

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 556

20 de junio de 2025

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 20 de junio de 2025

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-278/2025 RGEF.793. 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: ¿Considera el Consejo de Gobierno que el precio de la vivienda es asequible en nuestra región?

2.- PCOC-1054/2025 RGEF.3220. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuándo prevén que entre en funcionamiento el nuevo mapa concesional de Transportes en la Comunidad de Madrid?

3.- PCOC-2951/2025 RGEF.11056. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Marcos Herrero Verdugo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la evolución del proyecto Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid?

4.- PCOC-3339/2025 RGEF.12868. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid del impacto de la tienda de Metro en la imagen de Madrid?

5.- C-898/2025 RGEF.11895. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre planes de la Consejería para incluir al municipio de Parla en la Red de Metro Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 12-6-25, ha admitido la delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos.	25352
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Guardiola Arévalo, el Sr. Moruno Danzi y el Sr. Brabezo Carballo comunicando las sustituciones en sus grupos.	25352
— PCOC-278/2025 RGEF.793. 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: ¿Considera el Consejo de Gobierno que el precio de la vivienda es asequible en nuestra región?	25352
- Interviene el Sr. Guardiola Arévalo, formulando la pregunta.....	25352-25353
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	25353
- Intervienen el Sr. Guardiola Arévalo y la señora directora general, ampliando información.....	25353-25355

— PCOC-1054/2025 RGE.3220. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuándo prevén que entre en funcionamiento el nuevo mapa concesional de Transportes en la Comunidad de Madrid?.....	25356
- Interviene el Sr. Martínez Pérez, formulando la pregunta.	25356
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	25356
- Intervienen el Sr. Martínez Pérez y el señor director gerente, ampliando información. . .	25356-25360
— PCOC-2951/2025 RGE.11056. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Marcos Herrero Verdugo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la evolución del proyecto Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid?.....	25360
- Interviene el Sr. Herrero Verdugo, formulando la pregunta.	25360
- Interviene la señora directora general de Carreteras, respondiendo la pregunta. . . .	25360-25361
- Intervienen el Sr. Herrero Verdugo y la señora directora general, ampliando información.....	25361-25363
— PCOC-3339/2025 RGE.12868. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid del impacto de la tienda de Metro en la imagen de Madrid?.....	25364
- Interviene el Sr. Catalá Martínez, formulando la pregunta.....	25364-25365
- Interviene el señor consejero delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta.	25365-25366
- Intervienen el Sr. Catalá Martínez y el señor consejero delegado, ampliando información.....	25366-25368
— C-898/2025 RGE.11895. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre planes de la Consejería para	

incluir al municipio de Parla en la Red de Metro Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 12-6-25, ha admitido la delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia..... 25368

- Interviene la Sra. Escalante Miragaya, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia..... 25368-25369

- Exposición del señor viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras..... 25369-25372

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. Bernardo Llorente, la Sra. Escalante Miragaya y el Sr. Catalá Martínez..... 25372-25379

- Interviene el señor viceconsejero, dando respuesta a los señores portavoces..... 25379-25381

- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. Bernardo Llorente, la Sra. Escalante Miragaya y el Sr. Catalá Martínez. 25381-25385

- Interviene el señor viceconsejero en turno de dúplica. 25385-25386

— Ruegos y preguntas..... 25387

- Interviene el Sr. Catalá Martínez. 25387

- Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos. 25387

(Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Son las nueve y treinta y dos. Vamos a empezar la sesión del 20 de junio de 2025. Como cuestión preliminar, conforme al artículo 64.2, anunciamos las sustituciones. ¿Vox?

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Sí, Mariano Calabuig sustituye a don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PRESIDENTE**: O sea, usted. ¿El Grupo Socialista? Señor Guardiola, bienvenido.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Muchas gracias, presidente. Le informo de que la pregunta de la diputada Cristina González la voy a sustanciar yo, Javier Guardiola, y la comparecencia la va a sustanciar Marta Bernardo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, de acuerdo; muchas gracias. ¿El Grupo Más Madrid?

El Sr. **MORUNO DANZI**: Sí, a María Acín la va a sustituir Diana Paredes, que viene ahora.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, fenomenal. ¿El Grupo Popular?

El Sr. **BRABEZO CARBALLO**: No hay sustituciones; todavía hay alguna ausencia, pero en breve se solucionará.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Sin otras cuestiones, vamos a pasar al punto primero.

PCOC-278/2025 RGEF.793. 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: ¿Considera el Consejo de Gobierno que el precio de la vivienda es asequible en nuestra región?

En representación del Gobierno, va a ser respondida por la directora general de Vivienda y Rehabilitación, señora doña María José Piccio-Marchetti, a la cual le damos la bienvenida a la mesa. Como ya saben ustedes, los tiempos son cinco minutos a repartir en tres turnos. Le doy paso, cuando quiera, al señor Guardiola.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Gracias, directora general, por venir aquí a responder la pregunta. He de decirle que es mi primera intervención en esta comisión como portavoz de vivienda y transportes, así que soy consciente de la gran responsabilidad que es estar en esta comisión por la importancia que es resolver estos problemas y, sobre todo, la responsabilidad después de que la presidenta Ayuso haya dicho que es la legislatura de la vivienda; nos quedan dos años por delante que tienen que ser de no parar, porque hasta ahora, la verdad, es que nos cuesta encontrar cómo puede llegar a ser la legislatura de la vivienda. Entonces, le preguntamos si considera el Consejo de Gobierno que el precio de la vivienda es asequible en nuestra región. ¿Usted cree que a día de hoy

la vivienda es asequible para toda la población? ¿Cree que las medidas que hacen en materia de vivienda están mejorando la asequibilidad respecto a años anteriores? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola; le quedan cuatro minutos y cinco segundos para los siguientes turnos. Señora Piccio-Marchetti, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. Señor Guardiola, en contestación a su pregunta he de señalarle que el Gobierno trabaja intensamente para que los madrileños puedan acceder a una vivienda en condiciones de asequibilidad de acuerdo con los ingresos de cada uno, especialmente aquellos que tienen más dificultades, que son fundamentalmente los jóvenes y los que tienen unos ingresos más reducidos. Y, además, tenemos un importante reto cada año para dar respuesta de vivienda a todos aquellos que se incorporan como población a nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general; le quedan cuatro minutos y veinte segundos. Señor Guardiola, su segundo turno; cuando quiera.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Señora directora general, le he preguntado la valoración que hace sobre si es asequible; no me vale un estamos trabajando en ello. Es decir, ¿a día de hoy considera que es asequible la vivienda para las distintas franjas de edad o los distintos sectores de población? ¿Considera que las medidas que han estado realizando los últimos seis años han mejorado la asequibilidad de la vivienda? Al final, la asequibilidad entendida como significado de que puede conseguirse o alcanzarse.

La tasa de emancipación juvenil en la Comunidad de Madrid está en el 18,4 por ciento desde el año 2024; los jóvenes madrileños destinan el 94 por ciento de su salario para pagar algunas cosas, para pagar la vivienda. No sé, me gustaría conocer un dato que haya mejorado el acceso a la vivienda con alguna de sus medidas; es decir, hemos hecho esto y hemos conseguido que repercuta socialmente en esto en materia de vivienda. Me gustaría también saber ustedes en su modelo a qué capitales europeas se asemejan; es decir, estamos cogiendo iniciativas o estamos trayendo proyectos de tales sitios y este es nuestro modelo a seguir. ¿Han hecho alguna evaluación efectiva de las medidas que ya se han desarrollado? Es decir, pues el plan Vive ha cambiado la vida de los jóvenes madrileños. ¿Hay alguna política de vivienda que hayan hecho que puedan decir que ha tenido esta efectividad para ver si hemos mejorado que sea más asequible para la gente? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Guardiola; le quedan dos minutos y cinco segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Voy a tratar de responderle a lo que ha señalado. Lo primero que tendríamos que ver, efectivamente, como usted dice, es qué es lo que consideramos vivienda asequible, que se podría definir de diferentes maneras. En nuestra región, tradicionalmente, la vivienda asequible ha sido la denominada vivienda con protección pública o protegida, que tiene un precio máximo establecido y, además, está destinada a aquellos que tienen unos ingresos máximos, que se supone que son los que tienen los

ingresos más reducidos de nuestra población, y que ha sido de reserva obligatoria en todos los nuevos desarrollos del planeamiento; también, aquella cuyo coste nos supera el 30 o 35 por ciento de los ingresos del que la habita para garantizar que puede hacerse frente a los pagos y, además, desarrollar un proyecto de vida, o bien esa que tiene un precio un 20 por ciento por debajo del mercado. Y, finalmente, como usted dice, a la que puede hacer frente un porcentaje elevado de la población.

Valorando todas estas definiciones, lo que sí que tenemos claro es que la vivienda protegida que hemos desarrollado en nuestra región sí que puede considerarse como vivienda asequible, y en nuestro Gobierno estamos trabajando intensamente para incrementar la oferta de este tipo de vivienda que, como le digo, de acuerdo con nuestro modelo, es lo que va a conseguir que los precios sean más ajustados e incrementar el nivel de asequibilidad de la vivienda a nivel público y privado. Y, en la línea de lo que usted preguntaba, estamos obteniendo resultados que podemos avalar con datos. La primera medida que hicimos para incrementar la vivienda protegida fue actualizar los precios máximos en febrero de 2024, que llevaban congelados desde 2008, para adaptarlos fundamentalmente al incremento del coste de construcción. Y esta actualización de precios ha supuesto que hayamos pasado de 1.854 calificaciones provisionales para nuevas viviendas protegidas en 2023 a 12.548 en 2024, lo que supone que la oferta de vivienda protegida, esa vivienda asequible a la que usted se refiere, se ha multiplicado por siete en nuestra región. Y, además, quiero señalarle que esas 12.648 viviendas que se han producido en 2024 suponen más del 50 por ciento de la oferta de vivienda que se ha desarrollado en todo el territorio nacional, que ha sido de 23.967 viviendas con calificación provisional; en concreto, un 53 por ciento de la vivienda protegida que se ha iniciado en toda España. Creo que este dato, en la línea de lo que señalaba, muestra que las medidas están mejorando el nivel de asequibilidad de nuestra vivienda; además, como también mencionaba el plan Vive, he de señalarle que 1 de cada 3 viviendas protegidas que se han iniciado corresponde a nuestro plan Vive de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora directora general; le quedan dos minutos y treinta segundos para el último turno. Gracias.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Señora directora general, ha habido alguna pregunta que no me ha respondido; a ver si puede comentarme en el siguiente turno, respecto al modelo, en qué ciudades, países europeos o a nivel internacional tienen ustedes su modelo a seguir o en qué se fijan.

Con respecto a la vivienda protegida, nos comentan que es muy importante para llegar a la asequibilidad, pero si nos vamos al número de viviendas que tenía el Ivima hace treinta años eran 80.000 y las que tiene ahora la Agencia de Vivienda Social son 21.000 viviendas en alquiler; con lo cual, según su definición, hemos perdido vivienda asequible para la ciudadanía. Aun así, no he conseguido ver ningún dato de los que me ha comentado que mejore los datos de acceso a la vivienda. Están construyendo -muy bien-, pero a día de hoy, en estos seis años, ¿qué medida han hecho que haya mejorado datos para el acceso a la vivienda?

También quiero comentarles que en nuestro grupo nos preocupan distintos asuntos. Como decía, nos preocupa la pérdida de vivienda pública por su privatización; la compra entera de edificios que está echando a gente de sus barrios por parte de fondos; la subida tremenda de los fondos y de esas viviendas públicas, que se hicieron en muchos barrios y que se privatizaron con los años, han conseguido que para esos ciudadanos que vivían allí, en esas viviendas asequibles, hayan dejado de ser asequibles y les hayan duplicado el alquiler en muchos municipios. También, el estado de las viviendas públicas que tiene la Agencia de Vivienda Social, que hemos ido a visitar algunas, como las de Torrejón de Ardoz, y la verdad que están en un estado lamentable. Nos preocupa que haya trabajadores que tengan que pagar su casa y no llenan la nevera, nos preocupa que la gente tenga que irse de Madrid porque no compensa vivir aquí, nos preocupa que no se persigan los pisos turísticos ilegales o nos preocupa que ustedes se opongan a cualquier medida del Gobierno de España, aunque les parezca bien, porque alguna tendrá que estar bien, no pueden considerar que todas estén mal simplemente porque son de otros partidos. Y es que el Gobierno de España no ha parado de intentar traer soluciones para solventar el problema de la vivienda aquí, en Madrid; por ejemplo, la ley de vivienda, si se aplicara, mejoraría la vida a un millón de madrileños pagando menos de alquiler; se han puesto 2.300 millones por parte del Gobierno de España para mejorar las políticas de vivienda; se puso en marcha el bono joven de alquiler por 600 millones, por ejemplo; se ha creado la regulación de los pisos turísticos, incluyendo pagar el 21 por ciento de IVA para esos negocios; se ha hecho una propuesta nueva en la Conferencia de Presidentes para triplicar el presupuesto de vivienda. Son medidas que nos hubiera gustado que a la Comunidad de Madrid le hubieran parecido alguna bien, no le pueden parecer todas mal; entonces, creo que sería bueno que abandonáramos la confrontación política y pusiéramos solución a la vivienda. Muchas gracias; perdona, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, nada. Muchas gracias, señor Guardiola. Señora directora general, tiene dos minutos para su última intervención.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Quiero señalarle que en la Comunidad de Madrid tenemos un modelo propio de vivienda, donde apostamos por incrementar la oferta de vivienda asequible, ofrecer seguridad jurídica y una fiscalidad baja como la mejor manera de facilitar el acceso a la vivienda y mejorar los niveles de accesibilidad.

La oferta de vivienda pública, como usted señala, en los últimos años se ha incrementado notablemente. La Agencia de Vivienda Social tiene un parque de más de 25.000 viviendas, que se verá incrementado con otras 1.600 viviendas nuevas en esta legislatura. A través del plan Vive estamos construyendo 8.500 viviendas, de las cuales 4.000 están entregadas, y hay 13.000 en total, en diferentes procesos, con lo que será un importante incremento de la oferta de vivienda pública en nuestra región.

