consejero, de dónde sale el dinero para todas estas medidas!; es más, usted nos ha dicho que son medidas muy calculadas. No nos ha dado los datos de esos cálculos; pero, como están pedidos por escrito, esperamos que nos lleguen. Como nuestra Consejería tiene un presupuesto ya muy cerrado entre la tarifa de equilibrio y los peajes en la sombra, ¿de dónde van a sacar el dinero para poner en marcha todo este tipo de medidas?

Queremos saber de nuevo -si nos puede contestar- cuándo van a estar listos los pliegos de los nuevos trenes en Metro y cuándo van a estar contratados los nuevos trescientos trabajadores que ayer nos indicaron.

Respecto a las leyes, que no nos ha dado tiempo antes a comentar, ¡adelante! ¡A trabajar, además, de forma colaborativa en la ley de movilidad! También echamos en falta la ley de financiación del transporte público, y ahí sumarle otro elemento: en esa revisión del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible que empezamos ya la Legislatura pasada, como a Ciudadanos le ha gustado siempre tanto que tengamos mesas de trabajo colectivas, ¡pues pongamos también en marcha esa mesa de trabajo!

En cuanto al tema de la A-2, el peaje y el Bus VAO, nos parece estupendo. ¡Claro!, ¡que se ponga en marcha en la A-2!; pero queremos también que haya medidas en las carreteras de titularidad regional, donde tienen competencias, como en la M-607, por ejemplo. En esta rotura de la radialidad, en la que estamos de acuerdo que se puede hacer a través de este nuevo mapa de concesiones, también harían falta unas infraestructuras superiores a los aparcamientos del Aparca+T, como son los intercambiadores comarcales, que ustedes mismos los tienen reconocidos, y que podrían ser una pieza muy importante en esa intermodalidad.

Por último, la encuesta domiciliaria de movilidad. De nuevo, ¿cuándo va a estar lista? En agosto de 2019, el cierre económico nos habla de que las partidas de estudios de trabajos técnicos y análisis de datos están ejecutadas a un 37 y a un 18 por ciento. ¡Su ejecución es muy baja, y más llevando tres años esperando esta encuesta! Y le pedimos que la encuesta, por favor, tenga los datos abiertos, no solo para nosotros sino para trabajadores e investigadores, para que puedan realizar sus estudios.

Al final de la Legislatura pasada incluimos -y aprobó esta Comisión- una propuesta para incluir la perspectiva de género en la movilidad con dos iniciativas concretas: una, la ampliación de los horarios de los intercambiadores y, dos, las paradas a demanda en los autobuses nocturnos para que se pueda bajar más cerca; queríamos saber en qué están esos dos proyectos. Y, de nuevo, gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Señor Vinagre, nos ha desconsiderado. Si estoy yo aquí, pregúnteme a mí por la interpretación de mis palabras, no que las interprete el Consejero; yo se lo traduzco. En cuanto a ley de financiación, con lo cual ya respondo también a la señora Acín, si ustedes no son capaces de ver más modelos que un cien por cien de titularidad pública o la financiación, solo y exclusivamente, vía presupuestos, o la privatización, si tiene tiempo, yo me comprometo a explicar sin ningún problema unos cuantos modelos más para que vea a lo que nos referimos.

Señor Consejero, respecto a Madrid Central, decirle nuestra posición: lo único que hemos manifestado permanentemente -y, en ese sentido, cuente con todo nuestro apoyo- es que buscamos la planificación antes que la prohibición; es decir, nos hubiese gustado que se hubiese coordinado, tanto con el Consorcio como con la Comunidad, la movilidad de toda la almendra central antes de prohibir moverse.

En cuanto al taxi, decirle lo mismo: todo nuestro apoyo. Queremos que ese proceso, ese modelo de regularización del sector, incluya a ambas partes, que es el que hemos defendido públicamente, y no vamos a cambiar de postura.

Señora Acín, el plan sobre movilidad incluye a las bicicletas, y no vamos a sacarlas; no se preocupe, que vamos a seguir haciéndolo.

