

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



---

Número 293

20 de septiembre de 2024

XIII Legislatura

---

## COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 20 de septiembre de 2024

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-4845/2024 RGEF.19627.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué medidas va a adoptar el Gobierno Regional para subsanar los defectos de los pisos del Plan Vive, sitios en Alcorcón.

**2.- PCOC-4963/2024 RGEF.19983.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo se está coordinando el Gobierno de la

Comunidad de Madrid con los municipios para abordar de manera integral el problema de la vivienda en la región?

**3.- PCOC-4969/2024 RGEF.19992.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid medidas concretas en materia de vivienda para familias numerosas?

**4.- PCOC-5278/2024 RGEF.20768.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la situación de las ayudas al alquiler del Plan estatal de vivienda?

**5.- PCOC-4846/2024 RGEF.19629.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué modificaciones presupuestarias están previstas en la reformulación del proyecto de obra de la línea 11 de Metro de Madrid.

**6.- C-312/2024 RGEF.3443.** Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de los servicios interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**7.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 33 minutos. ....	13343
- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque comunicando las sustituciones en su grupo. ....	13343
<b>— PCOC-4845/2024 RGEF.19627. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué medidas va a adoptar el Gobierno Regional para subsanar los defectos de los pisos del Plan Vive, sitios en Alcorcón. ....</b>	13343
- Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta. ....	13343-13344

- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	13344-13345
- Intervienen la Sra. Cadórniga Varela y la señora directora general, ampliando información.....	13345-13346
<b>— PCOC-4963/2024 RGEF.19983. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo se está coordinando el Gobierno de la Comunidad de Madrid con los municipios para abordar de manera integral el problema de la vivienda en la región? .....</b>	13346
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. ....	13346-13347
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	13348-13349
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	13349
<b>— PCOC-4969/2024 RGEF.19992. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid medidas concretas en materia de vivienda para familias numerosas? .....</b>	13349
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. ....	13350
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	13350-13351
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	13351-13352
<b>— PCOC-5278/2024 RGEF.20768. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la situación de las ayudas al alquiler del Plan estatal de vivienda? .....</b>	13352
- Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta. ....	13352-13353

- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	13353-13354
- Intervienen la Sra. González Álvarez y la señora directora general, ampliando información.....	13354-13355
<b>— PCOC-4846/2024 RGEP.19629. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué modificaciones presupuestarias están previstas en la reformulación del proyecto de obra de la línea 11 de Metro de Madrid. ....</b>	<b>13356</b>
- Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta. ....	13356-13357
- Interviene el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....	13357-13359
- Intervienen la Sra. Cadórniga Varela y el señor director general, ampliando información.....	13359-13360
<b>— C-312/2024 RGEP.3443. Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de los servicios interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	<b>13360</b>
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	13360-13361
- Exposición del señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid. ....	13361-13366
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez. ....	13366-13372
- Interviene el señor director gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ...	13373-13375
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez. ....	13375-13378
- Interviene el señor director gerente en turno de dúplica.....	13378-13380

— <b>Ruegos y preguntas.</b> .....	13380
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	13380
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 minutos. ....	13380

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de este periodo del año. Bienvenidos todos. Como cuestión preliminar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 64.2, párrafo tercero, del Reglamento, solicitamos a los grupos que comuniquen las sustituciones. ¿Señor Pérez Gallardo? *(Pausa.)* No. ¿Señora González? *(Pausa.)* Tampoco. ¿Señora Acín? *(Pausa.)* Nada. ¿Señor Serrano?

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Sí, el señor Rumayor sustituye al señor Posse.

El Sr. **PRESIDENTE**: Puse aquí a alguien más...

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Andrés Navarro sustituye a Juan Carlos Carretero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Cumplido este trámite, comenzamos con el primer punto del orden del día.

**PCOC-4845/2024 RGE.19627. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué medidas va a adoptar el Gobierno Regional para subsanar los defectos de los pisos del Plan Vive, sitios en Alcorcón.**

Para responder a esta pregunta por parte del Gobierno, y ya habiéndolo comunicado, en representación del mismo va a venir la directora general de Vivienda y Rehabilitación, doña María José Piccio-Marchetti, a quien invitamos a la mesa para responder a la pregunta. *(Pausa.)* Buenos días y bienvenida. Ya saben ustedes que, según el artículo 196.1 del Reglamento, tienen diez minutos, a repartir cinco minutos cada parte en tres turnos. Le doy a la señora Cadórniga el tiempo para que formule la pregunta o haga su primera intervención. Muchas gracias.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Buenos días, señorías. Gracias, presidente. Gracias, directora general, por comparecer una vez más en esta comisión. Como ya hemos repetido en muchas ocasiones, para el Grupo Parlamentario Socialista el derecho a la vivienda es el quinto pilar del Estado del bienestar. Para el Partido Popular la vivienda no es un derecho básico, es una inversión financiera. El Partido Popular especula con la vivienda, favorece la construcción de viviendas que permitan obtener más ganancia, mientras que las viviendas más asequibles, que son más necesarias que nunca, ustedes las han dejado totalmente desatendidas. Prometieron 25.000 viviendas, pero, una vez más, han faltado a la verdad a los madrileños y a las madrileñas; en concreto, respecto a las viviendas del plan Vive, han entregado en Alcorcón menos de 400 a fecha de hoy, 20 de septiembre de 2024, y con gravísimas deficiencias. La alcaldesa de Alcorcón, señora Candelaria Testa, alcaldesa socialista, viene reclamando desde el primer momento todas las irregularidades que han surgido y todas las protestas que hay de los vecinos y de las vecinas de Alcorcón, empezando por el precio de la vivienda del plan Vive en

Alcorcón, porque, desde luego, 1.100 euros no es un precio asequible y, además, en muchas ocasiones está por encima de mercado. Por otro lado, el difícilísimo acceso que a ellas tienen los alcorconeros por los requisitos que se les pedían; la falta de transparencia en la inscripción, porque no se respetó la igualdad de oportunidades para acceder a la inscripción en esas viviendas; tampoco se respetó la protección de datos, porque nos encontramos con que se habían filtrado datos de personas con discapacidad y de personas víctimas de violencia de género, y, para mayor abundamiento, en los arrendatarios de las viviendas protegidas se repercute el IBI, algo ilegal, como la doctrina del Tribunal Supremo ha dejado muy claro y de lo que la alcaldesa de Alcorcón dio cuenta al consejero de Vivienda con la proposición en el pleno que tuvo lugar el día 24 de abril, solicitando la devolución de estas cantidades una vez que el ayuntamiento haya girado este impuesto, que es, en todo caso, una apropiación indebida, y ustedes lo saben. Pero, ya para colmo de males, como les decía, las viviendas fueron entregadas en un estado pésimo: cucarachas, la tarima mal colocada, puertas rotas... Pero en agosto se cae un muro, un muro levantado, que nada más y nada menos era una delimitación de la vivienda de la planta baja, que se cayó repentinamente. Nos preocupa enormemente la falta de seguridad, como ha hecho saber la alcaldesa de Alcorcón. Es un hecho muy grave y podía haber habido desgracias personales; de hecho, no sabemos, a día de hoy, si ayer, con la que ha caído, ha pasado algo. Los inquilinos, evidentemente, están muy preocupados porque ustedes no les dan ningún tipo de respuesta y se pasan la pelota unos a otros, desde la concesionaria, Sogeviso, a la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Por todo ello, le pregunto a la directora general qué medidas va a tomar para subsanar los defectos de los pisos entregados en Alcorcón del plan Vive. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cadórniga. Para responder por parte del Gobierno tiene la palabra la señora Piccio-Marchetti. Gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. Voy a tratar de ir respondiendo a cada una de las cosas que usted ha señalado empezando por el principio, porque lo que sí que quiero dejar claro es que para este Gobierno la vivienda y facilitar el acceso a ella a todos los madrileños es una prioridad, está entre los primeros de nuestros objetivos y estamos trabajando intensamente por ello, sin descanso, día a día. Una muestra son las viviendas que tenemos en marcha en el plan Vive. Son 8.500 las que están contratadas, ya se han entregado más de 400, se entregarán cerca de 2.000 antes de que finalice este año y tendrán las obras terminadas 4.000, con lo cual, podemos ver que el plan Vive es una realidad donde hay personas viviendo.

En cuanto al resto de cuestiones que ha señalado, respecto al proceso de adjudicación de las viviendas, el proceso es absolutamente transparente, con listas públicas, y se van adjudicando por riguroso orden de inscripción. Los requisitos de acceso están publicados y los precios son los equivalentes al módulo de la vivienda de precio bajo. Los requisitos de esfuerzo económico lo que pretenden es que no superen el 35 por ciento de los ingresos de los destinatarios, que, además, por ser vivienda protegida de precio básico, no pueden superar 5,5 veces el Iprem, de manera que puedan asumir el pago de la renta.

Por otro lado, cuando la oigo hablar, me parece que estoy escuchando hablar de otras viviendas diferentes a las que, al menos yo, he visto en Alcorcón, y en las que están viviendo los vecinos. Son viviendas de gran calidad constructiva y, además de los espacios privativos que tiene cada vivienda, disponen de unas zonas comunes con espacios libres, zonas ajardinadas y zonas de recreo infantil de gran calidad, que superan con mucho los niveles de calidad medios de cualquier vivienda protegida, incluso de muchas de las viviendas libres. Han aparecido, una vez entregadas las viviendas, diferentes defectos menores, fundamentalmente de pintura y carpintería, como ocurre en todas las promociones de nueva planta, y se han subsanado adecuadamente por parte de la constructora.

En cuanto a lo que usted refiere del muro, aclarar que se trata de una porción de un murete bajo de la zona privativa de los espacios de planta baja, de los bajos con jardín -porque son bajos que tienen terrazas de uso privativo-. Es un murete que apenas tiene 70 u 80 centímetros y lo separa de la zona común. Como consecuencia de una fuerte tormenta que se produjo el día 2 de agosto, ese murete se cayó. ¿Por qué? Porque llevaba una valla superpuesta al muro, porque habían sido colocado por parte de los inquilinos unos elementos de ocultación de vistas que producían un efecto vela que multiplicaban la acción del viento e hicieron que en uno de esos tramos el murete se callera, pero la atención fue absolutamente inmediata por parte de la concesionaria. Aclararle, para su tranquilidad, la de la alcaldesa y, sobre todo, la de los vecinos, que están absolutamente informados y que todos los defectos están reparados. Se ha vuelto a reconstruir el muro, pero, además, se han adoptado medidas para reforzarlo para que no vuelva a suceder un incidente similar aunque se produzca una fuerte tormenta, del nivel de la producida, y además se va a proceder por parte de la concesionaria a colocar elementos de ocultación de vistas en sustitución de los que habían colocado los inquilinos para evitar que un incidente así pueda volver a pasar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Para réplica, uno y cuarenta, señora Cadórniga.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Los vecinos, a día de hoy, no pueden hacer uso de la terraza, y no ha sido por viento, porque, si fuese por viento, ya sería todavía peor, pues nos encaminamos hacia el invierno y entiendo que habrá muchos días de viento. La construcción es claramente deficiente y hay muchísimas quejas.

Respecto al precio de la vivienda, el número que usted ha aportado, una vez más, falta a la verdad. ¿Y por qué falta a la verdad? Porque ustedes no han hecho una apuesta seria por la vivienda asequible. Primero, nos han vendido una quimera del plan Vive, porque no son en absoluto viviendas asequibles; además, no están disponibles para todas las personas que las necesitan porque los requisitos que piden son realmente inalcanzables, y, encima, muchas veces ni siquiera se pueden inscribir.

Por otro lado, también quiero preguntarles si ustedes a esto lo llaman justicia social, porque entiendo que no, y entiendo que no porque, si no hacen un esfuerzo claro, con el problema que tenemos en vivienda en la Comunidad de Madrid, es que ustedes no son conscientes ni tienen interiorizado que la vivienda es un derecho esencial y no un negocio. Pero, claro, ustedes están por y para los grandes

tenedores, los fondos buitres y las personas que puedan acceder a viviendas no asequibles, porque su mercado, el mercado que a ustedes les interesa, es un mercado totalmente diferente al que le interesa al Partido Socialista, que no es mercado, son las personas, es el modelo socialdemócrata, mientras el suyo es un modelo neoliberal. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cadórniga; se ha acabado ya su tiempo. Señora directora general, tiene usted un minuto para finalizar este primer punto del orden del día.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Simplemente aclarar, respecto a lo que ha señalado, que, según la información facilitada, fue debido a la tormenta y al efecto del viento; no obstante, para su tranquilidad, por supuesto que habrá informes periciales técnicos, que serán los que finalmente establezcan cuál ha sido la causa por la que se produjo la caída de ese murete. En cuanto a las calidades de construcción, son calidades que cumplen todos los requisitos y toda la normativa aplicable.

Las referencias de precio y que las rentas de las viviendas se ajustan a los módulos de vivienda de protección pública de precio básico por supuesto que son la verdad. Así está publicado. Jamás trasladamos informaciones que falten a la verdad, como muestra el que está publicitado. Y son la renta que están satisfaciendo cada uno de los inquilinos tanto por vivienda como por garaje y trastero como las repercusiones que la Ley de Arrendamientos Urbanos puede permitir.

Y simplemente quiero aclararle, para que no tenga ninguna duda, que este Gobierno por quien trabaja es por todos y cada uno de los madrileños para que tengan con la mayor facilidad posible un acceso a una vivienda digna y asequible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti; le pedimos, por favor, que continúe con nosotros para el segundo punto.

**PCOC-4963/2024 RGE.19983. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo se está coordinando el Gobierno de la Comunidad de Madrid con los municipios para abordar de manera integral el problema de la vivienda en la región?**

Como ya he dicho, en representación del Gobierno está la señora Piccio-Marchetti, que es directora general de Vivienda. Comentarle al señor Pérez Gallardo que esto creo que ayer lo tratamos bastante en el pleno; lo digo por si quiere abreviar un poco y pasamos al siguiente punto. *(Pausa.)* Como usted quiera; le dejo el tiempo, que ya sabe que tiene cinco minutos, y cinco minutos de respuesta también.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, presidente. Por hacer honor a la presidenta Isabel Díaz Ayuso, al ser la legislatura de la vivienda, hablaremos de vivienda. Por nuestra parte, no tenemos

ningún problema en seguir hablando, porque al final son muchas las ideas que se pueden dar en esta materia.