En cuanto a la aplicación de la ley de vivienda, la Comunidad de Madrid la aplica en su totalidad porque es la potestad del Gobierno regional aplicar las medidas o no, de acuerdo con nuestras competencias exclusivas autonómicas en materia de vivienda. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora Piccio- Marchetti. Ya ha terminado su pregunta, así que le deseamos que tenga una buena jornada, muchas gracias. Invitamos al señor Rodríguez Sardinero, que es el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, para responder para responder en representación del Gobierno a la siguiente pregunta. *(Pausa.)* Bienvenido, señor Rodríguez Sardinero. Como ya se conocen los tiempos, señor Martínez, por favor, cuando usted quiera.

PCOC-1054/2025 RGE.3220. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuándo prevén que entre en funcionamiento el nuevo mapa concesional de Transportes en la Comunidad de Madrid?

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días de nuevo, señor Sardinero. Comienzo tal y como hice hace justamente un año en esta comisión, donde le preguntaba ya por el mapa concesional y cómo llevaban por parte del Consorcio Regional de Transportes dicho mapa concesional. Como sabe usted, ha pasado un año desde su última comparecencia en la que hablamos de este asunto, pero llevan más de cinco años trabajando por el futuro mapa concesional. Estamos ya casi en julio, en agosto tomamos vacaciones y hasta septiembre no retomaremos la actividad en esta comisión; algo me dice que terminará el año 2025 y que no tendremos noticias del futuro mapa concesional. Por eso, señor Sardinero, le pregunto qué fechas tiene prevista el Consorcio Regional de Transportes para que entre en funcionamiento dicho mapa concesional. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Para responder a la pregunta, señor Rodríguez Sardinero, cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Gracias, presidente. Muy buenos días, señorías. Pues me alegro de que me haga esa pregunta, porque, como ya he dicho en alguna ocasión, es un proceso largo, complejo y estamos en disposición de afirmar que la aprobación de los veintidós proyectos del nuevo mapa concesional de autobuses de la Comunidad de Madrid se producirá en breve y, a partir de ahí, iniciaremos la licitación de las nuevas concesiones para su puesta en marcha en el momento en que se adjudiquen los contratos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. En réplica, señor Martínez, cuando quiera; tiene cuatro minutos y diez segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Señor Sardinero, por un momento me ha recordado los plenos de esta Cámara, que parecía que quien le preguntaba era el Partido Popular, con aquello de me alegro de que me haga esta pregunta, y se la hago porque andamos bastante preocupados. Creo, sinceramente, que la reforma del mapa concesional va por convertirse en un ejemplo de ineficiencia administrativa y falta de transparencia un procedimiento. Usted ya declaró en esta comisión -yo lo dudé en su momento y lo sigo dudando- que se había reunido con más de 140 alcaldes de esta comunidad para hablar del

mapa concesional; alcaldes que, por cierto, también están esperando a que se les notifique si ustedes han recogido sus demandas no solo de los ayuntamientos, sino de asociaciones, de municipios y de otros colectivos. Me acaba de decir que está a punto de aprobarse. No me dice fecha, solo me dice a punto; no sé si será durante el verano o ya en el próximo curso político. Lo que sí me gustaría saber, dada la noticia que me ha dado, es cuándo van a notificar a los ayuntamientos y a todas las personas que han presentado alegaciones si han sido admitidas o si no han sido admitidas, sobre todo ahora que me dice que ya está a punto de licitarse. Y le vuelvo a insistir en la pregunta: ¿cuándo cree que entre en funcionamiento el futuro mapa concesional? Sabemos que los procesos administrativos algunas veces son muy largos, y me gustaría saber qué pasará a partir del 31 de diciembre del 2025, que es cuando finaliza el año de prórroga que ustedes prorrogaron con todas las concesionarias actuales de las diferentes líneas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Martínez, le queda para la última intervención dos minutos y cincuenta segundos. Señor Rodríguez Sardinero, le quedan cuatro minutos y treinta segundos para la segunda intervención.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Vale. Pues como le decía a su señoría en mi primera intervención, es un proceso -y usted lo ha ratificado- bastante gordo. Es una normativa que no está exenta de complejidad, lo que hace que los plazos se dilaten de manera inevitable. Y ya les he ido contando a lo largo de mis sucesivas intervenciones los pasos que hemos ido dando para mejorar, sin duda, la que va a ser, y es, una de las mejores redes de transporte de autobuses en toda España y Europa; el proceso de diseño del mapa, participación y gobernanza; aprobación inicial de los anteproyectos por el Consejo de Administración; dilatado trámite de información pública, que finalizó el 30 de septiembre del 24 y generó 1.700 escritos de alegaciones, más de 9.500 IT, cuestiones diferenciadas de naturaleza diversa -operativa, económica, jurídica, técnica-, provenientes, como he dicho, de ciudadanos particulares, de Administraciones, operadores de transporte, partidos políticos, ayuntamientos; en definitiva, evidencia una amplitud y una pluralidad de aportaciones recibidas. Como ya he manifestado en alguna ocasión en esta sala, dichas alegaciones, una vez analizadas y trabajadas, en virtud de ese aspecto de gobernanza al cual yo estoy acostumbrado a trabajar en ámbitos anteriores, más del 45 por ciento de esas alegaciones se han incluido dentro de los anteproyectos y han definido que sean los nuevos proyectos.

Los siguientes pasos había que consensuarlos con la Abogacía General, habida cuenta de la aparente discordancia entre la normativa estatal, de aplicación supletoria, y la normativa propia respecto al orden y el momento de aprobación de los proyectos y de los pliegos administrativos y técnicos. Sobre la base de las recomendaciones de la Abogacía, para la aprobación de los veintiún proyectos es necesaria previa autorización al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, que lo vamos a presentar en breve; es decir, iremos a las vacaciones con los veintiún proyectos aprobados. Posteriormente, daremos cuenta al Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes y, antes de la aprobación de los mismos, me corresponde a mí como gerente del Consorcio Regional; a partir de ahí, se realizará una petición de informe a la Comisión de Evaluación Financiera de la

Comunidad de Madrid, que ha de ir acompañada de una resolución administrativa sobre el establecimiento y creación de dichos servicios, prevista en la normativa estatal. Se adjunta a dicha documentación la propuesta de los pliegos de cláusulas administrativas, las particulares, las prescripciones técnicas, previamente informados, lógicamente, por la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, junto con los restantes documentos necesarios que incurren dentro de los veintiún proyectos. Una vez obtenido el informe de la Comisión de Evaluación Financiera de la Comunidad de Madrid, el Consorcio aprueba los pliegos; se inicia el procedimiento de contratación propiamente dicho, que exige, asimismo, la aprobación del gasto y autorización del contrato por parte del Consejo de Gobierno; esto quiere decir que tiene que ir dos veces. En resumen, aunque el nuevo mapa concesional está en marcha, su puesta en funcionamiento dependerá, lógicamente, de la finalización de los trámites administrativos y de la adjudicación de los contratos, por lo que nosotros tenemos la idea de que en este año 2025 podamos iniciar el proceso de licitación con todos los trámites que ya he dicho y le he anunciado a lo largo de mi comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero; le queda un minuto para su última intervención. Señor Martínez, dos minutos y cincuenta segundos. Gracias.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Mire, señor Sardinero, por mucho que diga, yo creo que este proceso ha estado rodeado de imprecisión y falta de comunicación clara, no solo con los ayuntamientos, sino también con los cientos de usuarios que han presentado alegaciones. Usted dice que han metido en el documento más del 45 por ciento de las alegaciones, pero no me ha contestado si se ha notificado a los usuarios, a partidos políticos, sindicatos, empresas concesionarias, las alegaciones. A mí personalmente me consta que no han comunicado esas alegaciones y que muchos ayuntamientos todavía ni siquiera saben cómo se van a licitar esos proyectos porque no saben si se han aceptado o no las alegaciones.

Dice usted textualmente que es un proceso gordo; es verdad que es un proceso, como yo he dicho, complejo, pero a lo mejor lo que significa que este proceso gordo y complejo lleve tanto retraso es la falta de previsión del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que lleva gobernando muchísimos años esta comunidad. No me ha contestado qué va a pasar con las empresas concesionarias a las que se les prorrogó por un año el contrato hasta el 31 de diciembre del ejercicio 2025. ¿Van a volver ustedes a prorrogar un año más? ¿Qué va a pasar con los veintiún contratos que están prorrogados y que todo parece indicar que a 31 de diciembre se quedan o bien sin servicio o bien vuelven ustedes a prorrogar? Y le vuelvo también a hacer la misma pregunta y espero que la respuesta sea algo más que la palabra breve: ¿qué previsión tienen ustedes, sabiendo también que en los procedimientos de contratación puede transcurrir mucho tiempo desde que se licitan hasta que se adjudican, al menos la que maneja el Consorcio Regional de Transportes, para que se pueda adjudicar y entrar en funcionamiento el futuro mapa concesional? Porque lo que yo sí tengo claro, señor Sardinero, es que mientras que el servicio sigue siendo el mismo que años atrás, lo que sí ha hecho el Consorcio Regional de Transportes es anunciar ya la subida de las tarifas en los billetes de autobuses interurbanos.

Coincidirá conmigo en que no es de recibo que, mientras que los usuarios siguen teniendo, sobre todo en el sur y en el este de la Comunidad de Madrid, servicios deficitarios en el transporte interurbano y que ni siquiera ven cómo se amplían los servicios que la Comunidad de Madrid ha prometido a lo largo de los últimos meses, a partir del 1 de julio, cada vez que tengan que subir al autobús cada usuario tenga que pagar 3 euros por el billete y también el abono transporte, en algunos casos, más del 50 por ciento. Me gustaría saber su opinión al respecto y realmente si había necesidad de subir dichas tarifas, si no hubiera sido mejor cuando el usuario hubiera tenido la percepción de que se ha mejorado las líneas, de que se han mejorado los servicios y de que se han mejorado los transportes. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Para cerrar, el señor Rodríguez Sardinero; un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): A ver si soy capaz de hacerlo telemático. Es verdad, no hemos contestado a las alegaciones. Contestaremos a las alegaciones de todos los ayuntamientos; están todas vistas y supervisadas, pero el procedimiento administrativo determina que una vez llevado a la autorización y aprobación y publicación contestamos en el mismo momento, es decir, la recibirán sin ningún tipo de problema. La prórroga que fue aprobada por el Consejo de Administración son dos años, por lo tanto, no se preocupe que no va a haber ninguna paralización de ningún tipo de servicio, es decir, que van a continuar dándose y prestándose los servicios por parte de las empresas operadoras.

Subida de tarifas. Pues nada, dígaselo a su Gobierno. Las bonificaciones las puso el Gobierno de España y ha quitado las bonificaciones el Gobierno en España. La Comunidad de Madrid ya tenía bonificada las tarifas y lleva sin subirlas desde el año 2013, creo recordar. Y para que quede claro, el 82 por ciento de los abonos del transporte público en Madrid -el 82 por ciento- lo paga la Administración pública, el 18 por ciento lo pagan los usuarios. Si viaja un poco más dentro y fuera de España podrá ver que las tarifas en la Comunidad de Madrid son las más baratas probablemente de España y las más baratas de toda Europa.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): No me gusta entrar en el juego del tú más. Con respecto a su señoría no entiendo muy bien exigir el estricto cumplimiento de los plazos en el proyecto, cuando el Gobierno central, gestionado por su partido -estamos hablando de las concesiones caducadas del año 2009, concesiones caducadas que afectan a la Comunidad de Madrid en su parte en relevancia-, va a eliminar no sé cuántos municipios por donde no va a pasar ya nunca más un autobús.

La participación en el mapa concesional del Estado es tan compleja, tiene que ser tan compleja, que no nos han llamado nada más que una vez a la Comunidad de Madrid, en una sola ocasión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Su tiempo se ha terminado ya.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, pues volveré a venir en otro momento. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo siento. Muchas gracias, como siempre, por estar con nosotros y le deseamos una buena jornada.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy bien. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero, que lo va a responder en representación del Gobierno la directora general de Carreteras, doña Natalia Quintana Serrano, a la cual le damos la bienvenida. Para comenzar la pregunta le doy la palabra al señor Herrero; cuando usted quiera.

PCOC-2951/2025 RGE.11056. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Marcos Herrero Verdugo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la evolución del proyecto Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid?

El Sr. **HERRERO VERDUGO**: Muchas gracias, señor presidente. Señora directora general, el día 17 de junio de 2021, durante su discurso de investidura, la presidenta Ayuso anunció la creación de una red básica de vías ciclistas con una primera fase en la que se construirían 137 kilómetros y se invertirían casi 48 millones de euros. Hoy, casi 1.500 días después, cuatro años, sabemos que hay cero kilómetros construidos. Con estos datos, señora directora general, ¿cómo valora el Gobierno la evolución del proyecto Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Herrero. Para responder, la señora Quintana en réplica, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Gracias, presidente. Buenos días. Pues muy favorable, y muy favorable tanto por el objetivo como por los fines y por los retos que nos planteamos y que abordamos, porque la respuesta y el objetivo de la red es mejorar y ampliar la trama de carriles bici que gestiona la Dirección General de Carreteras, adecuarlos a los parámetros actuales de diseño para un correcto funcionamiento para su explotación, porque hemos tenido en cuenta, además, las rutas EuroVelo, en concreto la ruta de EuroVelo 16, la ruta Ibérica.

Por sus fines. Estamos muy satisfechos por sus fines porque convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana es para que estemos satisfechos. Queremos facilitar la conexión con las principales localidades de la Comunidad de Madrid mediante este modelo de transporte, contribuyendo al desarrollo y a una cohesión territorial; facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista y fomentar un turismo de calidad en espacios naturales protegidos y en los lugares de mayor valor paisajístico y cultural, porque, desde luego, pretendemos fomentar una movilidad segura y conectada, impulsando estos modelos de gestión de la red que garanticen, además, una difusión de los itinerarios entre la población, y queremos movilizar las inversiones en el ámbito de las infraestructuras.