Ya para terminar, espero que podamos contar con algún proyecto de aprovechamiento de esa energía excedente, en este caso de Metro; somos posiblemente el mayor generador de energía calórica de la Comunidad de Madrid, como empresa Metro y, bueno, hacer un aprovechamiento de cara también a mejorar nuestra calidad del aire y todo.

Como resumen, yo le diría que cuente con nuestro apoyo y, por supuesto, con mi enhorabuena personal en el sentido de que por fin nos enfrentamos a un modelo en transportes y en

infraestructuras con una visión a largo plazo imprescindible. Cuando estamos hablando de este sector, en el que prima la planificación, la coordinación y la gestión, todo pivota sobre un mismo punto, que es el ciudadano como centro del proceso, en definitiva calidad de movilidad en el transporte, y contará con nuestro apoyo y colaboración para desarrollar toda esta parte. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor Consejero, por sus respuestas, bastante concisas y claras. Insisto, tendremos oportunidad, con sus Directores Generales, de poder consultar y hablar de todas estas cuestiones tan importantes.

También quiero comentarle y recordarle que ya fue, en noviembre de 2018, el Grupo Popular el que inició esas conversaciones famosas respecto al convenio para los Bus VAO con el Ministerio de Fomento; lo que quiere decir que el trabajo lo tenía usted bastante fácil. Bueno, nunca es fácil cerrar un convenio, pero, vamos, como mínimo, empezado.

También quiero recordar que cuando se ha hecho alusión a la línea 7 del Metro se trata de ser constructivos y de arreglar también problemas, al igual que, insisto, en la línea 9, y, mientras nosotros hemos creado kilómetros, muchos kilómetros de Metro, otros Gobiernos anteriores del Partido Socialista hicieron metros, no kilómetros.

Quiero comentarle también un apunte que se me olvidó antes respecto a carreteras y aparcamientos disuasorios; desde luego, el aparcamiento disuasorio no es más que la economía circular pura y dura y evitar precisamente la contaminación del aire en las ciudades. Es una gran idea y le animo a que siga trabajando en ello.

También quiero recordarle que tenemos proyectos, creo yo que empezados ya desde la Dirección General de Carreteras, pero no olvidemos a los pequeños pueblos; a Colmenar de Oreja le falta una circunvalación y también tienen problemas en algunas glorietas de acceso, como la M-315, que es una glorieta bastante peligrosa; más que glorieta es un paso a nivel de carretera, pero con unos enlaces bastante complejos, que deberían convertirse en glorietas. En la M-104 se ha hecho un refuerzo de firme, ahora, este verano, que ha sido una buena solución, pero hay que estudiar otras vías para la duplicación precisamente por los problemas que tiene la M-607, y eso podría descongestionar el municipio de Colmenar Viejo con San Agustín de Guadalix y, por supuesto, insistan ustedes al Ministerio de Fomento sobre la necesidad de aumentar el tercer carril en la A-1, en ese tramo entre San Agustín de Guadalix y San Sebastián de los Reyes.

La M-607 también es otra posibilidad, que tienen que estudiar el famoso tercer carril, porque creo que puede ser otra solución a ese gran problema. Por otro lado, insistan al Ministerio de Fomento en que una obra de arreglo de un puente no tarda nueve meses, que es lo que ha dicho el señor Ábalos. Eso no es verdad, y no es verdad por la sencilla razón de que yo he ejecutado obras de ese

estilo y no se tarda tanto tiempo. La cuestión es que les insistan, porque yo creo que se puede ejecutar en mucho menos tiempo.

El desdoblamiento de la M-121, para reducir la siniestralidad, algo muy importante...

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

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: El acceso de la M-301 desde Perales del Río, en Getafe, la nueva glorieta; el enlace de la M-506, el acceso al barrio del hospital y al centro de bomberos de Fuenlabrada; la duplicación de la M-513 para ampliar la capacidad entre Pozuelo y Boadilla son proyectos que ya ha iniciado la Dirección General de Carreteras y le animo a seguir trabajando en ello. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para concluir los turnos de réplica, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. Telegráficamente, al portavoz del Partido Popular decirle que cuestionar a los técnicos del Ministerio de Fomento me parece peligroso, y me parece más peligroso aún que, por fines estrictamente electorales, iestricamente electorales!, se prioricen esas cuestiones antes que la seguridad de los ciudadanos y ciudadanas.