Ayer, en el pleno, no tratamos este caso concretamente, pero el consejero sí hizo mención a ello cuando le pregunté, respecto a la ley que se aprobó en junio, si los municipios iban a aprobarla, a aceptarla, y cómo afectaría, porque cuando la Comunidad de Madrid trajo esta ley prometió que esto iba a tener un efecto directo de unas 20.000 viviendas, sin embargo, ayer, el consejero como que se lavó un poco las manos y dijo que su trabajo ya había acabado, por así decirlo, y que ahora les tocaba a los ayuntamientos decidir en su competencia -que la tienen- si se ajustaban o no a esta ley. Y ya está. Y yo me quedé un poco preocupado, pensando, porque, hombre, yo esperaba que antes de traer esta ley hubiese habido un trabajo previo, incluso que se hubiese trabajado con esos municipios donde principalmente va a estar esta oferta de vivienda, para que la hagan. La realidad es que muchos de estos municipios nos están diciendo que no tienen ni idea de cómo aplicar esta ley, porque, claro, se los ha dejado a su competencia, pero no saben muy bien cómo lo tienen que hacer, si tiene que ser un decreto. Ni siquiera les han dado una especie de modelo de cómo poder trasponer esta normativa a su normativa local, y ya no es solamente con esta ley, sino con muchas otras. Nosotros entendemos -y se lo decimos todo el rato- que en Madrid tenemos un problema de oferta y demanda y que, efectivamente, para poner más vivienda, para aumentar esa oferta, es muy necesaria la colaboración con los municipios, porque son los municipios los que aprueban los planes urbanísticos, los que aprueban los nuevos desarrollos en los municipios, los que conceden licencias de nueva construcción; por lo tanto, creo que es vital la colaboración con esos municipios, y aquí se puede hacer mucho. La pregunta dice: ¿cómo trabaja con ellos? Yo entiendo que lo hace; o sea, no es si lo hacen, entendemos que lo hacen, pero creo que no es la primera vez que le he preguntado esto en esta legislatura, y en las legislaturas anteriores, y, al final, siempre nos viene a decir que sí, que trata con todos los alcaldes y que escuchan a todos los alcaldes, pero yo creo que en esto hay que hacer mucho más, porque la necesidad de ir coordinados en esta materia es vital si queremos tener esa oferta de más que requiere nuestra región.

Y le traigo ideas, aunque dicen que sí y, luego, nos quedamos en la crítica y no ideas. Mire, solamente lo que en procesos burocráticos se puedan ahorrar de tiempos es mucho. Muchos pequeños promotores nos dicen que el lío que tenemos -ya no solamente en Madrid, sino, en general, en España- por tener que aplicar las leyes nacionales, leyes autonómicas y, luego, que cada municipio tenga su propio urbanismo diferente, hace que al final solamente sean las grandes empresas las que se dediquen a las grandes promociones, porque son los únicos que tienen ese músculo legal, ese músculo jurídico para poder enfrentarse a esto; sin embargo, la Comunidad de Madrid sí podría tener ese músculo de apoyo legal para, por ejemplo, facilitarles la vida a pequeños promotores a la hora de plantear un nuevo desarrollo; incluso, ustedes han sacado la Consejería de Digitalización, que desde Vox aplaudimos porque creemos que puede ser un buen camino en todo lo que sea unificar todos los procesos, hacerlos fáciles, digitalizarlos. Creo que por ahí también pueden ir ustedes a la hora de abaratar tiempos y hacer que esto sea mucho más fácil. Entonces, si usted nos puede decir un poco cómo están haciendo esto, se lo agradecemos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo; todavía le queda un minuto. Señora Piccio-Marchetti, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Muchas gracias por la pregunta. Nosotros siempre dispuestos a hablar de vivienda, de cualquier cuestión que sea necesaria. Creo que contesté a una pregunta muy similar en el mes de junio de este mismo año. Empezando por lo que usted señalaba de la Ley 3/2024, la que permite la transformación de los edificios terciarios en vivienda protegida, evidentemente, dado que la competencia en urbanismo es municipal, se ha dado un plazo a los ayuntamientos para que manifiesten si desean o no aplicar esta ley. La Comunidad de Madrid ha puesto en sus manos un instrumento y, si los ayuntamientos desean ponerlo en práctica, no tienen más que conceder las licencias necesarias. Es únicamente en el caso en el que no deseen aplicarlo -que hemos establecido respetando la autonomía municipal- cuando deberían aprobar algún instrumento. Hemos trabajado con todos los ayuntamientos, y, hasta donde yo sé, al menos se han mantenido dos jornadas: una, en la que se ha convocado a todos los municipios de la región, tanto a nivel técnico como político; otra, a través del Instituto local, donde también se ha ofrecido información, y las distintas corporaciones municipales tienen hasta principio de noviembre para adoptar una decisión respecto a si no quieren aplicar esta ley o si quieren introducir alguna matización respecto a ella; por lo tanto, no es necesaria ninguna trasposición municipal.

Sobre el resto de las cuestiones que señala, como ya le trasladé, trabajamos continuamente con los diferentes municipios de la región, sobre todo, intentando generar nueva oferta de vivienda. Por nuestro modelo de colaboración público-privada, que es el plan Vive, tenemos en construcción ahora mismo 8.500 viviendas, que no están todas ubicadas en el mismo lugar, sino en 21 municipios diferentes, en 53 parcelas, de manera que vamos a poder diversificar la oferta a lo largo de toda la región. También, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se hizo una convocatoria específica para que los propios ayuntamientos pudieran presentar sus proyectos y someterlos a financiación. Y también se ha concedido una subvención a otros seis ayuntamientos diferentes para que promuevan edificios de vivienda en alquiler asequible. En el marco del plan estatal, tenemos una colaboración con otros 11 municipios adicionales, y en otro de los programas de incremento del parque público de viviendas se va a tratar que la adquisición de estas viviendas por parte de la Agencia de Vivienda Social sea en diferentes municipios de la corona metropolitana para, así, poder diversificar la oferta. Pero no solo en materia de promoción de viviendas, sino también en materia de rehabilitación, hemos firmado acuerdos con más de 49 municipios diferentes para rehabilitar entornos, con cargo al plan de recuperación, de manera que puedan regenerar y mejorar sus barrios, especialmente los más degradados. Y, desde el punto de vista de movilizar las viviendas que están desocupadas para destinarlas al alquiler, en nuestro plan Alquila tenemos un programa de colaboración con los ayuntamientos para tener instrumentos complementarios de apoyo y descentralización para que sean esos ayuntamientos los que, directamente o a través de empresas públicas, puedan ofrecer los servicios del plan Alquila, y, además de ofrecer estos servicios de manera centralizada, hay otros seis ayuntamientos que tienen oficinas de plan Alquila.

Esta es, en esencia, la colaboración que estamos haciendo. Por supuesto, compartimos todas las propuestas que ha señalado de acortar los procesos burocráticos, y estamos trabajando en legislaciones urbanísticas flexibilizadoras; por otro lado, todas las iniciativas a favor de la digitalización son bien recibidas por nuestra parte.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Un minuto, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias. La verdad es que, cuando uno pregunta a los ayuntamientos, no solamente a la parte política sino incluso a los propios funcionarios, que al final muchas veces son los que tienen que desarrollar todo esto, ellos mismos dicen que tienen muchas limitaciones desde el propio sistema de su municipio, porque, igual, los municipios que tienen más presupuesto y más músculo pueden tener un equipo suficiente para todos estos nuevos retos a los que nos enfrentamos, pero muchísimos otros municipios de nuestra región no. Esta pregunta seguramente la traeré más veces en esta legislatura, porque yo creo que es vital seguir este camino para cambiar el rumbo. Al final, siempre hacen lo mismo, me cuentan un poco la oferta de vivienda que hace la Comunidad de Madrid, que para nosotros es muy escasa, y que eso lo hacen con la aprobación de los municipios, pero nosotros pensamos que hay que cambiar radicalmente en esto, que hay que ser mucho más ambiciosos y poner realmente todas las herramientas necesarias para que se pueda dar diez veces más de lo que se está construyendo, y no desde el sector público, sino también desde el sector privado, como dije ayer en varias de mis intervenciones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Treinta segundos, señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Agradeciendo sus propuestas, por supuesto que estamos poniendo todas las herramientas necesarias; de hecho, a principios de este año hemos puesto en marcha un plan de choque con diez nuevas medidas, y no dejaremos de trabajar en cualquier propuesta que pueda facilitar el acceso a la vivienda de los madrileños.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias; le pedimos que continúe con nosotros. Vamos al tercer punto.

**PCOC-4969/2024 RGE.19992. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid medidas concretas en materia de vivienda para familias numerosas?**

Ya saben los tiempos, así que le doy la palabra al señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, presidente. Ustedes, hace poco, hace unos meses, ampliaron el plan Mi Primera Vivienda para que también se acojan a este plan las familias numerosas, sin embargo, ese plan tiene una limitación económica, hasta 390.000 euros, y, claro, cuando una familia numerosa se plantea acogerse a este plan, dice, bueno, pues ya tengo el tope de 390.000 euros. Es verdad que ese tope puede ser lógico para Mi Primera Vivienda cuando uno empieza joven o para una persona para la que igual no va a ser la vivienda definitiva de toda su vida, pero, aun así, cuando uno pone ese tope de 390.000 euros, la oferta se acorta, porque vivimos en una región donde tenemos unos precios totalmente desmedidos, y, claro, si es para una familia numerosa -que entiendo que por lo menos tiene tres hijos-, si nos vamos a viviendas de tres y cuatro dormitorios, la oferta ya no es que disminuya, es que disminuye muchísimo, incluso, ya se ve, por ejemplo, que en la promoción de vivienda nueva las hay contadas con los dedos de la mano, en toda la región, que puedan cumplir ese requisito de número de habitaciones con ese tope de precio. Si nos vamos a la vivienda de segunda mano, hay muchas más, pero luego subirían los precios por la rehabilitación, la reforma o lo que sea, aunque la realidad es que es una forma para muchas familias numerosas de poder encontrar esta oferta, porque, incluso, en muchas promociones ya ni se hacen viviendas con tantos dormitorios, salvo cuando vamos a alto standing o viviendas de lujo, que yo creo que no es el caso habitual de las familias numerosas. Por lo tanto, le pregunto qué tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid en esta materia y en qué se está trabajando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para responder, tiene la palabra la señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): En respuesta a lo que ha señalado, aclararle que para este Gobierno son fundamentales las familias numerosas y el papel que desempeñan en la sociedad. Somos conscientes de que necesitan apoyo por parte de nuestro Gobierno y, en esa línea, en programas como Mi Primera Vivienda hemos establecido que pueda acceder a él cualquier familia numerosa sin límite de edad. Yo, en este caso, discrepo, porque creo que sí hay mucha vivienda con importe inferior a 390.000 euros a la que puede acceder una familia numerosa por primera vez en muchos municipios de la periferia. Según los datos que nosotros tenemos del plan Mi Primera Vivienda, en el que muchos son dos beneficiarios, parejas, que muy probablemente tengan hijos, el importe medio de la vivienda está en torno a los 190.000 a 200.000 euros; es decir, hay muchos municipios en la región donde hay oferta para poder acceder a la primera vivienda por parte de familias numerosas, y precisamente por eso, para impulsarla, es por lo que hemos flexibilizado los requisitos para este tipo de sector de la sociedad.

Pero además les estamos apoyando en muchos otros aspectos, como poder acceder aquellos que están en régimen de alquiler, ya que también son un sector preferente en las ayudas al alquiler de vivienda, donde los umbrales de renta que pueden tener se elevan respecto a los que tienen con carácter general, tanto en los ingresos, que pueden alcanzar cuatro veces el Iprem, como en lo que es la renta, que en todos los casos puede llegar hasta los 900 euros por vivienda; de hecho, señalarle que en la convocatoria de 2022 cerca de 1.000 familias numerosas fueron beneficiarias de la ayuda al alquiler.

También en el caso de vivienda protegida tenemos una situación especial para las familias numerosas porque la superficie de la vivienda puede llegar hasta los 150 metros, es el único caso en el que se puede llevar a cabo la unión de dos viviendas para dar acogida a una vivienda, tienen condiciones preferentes para poder acceder a las viviendas que ofrece la Agencia de Vivienda Social y, en el marco del plan Vive, puede establecerse una reserva específica para las familias numerosas.

En definitiva, tenemos una política orientada al fomento de la familia. Creemos que son un sector muy importante en nuestra sociedad y seguiremos impulsando todo tipo de medidas en ese sentido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general. Señor Pérez Gallardo, dos minutos y cuarenta segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias. Permítame que discrepe. Estoy muy rodeado de muchas familias numerosas que realmente tienen muchísima dificultad para poder comprar una vivienda y en muchos casos no solamente es -que también- por la situación económica. Si vemos el precio medio de la vivienda en nuestra región y lo limitamos a esa limitación del plan Mi Primera Vivienda, estamos hablando de viviendas entre 90 y 100 metros cuadrados; es decir, que una familia numerosa para poder tener una vivienda digna, con los requisitos que requiere esa familia, tiene que ir a muy por debajo de la media o muy a la periferia, incluso nos estamos yendo a municipios donde no tienen servicios para esas familias. Esto es un poco lo que plantean ustedes cuando quieren dar beneficios fiscales a aquellos que se compran la primera vivienda en municipios de menos de 2.500 habitantes, porque esos municipios de menos de 2.500 habitantes no tienen ni los servicios de transporte público ni de otro tipo que ayuden a esos jóvenes. Y con las familias numerosas pasa exactamente lo mismo; es decir, cuando uno estudia la oferta que tiene la Comunidad de Madrid para estos ingresos, no es que se tengan que ir a la periferia, es que están muy lejos, y casi todas superan ese umbral de los 390.000 euros. Yo creo que lo veremos dentro de un año, cuando tengan todos los datos de todas esas hipotecas que se están dando, porque usted me está contando que la media de lo que se está dando está en torno a los 200.000 euros y no creo que sea el caso de las familias numerosas, insisto, porque una vivienda en Madrid por 200.000 euros entiendo que está por debajo de los 50 metros cuadrados; entonces, creo que aquí se puede ser mucho más ambicioso. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pérez Gallardo, le quedan treinta segundos para una tercera intervención. Señora Piccio-Marchetti, dos minutos y diez segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Comparto con usted, no dudo, la dificultad que pueden tener las familias numerosas para acceder a las viviendas, y, efectivamente, cuando tengamos los datos podremos ver si hay familias numerosas que han podido acceder al plan Mi Primera Vivienda. Nosotros, sobre todo, estamos trabajando para incrementar la oferta y que podamos conseguir una reducción de los precios que permita a las familias numerosas acceder a una vivienda digna, de acuerdo con sus necesidades, con la superficie que sea necesaria en función de los miembros que tengan en la unidad familiar, con la

consideración de familia numerosa que tenemos en la Comunidad de Madrid. Adicionalmente a todo lo que le he señalado, existen deducciones fiscales específicas tanto en el caso de alquiler como en el caso de compra de vivienda por parte de las familias numerosas, y, sobre todo, siempre que hay un nuevo miembro que accede a la familia y, como consecuencia de ello, es necesario buscar un nuevo domicilio por una necesidad de un mayor espacio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general; aún le queda un minuto. Señor Pérez Gallardo, por favor, último turno.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Para terminar, simplemente decir que ustedes, el Gobierno, han prometido en muchas ocasiones una ley de familia en la que recogerán todo esto y que yo les invito a que no se dejen esta parte, a que tengan en cuenta que estas familias numerosas tienen una dificultad extra a la hora de encontrar una vivienda, a la hora de poder tener una vivienda digna por las necesidades que requiere la propia familia numerosa. Espero que esto también lo tengan en cuenta a la hora de elaborar esta ley.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para finalizar, señora Piccio-Marchetti, un minuto.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Lo tendremos en cuenta y, por supuesto, trasladaremos la propuesta a la consejería responsable en materia de familia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general. Vamos al cuarto punto, y le vuelvo a dar la bienvenida porque se queda usted con nosotros.