Y, luego, por los retos, porque en junio del 2024 sí que anunciamos la ampliación de la red - que no hay kilómetro cero; tenemos ya una red de carreteras con una red de carriles bici en la Comunidad de Madrid-. En junio del 24 anunciamos ampliar, con 142 kilómetros más, para alcanzar un objetivo final de 400 kilómetros en dos fases; una primera fase, con la creación de las infraestructuras intermunicipales, y una fase posterior con la consolidación de la red.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora Quintana. En réplica, el señor Herrero tiene cuatro minutos y veinticinco segundos. Gracias.

El Sr. **HERRERO VERDUGO**: Muchas gracias, presidente. De verdad que esperaba cualquier respuesta menos que están muy satisfechos, porque usted habla de 2024, pero es que el anuncio es de 2021; es decir, ha habido tres años en los que no se ha hecho absolutamente nada, y no se puede estar satisfecho de no hacer nada desde un Gobierno, de verdad se lo digo.

Señora Quintana Serrano, mi estreno como diputado fue el día 3 de abril de 2024 y fue una pregunta de la Comisión de Turismo y Deporte en la que me interesaba por los kilómetros de carril bici que tenía intención de desarrollar la presente legislatura el Gobierno regional. Y le puedo decir que en ese momento ya el propio director general de Deportes asumía que llevaban un retraso; con lo cual, es muy difícil estar satisfecho. Pero es que hoy, más de un año después, la situación es exactamente la misma: no hay ni un solo kilómetro de carril bici nuevo, no hay ningún contrato de obra, ni siquiera iniciado. Pero voy a hacer un repaso con usted por esa primera fase que usted me ha dicho que anunciaron en 2024, pero que, como podrá ver ahora, viene de mucho más atrás. Esa primera fase de 137 kilómetros: carretera M-608, 41,5 kilómetros, sin iniciar ningún trámite administrativo, según el portal de la Comunidad de Madrid; carretera M-600, 36,8 kilómetros, sin iniciar ningún trámite. Vamos a las que parece que ya han empezado a hacer algo: M-111, 24,5 kilómetros, un contrato de redacción del proyecto que ya tienen formalizado el 14 de febrero de 2023; hace ocho meses fue la fecha en la que tenía que estar este proyecto ya entregado y todavía no han empezado el contrato de ejecución. M-501, 12 kilómetros; igualmente, un contrato de redacción del proyecto formalizado el 23 de enero del 24, con un plazo de ejecución de siete meses, que han ampliado a dos más, y que en teoría se lo tienen que entregar ahora en julio de 2025. M-206, 7,5 kilómetros, ocho meses de retraso llevamos ya para poder hacer el contrato de ejecución desde que terminó el contrato de redacción del proyecto. M-307, 5 kilómetros, catorce meses llevamos desde que les entregaron el proyecto. M-605, otra de las

que no sabemos nada, simplemente hay un contrato menor de revisión ambiental. Y M-121, 4,5 kilómetros y acaban de publicar el contrato para la redacción del proyecto, es decir, todavía nos queda.

Hecho este repaso, primero se demuestran dos cosas: una, que este proyecto no es del 2024, evidentemente; es de 2021, cuando dijo la señora Ayuso que lo iba a realizar. Y dos, por supuesto que no es nada de lo que poder estar satisfecho, ni de lejos. Mire, aquí el problema es que hay una absoluta falta de capacidad para gestionar. En el momento que salen de la foto fácil, del anuncio vacío y de la nota de prensa no hay nada detrás. Tienen documentos que en el momento que miran detrás no hay nada, son como los decorados de los spaghetti western de Almería, que miras detrás y no hay nada. No se preocupen, no es solamente de esta comisión, en la de Turismo y Deporte también lo vemos habitualmente; generan documentos que no se concretan en nada, anuncios que pierden la vigencia en el momento que salen de la boca de la presidenta Ayuso. Mire, los madrileños que usan la bicicleta para mejorar su movilidad, para hacer deporte o para hacer turismo no se merecen esta falta de capacidad y diligencia, porque un retraso de cuatro años solo puede esconder dos cosas: puede basarse en una profunda hipocresía al anunciar algo que no se tiene intención de hacer o puede esconder una incapacidad de quien tiene que llevarlo a cabo; en este caso yo creo que esconde las dos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Herrero; le quedan treinta segundos en una última intervención. Señora Quintana, tiene tres minutos y quince segundos en dúplica.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Yo entiendo que tienen poca experiencia en la gestión, más en la oposición, porque así lo han querido los madrileños durante décadas, y probablemente les cueste comprender los procedimientos, los plazos que hay que cumplir, para llevar a cabo proyectos tan ambiciosos. Hacer una red de carriles bici ambiciosa como no tiene ninguna comunidad no es fácil, y más si queremos ser rigurosos con los procedimientos, sobre todo porque la rigurosidad en la contratación, que creo que viene bien recordarla, no es una carga burocrática, es una garantía democrática. Hacer bien los proyectos y licitar bien los proyectos significa que hay que cumplir todos los plazos, pero al final una licitación bien diseñada y exigente evita que haya adjudicaciones inadecuadas. Ser rigurosos en la contratación, que es lo que hacemos en la dirección general, lejos de la incapacidad, no es una cuestión legal, sino es una cuestión de respeto a todos los ciudadanos, porque no se trata de repartir favores, sino de construir un futuro con responsabilidad, que es lo que hacemos en la Dirección General de Carreteras. Además, ha dicho palabras como esconder, engañar; o sea, en la Dirección General de Carreteras esas palabras no las trabajamos. Tratamos de hacer proyectos serios, proyectos rigurosos, porque, además, entendemos que no se trata de gastar mucho sin construir nada, salvo sospechas que algunos pueden hacer, ¿no? La diferencia no está en cómo se contrata, está en si se contrata con rigor, lo que lleva unos plazos, unos procedimientos, unos tiempos que bien entienden todos los funcionarios de la Dirección General de Carreteras y de la consejería, o si queremos contratar con amiguetes, que seguramente fuera más rápido y se acortarían los tiempos.

A pesar de todo lo que se ha dicho, el porqué de que estemos satisfechos, como le decía, es porque es un proceso riguroso, es un proceso bien hecho. Hacer una red de carriles bici nueva en la Comunidad de Madrid no es fácil, construir un carril bici a la altura de lo que estamos haciendo es exactamente igual, lleva los mismos plazos, las mismas comprobaciones técnica, los mismos cálculos de ingeniería, los mismos procedimientos medioambientales que hacer una carretera o una red nueva de carreteras en una región. Por tanto, como le digo, nuestro objetivo cumple además con el objetivo país de crear ciudades saludables; cumplimos con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España; nos hemos adherido también a las últimas recomendaciones del Consejo de Europa, al Programa Nacional de Reforma 2020 para España y al Plan Nacional de Energía y Clima. Además, estamos en sintonía con las recomendaciones del Semestre Europeo y, como le decía, después de cumplir todas estas directrices normativas españolas, normativas europeas, estamos actualmente...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Bueno, pues dejo el medio minuto para el final. Estamos en dos fases: una primera fase con 54 kilómetros ya en marcha, con tres carriles bici que vamos a licitar, y una segunda fase con dos proyectos constructivos muy importantes. Y me dejo el final para rematar después de su intervención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Gracias, señora Quintana. Para cerrar la tercera intervención, señor Herrero, treinta segundos.

El Sr. **HERRERO VERDUGO**: Señora directora general, con este diputado ha pinchado en hueso, veinticinco años de funcionario Técnico Superior de la Administración Local, coordinador general de un Ayuntamiento de más de 100.000 habitantes cuatro años; luego sé lo que es un expediente administrativo y sé lo que es un expediente de contratación. Lo que sí que le puedo asegurar es que catorce meses entre la redacción del proyecto y sacarlo a licitación es incompetencia; es no sacarlo, es tardar más de lo necesario, y ya no digo estrictamente. Y cuatro años para sacar un único contrato de obra es algo que es totalmente inadmisibile. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Herrero. Señora Quintana, treinta segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Yo vuelvo a decir que nosotros somos muy rigurosos en la contratación. Creemos que los procedimientos en la contratación, como le he dicho, y ser rigurosos no es una carga democrática, sino es una garantía democrática. Nuestra evolución es indiscutiblemente positiva; nunca antes se ha hecho un esfuerzo comparado para la implantación de una red ciclista de esta envergadura, difícilmente lo va a poder usted encontrar en otros ámbitos autonómicos o en otras comunidades. Luchamos contra muchos factores, incluso contra otras Administraciones, como el ejemplo del carril bici paralelo a la 605, donde Patrimonio Nacional, del Gobierno de España, ha tirado para atrás este proyecto impidiéndonos hacer el carril bici diseñado, a pesar de que cumplía con todos los requisitos ambientales que la norma exigía. Nada más. Muchas gracias. Feliz verano a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Quintana. Y perdonen ustedes que yo les vaya avisando, pero sobre todo es para respetar los tiempos. Señora Quintana, muchas gracias y que tenga una buena jornada. Pasamos al cuarto punto.

PCOC-3339/2025 RGE.12868. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid del impacto de la tienda de Metro en la imagen de Madrid?

En representación del Gobierno, la pregunta será respondida por el señor Vázquez Casadilla, que es el consejero delegado de Metro Madrid; le damos la bienvenida. *(Pausa.)* Bienvenido, señor Vázquez. Señor Catalá, cuando usted quiera.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido, señor Vázquez. En esta comisión hablamos muchas veces de Metro y hablamos de las cosas más relevantes, de lo estructural. Cuando decimos que tenemos uno de los mejores metros del mundo y seguramente el mejor metro de Europa, no es porque le digamos solamente nosotros, lo valoran también los usuarios que entregan al ferroviario de Metro de Madrid una de las mejores notas que recibe cualquier servicio público. Es moderno, es accesible, es puntual, es limpio, es seguro.

Y en esta comisión nos dedicamos fundamentalmente a hablar de las inversiones que se realizan, de las innovaciones, de la automatización de líneas, pero hay también algunos elementos a los que se dedica la propia empresa que nos parecen relevantes y que queríamos traer a colación en esta última comisión y, en concreto, la tienda de Metro. Puede parecerles a muchas de sus señorías una pregunta poco relevante o que tiene poco impacto, pero en nuestra opinión creemos que una de las señas de identidad de la ciudad de Madrid y de la Comunidad de Madrid es su metro, algo de lo que todos los madrileños se sienten orgullosos. Y cuando la tienda de Metro se pone en marcha, en nuestra opinión, lo que se intenta es poner en valor la imagen de este metro, intentar generar una imagen, algo que resulta imprescindible para la percepción de los propios usuarios, pero también de la gente que nos visita. Entonces, por eso en esta última comisión, señor Vázquez, le queremos preguntar por qué desde el año 2019 se viene impulsando la tienda de Metro y la imagen corporativa de Metro desde el punto de vista de la venta de artículos. Le quería preguntar si es una política pública que está teniendo éxito, si tiene ventas o resulta deficitaria. En este momento, si usted no me corrige, creo que tenemos dos tiendas, tanto en Plaza de Castilla como en la Puerta del Sol, y también le quería preguntar si tiene usted la intención de abrir más tiendas, si estas están teniendo un impacto positivo, están teniendo ventas y, por lo tanto, quieren ampliar las tiendas.

También en un momento en el que la imagen de Madrid se está exportando a todo el mundo y se está creando lo que se conoce como la marca país, que en este caso hablaríamos de la marca región, ¿cree usted que la tienda de Metro y la imagen corporativa de Metro genera un impacto positivo precisamente para la conformación global de lo que es la marca región?

Y también quiero saber, igual que conocemos la valoración que hacen los propios usuarios del servicio de Metro, si tienen ustedes la valoración o la percepción que realizan los propios usuarios de las tiendas de Metro y hasta qué punto esto está sirviendo para que Metro de Madrid se equipare a otros metros que tienen una imagen y una marca muy potente, como, por ejemplo, es el metro de Londres -que todos tenemos en nuestra cabeza su marca, su imagen, su logo, también sus propias tiendas- o el metro de Nueva York. Entonces, estas son las cuestiones que le quería preguntar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Ha agotado tres minutos, tiene dos minutos por si los quiero usar en el segundo o tercer turno. Señor Vázquez, cuando usted quiera; cinco minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Muy buenos días. Señor presidente, muchas gracias. Muy buenos días a todos. Señor Catalá, muchas gracias por poner en valor esta iniciativa, que yo creo que, sin ser obviamente prioritaria en cuanto al objetivo fundamental de Metro de Madrid, que no es otro que transportar de manera segura y rápida cuantos más usuarios y ciudadanos mejor, es importante también saber cuál es el rol de Metro de Madrid dentro del sistema público de transportes de la Comunidad de Madrid, pero también, cómo no, del sistema público de transportes y emblema del sistema público en general de nuestro país.

Yo empezaría por el final. Lo ha dicho usted, por qué se conoce internacionalmente el logo de metro de Londres y por qué no puede hacer lo mismo Metro de Madrid y así sumarse a esa marca comunidad, a esa marca España, ya que, oye, somos un país receptor de muchos visitantes, pero que también anhela y aspira a recibir también mucha inversión y actividad económica, y en eso es en lo que estamos. Me gustaría explicar el impacto de esta iniciativa que llevamos impulsando con mucho interés en esta legislatura y que ha resultado ser muy positiva y tiene mucho desarrollo y crecimiento por conseguir y por consolidar en un futuro. Se trata de un proyecto que no solo es importante por la generación de actividad económica, como ya he avanzado, sino que, sobre todo, fortalece el vínculo emocional de los ciudadanos con el suburbano madrileño, potencia la marca de Metro y actúa como canal de proyección cultural e identitaria de nuestra región y de nuestro país, porque, como ustedes saben, Metro de Madrid no es solo el medio de transporte, sino que es todo un emblema de servicio público a nivel regional, nacional e internacional en materia de transporte y un símbolo cultural del que los madrileños están profundamente orgullosos.