También telegráficamente le diré al portavoz de Ciudadanos, señor Rubio, en relación con las privatizaciones o no privatizaciones, que así empezó el Partido Popular con la sanidad madrileña hace unos cuantos años, iacuérdesel!, y mire usted luego lo que pasó; como pasó también en Valencia. Bueno, ya discutiremos sobre ese modelo tranquilamente y dialogaremos.

Por no ser descortés, que al final hoy la comparecencia es del señor Consejero, tres cuestiones muy telegráficas: sobre el plan estratégico de Metro, que dice que hay que elaborar, yo le recordaría que en diciembre de 2016 iba a comparecer el CEO de Metro para precisamente presentar un plan estratégico, que además se licitó -empresa EVERIS- en torno a 300.000 euros. Mírelo, rescátelo, porque igual puede ser útil; si no lo encuentran, ya hablaremos de este asunto.

Importante: línea 7b y Arganda. Aquí hay vecinos afectados, y algo hay que hacer. Esto es un problema derivado de las prisas por hacer obras, por inaugurarlas, y al final no se adecuán los trabajos, como muy bien ya quedó definido en la anterior Legislatura aquí, en varias sesiones que tuvimos y, como consecuencia de eso, ahora todos pagamos las consecuencias de unas obras mal diseñadas y peor ejecutadas, con fines también estrictamente electorales; así que me gustaría, señor Consejero, algún compromiso en relación a estas situaciones que afectan a tantos vecinos y vecinas de estas localidades.

Abono gratis para los mayores de 65 años. Le recuerdo que hay pendiente de ejecutar un acuerdo de esta Asamblea sobre el Abono Social. ¿Lo va a rescatar? ¿Lo puede reconsiderar? Es una iniciativa que contó también con el apoyo de su grupo político.

Para finalizar, sin acritud, en relación con esos 127 millones que reclama por parte del Gobierno de España al Consorcio Regional de Transportes, le recuerdo que es una subvención nominativa, que las subvenciones nominativas decaen al prorrogarse los presupuestos y que, si el Grupo Popular en el Congreso de los Diputados hubiese permitido aprobar los presupuestos, en estos momentos Madrid tendría esos 127 millones.

Por mi parte, nada más. Alguna cosa se nos ha quedado pendiente, como el tren de Móstoles a Navalcarnero, que tendremos ocasión de seguir avanzando en ello. Le reitero nuestra voluntad de dialogar, de encontrar vías de acuerdo, evidentemente, desde nuestros diferentes planteamientos y desde la confrontación o la discusión de los mismos para encontrar una síntesis. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y en el turno final de dúplica, cedo la palabra al excelentísimo señor Consejero don Ángel Garrido por un tiempo de cinco minutos.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Garrido García): Muchas gracias. Intentaré también ser telegráfico. Se ha apuntado por varios de los intervinientes la necesidad de tener también una visión estratégica y no cortoplacista. He intentado expresar desde el principio que creo en eso, que creo que es razonable más allá de que uno siempre quiere hacer las cosas en el periodo en el que está uno presente, pero no todo puede ser así y no todo debe ser así. Yo creo que quizás ha sido uno de los grandes males de la política; así que intentemos evitarlo.

Por supuesto, también vuelvo a insistir en el carácter transversal de las políticas públicas de transporte que tienen que ver también con el medio ambiente y con muchas otras materias y, por tanto, también tenemos claro esto. Recojo su ofrecimiento por dos veces -que yo le agradezco, señor Vinagre- de contar con el resto de los grupos políticos, sabiendo, por supuesto, la discrepancia; seguramente, si no hubiera discrepancia, no llegaríamos a casi nada. Creo que esa fórmula dialéctica de llegar a acuerdos es positiva.

Se han puesto sobre la mesa algunos proyectos muy concretos. Algunos están en marcha -el señor Portero lo decía también-, y otros no; pero por supuesto que los iremos viendo con nuestras diferentes Direcciones Generales para ir avanzando en ellos.