**PCOC-5278/2024 RGE.P.20768. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la situación de las ayudas al alquiler del Plan estatal de vivienda?**

Le doy la palabra a la señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchísimas gracias, señora directora general; bienvenida nuevamente a esta Comisión de Vivienda y Transportes. Hoy queremos preguntarle sobre las ayudas del plan estatal. Sabemos que las ayudas, las últimas, se publicaron en octubre del año pasado. Eran para personas jóvenes, para colectivos y para personas mayores, y, teniendo en cuenta que el plazo de presentación terminó el 15 de diciembre de 2023 y que han sacado el último listado justo antes de verano para subsanar, queríamos saber si estaban todas pagadas o todavía les faltaban algunas por pagar.

Por otro lado, comentarle que, tal y como figura en la orden, el hecho de que una persona aparezca en la lista de admitidos no significa que vaya a cobrar, porque, tal y como aparece planteado,

se hace por baremación en base a la situación económica y por concurrencia hasta que se cubre la totalidad de la partida presupuestaria, pero eso no aparece en ningún sitio y esto hace que muchas personas beneficiarias se puedan ver con la angustia de no saber realmente si van a poder cobrar esa ayuda, teniendo en cuenta que la Comunidad de Madrid las está pagando después de un año de haberlas sacado. Queríamos saber si tienen previsto hacer algo, porque sabemos que el servicio que tienen ustedes planteado hasta el momento, bien a través de teléfono bien a través de correo electrónico, no funciona como debería o, dicho de otra manera, es muy mejorable.

Entendiendo que las personas que están pidiendo este tipo de ayudas obviamente lo hacen porque las necesitan -precisamente por lo que aparece de los baremos para poder concederlas-, nos gustaría saber, por un lado, si están todas pagadas, y, por otro lado, si van a hacer algo respecto a esa situación de angustia que pasan muchas personas porque aparecen en una lista y luego al final no saben si van a cobrar o no. Muchas gracias.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Voy a tratar de aclararle, en relación con su pregunta y todo lo que acaba de señalar, cuál es la situación de las ayudas en el marco del plan estatal de vivienda. Como bien sabe, dentro del Real Decreto 42/2022, que regula el plan estatal de vivienda y el bono alquiler joven, hay diferentes programas, y entre ellos se encuentra el de ayuda al alquiler de vivienda y el de ayuda a personas jóvenes y para contribuir al reto demográfico. Estos tienen como objetivo facilitar el disfrute de una vivienda o una habitación a sectores con escasos medios económicos o jóvenes menores de 35 años, a los que se les otorgan ayudas directas que pueden alcanzar hasta el 50 por ciento de la renta.

En cuanto al programa de ayuda a alquiler de vivienda y de ayuda a las personas jóvenes, desde la Comunidad de Madrid se convocan anualmente convocatoria de subvenciones. En lo que se refiere a la convocatoria del año 2022, se convocó en octubre de 2022. En esta ocasión, había unos fondos destinados a financiar la convocatoria de 9.384.000 euros, de los cuales, 5.384.000 euros estaban destinados al programa de alquiler de vivienda y 4 millones de euros al programa de ayuda a los jóvenes. Una vez tramitadas la totalidad de las solicitudes, en noviembre de 2023 se publicó la orden en la que se reconocía la condición de beneficiarios y se publicaba el listado definitivo de solicitantes excluidos para la obtención de las subvenciones. En esta convocatoria recibimos 7.000 solicitudes al programa para alquiler de vivienda y 6.821 para el programa de ayuda a personas jóvenes. Se comprometió la totalidad del crédito, como bien ha señalado, tanto para el de ayuda al alquiler de vivienda, resultando beneficiarios 1.823 solicitantes, como para el programa de ayuda a los jóvenes, donde fueron 2.113 los que resultaron beneficiarios. Por falta de crédito quedaron excluidos 1.100 solicitantes en el programa de ayuda al alquiler de vivienda y 369 del programa de ayuda a los jóvenes. Disponían hasta noviembre de 2023 para presentar la documentación. Durante el mes de diciembre se aportó documentación para el pago y, para no extenderme más, puedo decirle que en la actualidad ya están pagadas todas las ayudas al alquiler del año 2022.

En lo que se refiere al periodo subvencionable de 2023 y en relación con esas medidas que usted ha dicho, ¿qué hemos hecho para evitar que puedan quedarse personas fuera de la convocatoria y generar esa inquietud que usted mencionaba? Pues hemos duplicado el presupuesto y en la convocatoria 2023 son 21.170.000 euros los que hemos asignado, de los cuales 11.300.000 euros se han destinado al programa de ayuda al alquiler de vivienda y 9.860.000 euros al programa de ayuda a los jóvenes. La totalidad de las solicitudes tramitadas en este caso han sido 20.107; es decir, se ha duplicado el número de solicitudes de la convocatoria anterior, 12.019 para el programa de ayuda a personas jóvenes y 8.088 para el programa ayuda al alquiler de vivienda. Como bien ha señalado usted, se publicó un listado de admitidos provisionales, que eran un total de 4.974: 2.568 para jóvenes y 2.406 para ayuda al alquiler de vivienda. Fueron requeridos a subsanar 15.133 solicitantes. Estos solicitantes tenían hasta el 15 de julio de 2024 para subsanar el expediente y, debido al volumen de solicitudes, estamos estudiando la documentación. En el próximo mes, muy probablemente, sacaremos los listados provisionales. A partir de ahí, hay un listado de concedidos y, después, se debe aportar la documentación para proponer el pago. Por los datos que tenemos, en esta convocatoria consideramos que ninguna solicitud se va a quedar fuera de la convocatoria por falta de crédito, y es nuestra intención seguir con convocatorias similares en el año próximo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora González, tiene tres minutos en el segundo turno.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Señora directora general, todo lo que tenga que ver con subsanar, llegar al mayor número de jóvenes y todo esto nos parece bien, perfecto, pero me gustaría preguntarle alguna cosa. Yo tengo aquí el número total que se da a estas subvenciones por parte de la Comunidad de Madrid y por parte del Gobierno de España. Quiero pensar que, de la totalidad, ustedes están aportando más, porque yo solamente tengo los primeros datos que aparecían publicados y, de los 16.738.000 euros para todo el periodo del plan estatal, ustedes solamente ponían un millón de euros más para el programa de personas jóvenes y el de contribuir al reto demográfico y, respecto a lo que tenía que ver con la ayuda al alquiler, por parte del plan estatal del Gobierno de España se ponían 22,5 millones y tengo que la aportación que hacía la Comunidad de Madrid era cero euros. Quiero pensar que ustedes, viendo precisamente esa avalancha que tenían de solicitudes, lo que han hecho ha sido plantear en esas mesas que suelen tener con el ministerio directamente -consejos sectoriales de vivienda creo que se llaman- que querían poder aumentar el presupuesto, porque ustedes pueden hacerlo; dicen que hay un mínimo, pero el máximo ustedes lo pueden aumentar debido a esas situaciones que se generan. Esa sería una pregunta.

Por otro lado, ustedes están en todo momento hablando de que se trata de agilizar, subsanar problemas administrativos -he apuntado de la pregunta anterior procesos burocráticos y demás- y me gustaría saber si eso lo están haciendo solamente para los empresarios y las constructoras o si están viendo también cómo hacer para que las personas que necesitan llegar a una subvención no tengan que estar esperando año y pico para poder cobrar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Le queda un minuto de intervención y a la señora Piccio-Marchetti también le queda un minuto, por lo que no sé si lo quiere administrar para cerrar el debate.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Trataré de administrármelo. Respecto al presupuesto que señala, como ya hemos tratado en otras ocasiones, en el marco del plan estatal de vivienda el Estado aporta un 70 por ciento de financiación y la Comunidad de Madrid aporta un 30 por ciento, pero, en el caso de la Comunidad de Madrid, no están computadas aportaciones adicionales que hace la Agencia de Vivienda Social en programas en el plan estatal de vivienda, con lo que, con carácter global, el porcentaje sería incluso superior al 30 por ciento.

En cuanto a la voluntad que tenemos de agilizar los procesos, por supuesto que estamos trabajando en agilizar la tramitación de todos los instrumentos, incluidas las ayudas al alquiler. Estamos trabajando con la Consejería de Digitalización para poder hacer una tramitación más ágil, más sencilla y, sobre todo, electrónica, pero necesitaríamos la colaboración del Gobierno central para que estas ayudas que se tramitan en el marco del plan estatal de vivienda pudieran tener una tramitación más fácil, no tanto en lo que es el plan estatal como en la Ley de Subvenciones del Estado y nuestra propia Ley de Subvenciones de la Comunidad de Madrid, que hace bastante compleja la tramitación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha acabado el tiempo. Señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchísimas gracias, señora directora. Quiero entender, entonces, teniendo en cuenta que teóricamente todas las competencias en materia de vivienda son suyas, que el 70 por ciento del plan estatal lo pone el Estado y el 30 por ciento lo ponen ustedes como Comunidad de Madrid; simplemente era la aclaración.

Por otro lado, dice que están trabajando para tener una tramitación más fácil; igual es más sencillo si les preguntan a otras comunidades autónomas cómo lo están haciendo para que estén dando suficiente con menos margen ese presupuesto. Estamos en el último trimestre de 2024 y todavía no se han pagado las subvenciones de 2023, por lo que quisiera hacerle una pregunta, para la que no sé si usted tiene respuesta: ¿tienen previsto sacar subvenciones del año 2024 en algún momento de este año o vamos a ver si pasamos página hasta el año siguiente? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Como le han sobrado diez segundos, se los dejo a la señora Piccio-Marchetti por si quiere responder.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Trataré de decirlo en diez segundos. Aportamos el 30 por ciento al plan estatal de vivienda y muchos más recursos en otras políticas públicas de la Comunidad de Madrid. Creemos que nuestra política de vivienda es la adecuada, estamos trabajando para que los pagos puedan producirse en menos tiempo y habrá una nueva convocatoria antes del mes de noviembre de 2024 de ayudas al alquiler.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general, por estar hoy con nosotros en cuatro iniciativas; le deseamos que tenga una buena jornada. Pasamos al punto quinto.

**PCOC-4846/2024 RGE.19629. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué modificaciones presupuestarias están previstas en la reformulación del proyecto de obra de la línea 11 de Metro de Madrid.**

Invitamos para responder a esta pregunta en representación del Gobierno al señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, don Miguel Núñez, a quien damos la bienvenida. La pregunta se la va a hacer nuestra vicepresidenta de Mesa, doña Isabel Cadórniga, diputada del Grupo Parlamentario Socialista. Como ya conocen los tiempos, le voy a dar la palabra a doña Isabel.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Buenos días. Muchas gracias, presidente, y gracias al director general por comparecer hoy en esta comisión. Como ustedes saben, las obras de ampliación de la línea 11 del metro de Madrid han sido hasta ahora un verdadero despropósito. Ustedes han cometido todo tipo de tropelías: tala de árboles masiva en varias zonas de Madrid, Madrid Río y Comillas, y un impacto en el tráfico y el transporte público realmente desmedido porque se han reducido los carriles bus, lo que ha hecho intransitables determinadas zonas de Madrid, sobre todo el entorno de Delicias, Atocha y Santa María de la Cabeza. La Comunidad de Madrid ha respondido a las protestas con la paralización temporal de algunas talas y la modificación del proyecto para minimizar el impacto medioambiental, pero el daño causado es irreparable para los madrileños y para las madrileñas y nos gustaría saber cómo se va a reparar el daño causado a los vecinos, vecinas y comerciantes de áreas como Arganzuela o Carabanchel.

La pregunta que hoy el Grupo Parlamentario Socialista trae a esta comisión versa sobre la aprobación del modificado número 1 de las obras de construcción de la ampliación de la línea 11, tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal. Con fecha 18 de junio de 2024 se dictó la orden de inicio. Se alegan razones de interés público, que claro que lo son, pues la prolongación de estas líneas es, entre otras cosas, para descongestionar la línea 6 a través de un tramo de la línea 11 entre Plaza Elíptica y Conde de Casal, completando la malla por el lado sur y poniéndose en servicio una alternativa al tramo mencionado de la A-6, repartiendo así la carga entre la L11 y la L6 -muy bien hasta ahí-; una mejor conexión con la terminal de alta velocidad de Atocha, porque hasta ahora solo era posible con la línea 1 de metro -esta demanda la veníamos además reclamando hace mucho tiempo el Grupo Parlamentario Socialista y los vecinos-, así como el intercambio con mayor número de líneas de metro por la concepción transversal que tiene la línea 11. Pues, bien, estando de acuerdo con cualquier mejora que se pueda producir en la movilidad, le pregunto: ¿considera usted que ha habido una administración diligente que no pudo prever las necesidades que ahora exponen y las anteriormente mencionadas? ¿Las nuevas unidades de obra en cuánto alteran el equilibrio económico del contrato respecto al beneficio del contratista no previsto en el contrato inicial? ¿Considera usted que esta modificación amplía de forma

sustancial el ámbito del contrato? Mire, hay aspectos en esta reformulación de la obra que nos generan muchísimas dudas, como es que no se haya tenido en cuenta la necesidad de los nuevos muros, de las pantallas de contención, en las estaciones de Comillas y de Madrid Río porque en el momento de la dación del proyecto la compañía suministradora Iberdrola tampoco comunica, entre otras cosas, la necesidad de tener dos acometidas eléctricas -me estoy refiriendo a la necesidad que ahora se plantea en esta nueva modificación-, y a la subestación de la calle Antonio Leyva y la subestación del distrito de Arganzuela. No voy a tocar los diez puntos de la modificación porque es muy extensivo.

Por otra parte, consideramos que hay una falta de coordinación absoluta entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid respecto a los trabajos estructurales y el cambio arquitectónico de la Estación de Atocha. El exterminio indiscriminado del arbolado no lo podemos entender, y menos podemos entender lo que ha ocurrido con el Paisaje de la Luz. Yo pude hablar en el año 1991 con una persona que ostentaba, y creo que sigue ostentando, un puesto en el Partido Popular, realmente muy entendida en patrimonio histórico, que es Luis Lafuente Batanero. Él expuso en 2021 - cuando fue considerado patrimonio cultural por la Unesco- una serie de cambios que eran necesarios en el Paisaje de la Luz y nos hemos encontrado con lo que nos hemos encontrado ahora. Para qué hablar del Parque Darwin, del Parque de Comillas, del Parque de Puente de los Capuchinos.