Desde su creación, la tienda de Metro ha tenido como objetivo acercar la marca de Metro de Madrid al gran público a través de productos que conectan con el imaginario colectivo de los madrileños. Esta iniciativa ha logrado transformar elementos icónicos de nuestro transporte como la señalética, como el logo, como el mapa, y el propio diseño de las estaciones en símbolos culturales de Madrid, reconocidos y apreciados tanto por los usuarios como por turistas y coleccionistas. Los resultados cuantitativos avalan su éxito con unas ventas que han experimentado un crecimiento sostenible desde el año 2019, año en el que se creó y año en el que se celebraba el centenario de la existencia de Metro en Madrid. Aunque los primeros años la expansión de la tienda fue más moderada, recientemente las ventas han remontado hasta casi duplicar en este primer trimestre las ventas del año anterior. Estamos

hablando de cifras de facturación del año 2024 de en torno a una facturación neta de más de 300.000 euros, en torno a 310.000 euros, algo que este año probablemente se consiga duplicar. Por eso digo que el crecimiento todavía es exponencial y es algo que, desde luego, ya no es deficitario a día de hoy; sin embargo, tanto económicamente como en aquello que es intangible, en lo que apunta a la marca Madrid, Metro y España, desde luego, puede ser mucho más rentable. Además, determinados productos se han convertido en auténticos fenómenos de consumo, citaré dos ejemplos concretos: el jersey de la Navidad, que se puso en funcionamiento hace dos años, o también las zapatillas conmemorativas de 105 aniversario, que luego pondré como ejemplo para una línea de colaboración que tenemos también en Metro de Madrid. A día de hoy son más de 1.100 las unidades vendidas de este producto, y quiero recordar que es un producto que se hace en colaboración con el talento de Madrid, con un diseñador que se llama Tito Customs, y que, obviamente, creemos también que es una función la que hace Metro de Madrid al elevar también y al unirse al talento madrileño y joven. Aquí me paro para seguir después, señor presidente, que si no me quedo corto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, muy bien, señor Vázquez; le queda todavía un minuto.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Pues ya me he pasado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Catalá, dos minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Voy a intentar cederle un poco de mi tiempo al señor...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya le comentamos que ya no.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: ¿Eso ya no está permitido?

El Sr. **PRESIDENTE**: Llegamos a ese acuerdo.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Vale. Muchas gracias por sus respuestas. Nosotros coincidimos en que, efectivamente, la tienda de Metro no es una de las políticas estructurales de Metro, pero sí creemos que de verdad se tiene que poner en valor. Es una política pública que se lleva haciendo desde el año 201,9 desde que está la presidenta Ayuso; antes no se hacía. Hay muchos metros del mundo en los que no se hace, pero sí que en los más icónicos o en los más importantes se vienen impulsando medidas de este tipo, y nosotros creemos que en esa estrategia de que Madrid tenga, de manera incuestionable, el mejor metro del mundo esta es una política importante.

Hay una cuestión que se me ha quedado sin responder por su parte y le quiero pedir si me puede hacer una matización. En este momento tenemos la tienda de la gran estación icónica de Sol y la de Plaza Castilla, y como nos ha confirmado que existe un aumento sostenido de las ventas y, por lo tanto, del impacto positivo y no negativo para la empresa, le quería preguntar si pretenden abrir más tiendas y en dónde las van a situar. Y como creo que el presidente está muy estricto con los tiempos, pues nada, termino.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, le quedan todavía cincuenta segundos por si quiere hacer una tercera intervención. Señor Vázquez, tiene un minuto. Gracias.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Intentaré ser muy sucinto. Paso de los papeles porque me los sé, obviamente, muy bien para poder ir al grano. Respecto a las tiendas, la más importante es la tienda on line, es la que más facturación tiene, la que más visitas tiene y que, en momentos concretos, ha recibido casi mil visitas a la misma vez. Pero sí, para las tiendas físicas he de decirle que tenemos las dos tiendas que usted ha dicho y que a lo largo de este año inauguraremos otra tienda que creemos que es estratégica y que, además creará la nueva imagen de las tiendas de Metro, a la cual se le está dando una vuelta, y que será la que esté en la estación de Ópera, ojalá. Aprovecho para invitarles a todos ustedes a que a lo largo del último trimestre de este año puedan ver esa nueva imagen, esa nueva tienda, que está en un sitio estratégico y con una alta afluencia turística, pero quiero recordar que la más importante y la que más visibilidad tiene es la on line.

En cuanto a otras líneas de colaboración que estamos haciendo, Metro de Madrid ha sacado un concurso público y ha sido adjudicataria IMG, que es la marca internacional de licenciamiento más importante del mundo y que, entre otros, cuenta con la colaboración y con el trabajo que hace con el metro de Londres y en el de Nueva York. Y este año vamos a empezar a colaborar con ellos a través de la licenciatura de la marca, que básicamente es hacer colaboraciones con otras marcas a nivel internacional para su posicionamiento y, obviamente, para el beneficio posterior que esto implicaría.

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

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Y, por último, llevamos otra línea de colaboración muy interesante con muchas marcas que ya hemos puesto en funcionamiento... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Todas ellas o muchas ellas españolas y con portal box. Y, sí, tenemos líneas de colaboración, como hemos dicho, con nuevo talento madrileño y español, como ha podido ser el de las zapatillas, y en breve verán otras demostraciones también de colaboraciones con talento y con marca España, que, por cierto, creemos y estamos convencidos que es la mejor que existe en el mundo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Vázquez, como siempre. Gracias por estar hoy con nosotros y que tenga una buena jornada.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Muchas gracias. Que tengan todos ustedes un feliz verano. Perdón, señor presidente, por excederme en algún momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no pasa nada. Ya está.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Y sí que como muestra un botón, somos muy humildes y nos dedicamos a vender, pero para que vean ustedes

a nivel de algo icónico, como seguro que les hace ilusión porque son todos ustedes muy jóvenes, pero recordarán unos bolis que estaban muy de moda con varios colores en los años setenta y ochenta - algunos exceden esos años-, me gustaría dejárselos para que el presidente los reparta como tenga a bien entre todos ustedes. Es una colaboración que se hace con Bic -si lo llego a saber, se lo doy antes y me deja un minutito más, coño-.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez. No, yo me quedo sin él, no pasa nada. Muchas gracias, señor Vázquez, se lo agradezco mucho.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Vázquez Casavilla): Si me permite se los doy y ya me voy, ifaltaría más! (Risas).

El Sr. **PRESIDENTE**: Esto no es muy ortodoxo, pero bueno. (Risas.) Muchas gracias, señor Vázquez, gracias por su generosidad. Vamos a pasar al punto siguiente, que es el punto quinto.

C-898/2025 RGE.11895. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre planes de la Consejería para incluir al municipio de Parla en la Red de Metro Madrid. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 12-6-25, ha admitido la delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

Para sustanciar la comparecencia, en delegación, y de conformidad con el ejercicio de esta admisión, el consejero ha delegado la sustanciación de esta comparecencia en el viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, don José María García Gómez, al cual invitamos a la mesa, por favor. Ya les digo que la tramitación tendrá lugar de conformidad con el artículo 209.2. Sin más preámbulos, vamos a precisar las razones que motivan la solicitud de esta comparecencia, que la va a hacer la señora Escalante.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: ¿Tengo siete minutos?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, Inicialmente tiene tres y luego los siete. Para la motivación son tres minutos y ya luego tiene usted sus siete minutos; o sea, tiene diez en total. Tiene tres y, luego, si quiere continuar, los siete siguientes. Y, luego, cerrará con tres. Tiene usted la palabra, cuando quiera.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Muchas gracias, señor presidente. Señor viceconsejero, señorías, buenos días. El Partido Popular viene a terminar el curso con sus preguntas onanistas, estas que se hacen entre ellos, un diputado del Partido Popular preguntando al director general de Metro, también del Partido Popular, hablando de lo que realmente importa, las tiendas de Metro, las marcas de Metro, las cifras de negocio; en fin, ¡iqué bochorno! Se les hincha el pecho hablando de Metro como

un negocio, como una marca exitosa, como un icono cultural; estoy realmente abochornada, déjense de marketing, de jerséis navideños, de zapatillas y céntrense en trabajar y en lo que importa. El señor Catalá ha llegado incluso a hablar del metro de Nueva York, comparándolo con el metro de Madrid, un metro que funciona 24 horas y con más del 70 por ciento de grado de satisfacción.

Vayamos al objeto de la comparecencia. ¿Se imaginan ustedes vivir en una ciudad donde desplazarse al trabajo, a clase o al centro de salud se convierta cada día en una odisea? ¿Se imaginan tener que sumar cada semana horas y horas perdidas en atascos o en trenes saturados? Para las parleñas y los parleños ese es su día a día. Parla es la octava ciudad de la región con mayor número de habitantes, con más de 130.000 personas que, a efectos prácticos, se encuentran aisladas del resto de la Comunidad de Madrid. Solo hay dos maneras de salir de Parla, por la línea C4 de cercanías y por la A-42, y ambas todos los días están colapsadas, señor viceconsejero. Y pese a esta circunstancia, ha quedado fuera de todos los planes de expansión de la red de Metro de Madrid, incluso de las correspondientes al Metro Ligero.

La primera gran expansión de la red se produjo en la década de los noventa, con la creación de la línea 12 MetroSur, que dejaba a Parla fuera con el argumento de centrarse en municipios con un mayor crecimiento en materia de planificación urbanística, cubriendo así Alcorcón, Fuenlabrada, Getafe, Móstoles y Leganés, y dejando esta ciudad fuera del plan inicial. Luego, llegaron otras ampliaciones, donde parece ser que los desarrollos urbanísticos ya no eran importantes, como las 7B o la 9B, ya que Parla volvió a quedarse fuera pese a tener el título de gran ciudad, concedido por la Asamblea de Madrid desde 2006, siendo así excluida de todo plan y relegando a sus habitantes, más de 133.000, a tener como únicas vías de salida, como le he dicho antes, la A-42 y la línea C4 de cercanías.

A lo largo de los años ha habido diversas propuestas y promesas sobre la posible llegada del metro a Parla, ya sea mediante la ampliación de la línea 12 MetroSur o a través de la unión con la línea 3 en Getafe. Cuando en 2003 se inauguró MetroSur, incluso el señor Gallardón llegó a hablar de una M-30 ferroviaria para dar cobertura a las y los parleños. En 2019, en plena campaña electoral, la propia Isabel Díaz Ayuso prometió ampliar MetroSur hasta Parla, pero en el año 2025, seis años después, no hay compromiso firme de ninguno de los Gobiernos del PP, ni tan siquiera se han dignado a realizar el estudio conducente para estudiar el mejor trazado posible y garantizar así a la ciudadanía su derecho a una movilidad adecuada y un transporte público de calidad -creo que ya voy por los tres minutos-. Me gustaría que contestase. Quería agradecer que estén aquí hoy la plataforma Metro Parla Ya y concejales del Ayuntamiento de Parla y que la comparecencia se dirigiese a ellos porque son realmente los afectados de esta cuestión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Escalante. Bienvenidos los invitados por estar hoy aquí con nosotros. A continuación, siguiendo el Reglamento, le vamos a dar la palabra al señor viceconsejero por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muy bien. Buenos días. Muchísimas gracias, presidente. Señorías, señora Escalante, cuando

un miembro del Gobierno comparece en esta Asamblea se dirige a todos los madrileños, y cuando un miembro del Gobierno de la Comunidad de Madrid gestiona, gestiona para todos los madrileños, no solo para el municipio de Parla, los vecinos de Parla, que también, sino para todos los madrileños.

Como ustedes bien conocen, Parla es una ciudad de 24 kilómetros cuadrados, en este momento tiene 134.000 habitantes, y cuenta con diversos modelos de transporte interurbano de carreteras y ferrocarril, basado fundamentalmente en el transporte público, por un lado, con el autobús y la red de cercanías, y, asimismo, por otro, con la movilidad privada a través de la red de carreteras. Se encuentra dentro de la zona de tarificación B2 del Consorcio Regional de Transportes y cuenta con una estación de la línea C4 de cercanías, que conecta el sur con el norte de Madrid, atravesando toda la ciudad de Madrid, y, además, le permite una conexión con los municipios de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Colmenar Viejo, con correspondencia con metro en muchas de sus estaciones. Este trazado por sí mismo permite una conexión eficiente entre zonas residenciales del sur y norte con el centro de Madrid, facilitando acceso a puntos clave como estaciones de metro, intercambiadores y centros de trabajo y de estudio. A corto plazo está prevista la ampliación por el Ministerio de Transportes de dicha red con un nuevo apeadero en Parla Norte; la previsión de apertura, según indican, es para finales de este año 25, probablemente a principios del año 26, y llevará aparejado un incremento de frecuencias de esta línea. Esta previsión de estación de apeadero sería en Getafe sector 3 y Parla. Se entiende que atenderá una demanda potencial de más de 14.000 habitantes, y a modo de ejemplo le doy alguna de las frecuencias y, por así decirlo, tiempos de viaje de conexión con la red de Metro: nueve minutos a Getafe centro, correspondencia con línea 12; quince minutos a Villaverde Alto, correspondencia con línea 3; diecinueve minutos a Atocha, correspondencia con línea 1; veintidós minutos a Sol, correspondencias con líneas 1, 2 y 3.

También está previsto el impulso, como se ha señalado con anterioridad por el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, del nuevo mapa concesional, que tendrá en cuenta las alegaciones del propio Ayuntamiento de Parla en relación con la modificación de las líneas de transporte interurbano para su conexión con esa futura estación de Parla cercanías. Y en relación con el transporte por carreteras, lo ha mencionado usted, la A-42. Está solicitado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid al Ministerio de Transportes que haga un tercer carril en cada sentido en la A-42 desde Parla a Casarrubuelos, con el límite de Castilla-La Mancha.