Añadía el señor Pérez, por parte de Vox, la rentabilidad como criterio; rentabilidad en el sentido social, evidentemente. Yo creo que también hay un apunte más en esto, un poco por abundar en lo que usted decía, y es que, si, además, el ciudadano ve rentabilidad y ve que, efectivamente, el dinero se invierte en cosas positivas y que puede palpar, eso también va a abundar en el refuerzo y la confianza en las instituciones, de lo que creo que también estamos bastante necesitados; por lo tanto, creo que sería doblemente bueno que las apuestas que hagamos se traduzcan en cosas que puedan ver tangiblemente nuestros ciudadanos.

Hemos hablado también de los trabajadores. Los trescientos trabajadores, en respuesta también a Más Madrid, se podrán contratar de una forma relativamente rápida gracias a que existe una bolsa, como seguramente conocen, de en torno a cuatrocientos y, por tanto, seguramente podamos hacerlo de una forma mucho más rápida; lo cual, sin esa bolsa, no hubiera sido posible.

En cuanto a la ley de financiación del transporte público, he hablado con algún sindicato de esto y, en mi opinión, creo que debe estar incluida también esta financiación del transporte público en la ley de movilidad sostenible porque la sostenibilidad no solamente tiene que ver con lo medioambiental, que por supuesto, sino también con lo financiero y lo económico; por lo tanto, en mi opinión, para evitar demasiadas leyes y demasiada dispersión, podemos integrar la financiación del transporte dentro de la ley de movilidad.

Apostamos también por la intermodalidad y por los intercambiadores. En ese sentido, conoce el de Conde de Casal, que se englobaría también con el proyecto de llevar la línea 11 hasta Conde de Casal.

Y sobre los asuntos que me ha expuesto de perspectiva de género, sobre todo uno de los que ha comentado que tiene mucho que ver con la seguridad de las mujeres, por supuesto que estoy dispuesto a analizarlo y a verlo con todo el cariño del mundo, porque creo que puede ser una cosa importante.

En cuanto a los Grupos que han dado apoyo al Gobierno, Ciudadanos y Partido Popular, señor Rubio y señor Portero, les doy las gracias también por su apoyo.

El apoyo al taxi también ha sido resaltado por el señor Rubio. Efectivamente, creer que tienen que convivir dos modelos no significa que uno de ellos nos parezca menos importante; los dos son importantes. Creo que el taxi es muy querido por los madrileños y que debemos apostar por él; darle las herramientas para que pueda competir, por supuesto, en grado de igualdad y que haya libertad para que los dos sectores compitan, que siempre es bueno para la mejor prestación de cualquier servicio. Gracias también por su apoyo, y coincido también en esa visión a largo plazo.

Señor Portero, algunos de los asuntos que ha expuesto están ya en marcha también. Además, los avanzaremos siempre de la mano de los alcaldes, pues yo creo que es bueno contar con las personas que conocen mejor que nadie sus respectivos territorios, y así lo vamos a hacer.

De verdad creo que lo de los parkings disuasorios es una buena apuesta y una gran idea al dar elementos a los ciudadanos para que puedan elegir, y no prohibir, que yo tampoco creo que eso sea positivo.

Por último, en cuanto al Grupo Socialista, quiero reiterar también mi disposición a dialogar, a hablar con ustedes sobre todos los elementos que crean convenientes. Son un Grupo importante de esta Cámara, el partido mayoritario; por tanto, creo que debemos intentar contar con ustedes para todas aquellas cosas que tengan un carácter estratégico -al menos, así lo creo-. Insisto, pueden

contar con nuestra más sincera colaboración. Señor Presidente, creo que aquí lo podemos dejar, si le parece bien.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias por su comparecencia, señor Consejero, por este ejercicio de transparencia, y también por contarnos a todos los Grupos Parlamentarios cuáles van a ser sus líneas estratégicas.

A continuación pasamos al segundo y último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

¿Algún ruego o alguna pregunta por parte del algún Grupo Parlamentario? (*Denegaciones*). De acuerdo. Damos por finalizada la sesión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 6 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

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