Y luego ya, para terminar, porque no nos da tiempo a todo, quiero decir, porque nos preocupa muchísimo, que reparar está muy bien, pero nos gustaría que se reparase y se conservase esa reparación, que se utilizasen todos los mecanismos para conservar lo que hasta ahora se ha hecho mal. Y un miedo que tenemos es que nos dicen ingenieros y técnicos que en la ampliación de la L11 nos podemos encontrar con una situación parecida a la que nos hemos encontrado en la línea 7B respecto al estado del subsuelo, entonces querría, por favor, que, si es tan amable, usted nos lo explicase, porque es realmente quien entiende de esto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; sabe que ha agotado su tiempo, así que la intervención del director general es única. Son cinco minutos para muchos puntos muy interesantes; no sé si le va a dar tiempo, si es capaz de resumir todas las explicaciones que se le solicitan.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Ya he tenido ocasión de estar aquí en varias ocasiones para hablar de la línea 11, por lo tanto, únicamente me voy a centrar en los puntos relativos al modificado. Es importante, para entender el plazo, que le cuente algunas fechas, porque son las que conllevan una ampliación de plazo. La obra fue adjudicada a la UTE Dragados Acción Arrobe el 7 de octubre de 2022 y el 7 de noviembre de 2022 empezaba a contabilizarse el plazo de los 42 meses, por lo tanto, la obra habría finalizado el 6 de mayo de 2026. Las fechas importantes relacionadas con el modificado son: el 17 de agosto de 2023 la subdirección solicita autorización para la redacción, el 3 de noviembre de 2023 se presenta la propuesta técnica de continuación provisional, el 16 de noviembre de 2023 se obtiene autorización para la continuación provisional, el 16 de febrero de 2024 la Abogacía General informa favorablemente el modificado, se aprueba técnicamente el 16 de mayo de 2024 y el expediente formalmente el 11 de julio de 2024. Con estas fechas, la modificación del proyecto supone una

ampliación de plazo de 18 meses; por lo tanto, la nueva fecha de finalización de la obra es el 5 de noviembre de 2027. Esos son los datos esenciales para comprender la ampliación del plazo.

Voy a la parte técnica de los motivos que han llevado al modificado técnico. De acuerdo con el informe de impacto ambiental favorable, de fecha 14 de noviembre de 2023, al objeto de reducir lo máximo posible la afección arbórea, se realiza un cambio en el método de extracción de las tierras de las estaciones, pasando de una extracción de rampas a una extracción vertical. Esto ha supuesto una reducción del 50 por ciento de impacto en los árboles, que se apearán a aproximadamente 497 unidades. Esta modificación ha supuesto una ampliación del plazo señalado y un incremento del coste de 7,4 millones de euros; aproximadamente, el 1,47 por ciento del presupuesto global.

Por otro lado, otro de los puntos importantes requeridos para el modificado ha sido que la Dirección General de Espacio Público, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, con fecha 27 de abril de 2023, como consecuencia de la solicitud de este informe de impacto ambiental -tramitándose-, remite informe en relación con la recuperación del bien declarado patrimonio mundial Paisaje de la Luz, Paseo del Prado y Buen Retiro, y formula un requerimiento de reordenación de la superficie del entorno de Atocha respecto a la distribución de carriles, aceras, espacios libres, monumento homenaje a las víctimas del 11M y Jardines Jimena Quirós diferentes a los que se habían aprobado dos años antes, en el año 2021. Lo que pasa es que el proyecto se aprobó antes de tener la resolución de la Unesco, es decir, cuando nosotros aprobamos técnicamente el proyecto, no estaba dictada oficialmente la resolución de la Unesco; por lo tanto, nosotros no podemos incorporar en el proyecto aprobaciones provisionales. Esta modificación ha supuesto un incremento del 5,27 por ciento respecto al presupuesto del contrato.

Señalaba usted otros motivos técnicos, como, por ejemplo, los estructurales, estos vienen configurados por los complementos de los fundidos y las calicatas que se han hecho, en los que el índice de plasticidad y el índice de saturación de las tierras ha dado un mejor resultado respecto a los sondeos que estaban en el proyecto; por lo tanto, las estructuras que se han dimensionado para las pantallas de las estaciones, especialmente las de Comillas y Madrid Río, se han aligerado de 1,20 metros de grosor de pantalla a un metro con un refuerzo de estructura, y esto ha provocado también una minoración en el presupuesto de las estructuras del proyecto. Es decir, los índices del suelo de los estudios geológicos y geotécnicos han dado un mejor resultado respecto a los que teníamos en el proyecto original, porque, obviamente, en un proyecto ejecutamos muchísimos más sondeos y calicatas. Enlazándolo con otra parte de sus preguntas, con la línea 7B y el impacto que puede tener en la opinión pública comparar ambas líneas, no tienen nada que ver las características geológicas del suelo que atraviesa el túnel de la línea 7B en los términos municipales de San Fernando de Henares y Coslada con las del centro de la ciudad de Madrid, donde fundamentalmente tenemos peñuelas y arcillas muy compactadas, hecho que ha permitido que pudiéramos redimensionar esas estructuras, minorándolas.

Respecto a otros servicios afectados que usted ha señalado, Iberdrola, Canal de Isabel II, Nedgia, es cierto que hemos tenido que hacer ajustes respecto al proyecto constructivo porque, desafortunadamente, la información que nos remitieron en la fase del estudio formativo y en la posterior

de proyecto constructivo no obedece a una realidad estricta respecto a los servicios afectados; por lo tanto, hemos tenido que ajustarlo a la realidad. No obstante, también le digo que espero que tengamos el mínimo impacto pero que estoy seguro que, según vayamos abriendo las estaciones, como el único sistema constructivo permitido para las estaciones es un catalcover, es decir, de arriba para abajo, nos encontraremos con servicios afectados que no solamente no coincidan con el proyecto constructivo sino, como ya nos estamos encontrando, con servicios afectados que no nos remitieron información sobre tal; por tanto, intentaremos minimizar el impacto a los usuarios, pero estamos intentando ajustar el proyecto a la realidad.

Únicamente para terminar, porque no sé muy bien cómo estoy con el tiempo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda muy poquito, treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Decir que, efectivamente, tenemos un impacto importante en la ciudad de Madrid. En las estaciones de Comillas y de Madrid Río la evolución de la construcción de las pantallas va a un ritmo extremadamente bueno. En Comillas ya se han terminado todas las pantallas y esta semana terminamos las seis pilas pilote, y en Madrid Río estamos en una evolución de las pantallas aproximadamente del 70 por ciento, terminaremos en octubre. Vamos a empezar las pantallas de Palos de la Frontera, con un impacto importante en la circulación, porque tenemos que -y pido disculpas a los vecinos de Arganzuela- cortar el Paseo de las Delicias para minorar el plazo previsto del proyecto, de 17 meses a 9 meses, de ejecución de las pantallas; por lo tanto, tenemos un impacto importante, pero hemos intentado reducirlo en el plazo para en el próximo verano revertir a la ciudadanía el Paseo de Delicias y que puedan circular los usuarios por ese paseo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez, y disculpe la interrupción; como luego queda en acta, era una matización, pero perdone la interrupción. Muy interesante; la verdad es que es un tema para hablar con más tiempo, pero yo creo que las aclaraciones...

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Voy a hacer una pregunta, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: ¿Cómo es posible que haya fallado la coordinación? Yo le agradezco mucho las explicaciones porque, como siempre, son magníficas; le agradezco mucho lo generoso que es. ¿Cómo ha podido fallar la falta de coordinación entre el ayuntamiento con la información que se les ha dado en un proyecto de semejante envergadura? No lo puedo entender.

El Sr. **PRESIDENTE**: No sé si quiere responder, señor director general.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Sí, le respondo. No ha habido un fallo de coordinación, lo que pasa es que los tiempos no se ajustan realmente a lo que tenemos. Es decir, la Unesco, como usted ha señalado correctamente, es en 2021 cuando declara patrimonio mundial el Paisaje de la Luz, pero el proyecto

estaba aprobado técnicamente unos meses antes; por lo tanto, en el proyecto aprobado técnicamente nosotros solamente podemos meter resoluciones oficiales, no previsiones de resolución. Si hubiera fallado y nosotros hubiéramos incrementado el presupuesto del proyecto respecto a los requerimientos de la imagen final del Paisaje de la Luz, hubiéramos engordado el importe del proyecto con unas expectativas no reales del Paisaje de la Luz. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Espero que todo esté aclarado. Muchas gracias, como siempre, señor Núñez, y que tenga una buena jornada. Ahora, en representación del Gobierno, tenemos un punto muy interesante también, que es la Comparecencia 312/24, de don Pablo Rodríguez Sardinero, director gerente del Consorcio Regional de Transportes, al cual damos la bienvenida.

**C-312/2024 RGE.3443. Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre nuevo mapa concesional de los servicios interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Entiendo que va a intervenir la señora Acín, que para la exposición tiene tres minutos, y luego le daremos la palabra al señor Rodríguez Sardinero.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Rodríguez Sardinero; le agradezco su comparecencia esta mañana en la comisión para hablar del nuevo mapa concesional de servicios interurbanos. Quedan diez días de plazo para la presentación de las alegaciones y, por ello, nos parece que estamos a tiempo de hacer nuestros comentarios y trasladarle algunas demandas municipales a ver si llegando por varias vías se hacen realidad.

Me va a permitir que en este primer turno haga una valoración global respecto a esta propuesta que tenemos sobre la mesa. No existiendo un documento marco, incluso de carácter estratégico, que nos hable de los objetivos del plan, que nos hable de cómo se va a licitar, de cómo se evaluará, de indicadores de calidad, parece que este es el único foro que tengo para trasladarle esas impresiones. Lo primero que sorprende es que tras años de prórroga y muchos años de trabajo al final estamos siguiendo un esquema muy similar al que teníamos de forma previa. La propia organización de los lotes ya nos habla de radialidad y es innegable el peso que tiene la ciudad de Madrid, pero el servicio de autobuses interurbanos cubre otras necesidades, por ejemplo, las horas valle, que siguen infradotadas, son básicas para el traslado de la ciudadanía, por ejemplo, a los hospitales de referencia.

Su Gobierno y el previo hablaban de una gran revolución, generaron unas expectativas buenas y altas, y en realidad esto no es lo que se ha presentado. Se ha dado muy bajo peso a la movilidad transversal, a la comarcal, y también poquíssimas propuestas de servicios exprés -son tres-. Creo que este proyecto suponía una oportunidad estupenda para cambiar un poco el paradigma que ustedes vienen defendiendo para la movilidad. El transporte público, en este caso el de los servicios

interurbanos, sigue viéndose como un servicio para la gente que no tiene coche simplemente, no viene a cubrir otras necesidades, no viene a cubrir un objetivo de bajar a la gente de los coches, de los atascos y de calidad del aire baja, sino que es un servicio asistencial para quien no dispone de un vehículo privado. Si sigue siendo mucho más eficaz, mucho más atractivo y mucho más confiable ir en coche que en el servicio de interurbanos, en este caso, la gente no se va a subir a ellos. Una o varias formas de haberlo abordado creo que habría sido reducir los tráficos que hay en la mayoría de las líneas, los tráficos que mantienen dentro de los núcleos urbanos -luego hablamos de varios ejemplos-, más servicios urbanos, más servicios comarcales y muchos más servicios exprés.

También desde el Gobierno de la región se ha venido diciendo que los interurbanos ahora sufrían un gran aumento en su uso porque venían a cubrir una deficiencia en el uso de Cercanías. Yo no tengo los datos, por lo tanto, no sé si es verdad o no lo es, lo que sí sabemos es que este mapa concesional no viene a cubrir esto, no hay unos refuerzos específicos ni unas líneas lanzadera en las líneas con mayores problemas, como pueden ser Alcalá, Móstoles y Valdemoro. Me gustaría que nos diera, aparte de su valoración concreta, una valoración general, y en el siguiente turno le traslado propuestas y más preguntas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Acín, gracias por ajustarse al tiempo. Señor Rodríguez Sardinero, bienvenido; si quiere, le marco los tiempos, pero son diez minutos en la primera intervención, y yo, si le parece bien, cuando le quede uno, le aviso. (*Pausa.*) Muy bien; cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchísimas gracias, presidente, y muy buenos días a todas sus señorías. Diez minutos es poco tiempo para hablar del mapa concesional en toda su envergadura.

Comparezco en esta comisión para informar nuevamente sobre los trabajos que se han ido desarrollando por parte del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. Continuamos trabajando en ello, en el diseño del mapa concesional que regirá el transporte por carretera de nuestra región durante los próximos diez años. Cuando comparecí en esta misma comisión en abril les informé de la razón por la cual emprendíamos esos trabajos, que no es otra que la oportunidad de reestructurar y actualizar un elemento vertebrador del territorio como es el transporte público de viajeros, adaptándonos a las nuevas necesidades de movilidad de la población en coordinación con los restantes modos de transportes, a la par que cumplimos con un mando normativo, es decir, en cumplimiento de una cuestión estrictamente jurídica, que es sacar este nuevo contrato, o el primer contrato en la historia de la Comunidad de Madrid. Les expuse la metodología que se había seguido en el diseño, la planificación de líneas; las reuniones mantenidas con el sector, ayuntamientos, operadores, sindicatos y también con fabricantes, es decir, con todo lo que es el sector, al objeto de encajar un poco mejor lo que era ese mapa concesional.

Compartí con ustedes las principales mejoras y la tramitación que teníamos por delante en esos momentos, y todo ello sin hacer ninguna revelación inapropiada, pues no se habían aprobado los

anteproyectos por parte del consejo de administración, máximo órgano colegiado del Consorcio Regional de Transportes; se tenían que aprobar. Como saben, su aprobación fue el pasado 4 de julio y, desde el día 10 de ese mismo mes hasta el día 30 de septiembre, hemos dado un amplio margen para que la gente pueda alegar, teniendo en consideración que teníamos el mes de agosto por medio y entendiendo importante que hubiese las máximas alegaciones posibles por parte de ayuntamientos, particulares, asociaciones o todo aquel que quiera presentar alegaciones al mapa, en el cual se encuentran también sus señorías, aquí presentes -se encuentra publicado en la web del consorcio regional-. Es verdad que muchas de las preguntas que me ha dirigido, las técnicas, aparecen en esos anteproyectos, y es verdad también que es complicado bucear, pero hay una guía, que se ha ido interaccionado, incluso ayuntamientos pequeños han hecho alegaciones y percepciones muy trabajadas. Lo que quiero decir es que, a pesar de tener pocos técnicos, han trabajado muy bien; por lo tanto, con esos anteproyectos colgados en la web es fácil poder trabajar en el objetivo de cada uno de esos municipios, y entendía yo que las Administraciones iban a presentar sus propias alegaciones con todo detalle, en lo que estimasen oportuno, ya que cualquiera de estos anteproyectos, probablemente, se tomen en consideración en función de las cuestiones técnicas.