En relación con los procesos de expansión y de inversión por parte de Metro de Madrid, hemos entregado ya la ampliación de la línea 3 de metro hasta El Casar, en el municipio de Getafe; estamos en el proceso de la ampliación de la línea 11 de metro desde Plaza Elíptica a Conde de Casal, por tanto, también garantizamos la movilidad de sur a norte -esto es muy importante-; reitero, de sur a norte, iniciando las obras de ampliación de la línea 5 para la conexión con el aeropuerto Madrid Barajas terminales 1, 2 y 3, una segunda conexión con el aeropuerto internacional, y, asimismo, los estudios preliminares para la ampliación de la línea 11 desde Mar de Cristal a Valdebebas, y en el futuro, a medio plazo, la ampliación a Madrid Nuevo Norte en paralelo al desarrollo urbanístico de ese ámbito. Son proyectos muy ambiciosos, implican un gran esfuerzo presupuestario y requieren una planificación muy

precisa desde el punto de vista técnico, pero también muy prudente y muy racional desde el punto de vista económico.

Como ustedes mismos podrán concluir, el sistema de transporte de Parla en este momento está suficientemente cubierto, si bien depende de que todos y cada uno de los sistemas de transporte que operan al mismo tiempo funcionen de manera adecuada. Y como usted bien indica, no siempre se produce así; la línea de cercanías no da esa seguridad que debiera y, por tanto, esos fallos de cercanías revierten en la eficiencia de todo el sistema, y tampoco la A-42 es una alternativa porque no crece en paralelo como debiera para dar salida al vehículo privado.

Hoy me pide que informe de los planes de ampliación de red con relación al municipio de Parla y lo estoy haciendo de forma preliminar; desde un punto de vista técnico, desde un punto de vista descriptivo, analizamos esa posible viabilidad de estudio en estos momentos de la ampliación de la red de metro hacia Parla. Y le voy a esbozar una estructura de las reflexiones, desde el punto de vista técnico, que debieran hacerse para tomar esa decisión en el momento oportuno que debiera hacerse. La red de metro tiene 303 estaciones, 296 kilómetros de trazado, distribuido en doce líneas convencionales y un ramal. La línea 12, conocida comúnmente como MetroSur, es circular, de algo más de 40 kilómetros, y conecta con el sur y el suroeste del área metropolitana de Madrid, Alcorcón, Fuenlabrada, Leganés, Móstoles y Getafe, y enlaza con el resto de la red a través de las líneas 3 y 10 y a través de las distintas líneas de cercanías de Renfe; esta sería la línea más cercana al término municipal de Parla, por lo que la conexión con la red se estudiaría, en su caso, a través de esta. Dentro de esta línea, las estaciones de metro más cercanas a la localidad de Parla son las de Fuenlabrada Central y Parque de los Estados, ambas en Fuenlabrada, y Arroyo Culebro, en Getafe. También existe una reserva de trazado en dicha zona en el plan parcial Albarreja, variante norte, pero no existe previsión de construcción de la estación dado el nulo desarrollo urbanístico actual de la zona; eso en relación a MetroSur. Las estaciones antes mencionadas, repito, se encuentran aproximadamente a 6 kilómetros del municipio de Parla. El estudio que pudiera realizarse, dependiendo de las alternativas planteadas y el trazado a desarrollar, supondría plantear un ramal de una longitud entre 6,6 kilómetros y unos 8,3, tratando de unir las estaciones antes mencionadas con el centro de la localidad de Parla sobre un amplio terreno rústico o sin uso urbano en este momento, atravesando el polígono industrial de Cobo Calleja y siempre con un trasbordo necesario con MetroSur para cualquier conexión con el resto de la red.

Además del análisis, habría que prever las estaciones necesarias para este recorrido con el fin de mejorar la conexión mediante transporte público. Y como final a este posible ramal, lo más razonable sería situarlo en la actual parada de la red de cercanías de Parla, ya que supondría, además, una conexión con la red de ferrocarril el enlace con la red urbana del tranvía de Parla en su parada Parla Centro-Bulevar Norte. En cualquier caso, habría que proponer al menos tres alternativas de trazado. En el desarrollo de estas alternativas el número de estaciones a ejecutar estaría entre seis y siete, siendo todas nuevas paradas, salvo las cabeceras que supondrían un intercambio con MetroSur. Seis o siete estaciones que, como le he señalado, habría que hacer en un terreno rústico o urbano sin desarrollar. el desarrollo de estas alternativas. Plantearía, además, por otro lado, otra posible conexión, que sería a través de la línea 3 de metro en El Casar, pero esa supondría 11 kilómetros de extensión del ramal y

permitiría la conexión con C3 y C4; en cualquiera de los casos, cualquier análisis que pudiera hacerse tiene que tenerse en cuenta el número de usuarios diarios potenciales de cada una de estas estaciones y de esta línea, y, como no puede ser menos, porque nuestra obligación es gestionar los recursos de todos los madrileños, haciendo una estimación del coste presupuestario que ello supondría. Conviene cuando alguien hace una propuesta hacer un mínimo número para entender el coste y el esfuerzo presupuestario que supondría a todos los madrileños. (*Rumores.*) Sí, sí, también cuando se pide desde la oposición uno debe asignar los recursos.

El Sr. **PRESIDENTE**: No interrumpa al orador, señora Escalante, por favor.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Para hacer esa estimación se utilizan los datos que tenemos recientes de la inversión en infraestructura de la ampliación de la línea 11 de metro analizando los costes actuales y una estimación del 20 por ciento de incremento, incluyendo, además, los contratos de obra de asistencia técnica a la construcción para que pudiera ponerse en marcha. Y los costes estimados obtenidos para ese ramal, el mínimo, están entre 713 millones y 901 millones de euros.

A modo de conclusión, MetroSur es una infraestructura ferroviaria de forma circular que conecta el sur de Madrid con la ciudad capital. La única alternativa viable desde ese hipotético análisis descriptivo y técnico que yo le acabo de realizar sería la realización de un ramal de conexión con ese trazado existente de MetroSur; la cabecera, como le señalaba, podría ser Fuenlabrada Central, El Casar; en cualquiera de los casos, habría que construir entre 6 y 8 kilómetros de ramal con seis o siete estaciones entre medias. Y ello requeriría, en cualquiera de los casos, unos estudios en profundidad de tipo económico y, sobre todo, de tipo técnico que justificaran o viabilizaran la realización de esa gran inversión. Y en este momento no se justifica, no está en los planes inmediatos de la consejería, más allá de ese análisis técnico que ya hemos realizado por los técnicos de la consejería, realizar ese proyecto, que también tiene un coste muy significativo. En cualquiera de los casos, me someto a sus consideraciones y preguntas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias por ajustarse a los tiempos, señor viceconsejero. A continuación, vamos a dar turno a los representantes de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, como siempre. Comienza el señor Calabuig del Grupo Parlamentario Vox; siete minutos o menos. Gracias.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Ya sé, presidente, que el o menos es habitual en esta comisión, y lo voy a intentar, pero me va a costar. Fíjese, creía que había aún más unanimidad aquí en esta guerra, porque el señor viceconsejero -bienvenido, por cierto. Buenos días, don José María- nos ha explicado las diferentes etapas que debería tener un estudio para decidir si va o no va. ¡Hombre!, no me venga hoy a contar cuáles son las etapas de ese estudio porque en el 2019 el Gobierno de la Comunidad de Madrid prometió hacer el estudio para llevar el metro a Parla. Podría haber salido la conclusión de que no es viable o no merece la pena y que habría que buscar otra solución, pero no me venga a contar hoy... Ha dicho palabras como habría que, tendríamos que... ¡Es que no se ha hecho

nada! Vamos a ver, no sé si me estoy explicando -creo que me estoy explicando, ¿verdad?-. Eso es, que no tienen hechos de estudio que se prometió en el 2019, que a lo mejor sale que no es rentable para la Comunidad de Madrid llevar el metro a Parla, que a lo mejor es más rentable algo que ha dicho la representante de Más Madrid, que la C4, línea de cercanías, y la A-42 están colapsadas diariamente. ¿Eso de quién es responsabilidad?, ¿de Óscar Puente, no? ¿No? (*Rumores.*) Sí, ¿verdad? Entonces, vamos a ver si nos aclaramos. Es que como yo estoy en medio y no tengo nada que ver con uno ni con otro, ¿hace falta el metro en Parla o no? No tenemos el estudio, no lo han hecho. Nos dicen que habría que hacer un montón de cosas, bueno, pues ya veremos a ver cuándo lo sacan. Han hecho algo por encima; además, tal y como lo ha estado usted contando, se ve que esto lo hicieron ayer sus técnicos o antes de ayer. Haciendo un estudio rápido, si lo llevamos desde El Casar, 11 kilómetros de ramal; si lo llevamos desde otro lado son 4 kilómetros. Saldrían seis o siete estaciones; además, se ve, se coge un plano, se marca y unos técnicos que llevan tiempo ya saben cada cuántos kilómetros tienen que meter una estación. No saben ni las necesidades de usuarios que pudiera haber.

Viene gente del norte de la provincia de Toledo a coger el Cercanías en Parla. Don Óscar Puente me parece que debe estar empezando a hacer un apeadero nuevo en Parla con un aparcamiento disuasorio, porque hoy, claro, Parla se llena de coches de gente que viene de otros pueblos; aparcan en medio de la ciudad, llenan la ciudad de coches y, claro, aquello es intransitable, evidentemente, pero me da la sensación de que ni ustedes, por un lado, ni el Ministerio del señor Óscar Puente, por otro, están haciendo su tarea. Ha nombrado -se ve que ha leído la prensa también la representante de Más Madrid- aquella M-30 ferroviaria que prometió el señor Ruiz Gallardón. Luego se quedó con la M-30 de Madrid nada más, que está muy bien, pero la M-30 ferroviaria no está hecha.

No sé si hace falta metro en Parla, no lo sé. A mí la sensación que me da, que la A-42 sí la he usado muy a menudo, es que a la A-42 hace falta meterle uno o dos carriles más; eso está claro porque hay horas en que no hay quien pase por ahí, pero esa no es responsabilidad de la Comunidad de Madrid. Y en la C4, por lo que me dicen -yo no la he usado-, el número de incidencias es permanente y también es responsabilidad del Gobierno central; luego, también podrían ponerse de acuerdo. No sé si hoy en día serían capaces de ponerse de acuerdo, pero, bueno, inténtelo a ver si sale. Y no quiero dar la lata más, presidente; como me ha dicho usted que más corto, pues más corto. Aquí me quedo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, porque lo bueno si breve, dos veces bueno; ya lo sabe usted, así que se lo agradezco. En el Grupo Socialista va a ser la señora Bernardo la que intervenga, ¿verdad? Pues nada, cuando usted quiera.

La Sra. **BERNARDO LLORENTE**: Gracias, presidente. Primero, quiero agradecer, que no he podido hacerlo antes, al consejero de Metro de Madrid el regalo que nos ha traído. Yo lo que voy a hacer es que se lo voy a llevar al alcalde de Parla nada más salir de aquí, porque, por desgracia, ni el alcalde ni los parleños conocen una tienda de Metro. También quiero saludar a los representantes de la plataforma que han venido hoy aquí de Metro Parla Ya.

Por otro lado, señor viceconsejero, si tan mal funciona el cercanías -fatal, funciona fatal; está colapsado-, ustedes, que son los responsables del Gobierno de la Comunidad de Madrid y de todos los ciudadanos regionales, también de los parleños y las parleñas, yo creo que deberían poner medidas para que estos ciudadanos de Parla, 130.000 ciudadanos que hay en la ciudad de Parla, no tengan los problemas que usted dice que tienen de colapso del tren de cercanías. Con lo cual, yo creo que ni siquiera eso les sirve de excusa; una excusa que, como bien se ha relatado, viene de muchos años atrás, en concreto más de treinta años que está gobernando el Partido Popular en la Comunidad de Madrid y que no ha hecho absolutamente nada, inada! Espero que luego en su siguiente intervención nos lo pueda decir, dígame exactamente qué inversión ha hecho en los últimos treinta años el Gobierno de la Comunidad de Madrid -me dan igual los diferentes Gobiernos- en la ciudad de Parla, ¡uno solo!, se lo agradecería.

De todas maneras -puedo estar equivocada-, le voy a decir las inversiones que ha habido en la ciudad de Parla: 1984, hubo una apertura de la circunvalación desde Parla Norte hasta Parla Sur - Ministerio de Fomento-; 1987, desdoblamiento del tramo de Getafe a Parla -Ministerio de Obras Públicas-; 1989, puesta en marcha del tramo de Parla a Torrejón de la Calzada -Ministerio de Fomento-; 1995, inauguración de la estación Parla Centro -Ministerio de Transportes-; 2025, reforma de la estación de cercanías de Parla -Ministerio de Transporte-. ¡Una solo, señor viceconsejero! Jamás desde un Gobierno del Partido Popular autonómico o nacional se ha invertido ni un solo céntimo en movilidad de los vecinos y las vecinas de Parla, ni tan solo una carretera de titularidad autonómica o el desdoblamiento de las ya existentes como la M-408.

Sin lugar a duda, la gran discriminación y el mayor desprecio que ha sufrido esta ciudad fue cuando en 1997 el presidente de la comunidad autónoma, entonces el señor Ruiz Gallardón, decidió excluir a Parla del proyecto de MetroSur. Ahí empezó todo, en 1997, con el señor Ruiz Gallardón. Esta injusta decisión ha lastrado el desarrollo total y absoluto de esta ciudad; insisto, es la octava ciudad en número de habitantes de la Comunidad de Madrid -130.000-. Ustedes han hablado hoy aquí de varias inversiones que se van a hacer y estoy segura de que procede hacerlas, como en el caso de la estación de Valdebebas, pero tenemos que ponerlo en su contexto. El barrio de Valdebebas tiene 30.000 habitantes, que no estoy diciendo yo aquí que no se merezcan tener un metro, por supuesto que sí, pero estamos hablando de que Parla tiene 130.000 habitantes, y si los vecinos de Valdebebas tienen una estación de metro, los vecinos de Parla deben tener su estación de metro. Y esto es así si ustedes no consideran que los ciudadanos de Parla son de segunda y los de Valdebebas de primera; esto está clarísimo.

Ya entramos en la era de la señora Ayuso, en 2019; como ya se ha dicho aquí, pues efectivamente fue campaña electoral. Recuerdo perfectamente que se comprometió allí con los parleños y parleñas, en la plaza Adolfo Marsillach de la ciudad, a que se valoraría hacer un estudio y tal. Febrero del 2023, cuando era consejero el señor don David Pérez convocó a todos los alcaldes de la zona para hablar de este tema, a todos menos al alcalde de Parla. Convocó a los alcaldes de Casarrubuelos, de Griñón, de Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, y al alcalde de Parla no, cuando iban a hablar de su ciudad; ahí empezaron ya las discriminaciones a esta ciudad. Y en estos últimos años, del 23 al

24, ¿qué ha pasado? Pues que el Ayuntamiento de Parla, encabezado por su alcalde y por casi toda la corporación -porque los concejales del Partido Popular han decidido que, aunque sea su municipio, no quieren el metro allí- y la plataforma que hoy nos acompaña han estado reivindicando lo que les corresponde. Son ciudadanos de primera, exactamente igual; pagan sus impuestos a esta comunidad exactamente igual que el resto de ciudadanos de esta región, y estos vecinos se merecen desde hace muchísimos años que tengan un metro en su ciudad. Con lo cual, señor viceconsejero, yo creo que usted nos puede venir aquí a hablar del Cercanías, nos puede hablar de carreteras, pero yo de lo que quiero que nos hable es del metro de Parla, de la inversión que va a hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid en Parla y qué proyectos tienen para esta ciudad con relación al metro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Bernardo, también por ajustarse a los tiempos. Señora Escalante, a continuación, siete minutos.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Muchas gracias, señor presidente. Señor viceconsejero, no ha respondido a la pregunta central. Ha dedicado más de la mitad de su tiempo a hablar de cercanías, de un apeadero de cercanías que es competencia del Ministerio de Transportes. Nos ha hablado todo el tiempo de un hipotético futuro utilizando formas verbales abstractas de cosas que habría que hacer, de posibles alternativas, pero es que es su trabajo el análisis de potenciales usuarios, de estimaciones presupuestarias, de costes.

No nos ha dicho lo que quieren oír la plataforma Metro Parla y miles de personas de Parla que sufren cada día las consecuencias de su abandono. No me ha contestado a algo que es muy sencillo; conteste sí o no a metro en Parla. ¿Van a encargar ya los estudios conducentes para el mejor trabajo posible? Sí o no, a incluir su construcción en los presupuestos de 2026; sí o no, a dejar de tratar a los parleños y parleñas como ciudadanos de segunda, porque eso es lo que vive Parla, un abandono institucional. ¿Y sabe qué, señor viceconsejero? No nos vale con que nos diga que lo están estudiando. Los vecinos y vecinas de Parla viven con las constantes promesas incumplidas del Partido Popular; ya lo dijeron la última vez en 2019, ya lo prometió la presidenta Ayuso, y Parla sigue esperando.

Decía usted que llevar el metro a Parla es costoso, que requiere planificación, ¿pero acaso no ha habido dinero para otras ampliaciones, incluso en zonas que ya están bien conectadas? ¿Por qué sí hay dinero para nuevas estaciones en zonas de rentas altas y no para el sur? Mire, señor García y señorías del Partido Popular, diversos estudios de movilidad de cercanías muestran que después de las estaciones de la ciudad de Madrid, Parla es la que más viajeros registra; así, en la estación de Parla se registran más de 11.000 personas en hora punta entre las seis y media y las nueve y media de la mañana. Viajar en esos trenes no es transporte público, es un ejercicio de resistencia física y emocional. Si, por el contrario, optan por salir por la vía A-42 en transporte público o privado, se encuentran con una intensidad media diaria superior a los 80.000 vehículos circulando hasta la M-40, que se traduce en atascos interminables y emisiones disparadas, además de unos accesos deficientes y una nula planificación. Según datos de Eurostat, estos vecinos y vecinas de nuestra región son quienes más tiempo pierden cada día en desplazamientos, y esa pérdida de tiempo tiene consecuencias en su salud, en su conciliación, en el acceso a oportunidades laborales, educativas y en su calidad de vida. En

definitiva, una ciudad condenada a la dependencia, sin alternativas viables, sin opciones reales, a la que ustedes, señor García, le niegan una infraestructura tan básica y necesaria como es el metro.

Pero vamos a profundizar más. Entre las estaciones de la línea 12, Arroyo Culebro y Parque de los Estados, existe ya una estación fantasma que no se ha empleado ni inaugurado nunca, La Pollina, que podría facilitar la conexión de Parla a la red de metro si se opta por la línea 12 vía Fuenlabrada. También cabe la posibilidad de hacerlo con Getafe, conectando también con zonas industriales por el polígono industrial Cobo Calleja, en MetroSur, o con la línea 3, en Getafe, en esta vía. Esta es la línea que venimos trabajando desde Más Madrid en los últimos años, proponiéndoles destinar los recursos económicos necesarios para la realización de un estudio con el mejor trazado posible y para el inicio de la licitación de las obras de ejecución.

Hoy, como les he dicho, tenemos como invitados a los miembros de la plataforma Metro Parla Ya, a los que les vuelvo a agradecer su presencia y su incansable trabajo en esta reivindicación histórica. Así que le pido, señor García, que me diga cómo justifican que desde la época del señor Gallardón como presidente de esta comunidad -estamos hablando desde el año 95, treinta años- no hayan tenido tiempo de garantizar los derechos de las y los vecinos de Parla, que, además, es un municipio de referencia para los municipios de la comarca de La Sagra. Dígaselo a ellos, no me lo diga a mí; míreles a la cara, que los tiene aquí, y dígaselo a ellos, que son los que merecen una explicación clara. Parla es algo más que un punto en el mapa; son vecinos y vecinas de esta región que llevan décadas tratadas como ciudadanos de segunda. Cuando hablamos del derecho a la movilidad no hablamos de un capricho urbanístico, sino de los derechos fundamentales a sus desplazamientos del día a día, a garantizar una vida digna en igualdad de condiciones con el resto de la ciudadanía de cualquier otro punto de la región. Cuando una Administración discrimina sistemáticamente a sus ciudadanos, está vulnerando el principio constitucional de igualdad, y esto, señores y señoras del PP, no es una mala gestión, sino injusticia social. Se les llena la boca del palabro equilibrio territorial, pero es eso, un palabro vacío de contenido, porque ustedes llevan más de treinta años fomentando justamente lo contrario, el desequilibrio territorial. Esa es la clave, la desigualdad territorial, esa que ustedes maquillan con discursos vacíos, pero que mantienen con sus presupuestos cada año desde hace treinta años.

No quiero dejar de aprovechar esta última sesión del periodo de sesiones, aprovechando que está aquí usted y el director general de Metro, el señor Vázquez, para preguntarles por la planificación de Metro en general, y es que hoy, el último día de curso, ustedes vuelven a terminar con un suspenso en la gestión de Metro. Y como esta es la última sesión antes de las vacaciones, les voy a recordar todo lo que tienen pendiente y les animo a preparar para este verano un buen cuadernillo de actividades, a ver si para septiembre pueden aprobar alguna de estas asignaturas: suspenden en planificación, ¿cómo se les ha ocurrido cerrar la mitad de la línea 6 justo tres días antes de las Pruebas de Acceso a la Universidad? ¿No podían haber comenzado una semana después? Suspenden en gestión de la accesibilidad, ¿cómo es posible que todavía haya un 30 por ciento de estaciones que no sean accesibles frente al 7 por ciento del metro de Barcelona, cuatro años después de haberse planteado ese objetivo? Suspenden en la gestión de la puntualidad; acumulan retrasos e incidencias, hay acumulaciones en horas punta y faltan trenes. ¿Cómo es posible que en 2023 tuviesen 4 millones de minutos en retrasos?

¿Sabe a lo que equivale eso? A siete años y medio de retraso, señor viceconsejero. Suspenden en San Fernando de Henares con la línea 7B de metro desde hace más de dieciséis años; 600 viviendas afectadas, 73 viviendas derribadas, un suelo que sigue inestable, indemnizaciones insuficientes. Suspenden en gestión general; reducen el servicio en un 4 por ciento, cuando han aumentado los usuarios más de un 15 por ciento. Suspenden en la gestión de recursos humanos, con menos personal que hace una década, lo que produce retrasos, especialmente en las horas punta; en 2023 tuvieron 59 retrasos diarios por falta de conductores. Suspenden en gestión económica por una deuda de más de 1.000 millones de euros. Suspenden en gestión de las comunicaciones; no han dotado a metro de un sistema de alimentación de las comunicaciones internas para casos de emergencia. El día del apagón muchos maquinistas tuvieron que quedarse en los trenes durante horas porque no había forma de comunicarse con ellos para coordinar la situación, como sí ocurre en el metro de Barcelona. El Partido Popular lleva suspendiendo el curso treinta años en la gestión del Metro de Madrid, y eso, señorías del Partido Popular, es muy grave.

Y para terminar, desde Más Madrid lo tenemos claro, el metro de Parla no es solo una necesidad, es una cuestión de justicia. No se trata de una promesa electoral, es una exigencia ciudadana. Por eso le insisto, comprométase aquí, ahora y hoy e incluyan la ampliación del metro de Parla en los presupuestos de 2026; inicien los estudios de viabilidad; reúnanse con los colectivos vecinales, como la plataforma Metro Parla Ya, que lleva años planteando propuestas, y pongan en marcha un calendario claro. Dejen de ignorar al sur, dejen de ignorar a Parla. ¡Metro a Parla ya! Señor viceconsejero, ¡metro a Parla ya! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Escalante. A continuación, el Grupo Parlamentario Popular, el señor Catalá, siete minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias por su comparecencia, señor viceconsejero. (*Rumores.*) Bueno, a ver si...

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, un momentito, señor Catalá. Ya es la última sesión. (*Rumores.*) Por favor, señora Escalante, el micrófono. Es la última sesión, vamos a terminarla bien, ¿vale? Señor Catalá, cuando usted quiera.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Entiendo que se me suma todo el tiempo anterior, ¿no?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no ha empezado. Empieza ahora.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Vale, muchas gracias. Bueno, muchas gracias, viceconsejero, por su comparecencia. Yo voy a entrar ahora al detalle de algunas cosas de las que usted ha mencionado, pero también quisiera entrar sobre algunos aspectos que se han dicho anteriormente.

Decía la señora Bernardo, portavoz del Partido Socialista, todas las inversiones que ha hecho el Partido Socialista en Parla. Se le ha olvidado una en concreto, ¡el tranvía de Parla, vaya por Dios! La mayor inversión por la que es conocida la ciudad de Parla. Ese tranvía -invictus, le llamaba el Partido

Socialista- ahora no se les puede mencionar porque Tomás Gómez es un socialista de esos que mantiene la línea verdadera de lo que debía ser el partido y que se aleja del sanchismo; le tienen defenestrado, como tienen defenestrados a todos los socialistas que alguna vez tuvieron éxito en esta región. Yo creo que era importante que también constase como infraestructura importante.

Dice la señora Escalante que suspendemos. ¡Será ella la que no suspende! Claro, pero hay una cuestión y hay un problema, y es cuando en Más Madrid chocan su ideología y sus relatos contra la realidad. Dice que llevamos treinta años suspendiendo y la realidad es que llevamos treinta años gobernando, y no gobernamos por una feliz casualidad del destino, gobernamos porque de manera mayoritaria los madrileños, elección tras elección, nos otorgan su confianza y no se la dan a ustedes. Nosotros, como políticos, estamos aquí como representantes de una confianza que nos han otorgado los ciudadanos; una confianza, además, para la gestión de los asuntos públicos. A ustedes no se la dan y nos la dan a nosotros, por lo tanto, quienes suspenden son ustedes; quienes aprobamos somos nosotros. Ha dicho la señora Escalante que la gestión de metro es un suspenso. ¡Es mentira! Porque resulta que Metro realiza todos los años una encuesta a los usuarios y les pregunta cuál es la percepción que tienen de servicio, de la limpieza, de la puntualidad, de todo lo que reciben, de la atención a las personas con discapacidad, y resulta que de todos los servicios públicos de España, de todos, Metro de Madrid tiene una nota de 8, inotable! No hay ningún otro servicio público en España, ningún otro, que reciba esa nota. Y eso se debe en parte a la gestión del Partido Popular, pero también en parte a los grandes profesionales que tiene Metro, a las grandes inversiones que se han realizado. Por lo tanto, no suspendemos, señora Escalante; aprobamos. Aprobamos con notas bastante altas y es que, cuando lo sometemos a la realidad, sus discursos se caen.

Es curioso porque en la anterior comisión la señora Escalante trajo una iniciativa para que se pudiesen llevar a los perros en los autobuses -no a los perros guías, a las mascotas-, y el señor Pérez Gallardo -ya saben que a mí no me gusta mencionar a gente que no está presente en la sala, así que le pido perdón si nos está viendo- le dijo que era una tontería de iniciativa, y nosotros nos preparamos la iniciativa porque nos parecía que era relevante dentro del programa político de Más Madrid traerlo a colación. A nosotros, la verdad, no nos parecía una cosa importante de la que hablar, pero consideramos que si un grupo político trae una iniciativa a esta comisión es porque lo considera relevante. Y nosotros, al contrario de lo que hizo el señor Pérez Gallardo, que la despachó sin darle importancia, sí que se la dimos. ¿Y resulta que nosotros tenemos que escuchar ahora a la señora Escalante diciendo que es bochornosa una pregunta que nosotros tenemos sobre una política pública que es la tienda de Metro y que es una pregunta onanista? ¿Qué pasa, que solamente su señoría tiene derecho para preguntar? ¿El Partido Popular no lo tiene? ¿Nosotros no representamos a ciudadanos, no podemos tener intereses? ¡Y resulta que es la señora Escalante la que nos debe decir a nosotros si nuestras preguntas son o no relevantes!, cuando ella hace una pregunta sobre las mascotas en los autobuses y nosotros nos la preparamos y le respondemos dándole la relevancia que tiene. A esta comisión Más Madrid ha traído iniciativas para instalar contenedores para reciclar tapones; lo ha traído, isí, sí, sí!, y nosotros nos la hemos preparado y hemos venido porque le hemos dado relevancia. Ha venido con iniciativas para instalar fuentes en las estaciones de metro. *(Rumores.)* Señora Escalante, déjeme hablar. *(Rumores.)* Señoras Escalante, yo no he abierto la boca mientras usted ha intervenido. ¡Deje de faltarnos al respeto,

por favor! Desde que es usted la portavoz de transportes no ha hecho más que faltarnos al respeto constantemente, tanto en sus intervenciones por su falta de preparación cuando las realiza, como por traer a colación otros temas como Gaza cuando estábamos hablando del mapa concesional.