En cuanto al contenido de mejoras incluidas en el mapa concesional que se acaba de diseñar, partíamos del objetivo general de definir unos esquemas concesionales que, sobre la base de los actuales, optimizasen el servicio, solucionasen y minimizaran problemas existentes, incluso anticiparnos a aquellos que previsiblemente puedan suscitar mediante una definición adecuada escenarios y recursos necesarios. El mapa no es algo estático, es una cuestión dinámica. Todos los días cambiamos rutas, todos los días ponemos refuerzo, todos los días hablamos con ayuntamientos y operadores para mejorar los servicios, sobre todo en estos meses primeros de curso escolar, donde concurren de manera circunstancial problemas en los municipios, motivo de un incremento importante en lo que va a ser la oferta, que entendemos con el mapa concesional podremos subsanar. El trabajo desarrollado da lugar a un nuevo modelo de servicio que, manteniendo los elementos positivos del actual, ha proporcionado un avance sustancial en términos de cobertura, agilidad, flexibilidad, modernidad y calidad, al tiempo que se ha buscado la eficiencia en el aprovechamiento de los recursos públicos.

Quiero decirles que hay 36 concesiones y se han reorganizado los servicios en torno a los principales ejes de movilidad en 21 futuros contratos, facilitando así su gestión y la organización. De la anterior configuración, desaparecen del mapa de interurbanos los tráficos internos de Madrid, que supongo que ustedes conocen. Se transfieren directamente a la EMT los que vienen de las concesiones, principalmente de El Pardo, y algunos de los tráficos que exceden de la Comunidad de Madrid no tienen la entidad ni la demanda suficiente por parte de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid y pasarían a formar parte de la red interurbana, en este caso de Castilla-La Mancha o de Castilla y León. Se prevé una licitación, como he dicho en más de una ocasión, de más de 7.000 millones de euros, en torno a los 8.640 millones, que es lo que hemos pasado a Hacienda. Es muy fácil ver el presupuesto que tenemos de los interurbanos y hacer una réplica. Yo creo que esa es la máxima de la licitación, y entendemos que, lógicamente, vendrá ajustada al servicio. Se busca la eficiencia, el aprovechamiento de los recursos públicos, y en el momento de la licitación probablemente tengamos un precio algo menor.

En cuanto a la oferta del servicio, con el nuevo mapa se llegarán a prestar hasta 233 millones de kilómetros -superamos los 10 millones de expediciones- para mover a más de 300 millones de personas al año, lo que implica un incremento en los kilómetros de servicios anuales de casi el 15 por ciento y una cobertura territorial hasta el 98 por ciento.

Hay un estudio reciente por parte de la Universidad Politécnica de Madrid, al igual que la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que indica cuál es el sistema de la Comunidad de Madrid en el ámbito del transporte urbano, poniéndole en un lugar de excelencia, por encima de Barcelona, Valencia y otra comunidad autónoma similar a nuestro transporte en la parte que se pueda asemejar, porque es muy diferente. Podría decir que nuestro sistema de movilidad de interurbanos es único en España, un sistema mixto entre transporte urbano e interurbano. Somos capaces de la capilaridad de llegar a todos los municipios de la Comunidad de Madrid; otra cosa son las frecuencias, pero llegamos al cien por cien, a todos los municipios. En este mapa es verdad que partimos de una capilaridad en todo lo que es nuestra región del 97 por ciento e incrementamos un 1 por ciento. Es que estamos en un lugar de excelencia absoluta. Otra cosa, insisto, es que este mapa nos va a dar la posibilidad de tener más refuerzos, tener más autobuses, independientemente de que tengamos alguna contradicción respecto a que si solamente aumentan interurbanos los que no tienen coche, a que generalmente montan los que no tienen coche y los que ven que el precio de nuestro abono transporte y del transporte público madrileño es muy bajo.

Como mejoras: la creación de 20 líneas nuevas; se optimizan más de 150 líneas; se incorporan líneas con tiempos más competitivos, líneas probablemente exprés, itinerarios directos; más de 113 líneas transversales; la supresión de las prohibiciones de tráfico va a ser algo también muy importante en muchos de los municipios madrileños; el incremento sustancial de frecuencias en 72 líneas; la reestructuración de los servicios urbanos para aumentar su competitividad -luego daré algún ejemplo-, y el fortalecimiento y flexibilización del sistema durante un periodo concesional, con una previsión de un incremento anual del servicio aproximadamente del 1 por ciento.

El material móvil es otro de los principales ejes de actuación. Se incrementa el parque móvil, como hemos dicho, un 15 por ciento en inicio, hasta un 30 por ciento al final del periodo concesional; es decir, pasamos de dos mil cincuenta y tantos vehículos a 2.645 vehículos, y creo que es una aportación de oferta bastante importante. Se prevé un plan de renovación continua de la flota, donde mantenemos la antigüedad máxima, única en la Comunidad de Madrid, con vehículos no más de diez años y una antigüedad media no superior a los cinco años. También ese avance hacia la descarbonización del transporte, apostando por tecnologías de cero emisiones para los autobuses urbanos y tecnologías eco y de ceros emisiones para los metropolitanos, logrando, como mínimo, el 94 por ciento de los vehículos urbanos de cero emisiones y el 85 por ciento del parque móvil del interurbano en la parte medioambiental cero o eco al finalizar los contratos.

Mejoras apostando por la flexibilidad universal, atendiendo a las asociaciones que nos lo han pedido, con el objeto de no tener problemas con el PMR en las sillas y lo que son los carritos de los

bebés. Como comentamos, el número de plazas en los interurbanos actualmente es una, pero se pedirán dos para esos problemas que hemos tenido, o que se tienen.

En cuanto al bloque de ITS, se prevé la ampliación de medios de pago anunciada por la presidenta recientemente con el pago de tarjeta bancaria, la mejora de sistemas de geoposicionamiento de los vehículos, incorporación de sistemas de ayuda a la conducción mejorando la subida de los usuarios y trabajadores, instalación de cámaras de videovigilancia para mejorar la seguridad y la inclusión de pantallas e información a bordo para la mejora del servicio.

Cada uno de los 21 proyectos contemplan novedades y mejoras respecto a las líneas equivalentes del mapa actual, sin lugar a duda, y, por cuestiones obvias de tiempo, no es posible repasar todas, pero, poniendo algunos ejemplos, deciros que, frente a los servicios contractuales, este nuevo mapa concesional se estructura en 21, de los cuales hay una concesión estrictamente urbana, la de Alcalá, frente a las 6 urbanas que existen en la actualidad, que ello no quiere decir que el transporte urbano de estos municipios no se potencie como tal, sino que van a estar dentro de esas líneas urbanas haciendo un transporte, como he dicho, en el ámbito mixto, donde se mejora la cobertura, se generan nuevas conexiones y entre puntos de interés municipal únicamente, que se van a explotar dentro del título concesional que contempla también el transporte interurbano.

Potenciamos el transporte urbano, sirviendo los siguientes casos como ejemplo: en el eje A-2 urbano de Torrejón se potencia la red urbana de Torrejón de Ardoz con la creación de una nueva línea 7 urbana, Los Fresnos-Soto del Henares-Hospital, dotando una cobertura urbana a zonas que en la situación actual no la tienen y permitiendo comunicar más zonas del municipio con el hospital y la estación de Soto del Henares, con una etapa en torno a Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey en su conexión con Madrid en la que se potencia el servicio urbano de Rivas-Vaciamadrid ampliando las conexiones y coberturas actuales. En el eje A-4 en interurbanos también se incluyen mejoras y coberturas de horarios en la red urbana de Valdemoro, junto a un importante incremento en el servicio del Corredor de la A-4. En interurbanos en el eje A-5 por Alcorcón se mejora la red urbana de Alcorcón y se crea una red urbana en Villaviciosa de Odón. En el eje de la M-405 se incluye un importante rediseño de los servicios urbanos en Leganés, pasando de una línea urbana A-3. CM-42, el contrato 42, mejora los servicios urbanos de Getafe para la conexión con esa nueva estación de metro de Madrid de El Casar, y también dentro de la misma concesión se reordenarán los servicios urbanos de Parla.

Otra novedad va a ser la inclusión de las conurbaciones, que vienen a significar el cambio conceptual en la movilidad donde en ocasiones no hay una ruptura clara entre el transporte urbano y el interurbano, sino que se tiende a hacer una mayor integración y cohesión de los servicios entre los municipios y desarrollos urbanísticos, ajustando a nuevos patrones de movilidad. En la Comunidad de Madrid, sus señorías lo conocen, anteriormente ni los transportes urbanos ni los interurbanos podían penetrar a San Sebastián de los Reyes y Alcobendas por el ala de San Fernando; cada concesión tenía la suya. Lo que hacemos en una inclusión de conurbación y, por ejemplo, un vecino de Alcobendas que tenía el hospital de San Sebastián de los Reyes a quince minutos y para ir en transporte público tenía que ir a plaza de Castilla y tardaba una hora y cuarto va a tardar unos quince minutos, es decir, se va

a poder acercarse perfectamente en transporte público desde Alcobendas al Hospital de San Sebastián de los Reyes. Y sucede exactamente lo mismo en el entorno de Coslada, San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz en su conexión con Madrid. Teníamos exactamente la misma circunstancia, que en municipios separados por una única calle, en algún caso incluso un bordillo, no había esa conexión. Esto desaparece, lógicamente, y se realiza esta inclusión de conurbación al objeto de trabajar para que ambos municipios se conviertan en una única urbe en el ámbito de la movilidad.

Una de las medidas más demandadas y que también se puso en evidencia en los resultados de la encuesta de movilidad, que se han traducido en los anteproyectos, son las nuevas relaciones transversales, más de cien, como he dicho, ejemplo de lo cual nos encontramos en la CM-24 interurbanos de los ejes A-1 y A-3 que se reestructura y adaptan servicios interurbanos del ámbito, mejorando las conexiones entre dichos municipios y prestando una funcionalidad transversal a través de la nueva línea 262, Alcalá de Henares-Villar del Olmo, que dota a los municipios del sur de Alcalá de Henares de una conexión directa con el municipio de referencia, que es Alcalá de Henares. En la CM-42, interurbanos en el eje A-42, se prolonga la línea 466, Pinto, facilitando la conexión directa entre Parla, Torrejón de la Calzada y Pinto sin necesidad de trasbordo en Valdemoro. Ejemplo también en el eje A-6 el entorno de Boadilla y su conexión con Madrid, donde se crea una nueva línea transversal, la A-860, que conectará Boadilla del Monte y Alcorcón a través de la M-50. Y, por citar otra importante, dentro del eje interurbano de la M-607 se mejoran las conexiones transversales y entre municipios del Corredor con la prolongación de la línea 727 hasta San Sebastián de los Reyes, dando cobertura como clave al Hospital Infanta Sofía y al Centro comercial Plaza Norte. Entre otras cuestiones, en el eje A-1 quiero destacar el acceso directo a los municipios de Cobeña y Valdeolmos, a la estación de ferrocarril de Alcobendas y Plaza Norte a través de una reordenación de las líneas actuales y la creación de una nueva línea, la línea 180-B, Alcobendas-Ferrocarril- Plaza Norte- Hospital Infanta Sofía- Cobeña- Algete. Como digo, todos estos son ejemplos que reflejan lo que será un gran cambio en el día a día de los ciudadanos de nuestra región...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un segundín, señor Rodríguez Sardinero; es que llevamos dieciséis minutos. Yo le puedo dejar un poco más con el compromiso de que luego los portavoces aprieten un poco su tiempo y, así, ya termina su primera exposición. ¿Le queda mucho para la primera?

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): No, solamente, si queréis, decir cuáles son los últimos pasos, y, si no, lo dejo para luego.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya termine usted y confío en ellos; ya no lo haremos más.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Me pueden llamar otro día y hablo de lo siguiente; queda mucho por hacer todavía, o sea, que nos veremos; to be continued.

Hasta el día 30 de este mes, como ha dicho nuestra diputada, queda para hacer las alegaciones a los anteproyectos. Se han recibido hasta la fecha de ayer 324, de los cuales, 38

ayuntamientos han realizado 64 alegaciones -curiosidad, de los 38 ayuntamientos, dos de más de 50.000 habitantes-, cinco asociaciones han registrado 14 alegaciones y 240 restantes han sido registradas por personas particulares. Desde la publicación de los anteproyectos se han mantenido reuniones con más de 39 ayuntamientos, que han ido para aclarar algunos términos, a lo largo de estos meses del periodo estival, en lo que han afectado a sus municipios, y el equipo del consorcio y la consultora ya están analizando las alegaciones para incorporar aquellas que sean oportunas y mejoren los anteproyectos sin ninguna duda. Cuando concluya esta fase, se incorporarán las mejoras, se elevará su aprobación como proyectos del consejo de administración e iniciaremos los trámites de llevarlo a Hacienda antes de llevarlo al Consejo de Gobierno para aprobar, como no puede ser de otra manera, lo que son los proyectos. Por parte del consorcio, se da como plazo este trimestre para poder iniciar luego el periodo de trabajar en el pliego de la licitación. Ya estamos trabajando, pero lo que es conforme a los proyectos definitivos.

Para concluir, quiero decirles que estamos trabajando y consideramos que el mapa mejora sustancialmente al actual, no solo en grandes números sino también en términos de eficiencia, cobertura, agilidad, flexibilidad, modernidad y calidad en el tiempo, y que se apuesta por maximizar los recursos públicos en la gestión de la ejecución de dichos contratos. Muchísimas gracias a sus señorías por esos segunditos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, son minutos; es un tema complejo y por eso hemos sido flexibles... Está sonando un teléfono, o no sabemos qué es... ¡Ah!, era el aviso de que ya nos habíamos pasado de tiempo. (*Risas.*) Señor Pérez Gallardo, como quien tiene que hablar es el director general del consorcio, tómenselo ustedes con brevedad, por favor. Gracias.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: No se preocupe, por nuestra parte intentaré ser breve porque, efectivamente, yo creo que lo interesante va a ser ver cómo se modifica este plan con las alegaciones; yo creo que ahí está un poco el quid de la cuestión.

En cuanto a todo lo genérico que nos ha dicho usted, no voy a entrar porque ya tuvimos una comparecencia. Sí que hay unas cosas que a mí me han preocupado a la hora de estudiar este plan, y es, y permítame que vuelva al monotema de la vivienda, cuando lo relaciono con los nuevos proyectos urbanísticos; por ejemplo, para mí, el más característico es Brunete, porque lo están vendiendo ustedes, Gobierno de la Comunidad de Madrid, incluso Ayuntamiento de Brunete, como uno de los mejores proyectos, 17.000 viviendas, ¿y 17.000 viviendas cuántos habitantes son? Pongamos tres o cuatro por vivienda, o uno, si quiere, pero, vamos a las previsiones que tienen de crecimiento de población en Brunete y pone que para 2035 será la misma que en 2019; entonces, o bien me están mintiendo con lo de Brunete, o bien el mapa concesional no se ajusta a los cambios de población. Me voy al siguiente plan urbanístico, Alcobendas, y pasa lo mismo. Me voy al siguiente, Paracuellos, y pasa lo mismo. Entonces, o bien este mapa concesional no está teniendo en cuenta estos nuevos desarrollos urbanísticos que los propios gobiernos del Partido Popular y de la Comunidad de Madrid nos están vendiendo, o bien estos proyectos urbanísticos van a llegar después de 2035, o bien son mentira. Y esto, a nosotros, es lo que más nos preocupa.

Luego, añadiría otra cosa, ya casi de chascarrillo, algo que ha pasado esta semana y entiendo que es imposible que se haya adoptado, y es que la justicia está tumbando las zonas de cero emisiones de Madrid. Todo este mapa concesional se ha visto afectado por todo el tema de las zonas de bajas emisiones y espero que el nuevo se ajuste más bien a los parámetros de crecimiento de población y de necesidades, y no a cuestiones ideológicas que el Partido Popular ha querido copiar a la izquierda y no han servido para nada. Me voy a quedar con esto, simplemente, es decir, que nos cuente un poco, porque, cuando estudio esto, quitando toda la parte técnica, todas las mejoras, que son muy interesantes, se me genera la duda de si este mapa concesional realmente va a cubrir durante los próximos diez años las necesidades de los cambios de población que tenemos en nuestra región o si ha sido más bien un continuismo. Mejoramos en problemas que hemos visto en estos últimos diez años, mejoramos en cuestiones de los vehículos, de eficiencia y de muchas de estas cosas, pero se siguen sin resolver los principales movimientos de población que tiene nuestra región.

Luego, a nosotros nos interesan mucho las alegaciones, que creo que son lo importante, porque, al final, los municipios, las asociaciones, conocen su realidad. Entiendo que desde el consorcio puede ser muy difícil estar a todo y les invito a que realmente estudien cada una de esas alegaciones, y ya veremos las modificaciones tanto en este anteproyecto como en el proyecto final, o veremos si realmente esas alegaciones se han tenido en cuenta o no. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señor Martínez, es su turno; siete minutos o menos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente; intentaré que sea algún minuto menos para escuchar al director general, a quien doy la bienvenida de nuevo a esta comisión. Es verdad que usted ya ha venido en varias ocasiones a esta comisión para hablar del futuro mapa concesional, ya cada vez más presente que futuro, pero bien es verdad que se ha hablado poco -si lo comparamos con la intervención que ha tenido usted en el día de hoy, simplemente porque no se podía hablar, según sus palabras- de esa documentación que iba a desgranar los anteproyectos, a los que a partir de este verano hemos tenido acceso todos. Yo, la verdad, una vez desgranada esta documentación -lo que debo decir ha sido dificultoso-, una documentación que, más allá de a los políticos, es accesible a cualquier vecino, a cualquier vecina o a cualquier usuario, observo, y lo compartiré conmigo, que es materialmente imposible empezar a comparar municipio por municipio. Yo este verano he tenido la oportunidad de hablar con diferentes alcaldes y alcaldesas, incluso usuarios, y para poder valorar qué cambios hay en las diferentes líneas o en los diferentes municipios hemos necesitado una media de dos o tres días por municipio -indiscutiblemente, no hemos repasado los 179 municipios-, un trabajo que desde esta comisión no solo hemos hecho mis dos compañeras y yo, sino también otros compañeros del Grupo Parlamentario Socialista. Dicho esto, me llama la atención haber escuchado en los últimos meses, no solo a personal del Consorcio Regional de Transportes sino también del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que este proyecto transformaría el futuro del transporte urbano e interurbano. Yo dudo de que con el mapa concesional que se nos ha presentado se transforme el transporte para todos los usuarios y todas las usuarias. Es una opinión de nuestro grupo, una opinión del Grupo Parlamentario Socialista, que, más allá de transformar, lo que ha hecho el Consorcio Regional de

Transportes es aumentar algunas líneas, que ahí sí coincidimos, con esas 20 nuevas líneas y las líneas exprés, pero en muchos municipios, sobre todo donde estamos nosotros trabajando, se han quitado expediciones de los fines de semana para aumentarlas los días de diario y viceversa, por lo tanto, creo que ese trabajo que iba a transformar la rutina de que los vecinos y las vecinas para que se pudieran trasladar entre municipios se queda más bien corto, haciendo especial hincapié -y entenderá que lo haga- en municipios de menos de 5.000 habitantes, sobre todo zona norte y sureste de Madrid, que siempre han tenido grandes dificultades para trasladarse por la Comunidad de Madrid.

Me gustaría hacerle diferentes preguntas. Muchos vecinos tienen problemas, sobre todo aquellas personas que tienen algún tipo de discapacidad, para acceder a los autobuses. Las plataformas elevadoras algunas veces no funcionan; las rampas, en el 90 por ciento de los autobuses, cuando las tienen, no funcionan, y me gustaría saber si todos los autobuses a lo largo de los próximos diez años van a ser totalmente accesibles o si solo va a ser una parte de esa flota de autobuses, y, en caso de que solo vaya a ser una parte, cuál, y si va a ser al cien por cien a lo largo de los diez años que dure este contrato. Me gustaría saber cómo va a ir cambiando la flota en cuanto a accesibilidad. No estoy hablando ya en cuanto a vehículos, que ha dado algún dato -creo que ha dicho que aproximadamente el 30 por ciento al final del contrato, con 2.645 vehículos-, pero me gustaría saber, de esos 2.645 vehículos, cuántos van a ser accesibles y cuántos no, porque entenderá que cuando alguien con algún tipo de discapacidad coge un autobús lo puede coger a cualquier tipo de hora y no todos ellos son, como he dicho anteriormente, accesibles.

Debo decir también, y en este caso coincidirá conmigo, que ustedes han abierto un plazo de alegaciones en época estival, justamente en el mes de agosto y parte de septiembre. Yo quiero que entienda -y compartirá conmigo, o no, y muestra de ello es esta comisión- que dice usted que podrá venir aquí a hablar todas las veces que haga falta del futuro mapa concesional, pero, por plazo, y hasta que se presenten estas alegaciones, usted solo puede venir en el día de hoy a hablar del futuro mapa concesional porque no va a haber antes de la finalización de las alegaciones más días para convocar esta comisión. Bajo nuestro punto de vista, no creemos que el verano haya sido lo que más haya facilitado tanto a ayuntamientos como a usuarios poder presentar estas alegaciones. No le voy a repetir el número de alegaciones porque ya las ha comentado. Creo que todavía quedan bastantes alegaciones que presentar e insisto que muchas veces es complicado presentar alegaciones tal y como está plasmado el mapa concesional accesible a todos los usuarios.

Me gustaría también preguntarle qué tipo de alegaciones se han presentado. Ha hablado de municipios de más de 50.000 y de municipios de menos, pero me gustaría saber más o menos por dónde giran este tipo de alegaciones, si es por expediciones, si es por horarios, o en qué se basan estas alegaciones. La percepción que estoy teniendo de muchos municipios y usuarios es que no está siendo bueno lo que se está planteando desde el Consorcio Regional de Transportes. Es verdad que hemos escuchado que muchas expediciones de municipios grandes, como Alcobendas, Torrejón, Móstoles, Boadilla del Monte o San Sebastián de los Reyes aumentan y mejoran, pero para los pequeños municipios, que no tienen conexión de Cercanías, que no tienen conexión de metro, indiscutiblemente,

la única vía para ir a estudiar, ir a sus respectivos puestos de trabajo, son los autobuses interurbanos, y creo que de nuevo son los que salen perdiendo en este futuro mapa concesional.

Y me surge una duda, y quizá sea por desconocimiento -no tengo ningún inconveniente en decirle a usted esto-, y es cuántas alegaciones va a aceptar el Consorcio Regional de Transportes. Sé que me va a decir que depende de las alegaciones que sean o lo que soliciten dichas alegaciones. Le comento esto porque tengo una duda.

Yo el segundo turno no lo voy a utilizar, y sólo una cuestión. Durante todo este tiempo no se ha podido indicar esta información del Consorcio Regional de Transportes y los futuros operadores ya saben por dónde va a girar el futuro mapa concesional, por lo tanto, ya pueden estar haciendo estudios previos, estudios económicos de líneas y demás, entonces, si esas alegaciones se aceptan, imagínese el cien por cien, ¿no cree que puede variar sustancialmente el tema de que los operadores ya hayan tenido información previa y ahora vuelva a ser modificada si aceptamos el cien por cien de alegaciones? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez. A continuación, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Como le decía antes, el servicio de interurbanos que proponen creo que tiene tres elementos importantes que no han terminado de abordar de la forma más correcta, y le voy a poner ejemplos. Respecto a la importancia de haber reducido los tráficos de los interurbanos en los municipios, dos ejemplos grandes, Rivas y Móstoles. Móstoles, por su tamaño de extensión, hubiera sido un municipio estupendo en el que establecer un servicio exprés, no sé bien por qué no les ha parecido. Con los interurbanos que circulan por Móstoles el problema es que antes de salir de Móstoles recorren todo el municipio, y esto supone cuarenta minutos más de tiempo de viaje, últimas paradas donde no se puede subir la gente, pero aquí no nos encontramos una transformación a líneas urbanas que hagan que sean luego eficientes las interurbanas. Y, además, le traslado una propuesta, o una petición, que ya es como centenaria, que es la conexión del barrio del PAU-4 y Príncipe Pío -también es milenaria la conexión entre Manzanares y Soto-. En Rivas, que usted me pone como ejemplo, cerca del 60 por ciento de los viajes son urbanos. Desde el municipio de Rivas les han pedido dos líneas urbanas más, les han concedido una y con una frecuencia bajísima -no cumple tanto el objetivo del que usted hablaba- y, si tienes que recorrer todo Rivas para luego salir a la A-3, no se va a seguir usando, o sea, su nivel de uso no aumentará.

Servicios comarcales. Para simplificar, dos cosas, y paso de municipios muy grandes a municipios pequeños. El municipio más pequeño de la región, La Acebeda, tiene la cabecera del 191C, no lo coge nadie, no lo coge nadie hace años, no lo va a coger nadie, no lo usan, no lo necesitan, lo que necesitan es la conexión con los municipios de la comarca, es decir, con el municipio donde se encuentra la Administración, Torrelaguna, con el comercio en Buitrago, con el ocio y la cultura en La Cabrera. Yo entiendo que para este objetivo surgió el Sierra Car, pero el Sierra Car no es un servicio cien por cien público, aparte del coste de 8 o 16 euros, 4 cada trayecto si pretendes volver a tu casa, o 16 si vas y vuelves, que pretendes volver; es decir, no están dando una alternativa realmente pública.

Casarrubuelos. Entendemos, primero, que la desaparición del servicio 468 ha sido un error de transcripción porque es un autobús nuclear para el municipio, pero ha desaparecido como por arte de magia, no como en otros lotes, que especifican "este desaparece porque bla, bla, bla"; con este no sabemos que ha pasado. Casarrubuelos es uno de esos municipios, como hablaba el señor Pérez Gallardo, donde no se están utilizando datos actualizados ni sobre la población, ni sobre la población escolar establecida, ni sobre el polígono industrial, sobre la proyección laboral, y esto hace que la propuesta del mapa concesional esté obsoleta. Tampoco plantean opciones comarcales circulares, los servicios en hora valle de conexión con Parla son bajísimos y no están mirando al polígono industrial Puerta de Madrid, que está a un kilómetro, miran al polígono industrial desde Paracuellos, que está estupenda esa conexión, pero se han olvidado de otros cuantos polígonos industriales, Getafe queda aislado de los polígonos industriales de la A-4; entonces, si se hace un esfuerzo por conectar los polígonos industriales, que es un objetivo estupendo, hay que abrir un poco más el mapa.

Servicios exprés. 472 líneas. Me dice que la frecuencia se mejora en 72; tampoco es tanto. Y, de estas 472, solo proponen tres de carácter exprés. San Sebastián-Alcobendas, estupendo, en la A-3 con el uso de la radial 3, muy interesante, y la conexión del Ensanche de Alcorcón con Príncipe Pío usando la M-50 también muy interesante. En este último, el servicio que va a unir el Ensanche Sur con Príncipe Pío, el problema que nos hemos encontrado es que está muy bien, pero la clave es la frecuencia, porque, por lo que hemos visto, hay dos trayectos de ida y dos trayectos de vuelta. Si cree que, con 30.000 personas que viven en Alcorcón, este es un servicio que va a cubrir esas necesidades, se queda también corto. Nos sorprende que otro municipio grande de la región, cuarto en población, como es Leganés, no tenga ningún servicio exprés; más allá de la reorganización de todos los servicios urbanos, no hay ningún servicio exprés que una con la ciudad de Madrid.

Una de las preocupaciones que nos trasladan desde los municipios es el tema de la financiación por parte de los servicios urbanos. Hasta ahora, es el 50 por ciento, pero nos piden que haya muchísima más claridad en esas cuentas que se hacen de 50 a 50, porque hay cierta impresión de una posible cierta arbitrariedad. Con la preocupación de la financiación, me permito hablarle de Coslada. Ustedes ponen en marcha la tercera línea, que llaman urbana, la que une San Fernando de Henares y Coslada -imprescindible-, ahora bien, hace el mismo recorrido, se solapa, con el recorrido de la línea de metro, y yo, claro, aquí, con todo el tema que tenemos de la línea 7B Coslada-San Fernando, me vengo a preguntar si esta línea va a sustituir al servicio de metro y podemos dar por cerrado ese servicio de metro de Madrid porque va a haber un servicio de autobús.

Desde Coslada también les trasladaron otras iniciativas que no han sido tenidas en cuenta. Eran modificaciones de la línea que pasa por el polígono y la ampliación del servicio que va al cementerio. Y este mismo problema se lo han trasladado en Getafe, pero no está sobre la mesa.

Del tema de que los interurbanos vienen a suplir, fortalecer, el servicio deficiente de Cercanías, un ejemplo puede ser Valdemoro. Sí, claro que en Valdemoro reorganizan los servicios urbanos sin sentido, Valdemoro y la C-3, que está colapsada, con tiempos de paso de veinte a treinta minutos. Dices, bueno, parece que en el mapa plantean una línea 428 que une Getafe y Valdemoro, la C-3 con

la C-4, puede ser igualmente muy interesante, ¿pero qué problema tenemos? Que los tiempos estimados son de setenta minutos de recorrido y treinta minutos de paso de frecuencias. Eso no es una solución para esto. Entonces, ni abordan una cosa ni terminan de abordar otra.

¿A cuántos lotes va a poder presentarse cada empresa? Hay un número máximo de lotes, dos. El precio unificación de la tarifa A y B de toda la región quedó supeditado a la entrada en vigor del nuevo mapa concesional. Si nos damos estos tres meses para incluir alegaciones -el cien por cien asumo que nunca van a ser-, y luego los pliegos, probablemente en el comienzo de 2025 no esté en funcionamiento este nuevo mapa concesional, por tanto, entiendo que a partir de enero de 2025 no se hará la unificación tarifaria, ¿verdad?

Y le traslado un elemento final, que es una preocupación de los trabajadores y de las trabajadoras. Entiendo que no tiene por qué figurar aquí, pero me gustaría saber si hay algún tipo de idea sobre la mesa para impulsar convenios con los municipios respecto a que las cabeceras de línea no tienen baños, los recorridos no tienen baños. Yo entiendo que son los municipios los que ponen a disposición el suelo para que el Consorcio pueda establecer ahí baños, que son imprescindibles para los trabajadores y para las trabajadoras, pero no sé si la Comunidad de Madrid va a decir: puff, son los municipios, o si van a establecer algún tipo de colaboración, incluido dar tiempo para el uso de esos baños. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación, por el Partido Popular, el señor Catalá; siete minutos o menos, porque de momento está sobrepasando los siete minutos todo el mundo.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. En principio van a ser menos, pero porque quisiéramos que se pudieran incorporar al tiempo del director general para que nos siga explicando lo que hoy ha venido a contarnos.

A diferencia del resto de grupos parlamentarios, al Grupo Popular le parece que el director general ha dado una explicación muy prolija de los grandes cambios que va a suponer este nuevo mapa concesional. Yo supongo que los grupos parlamentarios tendrán que hacer una relectura constante del Diario de Sesiones, ya que estoy seguro de que han sido incapaces de ir tomando nota de todas las cosas que nos ha venido a contar el director gerente. Por otra parte, es curioso que a la oposición le haya parecido poco o mal lo que nos han venido hoy a contar, aunque esto en cierto modo es lógico; es decir, que a la oposición le parezca mal lo que hace el Gobierno entra dentro de los usos y de los hábitos, lo que es peculiar es que les parezca poco, porque decía la señora Acín que Leganés no tiene ninguna línea exprés, a pesar de que se han reorganizado todos los servicios del municipio, y esto quizás es actuar con falta de ecuanimidad, aunque es lógico que a los grupos minoritarios en esta Cámara no les parezca bien y lo hagan como su labor de oposición.

En todo caso, y antes de entrar a alguna de las preguntas que quisiera lanzarle, no quiero dejar sin mencionar un par de aspectos de lo que han comentado en el Grupo Más Madrid. En primer lugar, decía Más Madrid que este mapa concesional obedece a esa obsesión del Partido Popular por

favorecer el vehículo privado y, cito literalmente "los autobuses se convierten en un servicio asistencial", cuando es completamente lo contrario. Yo le intento explicar en esta comisión constantemente que precisamente una de las vocaciones del Partido Popular es que el transporte público no sea el transporte refugio de quien no puede permitirse el coche privado, sino que lo que nosotros pretendemos es que incluso quien tiene coche privado decida utilizar el transporte público porque le es más barato, porque le es más rápido, porque le es más cómodo, y esto es una realidad que se ve simplemente atendiendo a los transportes públicos de Madrid, atendiendo a metro, atendiendo a los autobuses, como lo que hoy nos han venido a contar, y para comprobarlo no hace falta más que viajar a otros lugares. Yo no sé qué hacen ustedes en sus vacaciones, sí hacen turismo en la Comunidad de Madrid, pero les invitaría a que de vez en cuando saliesen y fueran a Londres, fueran a París, fueran a Estados Unidos, porque van a ver ustedes que no hay un mejor transporte público en ninguna de las ciudades y capitales de Europa o de Estados Unidos, y la razón de que eso sea así es la apuesta que ha hecho el Partido Popular durante los últimos treinta años por el transporte público en esta región. Y, luego, una cosa que también me ha sorprendido de la señora Acín es que ha dicho que no tiene los datos de Cercanías por los cuales el consorcio tiene que hacer esas suplencias de transportes. ¿No tiene los datos de Cercanías? Señora Acín, no los tiene porque no los pide, porque usted forma parte del Gobierno de España que está ahogando el servicio ferroviario de esta comunidad. Su..., no sé cómo lo llaman en Más Madrid, no sé cómo se llama, pero Mónica García es ministra del Gobierno, toma decisiones colegiadas sobre el transporte de Cercanías y, por lo tanto, usted podría tener los datos; es más, yo le solicito que los pida para ver si nos los puede dar a nosotros. Dado que no se convoca la comisión de seguimiento del Plan de Cercanías, dado que la ministra no se reúne con el consejero y dado que a metro de Madrid no se le ofrecen los datos, pues, usted que puede, los pide y luego nos los pasa a nosotros.

Y, en relación con las preguntas que le quería hacer al director gerente, como me ha sorprendido que Más Madrid, que en la legislatura pasada solo hablaba de la eficiencia en el transporte, de la sostenibilidad en el transporte, hoy, que ha venido aquí el director gerente a hablar del mapa concesional, no haya dicho absolutamente nada, voy a anticiparme y le voy a hacer algunas preguntas en este sentido para que nos pueda explicar. Ha hablado de la descarbonización en el transporte, de la importancia que esto va a tener, y de las tecnologías de cero emisiones. Ha hablado de que se va a tener un 94 por ciento de vehículos de cero emisiones. ¿Cómo van a lograr estos objetivos? También me gustaría saber si tienen en mente algún tipo de vehículo específico para la prestación de los servicios urbanos e interurbanos desde el punto de vista de la sostenibilidad, o si en su propia estrategia de sostenibilidad han establecido mecanismos concretos, que nos pueda usted contar, para conseguir esos objetivos.

Señor presidente, he cumplido y el resto del tiempo que me queda, que son casi cuatro minutos, se los cedo al director gerente para que pueda seguir con sus explicaciones. Nada más y muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Bueno, dos minutos; más que cuatro, dos. Señor Rodríguez Sardinero, antes de la siguiente intervención, quiero decir que he visto que son muchas preguntas y el plazo de alegación está abierto hasta el 30 de septiembre. Lo digo porque aquí ha habido

muchas propuestas y les invito a poder hacerlas todas dado que está abierto el plazo de alegaciones y dado que el señor director gerente tiene solo siete minutos para responder. Señor director gerente, siete minutos, por favor; vamos a intentarlo. Sé que es difícil, porque son muchas propuestas, pero son siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, señor presidente. También he dicho yo que todos los grupos parlamentarios tienen la posibilidad de presentar alegaciones al mapa concesional, no hay ningún problema; todo lo contrario. Y aquellas alegaciones -y ya contesto a alguna de las preguntas- que sean acordes técnicamente y mejoren el mapa, sin lugar a duda, les puedo decir a sus señorías que se van a incluir sin ningún tipo de problema, teniendo en cuenta que nosotros, para poder sacar los anteproyectos, cerramos en noviembre de 2023 la posibilidad de integrar alegaciones; incluso, después de noviembre de 2023 yo me he seguido reuniendo con ayuntamientos, con asociaciones, y probablemente haya cuestiones que no se hayan incluido dentro de ese mapa, o sea, de esos anteproyectos; por lo tanto, sin lugar a duda, habrá cuestiones que se deberán incluir porque no hemos tenido oportunidad de verlo metido en su fecha concreta, y por eso probablemente haya algunas deficiencias, como decía el señor Pérez Gallardo, que son verdad y no solamente ha ocurrido con Brunete, porque ha ocurrido con Rivas-Vaciamadrid y ha ocurrido con Paracuellos, porque hay una distorsión entre los datos de Instituto Nacional de Estadística a fecha y los datos propios que tenía el Consorcio, pero se recogen y se modificarán, y los proyectos vendrán identificados y modificados. En todas las reuniones que he mantenido con los ayuntamientos los he solicitado, pero estos, generalmente, no pasan o transmiten las ampliaciones urbanísticas de sus desarrollos urbanísticos, las que se aprueban en cada uno de sus ayuntamientos, y eso a nosotros nos afecta con bastante consideración porque es motivo de que en las calzadas a veces se construyan vías por las que no entran los autobuses, y por eso solamente llegamos a urbanizaciones al 98 por ciento en Madrid, y no al cien por cien, porque hay urbanizaciones donde los autobuses no pueden entrar, no penetran, porque no están construidas las vías para que penetren. Por ello, a los ayuntamientos les hemos pedido en esas reuniones que nos manden, en la versión técnicamente posible, cuáles son sus ampliaciones urbanísticas, al objeto de incluirlas dentro del mapa, porque también he dicho, y lo vuelvo a repetir, y se lo he repetido a los ayuntamientos, que el mapa es dinámico, no significa que vayamos a cerrar un proyecto, porque, si de repente aparece la posibilidad de hacer una construcción de un polígono industrial en no sé qué sitio, pues, habrá que darle servicio al polígono; es decir, hay prioridades que el consorcio tiene, que son extremas, que son salud, trabajo y educación. Cualquiera de esas circunstancias para el consorcio es importante, puesto que es la necesidad propia de aquellas personas que decía la señora Acín que utilizaban el transporte público, principalmente, ir a la analítica, ir al hospital, ir a la universidad, ir a estudiar a colegios e institutos e ir a trabajar. Eso es prioritario. Quiero decir que no haya ninguna preocupación -ya lo he repetido a muchos ayuntamientos- en caso de que se cierre el proyecto y no se vea una línea o una modificación y haya que modificarlo, igual que ahora y en octubre va a haber un montón de modificaciones, o la misma modificación que decía la señora Acín respecto al PAU-4, de Móstoles, donde el día 23 comienza una lanzadera, es verdad que

probablemente con algunos tiempos de frecuencia menores a los previstos, pero es que no hay autobuses.

¿Qué nos va a dar el mapa? Mayor oferta. Tengan en cuenta, señorías, que el mapa concesional, que no se había licitado nunca en la Comunidad de Madrid, porque es el primero, tiene la oferta de autobuses desde el año 2019, pero no el real, nos viene anterior, lo que quiere decir que estamos muy ajustados. Dije en la otra comparecencia, y lo reitero, que autorizamos a los autobuses de más de diez años para dar servicio de refuerzo, sobre todo en estos primeros meses, hasta que la gente se acopla, principalmente en el ámbito educativo, que es donde nos distorsiona más, pero todos los días hay modificaciones y no es cerrado. Y sí hemos tenido en consideración esas deficiencias o algunos errores que se hayan podido cometer, que seguramente se han cometido, y se rectificarán gracias a las alegaciones, las aportaciones, las de sus señorías, las de la gente que vaya a alegar y las de nosotros mismos a la hora de repasar el propio mapa concesional; es dinámico.

A su señoría decirle que son cien por cien accesibles todos los autobuses, pero no en el futuro, en la actualidad. Todos son accesibles. Todos. Una cosa es que no te baje la rampa un día, pero es accesible. Otra cosa es que sea verdad que para subir al 3 necesites un ascensor, pero es accesible; es incómodo, sobre todo en los interurbanos, pero es accesible. Los urbanos son cien por cien accesibles. Todos los autobuses urbanos son accesibles. Los interurbanos tienen deficiencias que suponen un problema en algunos municipios, como badenes que estropean la bajada de la rampa; es muy habitual. Lógicamente, eso sucede, y estamos intentando trabajar junto con los ayuntamientos, al igual que con los baños, colaborando para que eso no suceda y que los trabajadores tengan un lugar digno donde poder cortar y hacer sus necesidades fisiológicas, que tan importantes son; es decir, en consideración, y dentro del propio mapa aparecerán; de hecho, ya hay municipios que tienen sus acuerdos y convenios con los operadores, y damos lugar a que eso se produzca, sin ninguna duda.

Como les he dicho, partimos de una muy buena base; de hecho, recientemente -lo he anunciado- en el informe de autobús metropolitano, la Universidad Politécnica de Madrid, la Escuela de Ingenieros de Caminos y la Fundación Agustín Betancourt comparan Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga, y, como ha dicho su señoría del Grupo Popular, no solo no tiene nada que ver con el transporte público de otras capitales del mundo, como París o Londres, que, aparte de ser carísimo, es sucio, poco agradable y muy poco cómodo, es que, dentro de España, nos comparan con Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga y, de las áreas metropolitanas de España, la de Madrid multiplica por tres la media de autobuses por millón de habitantes y por cuatro los kilómetros recorridos por habitante; nuestros vehículos son los más eficientes en comparación con otras sedes metropolitanas de nuestro país, multiplicamos por 16 la media española; el coste por autobús y el kilómetro un 15 por ciento más económico que en esas cuatro comunidades autónomas; tenemos la flota más joven de todos los autobuses, que son accesibles para personas con movilidad reducida, y la cobertura de la red, como he dicho, llega actualmente al 97 por ciento de la población metropolitana, a todos los municipios, con mayor o menor frecuencia. Es verdad que por La Hiruela no pasa un autobús cada quince minutos, señorías, pero llega un autobús a La Hiruela, y se intercomunica La Hiruela con los municipios. Estamos atentos a lo que ha dicho la señora Acín, que es importante comunicar esos municipios de la Sierra

Norte con Buitrago, porque, lógicamente, tiene mayores servicios, y hemos planteado hacer una lanzadera para bajar a Madrid desde esos municipios; es decir, trabajar en esas líneas, que yo creo que es importante.

El mapa concesional nuevo podría ser mejor, sí, y esperamos las aportaciones que se hagan por parte de los ayuntamientos, los operadores que todavía faltan, los ayuntamientos grandes y los más pequeños, incluso de los ciudadanos, porque, como decía el señor diputado de Vox, es más fácil que el ciudadano vea su problema habitual del día a día y, por lo tanto, pueden hacer ese tipo de aportaciones.

Respecto a la sostenibilidad del mapa, se ha hablado poco, a excepción de una crítica del diputado Pérez Gallardo. Es verdad que podemos decidir o pensar cuál es el autobús que nos gustaría, en este caso la tecnología que a todos y a cada uno nos podría gustar, más o menos -lo he discutido hace un ratito con un diputado de aquí, de esta Asamblea-, pero es verdad la tendencia por la marca Europa mientras la normativa nos obligue; además, yo creo que ha funcionado muy bien, y tenemos la muestra en el Ayuntamiento de Madrid con esas bajas emisiones y cómo ha mejorado la calidad del aire, siendo motivo principal también que los autobuses del Ayuntamiento de Madrid siguen esa tendencia a ser eléctricos, ya de gas. Efectivamente, siempre se puede conseguir esa eliminación en materia de descarbonización, y, como ha dicho su señoría del Partido Popular, señor Catalá, llevamos treinta años trabajando en esto y más de quince años en las modificaciones de esa tecnología. En el plan de renovación de flota actualmente se fijan unos criterios súper elevados y estrictos, con unos requerimientos mínimos de edad máxima que hacen que Madrid tenga esa calidad en el transporte. Desde luego, en un primer momento, las características de los vehículos hacen que vayamos a la tendencia de cero emisiones con una vida útil superior a los doce años y la media hablando de los vehículos eléctricos es seis, aunque también han cambiado la tecnología y van mejorando cada día a más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya vamos por diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Termino. Quiero decir que hay un plan de combustible importante y se hacen esfuerzos en las líneas por los objetivos europeos de descarbonización. Desde la Comunidad de Madrid seguimos comprometidos con los objetivos europeos en materia de descarbonización, la movilidad y la mejora de la calidad del aire de nuestra región, como no podía ser de otra manera, y yo creo que todas sus señorías aquí presentes están de acuerdo al cien por cien.

El Sr. **PRESIDENTE**: Insisto, es una comparecencia extensa e interesante, y, señor Pérez Gallardo, si quiere, le puede ceder tiempo al señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Nosotros somos conscientes de la dificultad que tiene hacer el mapa, y, en ese aspecto, le damos la enhorabuena. Cuando Vox llegó a este parlamento, en 2019, la primera PNL que trajo en materia de transportes a esta Asamblea fue crear un mapa concesional, es decir, que sabemos que esto es bueno; además, fue una PNL aprobada

por el Partido Popular. Sabemos que es algo bueno, que es algo que se necesita y algo que da seguridad jurídica a nuestra región, pero, efectivamente, tiene que ser un mapa que se amolde y cambie. Es verdad que hemos pasado de 36 a 21 contratos, por así decirlo, a 21 lotes, y creo que esto también puede ser bueno, pero que en su gran mayoría no consista en que tanto los diez años anteriores como los próximos diez, como en el caso de Brunete, se siga igual, porque no solamente es que la gráfica o el dato no se haya modificado, sino que, si las decisiones se han tomado en base a ese dato, al final, las líneas de expediciones, las frecuencias, en los próximos diez años serán las mismas que en los anteriores y ese municipio igual en veinte años no va a cambiar. Pongo el caso de Brunete, significativo, porque es un municipio que, según el propio plan, va a cambiar radicalmente, porque a un municipio que tiene menos de 10.000 viviendas van a meterle otras 17.000; es un cambio bastante significativo.

Hay una cosa que no le hemos preguntado, que no sé si nos puede comentar, sobre lo que también Más Madrid le ha hecho alguna pregunta, y es sobre la licitación en sí, que creo que también es interesante. A nosotros también nos han venido algunas de las empresas un poco preocupadas, porque es verdad que en estos años han cambiado las propias empresas del sector de transportes en nuestra región. En Madrid yo creo que era un honor y un orgullo tener esas pequeñas empresas familiares que llevaban el transporte, las que daban movilidad en todo nuestro territorio urbano, pero desgraciadamente, se ha visto una transformación, pues grandes multinacionales, algunas incluso extranjeras, han ido comprando esas pequeñas empresas familiares del transporte y están desapareciendo. Yo quería preguntarle si han valorado de alguna forma que los actuales prestadores de servicios puedan tener alguna ventaja frente a un nuevo licitador, de tal forma que no dejemos a esas pequeñas empresas, siempre y cuando sean empresas que han demostrado que están dando bien el servicio; es decir, que, si hay que cambiar alguna, tampoco se nos caigan los anillos porque tengamos que otro gane el servicio; me gustaría que nos pudiese detallar un poco qué tienen previsto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Martínez, ¿quiere hacer algún comentario?

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Sí. He dicho que no iba a intervenir, pero me han surgido tres preguntas muy cortas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Una cuestión, las preguntas se van acumulando y este periodo es de réplica de lo anterior, pero, bueno, si quieren ustedes acumular...

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Yo voy a aprovechar; luego, si no quiere contestar el señor Sardinero..., aunque estoy seguro de que lo va a hacer, que va a contestar.

Tengo solo tres preguntas, que han surgido, una de ellas, coincidiendo con Más Madrid, es que las operadoras, incluso los ayuntamientos, nos han hecho llegar el tema de los baños y que en este caso hay que tener en cuenta que hay conductores hombres y conductores mujeres, que son principalmente las que nos hacen llegar sus peticiones en cuanto al tema de baños. La segunda pregunta es, más o menos, qué fecha están trabajando desde el Consorcio Regional de Transportes para que dicha licitación pueda finalizar y, por lo tanto, entrar en funcionamiento. Y la tercera pregunta es por

curiosidad pura y dura, porque ha insistido en todas sus intervenciones en que es la primera vez que se va a licitar este servicio y, como yo soy diputado nuevo en esta Asamblea esta legislatura, me gustaría saber cómo se licitaban anteriormente las líneas urbanas e interurbanas en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora Acín... (*Rumores.*) Pues, de momento, el único señor que ha dejado tiempo ha sido el señor Martínez.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Hablaba de previsión de problemas y un tema de baja actualización, de baja posibilidad de usar datos actualizados de población o de desarrollos urbanísticos porque los ayuntamientos no se los estaban dando con rapidez, pero yo le pongo sobre la mesa que han estado utilizando en el consorcio datos de la encuesta domiciliaria de movilidad de 2018, y eso se suma, más allá de las encuestas parciales y demás, a que tengamos un análisis enorme e interesante desactualizado. Creo que eso ha calado aquí, pero cuando hablo de que se vuelva a hacer me dicen todos: ¡qué horror!, cuando para esto hubiera servido tener datos actualizados, porque la gente ya no se mueve desde la pandemia como se movía antes.

Habla de que el mapa es dinámico y me puede preocupar un poco que dinamismo no se convierta en parcialidad, es decir, que el ayuntamiento que primero llegue a pedirle una ampliación o un nuevo autobús llegue.

Habla de que son prioridad hospitales, trabajo y educación. Hospital. Pues, las horas valle las dejan muy desprotegidas. Quien puede utilizar el servicio de interurbanos para ir al hospital en horas valle son gente que no dispone de coche, gente mayor, y las horas valle se han quedado muy poco cubiertas e igual se podría pensar en autobuses pequeños, en minibuses para horas valle que conecten los municipios con sus hospitales de referencia. Hay servicios, que se han puesto a demanda, de autobuses pequeñitos que no han terminado de funcionar al cien por cien, pero se podría mejorar ese sistema. Y habla de trabajo y ahí tenemos los polígonos industriales. Está estupendo que conecten Paracuellos con su área de polígono, pero entonces tienen que hacer el mismo esfuerzo con Casarrubuelos o con Getafe; quiero decir, hay un esfuerzo de conexión de los municipios de cabecera con los polígonos de referencia al que yo creo que todavía se le puede dar una vuelta más.

Habla de que podemos presentar alegaciones. Yo le puedo presentar alegaciones a cada uno de los lotes, pero no le puedo presentar alegaciones a un marco general, porque no existe, y es algo que yo he echado en falta, poder aportar como grupo parlamentario, como partido o como individuo a una cosa que no está enmarcada.

Se me había olvidado antes trasladarle que otro tema que preocupa a trabajadores y a trabajadoras, además del tema de los lotes y de los baños, son los tiempos de recorrido. Cuando hay más gente y ustedes amplían una ruta a una urbanización nueva o a un desarrollo nuevo a los trabajadores se les está pidiendo el cumplimiento de los mismos horarios; es decir, entre A y B cumplían una hora y ahora es A, B más X y se les pide el mismo cumplimiento. Ya sé que al final es la empresa

la que tiene que controlarlo, pero yo creo que desde el consorcio tendría que haber un esfuerzo para poder tener esto en mente, porque el trabajo, si no, es inviable. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Yo, presidente, para su alegría, sí voy a ser bastante breve. Quería pedirle al señor director gerente si nos podía concretar, al menos de manera muy telegráfica porque sé que aquí han surgido muchas preguntas, cuáles son las medidas que van a permitirles a ustedes cumplir con los objetivos de descarbonización dentro del nuevo mapa concesional, y, luego, si tendría la deferencia a futuro de decirnos, dado que aquí se ha hablado tanto de las alegaciones, comunicarnos si efectivamente los grupos parlamentarios de esta Cámara, que tantas cuestiones están señalando que no se han hecho bien o que podrían ser mejoradas, no solamente van a tener palabras sino que han realizado alegaciones concretas a los lotes. Nada más y mucha gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Dado que el señor Martínez se ha dejado dos minutos y el señor Catalá otro tanto, dejamos que cierre con cinco minutos largos, de los suyos. (*Rumores.*) Por eso le digo cinco minutos, porque ya sé que no va a ser. (*Risas.*)

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchísimas gracias a sus señorías, a los que me han dejado un poquito más de tiempo. (*Risas.*)

Valoración de las empresas. Respecto al tema de dar u otorgar ventaja a aquellas que están en estos momentos, no se puede. Respondiendo a la pregunta que me ha hecho alguna de sus señorías, que no he tenido oportunidad de contestar, la licitación va a estar sujeta, probablemente, en este mapa concesional, en este contrato, a muchísimos recursos; quiero decir, yo intentaré dar cumplimiento en fechas, pero me pregunta una fecha, cuándo se va a poder disponer del mapa, e, imagínese, en Valencia está parado, en Galicia estuvo parado, en Aragón se suspendió... Quiero decir que hay tantos recursos, por el interés que va a suscitar o está suscitando la contratación de este mapa concesional, que hay que estar atentos y, desde luego, ser súper escrupulosos con el pliego, al objeto de que no nos lo impugnen y tengamos un retraso, lo que conllevaría un problema lógico en el tema de la movilidad. Ventajas, ninguna. Por dar un matiz, yo creo que tenemos grandes operadores, todos hacen un servicio excepcional. Trabajo con pymes hasta grandes compañías y el consorcio no tiene ningún problema con ninguno de ellos; trabajan de manera equilibrada y, como he dicho en alguna ocasión, el modelo público-privado ha sido excepcional. Y ligo esto con la pregunta de cómo se licitaba con anterioridad. Pues, esto viene del año 1985, aunque ya nació en 1969, señor Martínez, por lo tanto, imagínese -yo no sé si usted también era muy jovencito en aquella época-. Desde su constitución en el año 1985, las concesiones han ido creciendo en función de cómo han ido creciendo los municipios; quiero decir, en Arganda había un transporte interurbano, por ejemplo, de un autobús, y de repente había que ampliar la línea, porque Arganda pasó de tener 3.000 habitantes a tener 5.000. Al consorcio le llegaba el problema de los alcaldes - usted es alcalde-, que decían "oiga, yo tengo aquí un problema, he crecido", como decía el señor Pérez, y el consorcio disponía de ese crecimiento diciendo, en este caso a la línea

que pasaba por allí, que era Argabus, o Ruiz, o Veloz, o Samar, "ustedes tienen que hacer este nuevo servicio". Y se ha ido haciendo así, de esa manera, definiendo por corredores, trabajando desde la planificación por parte del consorcio desde aquella época; de hecho, hay gente que todavía trabaja de aquello que se constituyó, tengo un trabajador que tiene 75 años, imagínate si conoce el consorcio, y sigue trabajando porque es laboral. Por lo tanto, se constituía de esa manera y de esa forma. Luego se han ido regularizando los contratos concesionales, se han ido ajustando a esos 36 que hay actualmente, y ahora tendremos 21. Por eso le digo que una cuestión importante es el marco jurídico, que en estos momentos sí nos vamos a dar un marco jurídico con mayor eficacia y ajustado lógicamente a las cuestiones tanto administrativas como operativas, que anteriormente no existía.

Los baños. Totalmente de acuerdo con usted, con la señora Acín. Insisto, por parte del consorcio insistimos; de hecho, alguna de las huelgas que ha concurrido en alguna circunstancia venía proveniente de esos baños y se ha resuelto, como la que tuvo Ruiz en Leganés. Yo recuerdo que ha puesto baños, y recuerdo también que Arroyomolinos también puso baños, colaborando con los operadores, y nosotros forzamos y ayudamos tanto al ayuntamiento como a los operadores, lógicamente, atendiendo a los problemas que tienen los trabajadores.

La intervención, que decía la señora Acín. Nosotros es que somos liberales, no nos gusta intervenir. Es que son modelos distintos. La intervención de las empresas no es buena en ese sentido. Yo no puedo entrar a esa intervención, hago llamadas, intento mediar, me siento con el operador y me siento con los trabajadores, tengo buena relación con los sindicatos, pero, de eso a una imposición de intervención, como usted comprenderá, siendo liberal no está en mi ADN; lo siento.

Respecto al acceso a los hospitales, cuando hablaba de los hospitales no era de las visitas, hablaba del tema de las analíticas, que es clave porque tienen una hora determinada, y principalmente los horarios que tienen cogidos los pacientes a la hora de pasar una visita. En esa hora valle, evidentemente, por ser hora valle no va al hospital el autobús. Si hubiera gente que fuera al hospital, atenderíamos esa situación.

La fecha de la licitación, como le decía, dependerá de eso. Mi voluntad es finalizar en el año 2025 el pliego y su aprobación para que entre en vigor en el año 2025... (*Rumores.*) Estamos en 2024. Se aprueban los proyectos en 2024 y trabajamos en la licitación. Los anteproyectos son arduos porque es un trabajo de campo, pero la licitación es un proyecto jurídico para lo que he dicho, para intentar que se presente el menor número de recursos posibles, que se van a presentar. Tengan ustedes en cuenta que los que se quedan fuera recurrirán y los que quieran entrar y no hayan entrado también van a recurrir.

Interés, no se pueden imaginar ustedes, pero, por franceses, por otras comunidades autónomas, por otras nacionalidades y también operadores nuevos que aparecen en la Comunidad de Madrid, y hay que atender a todos en esa discrecionalidad y en esa forma de actuar por parte de la Comunidad de Madrid, otorgando la posibilidad de que se presente y gane la mejor oferta. Los operadores actuales tienen una ventaja in situ, y es que logísticamente están instalados en cada uno

de sus corredores, tienen las infraestructuras y tienen el parque móvil, y ese parque móvil se valora. Al igual que con los propios trabajadores, en la subrogación hemos decidido subrogar el parque móvil, y esto quiere decir que todas las inversiones que se hagan de aquí a la colocación del mapa se tienen en consideración, por eso anunció la presidenta hace poco la posibilidad de poder pagar con tarjeta bancaria, que ya era hora. En este caso en concreto, adelantarán esa posibilidad aunque no esté el mapa, igual que otras muchas cuestiones de carácter tecnológico y de flota, que es lo que vamos a forzar para que se pueda dar el mejor servicio a los madrileños, independientemente de que tengamos mapa o no.

Y alguien me había preguntado qué iba a suceder al día siguiente. Pues, al día siguiente, como ya le he contado a alguna de sus señorías, tendremos el mismo autobús, y tendremos el mismo trabajador que saludará a las mismas personas, porque al día siguiente no se habrán convertido en autobuses galácticos. Lo mismo el operador es distinto, pero el trabajador afortunadamente será el mismo, porque está obligado a subrogarse, y el material móvil también será el mismo, porque está obligado a subrogarse. A lo largo del tiempo sí se irá cambiando, tendiendo, sin lugar a duda, a mejorar ese porcentaje que tenemos de mejora, porque nuestra intención es llegar, lógicamente, a ser lo más óptimos posible, con el cien por cien de la calidad que necesita la Comunidad de Madrid y nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, director gerente del consorcio, don Pablo Rodríguez Sardinero; muy interesante la comparecencia. Es verdad que esto necesita mucho tiempo, pero yo creo que ha sido interesante; le agradecemos mucho su presencia hoy, que tenga una buena jornada. Continuamos con el punto siete.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

*(Pausa.)* Pues nada, señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión, y, a continuación, Mesa y Portavoces.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 minutos).*

**DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 2660-8219

Asamblea de Madrid