Por favor, nosotros a ustedes les hemos respetado en cada una de sus intervenciones y usted nos viene a decir que si nosotros traemos aquí, que si es onanista y que si es bochornoso. ¿Sabe lo que es bochornoso, señora Escalante? El señor Calabuig ha dicho que la C4 de cercanías es responsabilidad del Partido Socialista y de Óscar Puente, ya saben que a mí no me gusta contradecir a al señor Calabuig, por el que tengo el mayor de los respetos, pero creo que en esto se equivoca. La gestión de cercanías depende de Renfe y Renfe está presidida por el señor Fernández Heredia, que es de Más Madrid. Es que cuando se producen... Hoy, solamente hoy, ha habido tres incidencias en la C4, dos incidencias en la C8, solamente hoy! Y eso es responsabilidad de Más Madrid, que es quien dirige el servicio público ferroviario español a través de Renfe. Es que la semana pasada hubo un descarrilamiento en un túnel que dejó 34.000 afectados, dejó sin servicio a todo el Corredor Mediterráneo, ¡a todo!, por la gestión de Renfe que hace Más Madrid. En esto Más Madrid no le puede echar las culpas al Partido Socialista. Entonces, el principal problema que tiene el servicio ferroviario en Parla y el transporte en Parla es que su línea de cercanías no funciona. Es que solamente en lo que va de 2025 ha habido veinticinco incidencias y ochenta y nueve afecciones; ha habido averías en el material móvil, averías en las instalaciones, humo, infraestructuras no disponibles, accidentes. Ese es el principal problema que tiene el transporte ferroviario en Parla.

Dice la señora Escalante que nosotros favorecemos el norte en contraposición al sur. ¡Qué falsa esa afirmación! ¿Sabe cuál ha sido, señora Escalante, la mayor inversión que se ha hecho jamás en transporte ferroviario en el sur? MetroSur, la línea 12, veintinueve meses de trabajo, cinco tuneladoras, 1.600 millones de euros. ¿Y quién gobernaba cuando en 1999 se comenzaron las proyecciones de la infraestructura? En Alcorcón, el PSOE; en Leganés, el PSOE; en Getafe, el PSOE; en Fuenlabrada, el PSOE; en Móstoles, el PSOE, ¿y aun así nos vienen a decir a nosotros que si gestionamos para nosotros o que si gestionamos para el norte? Es que no es verdad. Y también le digo una cosa, señora Escalante, yo creo que la política hay que tomársela en serio y creo que la política es, como le he dicho al comienzo de mi intervención -y con esto termino presidente-, una entrega de confianza por parte de los ciudadanos, una confianza conforme a un programa electoral, que es el contrato que nosotros adquirimos con los ciudadanos. No me venga aquí a hacer grandes alharacas con esto, porque si de verdad hubiese sido importante para ustedes, lo habrían incluido en su programa electoral, y no lo hicieron.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. A continuación, le vamos a dar al viceconsejero la palabra para contestar de manera global, porque en siete minutos no sé qué va a poder aclarar de todas las cuestiones que le plantean los grupos; tiene siete minutos, cuando usted quiera.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muy bien, pues trataré de ser conciso. Agradezco las intervenciones de todos los portavoces, algunos con más vehemencia, otros con menos, pero, en cualquiera de los casos, este Gobierno tiene

criterio suficiente para adoptar las decisiones que le corresponden en su responsabilidad de gestión y, evidentemente, la oposición, que está para controlar y fiscalizar la labor del Gobierno, podrá pedir lo que estime oportuno. Lógicamente, la responsabilidad de este Gobierno es para con todos los madrileños, le vuelvo a repetir; también la suya, es decir, cuando usted propone, señora Escalante, que se haga ya ese estudio y la inversión en la ampliación de metro a Parla sin mayor justificación, porque usted no me ha dado ninguna justificación técnica para hacerlo, debiera estimar que eso requiere una priorización de presupuestos y, por tanto, ese recurso presupuestario que viene de los impuestos de todos los madrileños se tiene que quitar de otras partidas y de otras inversiones. Diga usted en cuáles se quita para priorizar esta inversión con respecto a otras.

Quiero agradecer la intervención del señor Calabuig. De verdad, señor Calabuig, coincido con usted. La concepción -y sirve para todos los portavoces- que tiene este Gobierno de la movilidad y del transporte es la intermodalidad y, lógicamente, eso tiene un despliegue territorial y un despliegue de diferentes medios y modos de transporte. Y en esos medios y modos de transporte yo he tratado de explicar, desde un punto de vista técnico, la situación actual de Parla, que, analizada desde un punto de vista técnico, pero no encargando un estudio, nos lleva a determinar que la clave es el buen funcionamiento de la línea C4, que, como ha señalado el portavoz del Grupo Popular, Catalá, depende de Renfe en cuanto a la planificación del servicio y el material rodante móvil, pero en cuanto a la inversión corresponde a Infraestructuras Ferroviarias del Estado -Adif-, que depende del ministerio de Óscar Puente y, por tanto, esos 6.000 millones de inversión en el plan de cercanías que debe el Gobierno de España a la Comunidad de Madrid sería clave para que C4 funcionara bien, y C4 permitiría esa conexión con las líneas de metro, fundamentalmente con MetroSur, y al final se garantizaría esa intermodalidad, además de esas conexiones que ya le he señalado con Madrid capital.

Planteaba también el análisis de los usuarios para hacer viable esa inversión. Bueno, hay unas ratios, que usted bien conoce, desde el punto de vista técnico, que hablan no tanto de habitantes, sino de potenciales usuarios en un radio de 500 metros, y se habla de 14.000 diarios, y en este momento pues no se darían esas condiciones que justificarían asumir un coste presupuestario ya para encargar ese estudio. Yo no digo que no se vaya a hacer, lo que digo es que en este momento no se dan las condiciones para encargarlo ya por esas razones técnicas que le que le estoy diciendo.

Las alternativas a la C4 y la A-42 nos llevan a lo mismo, es decir, si hubiera una inversión de verdad -como la que usted nos reivindica a nosotros, que no es verdad- en el municipio de Parla... Como se le ha señalado, la Comunidad de Madrid ha invertido 24 millones de euros en el año 2024, entre otras cosas, el nuevo centro de salud Parla Residencial Este, el IES José Pedro Pérez Llorca y otra serie de inversiones adicionales. No es mi competencia, pero yo le indico que, lógicamente, este Gobierno gobierna para todos los madrileños y le digo más: si hay algún tipo de discriminación es positiva en favor del sur, porque tenemos muy claro que el futuro de la Comunidad de Madrid pasa por que el sur tenga las mismas posibilidades de empleo, de educación y de vida que cualquier otro ciudadano, y para eso es fundamental, efectivamente, que haya tejido empresarial y que haya infraestructuras de todo tipo y servicios y equipamientos. Y eso lo llevamos a gala en este Gobierno y discriminamos positivamente al sur frente al norte; le vuelvo a reiterar, hemos terminado la ampliación

de la línea 3 que conecta El Casar-Getafe en un movimiento de sur a norte; hemos ampliado la línea 11 de metro, que lo que permite es un movimiento de sur a norte -vuelvo a repetirlo, de sur a norte- para permitir esa intermodalidad que permita la riqueza y la atracción de riqueza a estos municipios. Por tanto, niego la mayor. Hemos hecho muchas cosas y todas en positivo. En cualquiera de los casos, Parla es el noveno municipio por tamaño en la Comunidad de Madrid, no el octavo, y también hay otras grandes ciudades, como Alcalá de Henares o Torrejón que no tienen metro. Es evidente que ojalá pudieran llegar todas las líneas de metro a todas las grandes ciudades, pero eso requiere una planificación y requiere unos tiempos, y llegará.

Y también coincido con la reflexión del señor Catalá en que el buen funcionamiento de metro y del sistema de transporte hace que los ciudadanos madrileños demanden el metro como la solución a su problema por la inseguridad o la deficiencia en la inversión de la línea de cercanías C4. Si se resolviera eso, no demandarían tanto metro; en cualquiera de los casos, la planificación de metro se hará, lógicamente, con esa rigurosidad técnica que se merece.

Y le decía, señora Escalante, esa vehemencia destínela también a reclamarle al Gobierno de España esas inversiones en Madrid; esos 6.000 millones que nos deben de inversión en cercanías reclámelos con la misma vehemencia que me está reclamando usted a mí en favor de los vecinos de Parla. Hágalo en favor de todos los madrileños a los cuales usted representa, a todos y cada uno de ellos. Y, lógicamente, le digo que el suspenso en gestión de metro no se compadece con la realidad de la satisfacción de los usuarios y el ejemplo de buen funcionamiento que significa no solo la red de metro, sino el sistema de transporte de la Comunidad de Madrid. Recuerdo: 3.000 millones de coste de ese sistema de transporte, por cierto, al cual la Administración General del Estado solo contribuye en 126 millones de euros congelados desde hace más de diez años, frente al incremento exponencial que está experimentando la inversión en infraestructura ferroviaria en Cataluña y en otras regiones como el País Vasco, frente a esa discriminación negativa que sí que sufren los madrileños, y no le oigo con esa misma vehemencia defender los intereses de los madrileños cuando se refiere al Gobierno de Madrid. Yo, sin más, termino aquí mi intervención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, se ha ajustado al tiempo. Muy bien. Ahora, para cerrar, los grupos tienen tres minutos cada uno. Señor Calabuig, cuando usted quiera.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Rápidamente, cuatro puntos. Esa cifra que le dieron entre ayer y antes de ayer de entre 713 y 901 millones, son 65 millones por kilómetro u 82 por kilómetro, es un 26 por ciento de desviación; es una cifra que le he soltado así, un poquito por arriba. Ha hablado siempre del terreno rústico, que no sé qué tenía que ver; lo ha dicho dos veces y no sé si tiene alguna importancia en el tema.

Yo no estoy tan de acuerdo en que haga falta un metro en Parla; mientras no tenga un informe, no lo sé. Me hace falta ese informe, quiero conocerlo. Ya ha dicho usted los potenciales usuarios necesarios. Y, luego, le voy a dar un dato, señora Escalante, de Más Madrid: si por la A-42 tenemos una intensidad media diaria de 44.000 vehículos, ya le pueden ir metiendo más carriles adicionales. Y eso sí

que es el ministerio de Óscar Puente, no de Renfe. Si el padre del ministro Bustinduy, que creó las cercanías hace muchos años, levantara la cabeza y viera lo que tenemos en cercanías en España en estos momentos se volvería a enterrar. Y solamente quiero recordar una cosa que pregunté ayer, ¿esta moción la apoyaron todos los grupos políticos en el ayuntamiento lo de llevar el metro a Parla? Claro que se puede, desde el punto de vista tal decir sí, el metro a Parla. ¿Todos? ¿Sí? ¿Ustedes también? Apoyaron todos que se llevara el metro a Parla; sí, sí, todos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Calabuig. Señora Bernardo, cuando quiera, tres minutos.

La Sra. **BERNARDO LLORENTE**: Gracias, presidente. Creo que ha sido el portavoz del Partido Popular el que ha abierto un melón cuando ha hablado del tranvía de Parla; ojalá se traiga el debate del tranvía de Parla a esta comisión y mi portavoz me vuelva a invitar a hablarle, porque estaría encantada de hablar del tranvía de Parla y del tren ligero que pasa por Boadilla, Pozuelo, Aravaca. Me encantaría, o sea que yo, que soy ajena a esta comisión, les invito a que hagan ese ejercicio, porque, de verdad, sería buenísimo, y que estuviera también aquí el viceconsejero, que seguro que tiene mucho que contarnos sobre este tema, muchísimo.

Y luego, por otro lado, señor viceconsejero, yo creo que también ha entrado usted en un terreno un poco de fango porque hablar de las infraestructuras de Parla y hablar de colegios, centros de salud... En fin, yo entiendo que no es su área y que no está muy bien informado, porque si hay carencias precisamente en la ciudad de Parla es de institutos y colegios públicos, eso lo sabe toda la Comunidad de Madrid y lo sabe todo el sector.

Por otro lado, en Alcalá de Henares no hay metro. No, en Alcalá de Henares no hay metro, y quizá a lo mejor la línea 7 que pasa por San Fernando de Henares ha tenido culpa de que en Alcalá de Henares no haya metro, y usted tendría que explicarnos también mucho qué sigue pasando -qué sigue pasando, porque lo que ha pasado ya lo sabemos- con la línea 7 de San Fernando de Henares. Entonces, señor viceconsejero, no hable de esas cosas cuando el tema central es otro. Aquí el tema central es si los vecinos de Parla se merecen o no se merecen tener metro, igual que el resto de ciudadanos de la zona sur con esa inversión que hubo, que efectivamente fue una inversión millonaria en la zona sur hace unos años, pero también, como decía antes, los vecinos del sur de la Comunidad de Madrid pagan sus impuestos, con lo cual, se lo merecen exactamente igual que el resto. Entonces, ¿la ciudad de Parla merece tener metro? ¿La ciudad de Parla y los 135.000 parleños y parleñas necesitan el metro? Lo que está claro es que creemos que sí, pero no es que lo crea yo, es que lo creen los vecinos que están reivindicándolo desde hace muchos años, incluso el Partido Popular, que votó a favor; con lo cual, si estamos todos de acuerdo en que la ciudad de Parla necesita el metro, señor viceconsejero, si la única persona que no está de acuerdo en que la ciudad de Parla necesita metro es la señora Ayuso, pues que nos explique la señora Ayuso por qué no quiere que haya el metro en Parla. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Bernardo. Señora Escalante, tres minutos; cuando quiera.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Señor viceconsejero, su obligación como responsable de transportes y de infraestructuras es garantizar que toda la ciudadanía madrileña tenga acceso a una red pública eficiente. Y eso no ocurre porque en Parla no se puede elegir cómo desplazarse, solo se puede sobrevivir como se puede, que es lo que pasa.

Señor Catalá y señor viceconsejero, dejen de echar balones fuera, de hablar... No, no me ponga caras. Dejen de echar balones fuera, de hablar de cercanías. En su intervención no ha dicho la palabra Parla. (*Rumores.*) En siete minutos no ha dicho Parla; ha hablado de cercanías, ha hablado de todo menos de Parla, del metro de Parla. Es bochornoso, de verdad, que ustedes vengan a hablar hoy aquí, cuando hay una plataforma de afectados, una plataforma vecinal que viene a exigir el metro de Parla, de jerséis navideños, de bolis del metro y de zapatillas, cuando suspenden en la gestión de Metro. ¡Claro que suspenden en la gestión de Metro, por supuesto!

Que no haya metro en Parla tiene un impacto enorme, no solo en la movilidad, sino en la economía, en el medio ambiente y en la justicia social, como les he dicho. La llegada del metro a Parla no es solo una demanda vecinal, señor viceconsejero, que lo es, y masiva, además; es una inversión estratégica para descongestionar, además, el sistema de cercanías, aliviar la presión de la A-42 y transformar la calidad de vida de más de 130.000 personas. Cuando he dicho que Parla era el octavo municipio con más habitantes de la Comunidad de Madrid he dicho después de la ciudad de Madrid, ya sé que es el noveno. Además, el metro es una infraestructura que no solo facilita la movilidad, genera empleo, promueve el comercio local, mejora la cohesión urbana y reduce drásticamente las emisiones contaminantes. ¿No es eso lo que dice defender este Gobierno cuando habla de sostenibilidad? ¿No presumen de ser una comunidad puntera? Pues háganlo también en el sur, porque la sostenibilidad no puede depender del código postal donde vives; la transición ecológica, tampoco.

Sabemos que hacer llegar el metro a Parla no es fácil, sabemos que es caro. Nadie le está diciendo que lo haga mañana, que lo haga el 1 de enero de 2026; lo que le estamos exigiendo es una voluntad política, lo que le estamos exigiendo es planificación y recursos, lo que le estamos exigiendo es que se incluya este proyecto de estudio en los presupuestos de 2026, que se inicie un estudio técnico, que se establezca un trazado más adecuado y que se sienten las bases de un calendario realista para que esta infraestructura sea una realidad en la próxima década. Y, sobre todo, le exigimos que escuche a la ciudadanía, que les miren a la cara y que les hablen a ellos, no que echen balones fuera, a las asociaciones vecinales, a los colectivos sociales y a las plataformas que llevan años peleando por esto, porque a mí me da vergüenza que vengan aquí y que se hable de otras cosas y que no se les conteste. Lo que hay en Parla no es resignación, es una lucha continua de todas estas personas con dignidad organizada, la misma que llevó a la ciudadanía a movilizarse por el tranvía, por el hospital y por los centros educativos. No se puede seguir castigando a una ciudad que lo único que pide es equidad. Parla no quiere ser más el sur del sur, no quiere ser la ciudad de los trenes colapsados, de las carreteras imposibles y de las promesas rotas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Parla quiere ser parte de la red, quiere ser parte de Madrid. Desde Más Madrid vamos a seguir alzando la voz con más o menos vehemencia, eso ya es cosa mía, tantas veces como haga falta hasta que ese derecho se cumpla. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Escalante. Señor Catalá, tres minutos. Gracias.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. La verdad es que a mí, desde luego, no dejan de sorprenderme las labores de predicción y de ser capaz de leer el futuro que tiene la portavoz de Más Madrid, que se trae las respuestas escritas y lee línea por línea lo que entiendo que ayer preparó en el pleno o anoche en su casa; lo cual nos enfrenta a una realidad, y es que lo que le ha contado el viceconsejero le da igual, porque la señora Escalante ya tenía sus propias conclusiones de lo que aquí se iba a hacer, porque a diferencia de los que nos preparamos nuestras intervenciones, vamos tomando notas, la señora Escalante se las trae escritas, palabra por palabra. Por lo tanto, señora Escalante, va leyendo lo que ponía en su tablet, que ahora la ha cerrado, y lo va leyendo palabra por palabra. (La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: *Déjame en paz, idéjame en paz!*) (La Sra. **DE LAS HERAS TUNDIDOR**: *¡Pero cálmate!*) En cuanto a los hechos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Paramos. Señora Escalante, el micro, por favor. Disculpe, señor Catalá, la interrupción.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Por decir que la señora Escalante lee sus intervenciones no me parece que la esté ofendiendo, señora Escalante; o sea, usted tiene sus propias conclusiones sobre lo que va a decirse aquí, que, oiga, usted puede decir: a mí lo que me diga el Partido Popular me da igual porque es fascismo, son unos sinvergüenzas y, por lo tanto, lo que diga me da igual, y lo que me cuenta aquí el viceconsejero es igual porque yo ya tengo mis propias conclusiones. Es legítimo y creo que no la ofendo y que todos la vemos leer sus intervenciones, no me parece para tanto. Lo que sí que me parece para tanto es que usted reincida en el hecho de que resulta que Metro suspende en la gestión, cuando resulta que los propios usuarios valoran con un 8,03 el metro. ¿Y quién cree que vota aquí? ¿Los ricos? ¿Los taurinos? ¡No, los ricos no, porque no van en metro! Los taurinos, pues cuando vayan a las ventas. ¡Los curas, supongo! Que ustedes creen que... ¿Quiénes votan esto? Pues votan los ciudadanos, porque el Partido Popular gestiona para todo el mundo, como le ha dicho el señor viceconsejero.

Y, por supuesto, en el tema de las infraestructuras de Parla -que, por cierto, sí que lo he mencionado-, lo primero que necesita Parla es que el Cercanías funcione. ¿Necesita metro? Hablemos de ello. Yo creo, señor viceconsejero, que por parte del Partido Popular, que votó a favor de esa moción en el ayuntamiento, y ahora por parte de este grupo parlamentario a lo que les invitamos es a que realicen ese estudio; es decir, una infraestructura con una afectación presupuestaria tan alta como tendría el ramal que llevaría el metro a Parla y que requiere de una planificación, tanto presupuestaria como financiera como de los recursos que existen en la consejería, también requiere de una buena previsión, de una planificación, de unos informes. Bueno, estúdiese; si es que el Partido Popular en ningún momento se opone al asunto, pero vayamos parte por parte. La gestión de políticas de

infraestructuras lo que requiere, como les decía, es una buena planificación y hay que contar con informes; en esto yo estoy de acuerdo, como en muchas otras cosas, con el señor Calabuig. Por lo tanto, en fin, a veces parece que vivimos en mundos distintos, porque a mí resulta que me parece que el señor viceconsejero ha dado buenas explicaciones, ha explicado cuál es la posición de la consejería, y a nosotros nos parece bien.

No quiero terminar, señor presidente, sin decir que si el metro llega a Parla es algo que veremos en los años sucesivos. Lo que se puede solucionar hoy es el estado de cercanías y las inversiones de los 5.000 millones de euros que el Partido Popular dejó presupuestados precisamente para mejorar la movilidad de cercanías de Madrid, para aumentar la seguridad, para la compra de trenes, y eso en este momento Más Madrid, porque el señor Fernández Heredia es de Más Madrid y fue su concejal, lo tiene paralizado; por cierto, también fue secretario general del Ministerio de Transportes mientras se repartían vergonzosas mordidas, y supongo que el señor Fernández Heredia o lo sabía o miró para otro lado, que es lo que Más Madrid está haciendo en estos momentos. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Muy bien, vamos a continuar. Para cerrar esta comparecencia el turno final lo tiene el señor viceconsejero; tiene cinco minutos, por favor.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muchísimas gracias, presidente. Lo primero, si no ha quedado claro, es que representamos a todos los madrileños, también a los vecinos de Parla. Me dirijo a los vecinos de Parla; evidentemente, son tan importantes como el resto de los madrileños. Ustedes han utilizado el término si merecen metro; claro que merecen metro, todos los madrileños merecen metro, también los de La Hiruela, pero no podrá llegar jamás el metro a La Hiruela, es decir, requiere un trabajo y un despliegue de recursos que irá determinando en el tiempo cuándo podrá llegar ese metro a Parla, y lógicamente acabará llegando, porque Madrid es un territorio con vocación de crecimiento, con vocación de generar oportunidades de vida a los ciudadanos, a los que ya están y a los que vienen. Les recuerdo que vienen 112.000 habitantes nuevos todos los años y, por tanto, a esos nuevos habitantes hay que darles oportunidades; en cualquiera de los casos, eso requiere acomodarles en un empleo, acomodarles en una vivienda y tener infraestructuras de transporte.

El señor Calabuig me señalaba el baile de cifras y, luego, con cierta sorna -que la cojo con cierta elegancia-, me decía que me han pasado la cifra ayer; usted conoce que los estudios técnicos de valoración de lo que cuesta la inversión en metro están suficientemente trabajados, como no puede ser de otra manera, en el Consorcio Regional de Transportes, en la propia compañía de Metro y en la Dirección General de Infraestructuras, que es la que planifica las inversiones. Usted convendrá conmigo en que el coste medio de un kilómetro de metro en subterráneo es aproximadamente 100 millones de euros, y yo le he dicho que, en función de si hay 6 o siete estaciones y de si el ramal tiene seis kilómetros y pico u ocho kilómetros y pico, el coste lógicamente variaría de 713 millones de euros a 901. Creo que es una explicación técnica y no la he hecho mojándome el dedo esta mañana y a ver por dónde soplaban el viento. Y cuando me refiero al terreno rústico y no desarrollado, es que lógicamente lo que fundamenta cualquier estudio técnico de viabilidad económica y técnica de una ampliación de metro es

que haya potenciales usuarios, y si en esas futuras estaciones no hay usuarios no se justifica que se haga una estación de 30 o 40 millones de euros en un sitio donde hay cardos; esa es la explicación y eso tiene un rigor técnico que es el que he tratado de transmitirles.

En relación con el tranvía de Parla no voy a entrar porque en este momento no me compete, pero lo cierto y verdad es que ya el Tribunal Superior de Justicia de Madrid se ha manifestado en diferentes ocasiones con relación a esa infraestructura, esa desviación de 256 millones de euros, que era de carácter urbano, de titularidad municipal y que, por tanto, toda la responsabilidad fue de ese ayuntamiento, que lamentablemente no llevó a buen término esa infraestructura.

En relación con el fango me sorprende, señora Bernardo, porque usted ha tenido un tono muy positivo en las formas y en el fondo, y creo que ha tenido una buena intervención. Usted ha sido la que me ha preguntado sobre las inversiones en Parla, no he sido yo el que ha sacado las inversiones en Parla. Me dice que no hay inversiones y yo le digo esas dos y el conjunto de 24 millones de euros que se ha invertido en Parla; es decir, el dato en este caso mata a su relato. Y vuelvo a insistir, el metro lo merecen los vecinos de Parla, como todos los vecinos madrileños que tienen que sobrevivir a las incidencias de cercanías, lamentablemente, porque no se hace la inversión necesaria en la infraestructura, porque la inversión en la infraestructura de cercanías tiene un retraso de más de quince años. Esa inversión estaba planificada en el 2018 y el Gobierno de España, el actual, que ya lleva casi más de siete años en el Gobierno, no ha invertido un solo euro en cercanías de Madrid. Esa misma vehemencia que hace con el Gobierno de la Comunidad de Madrid destínela al Gobierno de España, pídale esos 6.000 millones de euros para los madrileños, ya verá usted qué bien funciona la línea C4 y todas las demás. Y en esa intermodalidad, que es al final el concepto que nosotros estamos trasladando aquí, si funciona bien cercanías y metro funciona muy bien, el sistema de transporte funcionará mejor; además, trabajaremos en el nuevo mapa concesional, que lo que hará será comunicar lo ferroviario con lo terrestre y, al tiempo, habrá transportes alternativos que sustituyan al metro. En los nuevos desarrollos de Madrid con más de 300.000 habitantes que están previstos no está previsto metro; está prevista una intermodalidad a través de BRT, a través de Bus Rapid Transit, autobuses de vía preferente, y no va a haber metro y no pasa nada, porque de lo que se trata es de que haya una intermodalidad y que haya una eficiencia en el sistema de transporte; eso lo inteligente y eso es lo técnicamente adecuado para dar respuesta a la necesidad de los madrileños.

La voluntad política es toda la del mundo, también la de la presidenta -y voy terminando-. La presidenta, evidentemente, cree que merecen todos los madrileños ese metro, particularmente los vecinos de Parla. Parla y sus vecinos merecen las mejores de las inversiones, todos los vecinos del sur, y en eso estamos comprometidos. Y cuando se den las circunstancias en esos fundamentos estructurales técnicos que yo les he señalado para realizar ese estudio sin que suponga malgastar unos recursos públicos antes de tiempo -digo antes de tiempo-, se hará. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero, por su comparecencia y por responder a todos los grupos y dar las explicaciones oportunas; le deseamos que tenga una buena jornada. Pasamos al punto sexto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta? *(El señor Catalá Martínez pide la palabra.)* Muy bien. Sí, señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Nada, un pequeño ruego. Yo creo que esta comisión siempre se ha caracterizado por el buen tono; en fin, el debate apasionado, pero el buen tono, y yo creo que en este último periodo de sesiones no ha sido así. Yo, además, hoy creo que no he contribuido tampoco a ello, por lo tanto, mi ruego va hacia mí mismo y hacia los demás para que a la vuelta del verano podamos recuperar el tono que siempre ha caracterizado a esta comisión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, pues se lo agradezco mucho. Gracias.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos).

DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid