

Diario de Sesiones del Pleno



Fecha de edición: 30 de octubre de 2015

Número 1.195

Comisión Permanente Ordinaria de Medio Ambiente y Movilidad

Sesión ordinaria, celebrada el miércoles, 21 de octubre de 2015

Presidencia de D. Ignacio de Benito Pérez

SUMARIO

* * * *

Presidente: don Ignacio de Benito Pérez.

Secretario de la Comisión en funciones: don Javier Ordóñez Ramos.

Concejales miembros de la Comisión, titulares o suplentes, que asisten a la sesión:

Por el Grupo Municipal del Partido Popular: don Francisco de Borja Carabante Muntada, don Álvaro González López, doña Almudena Maillo del Valle y don Fernando Martínez Vidal

Por el Grupo Municipal Ahora Madrid: don José Manuel Calvo del Olmo, doña Esther Gómez Morante, doña Rita Maestre Fernández y doña Inés Sabanés Nadal.

Por el Grupo Municipal Socialista de Madrid: don Ignacio de Benito Pérez y don José Manuel Dávila Pérez.

Por el Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía: don Sergio Brabezo Carballo.

* * * *

Se abre la sesión a las doce horas y treinta y cuatro minutos

Página..... 4
– Intervenciones del Sr. Presidente y el Sr. Secretario de la Comisión en funciones.

ORDEN DEL DÍA

Punto 1.- Aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de septiembre de 2015.

Página..... 4
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Martínez Vidal y la Sra. Gómez Morante.
– Votación y aprobación del acta.

A) PARTE DE INFORMACIÓN, IMPULSO Y CONTROL**Preguntas**

- Punto 2.-** Pregunta n.º 2015/8000871, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer *“qué medidas tiene previsto adoptar el Gobierno Municipal para mejorar la calidad de las aguas y del cauce del río Manzanares y en qué situación se encuentran las obras que se están realizando en la pasarela nº 6 del río”*.
Página..... 4
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez y el Sr. Díaz Lázaro-Carrasco.
- Punto 3.-** Pregunta n.º 2015/8000873, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer diversas cuestiones en relación con la incorporación de trabajadores incluidos en el ERTE de limpieza viaria en cada uno de los Lotes del Contrato Integral de Limpieza Urbana y de Conservación de Espacios Públicos y Zonas Verdes.
Página..... 5
– Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. Sarabia Herrero, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. Calvo del Olmo y la Sra. Gómez Morante.
- Punto 4.-** Pregunta n.º 2015/8000875, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer *“qué valoración hace la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del funcionamiento del servicio de bicicleta pública ‘Bicimad’ y, en su caso, qué sanciones se han aplicado al adjudicatario de dicho servicio y qué medidas tiene previsto adoptar para la mejora del mismo”*.
Página..... 10
– Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. González López, la Sra. Valiente Calvo y el Sr. Díaz Lázaro-Carrasco.
- Punto 5.-** Pregunta n.º 2015/8000879, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer *“qué intervención específica tuvo la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad sobre el desbloqueo de los ERTES”*.
Página..... 5 y 14
– Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. Sarabia Herrero, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. Calvo del Olmo y la Sra. Gómez Morante.
- Punto 6.-** Pregunta n.º 2015/8000880, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer *“qué medidas pondrá en marcha la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad para frenar los robos de bicicletas en BiciMad”*.
Página..... 10 y 14
– Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. González López, la Sra. Valiente Calvo y el Sr. Díaz Lázaro-Carrasco.
- Punto 7.-** Pregunta n.º 2015/8000893, formulada por el concejal don Borja Carabante Muntada, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer *“cuáles han sido los criterios para cambiar la consideración de la motocicleta a vehículo contaminante y prohibir su circulación los días de alta contaminación”*.
Página..... 14
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Carabante Muntada y el Sr. Díaz Lázaro-Carrasco.
- Punto 8.-** Pregunta n.º 2015/8000894, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, en relación con el anuncio de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de que *“a día 30 de septiembre el sistema BiciMad estaría en perfecto estado de funcionamiento”*, *“qué medidas ha adoptado para cumplir este compromiso”*.
Página..... 10 y 16

- Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. González López, la Sra. Valiente Calvo y el Sr. Díaz Lázaro-Carrasco.

Punto 9.- Pregunta n.º 2015/8000895, formulada por el concejal don Fernando Martínez Vidal, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, “en relación con la paralización de los ERTE del contrato integral de limpieza viaria y de mantenimiento de parques y jardines”, “quién pone, paga y bajo qué condiciones a los 500 nuevos trabajadores”.

Página..... 5 y 16

- Intervenciones del Sr. Secretario de la Comisión en funciones, el Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Martínez Vidal, el Sr. Sarabia Herrero, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. Calvo del Olmo y la Sra. Gómez Morante.

Comparecencias

Punto 10.- Solicitud de comparecencia n.º 2015/8000881, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesada por el Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, en relación con las “valoraciones de la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad sobre el atasco del día 6 de Octubre”.

Página..... 17

- Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. López Carmona, el Sr. Dávila Pérez, la Sra. Gómez Morante, el Sr. Martínez Vidal y el Sr. Carabante Muntada.

B) RUEGOS

No se formulan ruegos.

Página..... 27

Finaliza la sesión a las catorce horas y treinta y tres minutos

Página..... 28

(Se abre la sesión a las doce horas y treinta y cuatro minutos).

El Presidente: Buenos días a todos y a todas. Comenzamos la Comisión Permanente Ordinaria de Medio Ambiente y Movilidad.

Quiero dar la bienvenida, que el otro día no lo hice, a la representante de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos, muchas gracias por tu presencia aquí. Y sin más preámbulos, tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario de la Comisión en funciones:
Buenos días.

Punto 1.- Aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de septiembre de 2015.

El Presidente: Para fijar posición de voto, tiene la palabra, en primer lugar, el representante de Ciudadanos, señor Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Aprobado.

El Presidente: ¿Por parte del Partido Socialista, el señor Dávila?

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** A favor.

El Presidente: ¿Y por parte del Grupo Popular?

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal:** A favor.

El Presidente: ¿Y por parte de Ahora Madrid, su portavoz?

La Presidenta de los Distritos de Latina y Carabanchel y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Esther Gómez Morante:** A favor.

(Se acuerda por unanimidad aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de septiembre de 2015, sin observación ni rectificación alguna).

Punto 2.- Pregunta n.º 2015/8000871, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer “qué medidas tiene previsto adoptar el Gobierno Municipal para mejorar la calidad de las aguas y del cauce del río Manzanares y en qué situación se encuentran las obras que se están realizando en la pasarela nº 6 del río”.

El Presidente: Por un tiempo máximo de tres minutos, tiene la palabra el señor Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** La doy por formulada.

El Presidente: Muchas gracias, señor Dávila.

Tendría la palabra ahora el Equipo de Gobierno, don José Antonio Díaz Lázaro.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Buenos días, muchas gracias.

En primer lugar un comentario sobre el río a su paso por Madrid, que saben ustedes que es el Ayuntamiento quien se encarga del mantenimiento, que no de su responsabilidad. El río, como dominio público hidráulico, depende de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El río, digamos que tiene cuatro tramos a su paso por Madrid. El primer tramo, que sería el tramo aguas abajo de la presa de El Pardo, que podríamos considerarlo como río propiamente dicho. El segundo tramo que iría desde el puente de los Franceses hasta la canalización; ese tramo también lo podríamos considerar no como río pero sí como masa de agua muy modificada, concepto que aparece en la directiva marco del agua.

El tramo canalizado, el tramo canalizado lo tendríamos que considerar como masa de agua artificial, no solamente ya muy modificada sino artificial porque no deja de ser un canal, son cajeros y el fondo hormigón.

Y luego el último tramo, una vez terminada la canalización, hay una pequeña parte que está también canalizada con escollera y luego, al final, volvemos a ser un río más o menos natural.

Pues bien, cada uno de estos tramos tiene una tipificación, de acuerdo con la normativa, que por cierto el día 19 de septiembre salió un real decreto donde se define cómo se valoran los cauces públicos en España, cómo se definen lo que son masas de agua, masas de agua muy modificadas y masas de agua artificiales.

Comentarles que hay, digamos, tres niveles de calidad: lo que sería la calidad hidromorfológica; lo que sería la calidad biológica; y lo que sería la calidad química.

Desde un punto de vista de la hidromorfología del cauce, el primer tramo decimos que es natural, el segundo tramo ya no lo es tanto, y a partir de ahí empiezan a aparecer una serie de presas que lo hacen como muy, muy artificial.

En estos momentos se están terminando dos obras: una, en la depuradora de Viveros y otra en la depuradora Sur Oriental. La primera va a hacer que la calidad del agua mejore ligeramente, porque es una modificación del tratamiento terciario, y la Sur Oriental sí que va a mejorar su vertido aguas abajo porque va a eliminar nitrógeno y fósforo, cosa que antes no hacía.

Y con respecto a la obra que se está haciendo en la presa número 6, es una obra que está haciendo Calle 30 para robustecer una serie de anclajes de la compuerta. Se prevé que a finales del mes que viene, a finales de noviembre, esté terminada y ya los ciudadanos puedan pasar por la presa. Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted. Ha consumido los tres minutos que tenía para la intervención.

Y si ahora lo desea, tiene la palabra, por un tiempo máximo también de tres minutos, el representante del Grupo Socialista, don José Manuel Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Hola, buenos días a todos y a todas.

Primero plantear que históricamente el río, ha sido un poco..., siendo el origen de esta ciudad y un sitio de referencia histórico para nosotros, ha sido poco cuidado, tradicionalmente ha estado en estado de abandono. Ha sido una situación que tanto a nivel de fauna como a nivel de calidad del agua hemos tenido ciertas deficiencias, es un problema histórico, no es un problema actual.

Entonces, lo que nosotros queríamos plantear es que consideramos que desde que se hicieron las obras de la M-30 hubo una presión añadida a todo este fenómeno respecto a la fauna, sobre todo a partir de que previamente se introdujeron por el alcalde (*en la intervención por error se dijo "se usaron por el alcalde"*) Tierno Galván en los noventa, en los ochenta, fueron introducidos en el río patos y aves, alcanzándose a comienzo de los noventa una población máxima de 550 ejemplares. Por la presión de las obras de la M-30 ya perdimos una parte de estas aves que se desplazaron, unas fueron río arriba hacia tramo urbano y otras fueron trasladadas por el propio Ayuntamiento hasta el tramo norte, entre la presa del Pardo y el Puente de los Franceses. Esta zona no ha sido repuesta.

También consideramos que se ha producido un sistemático empeoramiento de la calidad del agua, por falta de caudal y los continuos desembalses y el escaso nivel de oxígeno que contiene el agua.

El Proyecto de Madrid Río ha plantado árboles y arbustos, pero se ha olvidado a la vez del propio río. Los gobiernos del Partido Popular han establecido un deterioro continuo por falta de cuidados y mantenimiento. De hecho, tenemos una empresa de mantenimiento del río que no está cumpliendo las condiciones del contrato. Actualmente el Ayuntamiento está pagando de forma anual dos millones de euros por los trabajos de conservación del mismo y no se están realizando: como limpiar el cauce, los márgenes, dar de comer a los peces y patos y limpiar las casetas de estos, y velar y cuidar las aguas y retirar los residuos flotantes.

Esta situación no se está dando, porque cualquiera que podamos dar un paseo y observar el río, vemos balsas de láminas de productos tóxicos; vemos realmente que hay zonas del río que están sin cuidar. Y nosotros lo que planteamos, y por eso traíamos la pregunta, es que hiciéramos un plan de rehabilitación integral del río, que debería tener varios aspectos.

Uno, la limpieza del agua, que me alegro de la intervención de José Antonio porque con las dos obras de la depuradora se da a entender que se va a producir una cierta mejora de la calidad del agua.

Otra de reposición de la fauna, tanto a nivel de peces como de aves, para hacer del río un lugar más habitable y que sea un espacio de convivencia.

El Presidente: Señor Dávila, debería ir concluyendo.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Vale.

Y luego lo que planteamos es también usar el río como espacio de convivencia y un espacio que realmente fuera un eje de actividades a nivel ciudadano, que nos sirviera de temas de concienciación medioambiental. Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señor Dávila.

Tiene la palabra el señor secretario.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 3.- Pregunta n.º 2015/8000873, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer diversas cuestiones en relación con la incorporación de trabajadores incluidos en el ERTE de limpieza viaria en cada uno de los Lotes del Contrato Integral de Limpieza Urbana y de Conservación de Espacios Públicos y Zonas Verdes.

(Con este punto se tratan conjuntamente los puntos 5, que contiene la pregunta n.º 2015/8000879, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer "qué intervención específica tuvo la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad sobre el desbloqueo de los ERTEs" y 9, que contiene la pregunta n.º 2015/8000895, formulada por el concejal don Fernando Martínez Vidal, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, "en relación con la paralización de los ERTE del contrato integral de limpieza viaria y de mantenimiento de parques y jardines", "quién pone, paga y bajo qué condiciones a los 500 nuevos trabajadores").

El Secretario de la Comisión en funciones:

Conforme a lo establecido en Junta de Portavoces, se van a sustanciar ahora conjuntamente los puntos 3, 5 y 9 del orden día debido a la relación que guardan entre sí.

El Presidente: Muchas gracias, señor secretario.

En virtud también del orden en el que se han presentado estas preguntas, tendría la palabra, en primer lugar, el concejal del Grupo Socialista, don José Manuel Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez**: Doy la pregunta por formulada.

El Presidente: Muchas gracias, señor Dávila.

Tendría ahora la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, don Sergio Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo**: Doy la pregunta por formulada.

El Presidente: Bueno. A ver si tenemos más suerte con el Partido Popular, que tendría la palabra en este momento su portavoz.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Pues no, porque hay cosas en las que nos ponemos de acuerdo, y algo tendrán los otros portavoces cuando quieren que primero conteste la señora Sabanés, con lo cual yo haré lo mismo.

El Presidente: Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra, en este caso, don Víctor por un tiempo máximo, entre ambas intervenciones, de nueve minutos.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero**: En respuesta a la pregunta acerca del número de trabajadores incluidos que se han incorporado, los datos son: en el lote 2, se han incorporado del ERTE 133 personas; en el lote 3, 73; en el lote 4, 104; en el lote 5, 4; y en el lote 6, 74 personas.

¿Cuántos contratos se han realizado en cada lote? Bueno, si la incorporación es temporal o definitiva, eso lo deciden las empresas concesionarias. En todo caso, —una de ellas ya ha retirado el ERTE definitivamente, dos lo han suspendido—, el Ayuntamiento no considera otra cosa distinta a que esa incorporación sea definitiva.

La forma en la que se incorporan: los que se incorporan procedentes del ERTE se incorporan en las mismas condiciones que tenían el resto del año, cuando no tienen ERTE, exactamente las mismas, el mismo turno, las mismas condiciones; y las nuevas contrataciones, que ahora pasaré a detallar, pues se hacen en las condiciones que deciden las empresas concesionarias.

Las nuevas contrataciones efectivas hasta el momento son: 7 en el lote 1, 10 en el lote 5 y 15 en el lote 6.

En cuanto a la pregunta del Partido Popular acerca de quién pone, paga y bajo qué condiciones a los 500 nuevos trabajadores, los trabajadores, los nuevos trabajadores los ponen las empresas concesionarias, que son los que los pagan. Y las condiciones son, como he dicho: los que tenían ERTE, en las mismas condiciones que tienen el resto del año; y, los que proceden de contrataciones, en las condiciones que decidan las empresas concesionarias, que son las que gestionan el servicio.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal**: Una pregunta que tiene relación con cuál ha sido la intervención de la delegada en los procesos de desbloqueo de esta situación, informarles que las intervenciones han ido en varias líneas: en primer lugar y fundamentalmente dentro de los propios servicios técnicos y de control, con reuniones sistemáticas, tanto con la Asesoría Jurídica, como con las intervenciones delegadas, como la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid, como en todos nuestros servicios técnicos, para analizar, evaluar y ver la situación y el diagnóstico que suponían estos contratos integrales que, como muchas veces les he dicho, son unos contratos de muy difícil y complicada gestión, entre otros términos, porque entre otras cosas, entre muchas de las cosas que ocurren, tienen un desequilibrio de partida en cuanto a la asignación de euros/habitante en los diferentes distritos, en ese caso, con menor dotación a los distritos del sur.

Nuestra intervención ha sido, por tanto, toda esta intervención interna, en la apertura de diálogo tanto con las empresas como con los sindicatos, y en ese sentido, el objetivo básico de desbloquear la situación para garantizar la limpieza y para garantizar planes de limpieza más exhaustivos en la ciudad, que ha sido una posición compartida y, en todo caso, ver todas las posibilidades que teníamos de resolver el tema. Ha sido una intervención, en algunos casos, presencial y directa en todas estas reuniones, y en otros casos las reuniones se han desarrollado a través de nuestros servicios técnicos, la coordinación o el director general.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señora delegada.

Ahora sí tendría la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don José Manuel Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez**: Bueno, en primer lugar, yo quiero agradecer, ya lo hice el otro día en la Mesa del Árbol, la política informativa que está haciendo este gobierno municipal, en este caso la delegada con temas de medio ambiente. Es de agradecer que sistemáticamente, según vamos haciendo solicitudes de información, se nos responde en tiempo y forma, de forma correcta y con exactitud de datos, como es el caso que ha hecho ahora mismo dando los datos concretos de los diferentes lotes. En ese sentido, quiero hacer público ese agradecimiento.

Por otro lado, nosotros planteamos que seguimos pensando que, pese a que esto es una mejora y una mejora muy importante de las condiciones del servicio, es una mejora que va a ser insuficiente. Ya, antes de la aparición de los contratos integrales, respecto a eso, hubo un 40 % de menos plantilla, actualmente; y consideramos que, con estas nuevas incorporaciones, pues no tenemos personal suficiente para tener Madrid limpio.

Entonces, en ese sentido, seguir animando y apoyando a que el gobierno municipal siga negociando, evaluando a las empresas para que haga más contratación de personal. Creemos que es muy importante, sobre todo con la especificidad del tiempo que viene ahora mismo, que, por ejemplo, entran nuevas situaciones que implican más personal, como es el tema de la Campaña de Otoño de Recogida de la Hoja, consideramos de forma muy importante el aumento de ese personal.

Y luego, al mismo tiempo, también planteamos que, mientras se están admitiendo trabajadores en estos servicios, en otros servicios se están despidiendo trabajadores.

Entonces, quiero volver a sacar, ya lo saqué en el Pleno, la situación de la UTE Raga-Nitlux, con el tema de Madrid Río. Esa UTE..., para poneros en antecedentes, esa UTE hizo un ERE, ese ERE fue denunciado y ganaron los trabajadores el juicio. Tuvieron que readmitir a todos los despedidos y, a continuación, lo que ha hecho la empresa ha sido volver a despedir gente, lo que pasa que en un número pequeño para conseguir que no fuera considerado como ERE.

Hay una situación en la cual fueron por despidos objetivos, 21 personas despedidas, y hay otros 23 por acuerdos entre despidos disciplinarios y bajas incentivadas.

Esto supone 44 personas en total, que es más del 20 % de la plantilla. Consideramos que, como ayuntamiento y como servicio público, no podemos tolerar este tipo de situaciones y exigimos que el Ayuntamiento tome medidas al respecto y que, en este caso, la delegada se ponga en contacto con la empresa para que se readmitan estos trabajadores, entre otras cosas porque ya el servicio estaba muy cogido de los pelos. Entonces, si realmente había unas necesidades de personal y necesidades de maquinaria y resulta que, aun así, seguimos despidiendo personas, lo que vamos a provocar es un mal servicio y en cierto modo es un servicio que estamos pagando con el dinero de todos los madrileños y madrileñas. Con lo cual, consideramos que es una tomadura de pelo que después de que el juzgado considerara que el ERE fuera ilegal, a continuación lo que hagan es volver a despedir a gente, que implica a más de un 20 % de la plantilla.

Muchísimas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Dávila.

Tiene la palabra ahora el portavoz de Ciudadanos, don Sergio Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Gracias, presidente.

Ya he hecho esta pregunta varias veces: una en comisión, otra en el Pleno, otra vez en la comisión y supongo que a lo mejor otra vez la volveré a hacer en el Pleno, no lo sé, pero ha sido ya en septiembre y en octubre, y veo que igualmente no se está respondiendo a la pregunta que estoy haciendo. Se habla sobre diálogo;

diálogo no significa absolutamente nada. Yo quiero saber las conclusiones a las que se llega. Estamos hablando también de diálogo más tecnicismos, ayuda técnica, etcétera. ¿En qué? Quiero saber exactamente qué es lo que se está haciendo. Tres veces las que pregunto, tres veces las que se me contesta que es un diálogo. Para mí eso es una falta de transparencia porque no se indica cuáles son las conclusiones a que se llegan con las empresas concesionarias.

Por otro lado, como tengo esta falta de transparencia, tengo que hablar con UGT, con Comisiones Obreras, y me pongo en contacto con ellos y me dicen que tanto el lote 5 como el lote 6, si es verdad que está desbloqueado, son los únicos que pueden volver a contratar y readmitir, han readmitido a los trabajadores que tenían en el ERTE, y pueden volver a contratar. Sin embargo, la contratación es prácticamente residual. Estamos hablando de contrataciones para sábado, domingo y festivos, según UGT. Luego también el lote 1, que es el que puede contratar, según nos indica UGT ha hecho contrataciones para fines de semana. Los lotes 2, 3 y 4 en ningún momento han anulado ni tampoco retirado el ERTE sino que lo han parado o suspendido.

Y luego también les he preguntado qué es lo que realmente se está negociando. Entonces me contestan que se basa en tres pilares: uno, en una modificación de los umbrales, quiero saber si esto es cierto, en qué medida, cómo se ha hecho, etcétera; otra, la actualización de complementos de transporte en modo de compensación, también me gustaría saber si esto es cierto y en cuánto en el presupuesto; y luego sobre los RAEE, la recuperación o reciclaje de aparatos eléctricos, también dotándolos de más presupuesto, quiero saber si esto es verdad. Por lo tanto, mis preguntas, como no tienen respuesta en tres veces que se han hecho, digo que hay una falta de transparencia.

Y quiero acabar con la falta de transparencia en este caso, en el que veo un escenario, veo unos escenarios que tenemos. Si no se ha hecho a cambio de más dinero, ampliando el presupuesto, pues me gustaría saber si se ha hecho a cambio de favores —y me gustaría saber cuáles— y si no se ha hecho, si simplemente se ha hecho como se dice aquí en base de diálogo, les advierto que ese diálogo sin más dinero, sin más presupuesto, ese ERTE que ahora mismo tenemos y que no está parado ni está retirado ni está anulado sino que está suspendido, acabará en un ERE porque las empresas si no tienen mayor presupuesto no pueden seguir hacia delante. Les remito a los pliegos, les remito a la contratación y verán perfectamente por qué hoy tenemos un ERTE y por qué podemos acabar en un ERE.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted, señor Brabezo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, don Fernando Martínez Vidal.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Bien. Muchas gracias, presidente.

Señora Sabanés, buenos días. En mi intervención en el Pleno último pues empecé diciendo que yo creo que la principal obligación de un político es decir la verdad, y empiezo esta intervención en esta comisión diciendo lo mismo. Porque, señora Sabanés, yo le voy a relatar cronológicamente la crónica de lo que considero una mentira anunciada.

En julio anuncian ustedes un plan de choque de limpieza para toda la ciudad de Madrid, que comenzará en septiembre según ustedes. Mientras tanto, diferentes limpiezas de urgencia, limpiezas de refuerzo o, mejor dicho, campañas de imagen basadas en continuas falsedades. En julio y agosto se desarrollan estas campañas de publicidad, que no sirvieron para nada y que la propia alcaldesa, Manuela Carmena, dice que la situación de la limpieza es dramática. Con lo cual, nosotros desde el Partido Popular a lo dicho por la alcaldesa no tenemos nada que añadir.

A finales de agosto, cuando tendría que ejecutarse ese plan de choque anunciado, lo posponen ustedes para octubre sin dar ninguna explicación.

Durante el mes de septiembre les hacemos desde el Partido Popular más de cincuenta peticiones de información y, haciendo gala a la falta de transparencia a la que se ha aludido también en la intervención anterior, no contestan. Dijo el director general en la última comisión informativa a esta queja que nosotros también entonces hicimos de que no nos contestaban, y en esa comisión manifestó el director general que sí se contestaba. Le puedo asegurar que luego lo comprobamos y no se había contestado a ni una sola de las cincuenta peticiones que en esa fecha habíamos hecho.

Bien, pues seguimos cronológicamente con esta crónica, y aquí viene lo mejor. El 15 de septiembre la alcaldesa, Manuela Carmena, anuncia que el Ayuntamiento no va a hacer frente al sobrecoste de la Caja Mágica, saltándose las negociaciones del anterior Equipo de Gobierno, por las que se llegó a un acuerdo extrajudicial con FCC para pagar 7 y no 32 millones como reclamaba Fomento de Construcciones y Contratas.

El 29 de septiembre anuncian ustedes la retirada de los ERTE, anuncian la retirada de los ERTE como si fuera el Ayuntamiento el competente para ello. Una muestra más de su intervencionismo. Con este anuncio, ahora dicen que ya no se va a hacer el plan de choque y que se van a llevar a cabo 147 acciones puntuales. Una mentira más.

El 2 de octubre, los sindicatos denuncian que las empresas concesionarias han comunicado a sus trabajadores que el ERTE sigue en pie, que no está anulado y que la paralización que anunció la alcaldesa es solo una suspensión temporal. Nos enteramos de que, curiosamente, las negociaciones de los ERTE las está llevando el concejal de Hacienda, el señor Calvo. ¿Por qué? Nadie nos

dice nada, el Ayuntamiento de la transparencia es opaco.

El Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **don José Manuel Calvo del Olmo**: No sabía yo que había asumido la Concejalía de Hacienda.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Ah, perdón, he dicho Calvo, ¿verdad?

La Presidenta de los Distritos de Latina y Carabanchel y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Esther Gómez Morante**: Sí, sí.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Es que tenemos tan poca información, solo la que leemos en los medios de comunicación, que confundimos hasta el nombre de los concejales.

(Observaciones de la señora Gómez Morante).

Que me van a cortar, no me interrumpan, por favor.

Nosotros nos ponemos a investigar y, qué casualidad, el 9 de octubre, después de todas las negociaciones con FCC, el Ayuntamiento anuncia que finalmente sí se va a pagar a FCC lo que se había acordado extrajudicialmente. Es decir, ellos retiran el ERTE y el Ayuntamiento les paga 7,4 millones por otro servicio.

El 13 de octubre, curiosamente, solo FCC anuncia la retirada del ERTE, sin ninguna contraprestación oficial.

Señora Sabanés...

La Delegada del Área de Gobierno de Medioambiente y Movilidad, y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal**: Le estoy escuchando perfectamente.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Sé que usted puede hacer muchas cosas al tiempo.

La Delegada del Área de Gobierno de Medioambiente y Movilidad, y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal**: Sin ninguna contraprestación oficial.

(Risas).

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Bien.

Señora Sabanés, ¿está usted en condiciones de afirmar esta mañana, en esta comisión, aquí, delante de los medios de comunicación y por tanto de los madrileños, que no hay un pacto oculto, que no han cedido ante las presiones de FCC para limpiar Madrid a cambio de pagarles los 7,4 millones?

Señora Sabanés, que sepa usted que estamos, desde el Partido Popular, absolutamente vigilantes, porque algo tendrán que recibir el resto

de empresas, que todo lo que se acuerde y negocie sea con luz y taquígrafos, porque el gobierno de la transparencia no cuenta nada de los acuerdos a los que llega con las empresas contratistas.

El Presidente: Señor Martínez Vidal, no seré yo quien recorte, pero lleva cuatro minutos hablando.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal:** Hombre, me han interrumpido varias veces.

El Presidente: Por eso le he dado un minuto más. Termine, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal:** Bien, termino.

Dudábamos entre dos posibilidades: o han cerrado un pacto oculto con FCC respecto a la Caja Mágica o les van a devolver los millones de multas para que retiren los ERTE. Ahora nos damos cuenta de que van a hacer las dos cosas.

Señora Sabanés, ¿Cómo van a explicar a sus votantes que van a dar 7,4 millones de euros a la élite capitalista tan odiada por todos ustedes?

Gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señor Martínez Vidal.

Tiene la palabra don Víctor y luego doña Inés.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Con respecto a que las nuevas contrataciones efectivas no son sustanciales, y las contrataciones llevan tiempo porque hay que hablar con los trabajadores, porque lo lógico es dar prioridad a la gente que está en turno de fin de semana, sábados, domingos y festivos, por si quieren pasar a diario, o sea, no es una cosa que sea inmediata. Sí se puede decir que hay nuevas contrataciones previstas que se van a hacer efectivas en breve: 4 en el lote 1; 20 en el lote 5, y 30 en el lote 6. Y, luego, en lo referente al lote 1, se está estudiando la incorporación de bastante más personal. Intentaremos que lleguen hasta 89 personas, pero es una decisión que depende en última instancia de la empresa, haciéndolas coincidir precisamente con las épocas en las que más gente hace falta, que es Navidad, recogida de la hoja.

En cuanto a la falta de transparencia a que aludía el concejal de Ciudadanos, efectivamente ha habido una modificación de umbrales, se aprobó un decreto de la delegada. Eso consiste en... Para entendernos, los umbrales es el valor a partir del cual el indicador empieza a descontar, y se ha modificado, no tengo ahora mismo el número exacto, pero del orden de siete indicadores, alguno de ellos al alza y alguno de ellos a la baja. Es decir, alguno de ellos para que penalicen menos, alguno de ellos para que penalicen más, porque estaban mal calibrados.

Se había comprobado a los dos años de contrato que esos indicadores algunos no

penalizaban nunca aunque la cosa estuviera mal, y algunos penalizaban aunque la cosa estuviera bien. Entonces, era una cosa que había que hacer y que estaba prevista en el contrato.

El plus de transporte y la modificación de los RAEE vienen determinados por modificaciones normativas estatales. El plus de transporte, con la modificación de la normativa, determina que el plus de transporte se debe...

(Observaciones del señor Brabezo Carballo).

No tengo el número exacto, ahora te contesto.

... determina que el plus de transporte se debe integrar en la base imponible, es un sobrecoste, y también hay un decreto que dice que los RAEE se deben recoger por separado, y no recogerse juntos y separarse luego en los cantones; eso también integra un sobrecoste.

Se están evaluando esos sobrecostes porque es una modificación del contrato que hay que evaluar, pasar a las empresas para que la acepten, hagan las alegaciones y, cuando hagan las alegaciones, hay que resolver y modificar el contrato.

Entonces, el número lo tendremos y será público porque es una modificación de contrato pública. Cuando esté el número, lo conoceremos. Estamos ahora mismo ya ultimando la fase para pasarles la comunicación a las empresas.

En cuanto a los ERTE, hay una empresa que ha anulado el ERTE, que es Fomento de Construcciones y Contratas, que son dos lotes, el 5 y el 6; o sea, no es verdad que no todos hayan retirado los ERTE.

En cuanto al plan de choque, a lo mejor es una cuestión semántica, pero no hay más que ver la página web para ver la cantidad de intervenciones que se están haciendo, y en la página web se va viendo paulatinamente cómo se va cubriendo el territorio con esas intervenciones de choque, de limpieza intensiva, llamémosla como queramos, pero sí se están realizando.

La campaña de publicidad, asociada a los planes de choque, se llevará a cabo en breve, a la mayor brevedad posible, se está diseñando ya.

Y no se van a devolver... este director general no va a devolver ni un céntimo de las sanciones que se han puesto a las empresas, sanciones o penalizaciones por indicadores.

Muchas gracias.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Muchísimas gracias.

En relación con la petición de informaciones, a pesar de lo exhaustivo, han presentado ustedes 81, hemos contestado 69, tenemos pendientes 9 a direcciones generales por información y 3 a mi firma; esa es la situación real, y creo que hemos

dado respuesta a un número intensísimo de peticiones de información.

No, señor Martínez Vidal, n-o, delante de los medios de comunicación y de todo el mundo que está aquí, esta delegada ni nadie en nuestra área ha hecho ningún pacto que tenga que ver con intercambiar unos..., ¿favores, lo ha llamado?, ¿favores?

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Esa palabra no la he utilizado yo.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal**: No sé, en fin, su experiencia anterior en el gobierno le lleva a hacer acusaciones que les suenan de algo de cuando ustedes han estado gobernando. No, no hay ningún trato de favor ni favores por los cuales hayamos podido resolver el tema de la limpieza o ponernos en el camino de resolver los temas de limpieza.

A los representantes del Partido Socialista y Ciudadanos, en el mismo día que comunicamos que se iban a eliminar los ERTE, hicimos la rueda de prensa y trabajamos en ello, se especificaba en toda la información, en toda ella, bien explicado, aquello que suponía, por un lado, modificaciones de umbrales, que no tiene coste, y cero en que vamos a devolver penalizaciones; por otro lado, aquellas que tenían un contenido de reforma legal, como son los RAEE o como es el tema del transporte, que es por contenido de reforma legal obligada, y que, en el mismo momento que se hicieran esos expedientes, ustedes tendrán cumplida información, tanto el de modificación de umbrales, que no es de indicadores, de umbrales, que les vamos a pasar, como aquellos que puedan significar modificación bien por la recogida obligada por decreto de los RAEE, bien por el tema del transporte.

Y hasta aquí es donde hemos llegado, y no hay más, no hay más. No le puedo anticipar porque es imposible, porque es un modificado de contrato que usted tendrá cumplida cuenta de la modificación de ese expediente, usted y todos los representantes de la Oposición.

Nada más y muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted, señora delegada.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal**: ¿Me sobraba tiempo?

El Presidente: No.

Tiene la palabra el señor secretario.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 4.- Pregunta n.º 2015/8000875, formulada por el concejal don José María Dávila Pérez, del

Grupo Municipal Socialista de Madrid, interesando conocer “qué valoración hace la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del funcionamiento del servicio de bicicleta pública ‘Bicimad’ y, en su caso, qué sanciones se han aplicado al adjudicatario de dicho servicio y qué medidas tiene previsto adoptar para la mejora del mismo”.

(Con este punto se tratan conjuntamente los puntos 6, que contiene la pregunta n.º 2015/8000880, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer “qué medidas pondrá en marcha la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad para frenar los robos de bicicletas en BiciMad” y 8, que contiene la pregunta n.º 2015/8000894, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, en relación con el anuncio de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de que “a día 30 de septiembre el sistema BiciMad estaría en perfecto estado de funcionamiento”, “qué medidas ha adoptado para cumplir este compromiso”).

El Secretario de la Comisión en funciones: Conforme a lo establecido en Junta de Portavoces, se van a sustanciar ahora, conjuntamente, los puntos 4, 6 y 8 del orden del día debido a la relación que guardan entre sí.

El Presidente: Muchas gracias, señor secretario.

Al igual que en el punto anterior, se unifican tres preguntas y seguimos el mismo criterio que hemos utilizado. Tendría la palabra, si desea utilizarla, en primer lugar el Grupo Socialista en boca de su portavoz, don José Manuel Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez**: Doy la pregunta por formulada.

El Presidente: Muchas gracias, señor Dávila. Por parte de Ciudadanos, ¿señor Brabezo?

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo**: Doy la pregunta por formulada.

El Presidente: Pasamos al Partido Popular. ¿Señor Fernando Martínez Vidal?

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Perdón, no le estaba...

El Presidente: No me atiende.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López**: Doy la pregunta por formulada.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal**: Ah, la damos por formulada. Muy bien.

El Presidente: Muchas gracias a los tres. Pues tendría la palabra el Equipo de Gobierno por parte de la señora doña Paz Valiente. Gracias.

La Directora General de Sostenibilidad y Control Ambiental, **doña Paz Valiente Calvo:** Muchas gracias. Buenos días.

Efectivamente, en respuesta a la pregunta de la valoración que se hace, tenemos que decir que, una vez que se ha cumplido algo más de un año de funcionamiento del servicio público de alquiler de bicicleta en nuestra ciudad, la valoración del servicio es en general positiva, y es positiva porque además de que es un servicio que comprende actualmente 2.028 bicicletas, un número que además es ampliable en función de la demanda ciudadana y que funciona veinticuatro horas durante los 365 días del año, ha sido además muy bien acogida por los ciudadanos y también por los visitantes de nuestra ciudad, y algunos indicadores de esta magnífica acogida es que la media de usos diarios es superior a los 14.000 y además actualmente existen más de 55.000 abonados anuales y más de 28.000 abonados ocasionales.

En este sentido quiero decirles que también hemos preparado una información, una serie de cuadros y datos estadísticos, que les haremos llegar al término de la sesión.

No obstante, también es cierto que se han producido quejas sobre la prestación del servicio, que proceden fundamentalmente de la falta de bicicletas en estaciones o también de un deficiente funcionamiento en ocasiones o estado de las mismas.

En lo que respecta a la escasez de bicicletas, después de mantener reuniones con la empresa adjudicataria, esta empresa ha puesto en servicio mil bicicletas nuevas en el mes de septiembre. No obstante, el número de bicicletas disponibles para los ciudadanos no alcanza todavía, por diferentes motivos, el número deseado y previsto en el contrato, que es de 2.028, y estamos trabajando en este tema para resolverlo.

En cuanto a la mejora del funcionamiento de las bicicletas, la empresa adjudicataria cuenta con un taller de reparación que trabaja intensamente y ha aumentado el personal que se dedica al arreglo y reparación de las mismas.

En relación con las sanciones, el pliego que rige el contrato prevé distintas medidas para evaluar el cumplimiento del nivel del servicio del sistema de bicicleta pública, lo cual tiene repercusión en la facturación que se lleva a cabo. En este sentido, se efectúa trimestralmente una verificación del cumplimiento de indicadores del nivel de servicio previstos en los pliegos. Según los pliegos, a la empresa le corresponde el 80 % de la facturación, que es una cantidad fija en función de las unidades básicas establecidas, y además el 20 % adicional por cumplimiento de los indicadores.

Pues bien, como consecuencia de que el cumplimiento de los indicadores no haya sido óptimo, de este importe previsto en los pliegos por

cumplimiento de indicadores de servicio, o sea el 20 % de la facturación del trimestre, se ha detruido del cuarto trimestre de 2014 el 53 %, el primer trimestre de 2015 el 16 % y del segundo trimestre de 2015 el 100 % por haberse incurrido en reiteración, como está previsto en los pliegos a partir de la tercera vez.

Y ahora le doy la palabra a José Antonio.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Buenos días otra vez.

Referente a los robos y lo que está haciendo el Ayuntamiento sobre el vandalismo en materia de BiciMAD, reiterar otra vez la grandísima acogida que ha tenido entre los ciudadanos, la cantidad de ciudadanos que se pueden ver por las mañanas a primera hora que van a su trabajo en las bicicletas, y poner encima de la mesa el problema que tenemos con el vandalismo. El vandalismo que tiene dos componentes: uno, la destrucción de la bicicleta y, por otro lado, la retirada y abandono de la bicicleta.

Entonces para ello, desde la concejalía, nos hemos puesto a trabajar desde hace ya más de un mes con Policía Municipal, de manera que Policía Municipal actúe de forma muy activa en estos robos, en esta vandalización, la policía ahora mismo ya tiene acceso a la base de datos de BiciMAD, de manera que puede saber qué pasa con las bicicletas, dónde están las bicicletas, se está trabajando por parte de la empresa en la mejora de la localización, de los GPS.

Y por otro lado, desde la concejalía, lo que son los agentes de movilidad también están actuando en lo que es, no la persecución, porque no pueden actuar como la Policía Municipal, pero sí viendo qué es lo que pasa con estos, generalmente, jóvenes, que están robando las bicicletas y están vandalizando las bicicletas.

Por lo tanto, tenemos dos líneas de trabajo, por un lado agentes de movilidad, competencia de la concejalía; por otro lado, Policía Municipal intentando que esas mil bicicletas vandalizadas y más de cien bicicletas diarias que se abandonan, pues se reduzcan notablemente y podamos solucionar los problemas de ausencia de bicicletas en algunos casos, y llegar a una situación lógica en lo que es un servicio sobre el cual ya hay más de 60.000 abonados anuales y que tiene una gran acogida por parte de la ciudadanía.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias.

Tendría la palabra, en este caso, el portavoz del Grupo Municipal Socialista, don José Manuel Dávila.

El Concejel del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Por ponerlos en antecedentes, la historia de la bicicleta pública, BiciMAD, está incluida en el lote cinco del Contrato Integral de Movilidad, adjudicada en octubre de 2014. Dicho lote, curiosamente, además

de la bicicleta pública, también incluye la gestión de las vallas en toda la ciudad, dos epígrafes que son de naturaleza muy diferente y que nos llama la atención que estén incluidos en el mismo contrato. De hecho, la empresa adjudicataria, Bonopark, no disponía de la solvencia económica ni la solvencia técnica exigida para hacerse cargo del lote cinco, con lo cual tuvo que dirigirse a otras empresas, en este caso la solvencia económica se la cedió prestada la empresa de transportes CESA S.A., de San Sebastián, y la solvencia técnica a una empresa de Estados Unidos.

Nosotros consideramos que, efectivamente, estamos de acuerdo con la valoración del gobierno municipal de que es un servicio que está muy demandado, era una antigua reivindicación del Partido Socialista el tema de la introducción de la bicicleta como uno de los sistemas de transporte en la ciudad de Madrid, de hecho estamos claramente por las líneas de aumento tanto de la demanda, número de usuarios, abonos anuales, etcétera, pero sí también consideramos que el servicio ahora mismo está en un proceso de deterioro continuo, ya tuvimos oportunidad de comentarlo en el Pleno, en la comparecencia de Movilidad. Esto está trayendo un desconcierto entre los usuarios, bastante importante, se ve por ejemplo que hay una petición en change.org para que el Ayuntamiento rescinda el contrato de la bicicleta pública a Bonopark, que cuenta ya con más de 18.000 apoyos. El número de incidencias denunciadas se está disparando, aumentan y superan las 4.000 de media mensual y más de 17.000 al mes, que es de un orden de un 5 % de los viajes.

Tenemos que, pese a los datos de las mil nuevas bicicletas que están en servicio, es cierto que hay un déficit de bicicletas en la calle, o sea, tu puedes, simplemente con observación, puedes ir a recoger el servicio, a recoger una bicicleta y hay muchas estaciones en las que no dispones de vehículos; no funcionan bien los anclajes; está habiendo errores informáticos, lo cual no nos extraña, debido entre otras cosas a la falta de solvencia técnica que tuvo la empresa cuando se le adjudicó el contrato.

Entonces consideramos que es fundamental que el Ayuntamiento de Madrid ejerza la labor de fiscalización y que garantice que el servicio se pueda dar bien. Este último dato que nos han dado de que en el segundo trimestre de 2015 se ha penalizado el cien por cien del 20 % que corresponde el contrato a la evaluación de indicadores nos parece positivo, pero aun así, evidentemente, si sigue habiendo este proceso de deterioro, sigue siendo un servicio que no acaba de funcionar de la forma razonable, siendo muy demandado por los ciudadanos, habrá que pensar en tomar otro tipo de soluciones si no hay formulaciones nuevas por parte de la empresa.

Nosotros consideramos que, como bien habéis dicho, es un servicio que está siendo muy bien valorado, es un servicio técnico que es muy interesante, que facilita la movilidad en la ciudad, y consideramos fundamental que funcione.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Dávila.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, don Sergio Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Muchas gracias, presidente.

BiciMAD, 5 de octubre del 2015, 10 horas: bicicletas rotas 944, el 55 % de las bicicletas; BiciMAD, 12 de octubre, bicicletas rotas 827, un 46 %; BiciMAD, 20 octubre, bicicletas rotas 1.015, un 59 % de las bicicletas.

Estoy escuchando ahora que funciona muy bien este servicio y, según los datos de BiciMAD, si tenemos el 59 % de las bicicletas rotas e inútiles, pues a mí sinceramente me parece que está sobrepasando ya los datos del 50 %.

Por otro lado, ¿por qué digo eso? Siempre lo digo en mis intervenciones. Primero hay que ser realista con la situación y luego podremos solucionar los problemas que tenemos, si no, no vamos a poderlos solucionar.

Por otro lado, hay un mal funcionamiento, hay dos ejes por el mal funcionamiento de BiciMAD: uno es mal funcionamiento, como ya digo, y el otro el vandalismo.

Mal funcionamiento. ¿Qué tenemos? Anclajes: 6 devoluciones de anclajes que hemos tenido. Software: se necesita uno nuevo completamente. Incidencias en el 010, que ya no las recibe Bonopark, las recibe el 010. Aquí, como dato significativo, del 21 de septiembre al 27 de septiembre del mismo año, 4.941 quejas. Cámaras: las que están instaladas, que instaló Bonopark, inútiles, no sirven de nada, no se pueden utilizar. GPS: funciona por sms y no funciona por tiempo real, que es como debería funcionar.

Las bicicletas, se dice que se han puesto en marcha más de 1.000 bicicletas en el 2014. Bien, las bicicletas perdidas han sido 1.600, o sea que no estamos ni reponiendo las que se han perdido. Queríamos saber también cuánto cuesta esto, cuánto nos va a costar. Y luego, el otro eje que comentaba, sobre vandalismo, tengo aquí bicicletas que se venden a 500 euros en Rumanía, y esto no para. Luego, por otro lado, policías que están vigilando, policías de paisano que están vigilando. Pero, bueno, no podemos hacer otra cosa. Con los problemas que tenemos de seguridad y con los problemas que tenemos de tráfico, ¿vamos a vigilar también en BiciMAD? Aquí nos lo dice, tranquilamente.

Y otro problema que tenemos también con BiciMAD, es un varón, entre 18 y 25 años, ebrio, ese es uno de los problemas que también tiene BiciMAD y que no estamos resolviendo.

También, para finalizar. De aquellos polvos vienen estos lodos. Es decir, nueva demostración del Partido Popular que negocia fatal y que vuelve a tener un contrato que no va bien porque no se

puede ceder la gestión de la solvencia a una empresa que es de fuera, que es de Estados Unidos.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López**: Es que no se negocia.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo**: Eso está mal negociado porque no se puede ceder la gestión de la solvencia, no se puede dar.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Brabezo.

Tiene la palabra el concejal del Grupo Municipal Popular.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López**: Muchas gracias, presidente.

No se negocia, se licita, señor portavoz de Ciudadanos, se licita, que eso es lo importante.

Señor Díaz Lázaro, la verdad es que nos llena de orgullo, se lo digo de verdad, nos llena de orgullo que reconozca que este proyecto del Partido Popular es un proyecto importante para la ciudad y un modelo a seguir, un modelo ecológico de transporte que está ayudando mucho a los ciudadanos, que está cambiando, de alguna manera, los hábitos de muchos de nuestros vecinos. No en vano, los más de 12.000 usos diarios y los más de 60.000 abonados, lo demuestran. Y la obligación del gobierno de la ciudad de Madrid es mantenerlo en perfectas condiciones y no valen las excusas, hay que poner todos los medios a disposición de que este servicio cada día sea mejor.

Mire, usted heredó un sistema casi en pleno funcionamiento, un sistema que funcionaba y ha ido un poquito a peor. Usted, el pasado 7 de septiembre, se comprometió a que el 15 de septiembre BiciMAD estuviera en plenas condiciones, con casi 1.560 bicicletas, y más tarde, el 30 de septiembre, con 2.028. La directora general ya nos ha informado de que no ha podido ser así y no ha sido así.

Pero miren, esto ha ido a peor. Desde el mes de junio, más de 800 bicicletas han sido inutilizadas por actos vandálicos. Son muchas, 800 bicicletas. Yo no quiero pensar que esto ha sido por la reducción de 140 coches de policía, porque, a menor vigilancia, mayor vandalismo y usted lo sabe.

Me preocupa, señor Díaz Lázaro, que nos diga usted que lleva un mes negociando, entiendo con el señor Barbero, concejal responsable de la Policía Municipal, sobre el tema de BiciMAD. Porque mire, el 18 de octubre, en el periódico *La Razón*, tenemos aquí unas declaraciones, vaya por delante que me ocupé mucho de ir a versión original a ver si estaban de alguna manera desautorizadas, y no es así, por lo tanto son ciertas, donde nos dice que el

señor Barbero decía a los policías: agente, ate con cinta la bici perdida y siga con la patrulla. Me preocupa mucho que esté negociando con el señor Barbero y estén ocurriendo esta serie de circunstancias para vigilar las bicicletas, me preocupa mucho, de verdad.

Mire, es un servicio muy importante, la reposición tiene que ser mucho más rápida gracias a la gran utilización que tiene este servicio. En números redondos, y lo decía el señor portavoz de Ciudadanos, prácticamente el servicio diario es de la mitad de las bicicletas de lo que debería ser, y usted lo sabe. Muchas de ellas son arrancadas de los anclajes, en 2015 casi... de ellas han sido arrancadas de los anclajes y esto es ni más ni menos que por una falta de vigilancia, eso es evidente.

Quizás ese sistema tiene que volver a ser revisado, a ser estudiado de otra manera, porque esas bicicletas que se colocan, en ocasiones generan problemas a los ciudadanos que las utilizan, que se les cobra un dinero por demás, aunque luego se les devuelva, porque también está ocurriendo que sin haber utilizado la bicicleta, de la tarjeta se les sustrae dinero, 6 euros, luego se llama, luego se vuelve a reponer, pero esto es un fallo del sistema; y esa es su obligación, estar sobre ello para mejorarlo, para mejorar el sistema, hay que poner remedio, hay que ir a mejor.

Es un sistema en el que nosotros hemos creído mucho, ustedes también creen y tienen que volcarse para que todo vaya mejor y, sobre todo, el tema del vandalismo es muy serio y no es para coger una bicicleta y atarla con una cinta ni a un árbol ni a ningún otro elemento.

El Presidente: Vaya finalizando, señor González, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López**: Sí, finalizo.

El pasado 15 de octubre, *El País* publicaba una encuesta acerca de BiciMAD y decía que tres de cada cuatro de los usuarios habían sufrido algún incidente.

Por favor, vuélquense en BiciMAD, que es un servicio magnífico para la ciudad.

El Presidente: Muchas gracias, señor González.

Tiene la palabra el Equipo de Gobierno por un tiempo máximo de cuatro minutos.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco**: Bueno, vamos a ver si ahora no me pilla el toro.

¿Cómo no vamos a admitir que es un servicio magnífico? Pues claro que lo admitimos, que es un servicio magnífico, lo que es un horror es el contrato, es un horror. Alguna cifra, la empresa nos está diciendo que está perdiendo 300.000 euros al mes. ¡Es que eso no puede ser! Y tanto es así, que el viernes nos ha presentado una petición de

equilibrio económico. Es que es otro más, es otro contrato más que está haciendo que las empresas que están trabajando para el Ayuntamiento vayan a la quiebra; y nos han dicho: señores del Ayuntamiento —perdonen ustedes—, si no solucionamos este tema tendríamos que plantearles un concurso de acreedores y nos encontraremos con un muerto en la ciudad, y este equipo no lo va a permitir. ¿Vale? Y buscaremos las soluciones más adecuadas.

Estamos trabajando de hoz y coza todo el equipo en avanzar, en dar soluciones a los problemas de BiciMAD. La empresa, que tiene mucha culpa, porque tendría que poner todavía más recursos, pero perdiendo 300.000 euros al mes, pues dicen: miren ustedes, no podemos seguir así. ¿Y qué estamos haciendo? Buscar soluciones. ¿En qué? En el software, problemas de software, han cambiado los equipos de software, problemas de Hardware, problemas de los anclajes. Están trabajando en solucionar los problemas de los anclajes. No vamos a dejar que el sistema que funciona, y funciona bien, porque aunque haya porcentajes de bicicletas que están en reparación o en mal estado, lo cierto es que el 75 % de lo que hay en funcionamiento está operativo. Yo recibo todos los días el informe de las horas que se han utilizado, bien es cierto que los días que hace mal tiempo bajan notablemente, pero estamos hablando de 6.000 horas de funcionamiento, de 18.000 ciudadanos de Madrid, 18.000 usos, perdón, que puede ser el mismo ciudadano. Yo que voy temprano al Ayuntamiento, los veo a la gente que va a trabajar en las bicicletas. Es algo que tiene mucha aceptación y que tenemos que proteger y que tenemos que ayudar.

También tenemos que hacer autocrítica. Estamos presionando a la empresa, pero hay que presionarla hasta cierto punto, ¿por qué hacemos? ¿Nos encontramos con un muerto viviendo en la ciudad? ¿No, verdad? ¿Verdad que no? Pues tendremos que ayudar todos a que esto funcione. ¿Tendremos que buscar la mejor solución para que esto funcione? Al final, si el Ayuntamiento se tiene que quedar con el sistema, pues se quedará, pero no es esa la intención en primera etapa.

Ya me he pasado.

El Presidente: Vaya finalizando.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Yo lo que quiero es que los partidos políticos entiendan que el equipo de esta concejalía —yo no le voy a llamar delegada, perdona jefa, voy a seguir diciendo concejalía—, el equipo de esta concejalía está trabajando y está trabajando muy duro para intentar solucionar los problemas que tiene el sistema, que sabiendo que es un éxito total, a ver si vamos a morir de éxito con el sistema de BiciMAD,

Por lo tanto, actuaciones con la propia empresa, insistiéndole y obligándole a que modifique su *software* y que modifique el *hardware*,

con la Policía Municipal, trabajando con ellos estrechamente. Evidentemente, ¿qué va a hacer un policía municipal cuando encuentre una bicicleta? ¿Se va a quedar con la bicicleta allí? Pues no, le tendrá que poner un precinto, que si se rompe el precinto es un delito. Pues pone su precinto y sigue trabajando en su obligación, que es la vigilancia de la ciudad, ¿eh? Y en eso estamos.

Con los agentes de movilidad; los agentes de movilidad tienen sus limitaciones, ellos no pueden detener a nadie, pero sí que en cooperación, en cooperación y colaboración con la Policía Municipal, trabajamos en conjunto para intentar solucionar el problema del vandalismo: 1.000 bicicletas vandalizadas, 1.000. Entonces, en ello estamos, en ello estamos, señores concejales —no les voy a llamar ni delegados, ni cosas por el estilo, concejales—.

(Rumores).

Y como tengo un momentito...

El Presidente: Realmente no lo tienes.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** ¿No?

(Risas).

... vamos a constituir una Mesa del Río —es que antes se me ha escapado el dato—, una Mesa del Río para ver qué debemos hacer con el río. Ya está.

El Presidente: Muchas gracias, señor Díaz Lázaro.

Tiene la palabra el señor secretario.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 5.- Pregunta n.º 2015/8000879, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer “qué intervención específica tuvo la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad sobre el desbloqueo de los ERTES”.

(Este punto se trata conjuntamente con los puntos 3 y 9 del orden del día y, con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 6.- Pregunta n.º 2015/8000880, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, interesando conocer “qué medidas pondrá en marcha la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad para frenar los robos de bicicletas en BiciMad”.

(Este punto se trata conjuntamente con los puntos 4 y 8 del orden del día y, con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 7.- Pregunta n.º 2015/8000893, formulada por el concejal don Borja Carabante Muntada, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer “cuáles han sido los criterios para cambiar la consideración de la motocicleta a vehículo contaminante y prohibir su circulación los días de alta contaminación”.

El Presidente: Muchas gracias, señor secretario.

Pues tiene la palabra, por parte del Grupo Popular, el señor Carabante, si quiere hacer uso de ella.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Francisco de Borja Carabante Muntada:** Sí, muchas gracias, presidente.

Queríamos preguntar a la delegada, a la concejal, cuáles son los motivos para que se prohíba la circulación de la motocicleta en los episodios de alta contaminación y que se haya incluido en el protocolo que recientemente ha salido a información pública aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid. Y se lo preguntamos porque nosotros lo hemos analizado, lo hemos estudiado y hemos consultado, y no hemos sido capaces de encontrar un motivo racional que justifique tal decisión. A ver si consigo que usted me lo explique.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Carabante.

Tiene la palabra el señor Díaz Lázaro.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Bueno, pues buenos días otra vez.

A ver, los episodios de contaminación que tenemos, que hemos tenido y que tendremos en Madrid, nos han hecho que, cuando a mediados de julio... Vamos, a mediados de julio, yo por lo menos en julio entré en el Ayuntamiento, montamos un pequeño grupo de trabajo que revisó el estado del protocolo actual en vigor, y comprobamos que ese protocolo no es suficiente, no es suficiente, y entonces se montó un equipo técnico con gente de la Universidad Politécnica de Madrid y gente del Ayuntamiento. Hicimos un borrador de protocolo, lo pasamos a la mesa técnica que existe, donde están representados pues la comunidad autónoma, están asociaciones ecologistas, las propias asociaciones de vecinos... Se presentó ese protocolo y, como consecuencia de las aportaciones que hubo, pues salió el protocolo que ha salido a información pública, cuya información pública ha terminado el pasado martes.

Las motos, señores, emiten tanto o más que los coches de gasolina —se me va a pasar el tiempo—, tanto o más que los coches de gasolina.

(El señor Díaz Lázaro-Carrasco muestra un documento).

Esta tablita, esta tablita, que es la que se utiliza en toda Europa, donde te dicen los factores de emisión en gramos de NOx por tipo de vehículo, nos está diciendo que las motos emiten tanto o más que los coches de gasolina. ¿Y eso por qué es? Porque el sector del coche ha avanzado mucho, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6, y la moto no, la moto está en el Euro 3.

Estos son los factores de emisión que en estos momentos tiene la motocicleta, la motocicleta, los ciclomotores. Estamos hablando de 0,17 g/km de NOx, frente a los turismos de gasolina —ya se me está yendo el tiempo—, que están emitiendo más, más que ellos. Y las motocicletas de cuatro tiempos, estamos hablando de 0,194 a 0,317. Por tanto, las motos emiten tanto o más que los vehículos de gasolina y, por lo tanto, estamos proponiendo que en situaciones de contaminación se prohíba su circulación con el sistema de matrículas pares e impares.

El Presidente: Muchas gracias, señor Díaz Lázaro.

Tiene la palabra el concejal del Grupo Popular, don Borja Carabante.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Francisco de Borja Carabante Muntada:** Muchas gracias, presidente.

Me ha dejado usted peor porque yo pensé que iban a atribuir esto a un error porque, claro, una decisión que no tiene ningún rigor científico ni técnico y que solo es, y se lo voy a explicar, una decisión caprichosa, una decisión que no está meditada, una decisión absolutamente que no tiene ningún tipo de sentido.

Mire, las motos emiten óxido de nitrógeno 348 veces menos que un vehículo, 348 veces menos que un vehículo.

(El señor Díaz Lázaro-Carrasco muestra un documento).

Eso no tiene ningún sentido, ningún criterio, datos oficiales del Ayuntamiento de Madrid. Oiga, puede usted consultarlo, si es que esos datos, ese criterio y ese discurso no lo sostiene absolutamente nadie.

(Observaciones del señor Díaz Lázaro-Carrasco).

Perdone, déjeme continuar. Porque eso en el fondo lo que trasluce es lo que tantas veces hemos denunciado desde el Partido Popular, que aquí ustedes consideran que los madrileños, los ciudadanos que no van andando en bici son ciudadanos con menos derechos y son menos ciudadanos, y ahí se trasluce.

Mire, resolución del Parlamento europeo, apoyada por todos los grupos parlamentarios en junio de este mismo año. Dicen que la motocicleta es un transporte alternativo sostenible y mucho más en los entornos urbanos. Eso dice el Parlamento europeo. No hay ni una ciudad del mundo, y mucho menos avanzadas, que prohíba la circulación de las motocicletas porque entienden que es una

movilidad sostenible porque, insisto, emite muchas menos veces óxidos de nitrógeno, que es el problema de contaminación de la ciudad de Madrid, no del CO₂ y usted lo sabe, y por tanto insisto. Mire, Madrid era un ejemplo del fomento del uso de la motocicleta y ustedes están convirtiendo a Madrid en un ejemplo de lo que es la limitación y la prohibición. Era una ciudad que generaba admiración por el fomento de la motocicleta, y ahora ¿sabe usted lo que genera? Perplejidad por los despropósitos que están adoptando en materia de movilidad, pero mucho más en el ámbito de la motocicleta.

Mire, nosotros vamos a proponer, y lo proponemos formalmente, que se suprima, que se modifique ese protocolo en todo caso pero muy especialmente en lo que se refiere a las motocicletas porque, insisto, en esto a ustedes no le sigue nadie.

Y como queremos que se fomente el uso de la motocicleta, nosotros vamos a llevar también a cabo iniciativas para favorecer y reducir la presión fiscal en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica a las motocicletas, y le exigimos, o le solicitamos, que forme usted, ahí sí, una mesa técnica en la que se escuche a los motoristas, al sector, a los usuarios, también a los grupos políticos y que elaboremos entre todos una estrategia de favor de la motocicleta que tenga dos partes: el fomento del uso, a pesar de ustedes y a pesar de esta crítica que hacen, y la seguridad vial.

Y sí le pido una cosa; el otro día estuvimos reunidos nosotros con las asociaciones de motoristas y dijeron que se habían dirigido a la alcaldesa y a ustedes para que les recibieran, precisamente para pedirle explicaciones. Yo lo que le pido... Se habían dirigido, o por lo menos nos lo dijeron, se habían dirigido a la alcaldesa, al Ayuntamiento, que es quien tiene que defender sus derechos, sus libertades y, por tanto, también el derecho que tienen a moverse, sobre todo cuando no contaminan. Porque yo antes, reflexionando sobre qué le podía decir para que a usted, en fin, se le quedara bien esta idea, estaba pensando algún refrán, y nunca he encontrado uno que venía tan al cuento, es: quieren matar moscas a cañonazos, porque ustedes quieren evitar la circulación de las 200.000 motocicletas que se mueven en Madrid o que pueden moverse en Madrid para evitar el 0,2 de las emisiones de dióxido de nitrógeno, según datos oficiales del Ayuntamiento de Madrid.

Mire, nosotros vamos a defender...

El Presidente: Señor Carabante, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Francisco de Borja Carabante Muntada:** Acabo.

Vamos a defender el derecho de los motoristas en esta comisión, en el Pleno, y el otro día ellos dijeron que si ustedes no les hacían caso se iban a echar a la calle, y nosotros vamos a estar con ellos defendiéndoles porque creemos que es de justicia y que tienen derecho a ello.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señor Carabante.

Tiene la palabra el señor Díaz.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Vamos a ver, señor Carabante, yo voy al Ayuntamiento en moto, ¿vale? Vaya por delante.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Francisco de Borja Carabante Muntada:** Pues ya no va a poder ir.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** Pues sí. Pero es que estamos hablando de la salud de los madrileños. En situaciones de estabilidad —las situaciones que se producen en invierno y calma chicha, por decirlo, en la ciudad— estamos dentro de una boina y hay problemas serios de salud de los ciudadanos de Madrid.

Uno de los mayores expertos en contaminación, que lo tenemos en España, que se llama Xavi Querol, que es investigador del CSIC, es el que nos está recomendando que prohibamos en esos días —en esos días, que van a ser dos o tres días al año normalmente— la circulación de las motocicletas porque hay problemas de salud, no solamente de NO_x, es que la motocicleta, sobre todo la de dos tiempos, está emitiendo hidrocarburos y está emitiendo benceno y eso afecta a la salud. Y si no lo quieren ver, lo siento. Esos días, que van a ser unos pocos días, no muchos...

El Presidente: Señor Díaz Lázaro, vaya finalizando, por favor.

El Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **don José Antonio Díaz Lázaro-Carrasco:** ... vamos a prohibir la circulación de motocicletas.

Gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señor Díaz Lázaro.

Ahora sí tiene la palabra el señor secretario.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 8.- Pregunta n.º 2015/8000894, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, en relación con el anuncio de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, de que “a día 30 de septiembre el sistema BiciMad estaría en perfecto estado de funcionamiento”, “qué medidas ha adoptado para cumplir este compromiso”.

(Este punto se trata conjuntamente con los puntos 4 y 6 del orden del día y, con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 9.- Pregunta n.º 2015/8000895, formulada por el concejal don Fernando Martínez Vidal, del Grupo Municipal del Partido Popular, interesando conocer, “en relación con la paralización de los ERTE del contrato integral de limpieza viaria y de mantenimiento de parques y jardines”, “quién pone, paga y bajo qué condiciones a los 500 nuevos trabajadores”.

(Este punto se trata conjuntamente con los puntos 3 y 5 del orden del día y, con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

Punto 10.- Solicitud de comparecencia n.º 2015/8000881, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesada por el Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía, en relación con las “valoraciones de la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad sobre el atasco del día 6 de Octubre”.

El Presidente: Muchas gracias, señor secretario.

Por un tiempo máximo de cinco minutos, tendría la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, don Sergio Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Muchas gracias.

Hay varias cosas que quiero comentar en estos cinco minutos que tengo.

Por favor, un poquito de silencio.

A ver, para empezar, a nuestros amigos del Partido Popular,

(Observaciones de los Concejales del Grupo Municipal del Partido Popular).

Sí, sí, amigos, amigos.

Cuando hablo de la licitación de BiciMAD, os recuerdo que si nos vamos a los pliegos y nos leemos las cosas..., que me parece que hay poca gente que se lee las cosas en este Ayuntamiento de Madrid, en todo el Ayuntamiento de Madrid; es que me parece impresionante que no se estén leyendo los documentos. Y me voy a leer el documento en el pliego: «La solvencia técnica ha de demostrarse con contratos conseguidos o gestionados en los últimos tres años que supongan la gestión del servicio de más de dos mil bicicletas en un solo contrato». Eso jamás lo hizo Bonopark, jamás. Entonces se negoció.

Por otro lado, hablar de las motocicletas. Como motorista, también quería hablar un poquito. Miren, nosotros también vamos a llevar una

proposición para el Pleno de promoción de la motocicleta, y realmente aquí tenemos presentes a asociaciones de motoristas de Anesdor, con los que hemos estado trabajando conjuntamente para esta proposición que llevamos para el Pleno, para incentivar el uso de la motocicleta en el Ayuntamiento de Madrid.

Qué más. Vuelvo otra vez a decir que no nos leemos los informes, no nos leemos los informes. ¿Por qué? Pues miren, muy fácil, porque yo me voy a leer el informe de medidas de reducción de NO_x del tráfico de enero del 2010, me voy al punto 5.5, escenarios para los ciclomotores y motocicletas, escenario: reemplazo de turismo por ciclomotores y motocicletas, aumentando la proporción de las mismas hasta un 15 %, actualmente un 6, la reducción obtenida sobre el total del parque es de un 4 % de NO_x y de un 7,3 en NO₂. Es que estamos hablando de informes técnicos del Ayuntamiento de Madrid. Si ustedes no quieren saber nada de los informes que hacen los técnicos del Ayuntamiento de Madrid, lo pueden decir, y que, bueno... ¿Eso está mal? Bueno, pues entonces...

(Observaciones del señor Díaz Lázaro).

Es que me sorprende. Pues hagan otro informe, hagan otro informe, en el que digan realmente... porque en lo que no nos podemos basar es en el aire y en la palabra de la gente. Tenemos que ser técnicos.

(El señor Díaz Lázaro muestra un documento).

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** No, no, es que es papel no lo tiene nadie.

(Rumores).

El Presidente: Por favor, vamos a continuar con el debate. Por favor, silencio para que continúe el interviniente.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Luego también se habla... Es que, de verdad, el desconocimiento me parece increíble. Luego también se habla de motos de dos tiempos que no se pueden vender ya en España. Las motos de dos tiempos es la moto que llevaba mi padre de Bultaco, que esas eran las que sí que contaminaban, pero no las actuales, que son de cuatro tiempos, que son eléctricas, que tienen *start stop*. Por favor, no digamos cosas que no sabemos, porque me parece que el desconocimiento del motor es, vamos, abismal lo que estoy escuchando.

Por otro lado, y ya pasando a lo que tenemos que tocar, porque es que, vamos, escuchando estas cosas uno pierde los nervios.

Rápido, tengo dos minutos.

Leo sobre atascos: «Madrid sufre el peor atasco del año en las carreteras, en la entrada de la capital y circunvalación. Durante la hora punta, 18 km de retenciones». Y uno podría decir: esto es de este pasado lunes o del día 6 de octubre.

Mentira: es de octubre del año pasado, 2014, ¿vale?

¿Qué significa eso? Pues que tenemos un plan y todavía seguimos con un modelo de coche que impulsó el Partido Popular, en el que se le daba nuevamente otra vez al coche privado una iniciativa que no tiene el transporte público. Ejemplo, los buses en la EMT, bono sencillo, desde el 2002 al 2013 creció el precio de este bono un 147 %. Ahora Madrid corta calles. Volvemos a decir que no teníamos que cortar las calles principales. No hay ninguna razón técnica ni organizativa para cortar calles como las que se estaban cortando.

Si bien estamos de acuerdo con las APR, estamos de acuerdo con un estudio técnico de cortes de calles; pero no de una manera indiscriminada, no hay ninguna razón ni de contaminación ni de organización.

También señalar que el tráfico, según las últimas indicaciones del Ayuntamiento de Madrid, disminuyó el lunes, en el último atascazo, un 18 % respecto a la media regular del tráfico en Madrid.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted, señor Brabezo, por clavar esos cinco minutos.

Tiene la palabra la señora delegada.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Muchísimas gracias.

Solo para presentar al nuevo director general, señor López Carmona, que va a hacer la primera parte de la intervención y, luego, también contestaré yo al final de esta comparecencia.

Gracias.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Muy buenos días a todos.

En relación con el atasco del día 5 de octubre, entendemos que la pregunta se refiere a ese día, a la situación de congestión habitual en días de lluvia, en los que más conductores utilizan, como usted sabe, los vehículos privados —el día 5 de octubre, en concreto, ya a las siete de la mañana se observaba un incremento de aproximadamente un 10 % en la intensidad de tráfico en la M-30— se unió un elevado número de incidencias, hasta 16, entendiéndose por tales tanto accidentes como averías. Los accidentes, sobre todo, alcances derivados del estado de los vehículos y de la situación de la calzada, que estaba mojada, que se desarrollaron en M-30 y de forma más concentrada en el arco este, hasta 11 incidentes en el arco este de la M-30. La acumulación de incidentes provocó que alguno de ellos tardaran en solventarse, lo que alargó la hora punta y con ello las retenciones hasta aproximadamente las doce horas.

La actuación del Ayuntamiento de Madrid se produjo conforme a los protocolos operativos vigentes, que no han sido modificados en los

últimos meses, en particular desde comienzos de año, en particular con la detección temprana de las incidencias a través del Centro de Gestión de la Movilidad, que, como ustedes saben, está operativo las veinticuatro horas del día, los 365 días del año, y con la presencia *in situ* de diversos dispositivos municipales de respuesta, incluyendo agentes de movilidad, policía municipal y efectivos de Madrid Calle 30.

También se adoptaron medidas en relación con tales incidencias, como la señalización específica en paneles de información variable, la movilización de dispositivos de señalización y retirada de vehículos averiados, el ajuste de la regulación semafórica automática en función de la intensidad de tráfico, y la actuación a través de los efectivos disponibles del cuerpo de agentes de movilidad, que fueron 148 agentes y 14 jefes de agentes.

A pesar de estos mecanismos y de los utilizados en las vías de entrada por la Comunidad de Madrid y por la Dirección General de Tráfico, que también sufrieron esta situación y participaron en su gestión, en el sistema circulatorio de Madrid la aparición de las lluvias, especialmente su reaparición o su especial intensidad y su confluencia con momentos de intensidad de tráfico elevada, en este caso el inicio de la actividad laboral de la semana, los lunes, conlleva importantes riesgos para la fluidez del tráfico, como mencionaba el señor concejal de Ciudadanos, que se manifiestan con bastante frecuencia, especialmente en estos momentos de inicio del otoño.

Se trata, por tanto, de un tema de gran complejidad técnica, en el que las mejoras pasan por actuaciones en diversos ámbitos de competencia y por la promoción de una nueva cultura respecto de la utilización del vehículo privado.

Lamentamos, en todo caso, muy sinceramente las molestias que los ciudadanos hubieron de soportar en la fecha indicada.

La actuación en esta materia está presidida por la promoción de la movilidad sostenible y eficiente, que incluye, como es lógico, aunque no es el único factor, pero incluye acciones enfocadas a la planificación del tráfico en la ciudad.

Con esta finalidad, es imprescindible y estamos abordando de forma activa el impulso de iniciativas de coordinación y protocolos compartidos de los diferentes agentes que actúan en la gestión del tráfico, que, como ustedes saben, son diversos: la Dirección General de Tráfico, la Comunidad de Madrid, el Consorcio General de Transportes, Policía Municipal y agentes de movilidad, la Empresa Municipal de Transportes y otros.

Igualmente, estamos promoviendo y preparando mejoras técnicas en la gestión del tráfico y un enfoque ampliado y de mayor proactividad para el cuerpo de agentes de movilidad, así como planes sobre aparcamientos disuasorios y otras mejoras en este ámbito.

De este modo, y en materia de coordinación, en las próximas semanas constituiremos una mesa de la circulación con participación de todas las Administraciones con competencias en la materia que concentren las iniciativas compartidas en materia técnica, procedimental y de información a la ciudadanía y agentes relevantes en materia de circulación. Además, entre las iniciativas técnicas de mejora en la gestión del tráfico —el tráfico como ustedes saben es un problema, es una actividad que tiene un componente técnico importantísimo— estamos diseñando actuaciones de mejora en la difusión de la información a la ciudadanía y otros agentes sobre el estado del tráfico mediante nuevas tecnologías, tales como aplicaciones para teléfonos móviles, sistemas TMC, de comunicación de estado de tráfico y ruta alternativa a navegadores que puedan utilizar los ciudadanos para elegir su ruta en tiempo real, redes sociales y la promoción de iniciativas ya existentes sobre datos abiertos que permitan que terceros puedan utilizar los datos de congestión o incidentes para realizar sus propias aplicaciones móviles o soluciones técnicas que permitan a los conductores seleccionar en cada momento el trayecto más adecuado.

En resumen, sin perjuicio de la complejidad de la gestión de la circulación en las grandes conurbaciones, también hacía referencia el concejal de Ciudadanos a que son situaciones que se producen de manera reiterada, y según los datos comparativos que tenemos, no es Madrid la ciudad más compleja en términos de tráfico ni siquiera de España, y en términos europeos pues ocupaba una posición digamos no de especial complejidad en materia de tráfico, vamos a buscar maximizar la coordinación, la información a la ciudadanía y la utilización eficiente de las vías de circulación, promoviendo especialmente el transporte público y en general los medios de transporte sostenibles, incentivando un uso sostenible e informado del vehículo privado.

En relación con el comentario finalmente que ha hecho el señor concejal en relación con la disminución de tráfico, eso es un efecto técnico del 18 %, lo que sucede es que en la ciudad tenemos distribuidas unos 7.000 sensores de tráfico en el pavimento. En el momento en que la circulación es relativamente fluida, digamos, no se produce una congestión fuerte, sube mucho el indicador de tránsito de vehículos a través del pavimento, cuando se produce una congestión fuerte ese indicador baja a pesar de que las calles están llenas de vehículos. Esta es la razón. O sea, que en el periodo de la hora punta circulan menos vehículos.

Y nada más. Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Tiene la palabra, en primer lugar, de nuevo el portavoz del Grupo Ciudadanos, don Sergio Brabezo.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Muchas gracias.

Así que estaremos de acuerdo en que había menos coches porque si estaban parados, había menos coches porque podían entrar menos; teníamos menos coches.

Sí que hay una de las cosas que creo que sí que voy a aplaudir: cada vez se están dando cuenta de que hay que aplicar, y mira que soy pesado, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid, del 2014, diciembre, que hay que leérselo muy bien y aplicarlo. ¿Por qué? Y creo que muchas veces no se aplica, el Partido Popular no lo aplicó porque lo hicieron los funcionarios de Madrid, por lo tanto no les gustaba, y me sorprende que Ahora Madrid tampoco lo aplique, pero creo que están comenzando a empezar a estudiarlo y a mirarlo. ¿Por qué lo digo? Pues porque el parquin disuasorio ya se está hablando de construir ocho nuevos aparcamientos disuasorios en Madrid, según las últimas indicaciones de Inés Sabanés. Está presupuestado en 160 millones de euros esta construcción de párquines disuasorios. Me gustaría saber aquí si va a salir del presupuesto del Área de Movilidad o si va a salir del presupuesto de Urbanismo. ¿De dónde va a salir? ¿Cuándo lo vamos a ejecutar?

Y aplaudo el hecho de que se esté aplicando y abriendo nuevos párquines disuasorios. Sin embargo, un parquin disuasorio no sirve de nada si no tenemos un billete intermodal; vuelvo a ofrecer otra vez la ayuda porque si podemos tener una alta coordinación con la Comunidad de Madrid, y ahí Ciudadanos puede obviamente colaborar.

La EMT. Hay que meter dinero. Hay que meter dinero. No podemos hacer otra cosa. Hay que aumentar la frecuencia, hay que cambiar muchísimos de los autobuses y falta dinero. Y tendríamos que estudiar, y ya propongo aquí, que tendríamos que estudiar la entrada de esos casi 100 millones de euros que necesitaríamos para la EMT.

Metro de Madrid. También, siempre digo, creo que el Ayuntamiento de Madrid tiene que volver otra vez al Metro de Madrid, tiene que volver al Consorcio, porque si no, no vamos a aumentar las frecuencias, no vamos a aumentar la calidad del servicio, no puede ser que nuestro servicio se aumente de precio y se reduzca de calidad, es algo que me sorprende.

Agentes de movilidad. Aquí se dice que teníamos 140 agentes de movilidad en horario de mañana. Bueno, eso es teórico, porque luego hay que restarle los que están de libranza, los que están de oficina, los que están de baja, alrededor de 90-100 personas, 100 agentes de movilidad estaban en la calle. Sin embargo, ¿cuándo llegan? A las siete y media en calle y a las ocho y media. ¿Cuándo empiezan los atascos? A las seis de la mañana. Con lo cual, ¿qué estamos aquí diciendo desde Ciudadanos? Hombre, ampliemos el horario de entrada de los agentes de movilidad, y si hay que pagar plus de nocturnidad, pues se paga plus de nocturnidad, es lo que toca, para solucionar los problemas. Para eso sí que está el dinero, para

solucionar problemas, no para hacer gastos superfluos que no llevan a nada.

Luego, también, me gustaría saber cómo están colaborando y cuál es la coordinación con los agentes de Policía Municipal que están en la calle, más de 250, según prensa, no tengo el dato por parte del Ayuntamiento de Madrid, y bueno, me gustaría saber esta coordinación cómo va.

Agentes de movilidad. Quería volver a remarcar el problema que tiene.

(Rumores).

Un poquito de silencio, por favor, que si no me pierdo.

Agentes de movilidad. No tienen preaviso cuando hay la entrada de los nuevos colegios, las zonas universitarias cuando abren clases, tampoco cuando hay lluvias, cuando hay nieves. No tienen ningún tipo de alerta, está fuera de este tipo de alertas que, por ejemplo, sí que tiene la Policía Municipal.

Más cosas. Deberían estar situados en las entradas a la almendra central del Ayuntamiento de Madrid, pero no dentro de la ciudad de Madrid, cuando el problema ya está creado. Hay que ser más previsor y, obviamente, si sabemos que para estas fechas vamos a tener problemas: uno, poner a los agentes de movilidad a las entradas de la almendra central; y dos, adelantarles también el horario de entrada.

Más cosas. Por otro lado, tampoco podemos hacer mucho más con los agentes de movilidad, porque tenemos casi 650 pero no se puede contratar más, más que nada por la Ley Orgánica 9/2013 del Control de la Deuda Comercial y la de Estabilidad Presupuestaria, que nuestros amigos del Partido Popular volvieron a firmar y que ahora nos volvemos otra vez a rasgar las vestiduras porque no podemos contratar a nadie que no sea para un servicio de emergencia, para un servicio de urgencia... y agentes de movilidad quedan fuera, con lo cual, cada vez tienen menos competencia, porque todo lo que sea velocidad, alcoholemia, registros, pues como estamos en unos niveles de urgencia, tampoco lo pueden hacer.

Más soluciones. Que no estoy escuchando y que sí me parecen bien las que se han ofrecido, pero creo que hay que atajar el toro por los cuernos, en este caso. ¿Y cómo atajarlo? Pues uno, vuelvo a insistir: promocionar la moto, cosa que no estamos haciendo. Creo que el mensaje de decir que se va a quitar la motocicleta cuando hay una contaminación alta, no me parece apropiado, más que nada porque los estudios del Ayuntamiento de Madrid no indican lo que ustedes están afirmando, y si tienen nuevos estudios, publíquenlos, los discutimos y los ponemos encima de la mesa.

EMT. Ya decía: aumentar la flota.

Metro. ¿Frecuencia? Aumentar de una manera inmediata línea 1, 10 y 6. Es esencial.

Agentes de movilidad. Que formen parte y que estén bajo la coordinación directa de la Policía Municipal.

Por otro lado: previsión. Hay que analizar. Si nosotros sabemos que vamos a tener un atasco monumental dentro de una semana o cada mes de octubre, hombre, seamos previsores. Simplemente levantar la mano, preguntar a los expertos y decirles: ¿cuándo son los problemas de atascos en Madrid? ¿Cuándo tenemos los mayores problemas? Y nos contestarán y nos darán las soluciones.

Luego, más: taxi. Hay que colaborar con el taxi, y cuando se cortan calles, hay que avisar también a las asociaciones, gremios de taxistas porque no se está haciendo. El coche que lleva el taxista es un transporte público, no es un coche privado.

Más, más cositas. Simplemente quería acabar. Creo que es básico dejar, tanto por todos los partidos, por parte de todos, dejar esa trinchera ideológica de decir: que hay que cortar calles, que hay que promocionar el coche. No, dejar esa trinchera ideológica y sacar y abrir la mente y colaborar para sacar este problema hacia delante.

Y como finalizaba Azaña, decía que, en España, si uno quería guardar un secreto, lo mejor que podía hacer era escribirlo en un libro. Pues básicamente también suele pasar aquí. Si los funcionarios tienen un buen informe, lo mejor es que lo escriban, lo redacten y lo dejen encima de la mesa de un concejal.

Yo lo que quiero es que apliquemos los estudios técnicos de los funcionarios de Madrid, que son los que realmente conocen el Ayuntamiento, conocen la problemática y llevan años estudiando medidas solventes para solucionar los problemas de Madrid.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Brabezo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don José Manuel Dávila.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Bueno este debate, en una cierta medida, lo estamos repitiendo del último debate que tuvimos en el Pleno por el tema de la movilidad y qué modificaciones, aportaciones, ideas y sugerencias teníamos cada partido político para plantear el tema de la movilidad en Madrid.

Yo creo que al final hay una cosa, que se comenta muy poco, que ya lo comenté en el Pleno también, que es que la movilidad depende mucho del modelo de desarrollo urbano que hayas hecho en la ciudad, y el modelo de desarrollo urbano que se ha hecho en esta ciudad, en la ciudad de Madrid, lo que te lleva es a una promoción del coche privado. Eso, por ejemplo, lo vemos muy claramente en todas las zonas de barrios nuevos de desarrollo que ha habido. En esos barrios lo que se

hace es, en el momento que tú combinas lo que son vías anchas con el tema de aparcamiento en casa y con déficit de instalaciones, tanto comerciales como de equipamientos, lo que estás fomentando es que la gente evidentemente coja su coche tanto para irse para trabajar como para ocio como para cualquier tipo de actividad comercial que necesite. Con lo cual, como es tan sumamente claro ese problema de urbanismo, o empezamos a plantear soluciones a ese problema de urbanismo o vamos a resolver muy dificultosamente el tema de la movilidad. Mientras tanto, evidentemente, tenemos que hacer cosas, y ese tipo de cosas pues tenemos que hacer varias medidas que ya lo comentamos. Por ejemplo, con el tema de los atascos, evidentemente, es fundamental el tema de la coordinación entre las diferentes Administraciones públicas.

Tenemos un problema que tenemos unas vías de acceso a Madrid que tienen una capacidad de coches que, en el momento que llegan a la ciudad, esa capacidad se estrecha con lo cual hace un efecto embudo de forma automática.

Evidentemente, a nivel competencial no es lo mismo las competencias que tiene tanto el Ayuntamiento de Madrid en el momento que entran en la ciudad, que la movilidad ya pasa a ser suya, como en las vías de acceso, que pasa a ser, por ejemplo, en el caso de que sea M-40, pues el Ministerio de Fomento, con lo cual tiene que haber políticas de coordinación tanto de los Cuerpos de Seguridad del Estado como de la Guardia Civil y la Policía Municipal como tenemos que plantearnos medidas.

Por ejemplo, ayer salía, cuando se planteaba esto de la Comunidad de Madrid, que el gran problema que se tiene, tiene que resolverlo el Ayuntamiento, a mí me hace gracia porque, uno, tiene una parte competencial y, dos, de la Comunidad de Madrid depende el metro, que es la herramienta más potente que tenemos de movilidad interna dentro de la ciudad. Y en el metro de Madrid ha habido un desequilibrio fundamental últimamente con un empeoramiento muy claro del servicio. Todos los que cogemos el metro y nos desplazamos habitualmente en él, hemos podido ver, en diferentes franjas horarias, la situación en que la frecuencia de las líneas ha disminuido de forma rotunda, con lo que no estamos incentivando que la gente deje el coche en su casa y utilice, por ejemplo, el metro, que es un medio de transporte eficaz y tenemos una red muy extensa y muy potente, para desplazarnos por la ciudad.

Automáticamente nosotros también tenemos que fomentar lo que es el tema de la Empresa Municipal de Transportes, sí es cierto que necesita una inversión. Tenemos que plantear en los presupuestos siguientes una inversión en la Empresa Municipal de Transportes para tener más vehículos y aumentar la calidad del servicio. Se han suspendido líneas, eso lo hemos comentado algunas veces, se ha disminuido frecuencias y tenemos que potenciar el servicio de la Empresa Municipal de Transportes.

Y hay otra cosa que también consideramos que es fundamental, que tenemos que conseguir un reequilibrio, tanto de dotaciones como económico de la ciudad. Mientras sigamos teniendo desequilibrios que en la zona norte se concentran tanto grandes empresas que han instalado allí lo que son verdaderas ciudades, como es el caso de Telefónica, y los nuevos barrios que hemos comentado antes, eso va automáticamente a provocar que el tráfico en esas zonas se incremente de una forma espectacular. Entonces tenemos que hacer planes específicos, que ahí tenemos que hacerlos con las empresas y en este caso el Ayuntamiento, de favorecer la movilidad con transporte público, de cara a que los trabajadores puedan acceder a esas empresas sin que sea necesario utilizar el coche privado.

Luego hay otra cosa que es fundamental, lo consideramos muy importante, que es el tema de introducir el Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Madrid, teniendo en cuenta todos estos aspectos, teniendo en cuenta la perspectiva global de lo que estamos planteando y también hacerlo por distritos. Los distritos tienen una especificidad muy diferente en función de la zona de la ciudad donde estemos, con lo cual las necesidades de movilidad son totalmente distintas.

También son muy importantes los planes de interconexión de distritos en transporte público. Ya lo comentamos en el Pleno que a veces, por ejemplo, desde Moratalaz a Puente de Vallecas, si quieres ir en transporte público, se dan situaciones que mientras casi andando tardas cinco minutos, en transporte público tienes que dar un rodeo tremendo. Con lo cual, incentivamos que la gente de nuevo vuelva a coger el coche privado.

También estamos a favor de los APR. Consideramos que es una estrategia que es muy razonable, que ha mejorado la habitabilidad de los barrios, como ya hemos dicho en muchas ocasiones, y que también fomenta tanto la reducción de la contaminación como la movilidad.

Y también creemos que es fundamental el tema de la participación, tanto de agentes sociales, colectivos ciudadanos, como los profesionales. Nosotros sí consideramos que el taxi es un servicio público y, como tal, una de las alegaciones que presentamos al protocolo de los episodios de alta contaminación atmosférica es que el taxi esté exento de las limitaciones de desplazarse por la ciudad de Madrid, porque consideramos que igual que el autobús o el Metro, bueno el autobús, no le hacemos ninguna limitación, consideramos muy razonable que el taxi nos puede dar una serie de soluciones y aportaciones que no hacen necesario incluirlo en el protocolo.

Luego ya, por el tema de alegaciones que hemos estado comentando, por el tema del debate, planteamos... hay un debate con diferentes estudios técnicos, con el tema de la moto, si las motos contaminan más que los coches, si contaminan menos, hay estudios e informes técnicos, yo creo que cada vez que alguien quiera hacer un informe técnico para defender su postura

siempre lo acaba encontrando. Entonces, nosotros hemos presentado alegaciones diciendo que excluyéramos a las motos del protocolo porque también hay problema, nosotros el tema de la movilidad lo consideremos como un tema, tenemos que mirarlo a nivel global. Entonces, tenemos que ir fomentando cambios de la forma de desplazarnos los ciudadanos de Madrid en la ciudad.

Yo esos cambios, evidentemente, lo primero y fundamental es en transporte público y de forma que no sea contaminante, en eso estamos todos de acuerdo y vamos a trabajar, pero luego, evidentemente, también es muy importante que no es lo mismo una moto que un coche, porque vamos a poner en el supuesto de que contaminen exactamente lo mismo, pero es que por un lado el nivel de ocupación de la moto es mucho mayor, por otro lado ocupan mucho menos espacio, y el trayecto que tu haces en moto requiere mucho menos tiempo del que haces en coche. Con lo cual, para ese viaje tú vas a contaminar menos por definición, porque mientras en moto tardas cinco o diez minutos, aunque contamines lo mismo, en coche vas a tardar veinte.

Entonces, nosotros consideramos que es muy importante pensar no solo en los episodios de alta contaminación, que evidentemente tenemos que pensar. Evidentemente vamos a analizar las medidas que se han propuesto, nosotros consideramos que es un debate que es muy interesante ponerlo en marcha. Podemos discutir sobre las medidas, en este caso no estamos de acuerdo ahora mismo con el grupo municipal, con el gobierno municipal en estas dos medidas tanto del taxi como de la moto, pero sí es un debate interesante y que tenemos que poner en marcha, y en ese sentido le damos el valor al gobierno municipal por haberlo vuelto a sacar encima de la mesa.

Y vamos a estudiar cómo se difunden esas medidas y estamos abiertos también a que, si vemos que esas medidas no son suficientes y realmente hubiera que aplicar medidas adicionales, como es restringir en los episodios de alta contaminación atmosférica, si vemos que realmente no se reducen las medidas... estamos hablando de reducir el 35 % de vehículos que se mueven diariamente por la ciudad de Madrid, tenemos que ver muy claramente que el transporte público vaya a tener la capacidad suficiente para absorber eso, porque podemos crear sin querer un problema de movilidad muy importante.

Con lo cual, nos parece, en una primera fase, muy razonable que tanto las motos como los taxis estén excluidos. Vamos a analizar cómo funcionan esos episodios de la contaminación atmosférica, y en caso de tener que tomar medidas adicionales, nos lo planteamos y las tomamos. Nosotros somos los primeros, yo creo que los sectores de las motos son los primeros que también, yo también he estado hablando con el sector, y ellos son los primeros que consideran que si hay que tomar medidas excepcionales se van a tomar, pero yo creo que vamos a hacer las cosas por partes,

vamos a ir evaluando, vamos a ir estudiando y vemos la posibilidad de tomar las medias que tengamos que tomar.

Muchísimas gracias.

El Presidente: Gracias a usted, señor Dávila.

Tiene la palabra la portavoz de Ahora Madrid, que no suele utilizar...

(El señor Carabante Muntada solicita intervenir).

El mismo error que he tenido yo, señor Carabante, lo mismo, como no es habitual, pero en este caso sí que va a intervenir Ahora Madrid como grupo municipal y tiene la palabra su portavoz, doña Esther.

La Presidenta de los Distritos de Latina y Carabanchel y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Esther Gómez Morante:** Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todas y a todos.

El 9 de octubre del 2014 hubo un gran atasco en Madrid que provocó 18 km de atasco en la Calle 30, incluso el cerrado del baipás sur durante una hora y media. Fue provocado principalmente por la lluvia y varios incidentes que ocurrieron en la M-30 y averías. El 14 de octubre del 2014 se produjeron más de cerca de 200 km de atascos en la ciudad de Madrid, derivados también de la situación de lluvia que aquel día acaecía y a una decena de accidentes en distintas carreteras de acceso a la capital.

¿Por qué comienzo así mi intervención? Comienzo así mi intervención porque lo que está claro es que la problemática de la que estamos hablando no es una problemática que ha surgido en los últimos cuatro meses, ni es desde luego una problemática... ni ha surgido ni ha sido provocada por políticas que posiblemente se puedan estar desarrollando en los últimos cuatro meses sino, como bien decía el portavoz del Partido Socialista, es un problema derivado del diseño de ciudad que estamos planteando y, por lo tanto, de fomento del transporte en la misma y de la movilidad en la ciudad.

Miren, cada día entran en Madrid aproximadamente más de 900.000 vehículos privados procedentes de la periferia, lo que eleva en torno a 2,2 millones el número de vehículos que circulan por la ciudad. Estos son datos del famoso Plan de Movilidad Urbana Sostenible del cual tanto estamos hablando hoy aquí, aprobado en el 2014, luego no son datos que nos estemos inventando.

La población, además, de la capital ha aumentado en 10.000 personas en los últimos siete años, y en el resto de la región en torno a 700.000 personas. A lo que nos está, desde luego, llevando estas cifras y poniendo encima de la mesa es que tenemos un problema importante de movilidad dentro de la ciudad, que hay que abordar con políticas concretas y con apuestas concretas; apuestas concretas que, como decíamos antes, pasan también por el modelo de desarrollo de la ciudad. Lo que no tiene mucho sentido, y que son

desarrollos urbanísticos y desarrollos de potenciación que se ha hecho de centros comerciales, que se han situado al borde de circunvalaciones o de autovías radiales, lo cual provoca, evidentemente, también muchos problemas en momentos de atascos de entrada y de salida de la ciudad, porque estos centros comerciales han sido situados de esa manera, igual que en el resto de desarrollos urbanísticos, como se comentaba antes, sin ningún tipo de previsión de acceso al transporte público.

Y, claro, el problema principal además que tenemos es ese, ¿no? Qué tipo de modelo de transporte público se ha venido planteando hasta ahora y, por lo tanto, qué tipo de modelo se tiene que plantear a partir de ahora para poder reducir el impacto del transporte privado en la ciudad, ya no solamente desde el punto de vista de la movilidad y de facilitar la movilidad, sino también de la salud. Y es que no se nos tiene que olvidar que la Comunidad de Madrid desde el 2005 al 2013 ha acometido 12 subidas consecutivas del precio del transporte público. Y tampoco se nos tiene que olvidar que, paralelamente, ha recortado las frecuencias de paso tanto en el metro, como en los autobuses interurbanos, y que recortó más de 30 líneas.

Esto, ¿qué está provocando? Evidentemente, una caída del uso del metro y una caída también del uso de la EMT por parte de los usuarios, que ven que se pasan la vida metidos en el metro esperando a que llegue este y que, cuando llega, evidentemente, está completamente saturado. Estamos hablando de una caída del uso del metro en torno a un 18 % y de la EMT en torno a un 20 %. Y es que el metro también se colapsa, señores, y no se colapsa de manera puntual, sino que ha sido de manera bastante reiterativa el colapso del metro y denunciado por los usuarios, y no solamente este año, sino también en años anteriores. Sin ir más lejos, el 29 de septiembre hubo seis horas de avería en la línea 5 del metro, el 20 de octubre ha habido un colapso también, es decir ayer, de tres horas en la línea 6 del metro de Madrid por problemas técnicos, etcétera.

(Rumores).

La frecuencia de paso en plena hora punta en el metro de Madrid, que es una de las vías fundamentales de movilidad de transporte público en la ciudad, es muy alta: en plena hora punta estamos hablando de entre cinco y diez minutos las frecuencias de paso del número de metros. Con lo cual, evidentemente, esta política de absoluto acoso y derribo sobre el transporte público provoca que, al final, la gente, evidentemente, deje de utilizarlo y tome como opción el uso del transporte privado, con los problemas que eso implica.

(Rumores).

Yo les agradecería que me escucharan. No suelo hablar en esta comisión, no suelo hablar en esta comisión. Les agradecería que me escucharan, que yo no suelo interrumpir, salvo en algún caso concreto en anteriores comisiones, pero

muy concretillo; tienen que reconocer que yo no suelo interrumpir. Gracias.

Muy bien. Porque, cuando se hacen además inversiones en transporte, hay que hacer inversiones en transporte teniendo en cuenta también la demanda, insistimos, ¿no? Y por eso la demanda no puede ser, estas inversiones en transportes, hecha a la inversa: es decir, primero pongo el metro y luego a ver qué es lo que pasa con la demanda. Porque, miren ustedes, las grandes ampliaciones del metro —ese del que les gusta tanto, además, vanagloriarse a la anterior corporación—, metro oeste, metro sur y los metros ligeros, tienen 18 de las 20 estaciones menos usadas de toda la red, y los propios técnicos del consorcio admiten que se diseñó esta ampliación del metro menospreciando el nivel de demanda que se estaba produciendo.

Luego, insistimos, hay muchas formas de planificar, hay muchas formas de invertir y, desde luego, lo que se ha realizado hasta ahora y la que realiza la Comunidad de Madrid no es la mejor ni la que tiene, evidentemente, que ofertar el mejor servicio para la ciudadanía.

Además, en el 2013 en el Metro de Madrid se produjo un ERE sobre la plantilla, que redujo bastante el número de trabajadores que actuaban en ese momento en el metro de Madrid.

No solamente conductores, porque sí que Cristina Cifuentes a raíz de una convocatoria de huelga que había para mañana de los distintos sindicatos, ha anunciado un aumento de plantilla —me adelanto antes de que ustedes me lo cuenten, ya se lo pongo yo encima de la mesa— pero que no nos olvidemos que, aparte de maquinistas, también hay que hablar de personal de mantenimiento, hay que hablar del personal de estación, es decir, lo que se necesita es un plan de choque integral sobre el metro de Madrid que lleva muchos años padeciendo esta situación. Por cierto, un aumento de plantilla que no veremos efectiva hasta octubre del año que viene, es decir, vamos a estar un año todavía en una situación bastante complicada en el metro de Madrid.

Está claro, por lo tanto, a nuestro modo de ver, desde el Grupo de Ahora Madrid cuál tiene que ser la apuesta y cuáles tienen que ser las soluciones que se pongan encima de la mesa para acometer el problema del que estamos hablando hoy que, insisto, no ha sido creado hace cuatro meses sino que lleva padeciendo la ciudad desde hace mucho tiempo. Y lo primero son los aparcamientos disuasorios, y por eso Ahora Madrid ha planteado a través, evidentemente, del Equipo de Gobierno, la construcción de ocho nuevos aparcamientos disuasorios para evitar que se entre hasta el centro de la ciudad con el vehículo privado. Pero también hay que hablar de más metro, de más autobús y en mejores condiciones y, en ese sentido, coincido con lo que decía el representante del Partido Socialista de que es necesario la compra de nuevos vehículos en la EMT, y el nuevo consejo de administración de la EMT, del cual también formo parte y por eso lo conozco, ya ha planteado para el presupuesto del

año que viene la compra de nuevos autobuses, compra que hacía años que no se producía. Evidentemente, esa es la línea de mejora del transporte público que hay que ir implementando y que hay que ir desarrollando.

Y hace falta también el aumento de la frecuencia de paso dentro, insisto, del transporte público para que los usuarios no sean finalmente expulsados del uso de este transporte y mejoremos en esta situación.

Me alegro de que el billete intermodal, una de las propuestas que traemos desde el Gobierno de Ahora Madrid, sea una idea bien recibida por Ciudadanos y a lo que les invitamos es que empujen en la Comunidad de Madrid —que es donde, finalmente, a través del Consorcio de Transportes se tendrá que regular todo el tema de las tarifas y también aprobar la utilización de este billete— para que el apoyo que están realizando al Partido Popular en la Comunidad de Madrid sirva para que esto realmente se lleve a cabo y se saque adelante.

Así que nada más, señores y señoras. Soluciones claras, contundentes, que es apostar por un plan de movilidad radicalmente distinto en la ciudad de Madrid, que no prime le uso del transporte privado sino el uso del transporte público, por lo tanto inversión y mejora del transporte público, construcción de aparcamientos disuasorios y, sobre todo, una implicación de todas las Administraciones que tienen competencias dentro del transporte de la ciudad porque no es una única competencia municipal la que existe. Dejemos de tirarnos balones los unos a los otros e impliquémonos todos en la búsqueda de soluciones sin meter el dedo en el ojo del de enfrente porque tenemos mucho cada uno de las responsabilidades que tenemos sobre la situación de Madrid.

Gracias.

El Presidente: Muchas gracias, señora Gómez.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Fernando Martínez Vidal.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Fernando Martínez Vidal:** Señor Carabante.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Francisco de Borja Carabante Muntada:** Muchas gracias, señor presidente.

Total, que la culpa no es suya. La culpa es del metro de Madrid, Cristina Cifuentes, el millón y medio de madrileños desalmados que vienen a molestar a los madrileños que todos los días quieren entrar a Madrid; que la culpa es de Aznar le ha faltado decir porque, claro, usted ha buscado en la historia política de la gestión del Partido Popular todos los nombres que ha podido para justificar su propia ineficacia, que es lo único que ha pasado en esta gestión de este atasco.

Usted decía: escúchenme que intervengo poco en esta comisión. Se lo podía haber ahorrado;

ha desaprovechado una oportunidad usted de ahorrarse un discurso que ha sido absolutamente disparatado, permítame la definición de su intervención. Porque hablaba usted, en contradicción con lo que decía el Partido Socialista. Ustedes han promocionado —nos decía, acusaba al Partido Socialista—, el Partido Popular ha promocionado un urbanismo de creación de nuevos barrios, con calles muy anchas para que vean los coches, y no ha dado alternativa. Oiga, hemos llevado el metro. Todos esos nuevos barrios tienen metro. Este metro que Ahora Madrid quiere cerrar porque dice que no íbamos a llevarlo a San Fernando, no íbamos a llevarlo a Coslada, no íbamos a llevarlo a Alcobendas, a San Sebastián, todos esos nuevos desarrollos de 200 km de metro que ha construido el Partido Popular, usted piensa que hay que cerrarlos. Pues es bueno que lo sepan los ciudadanos. Ustedes no lo hubieran hecho. Han dicho ustedes que ha sido una ineficacia en la gestión la ampliación de metro. Mire, es lo mejor que se ha hecho, somos un ejemplo, somos un ejemplo en la promoción del transporte público, no ha habido otros gobiernos en ninguna comunidad autónoma de España, y seguramente en ninguna región del mundo, que haya hecho una inversión tan importante en materia de infraestructuras del transporte público, y hemos llevado el metro de Madrid a muchos municipios en los que no había, y hemos acercado el metro, la movilidad, esa movilidad que ustedes llaman democrática, a todos los ciudadanos. Once municipios de la Comunidad de Madrid tienen y disponen de metro afortunadamente.

Y no solo de unas avenidas anchas para que vayan en coche, que también, ¿por qué sabe usted por qué? Porque nosotros queremos que cada madrileño, cuando decide salir de su casa, pueda hacerlo en plenas garantías en su vehículo privado, también en moto, incluido el señor coordinador, o que pueda ir en moto y que pueda ir también en transporte público, y por eso se lo hemos acercado, para que lo puedan hacer. Y por tanto, hacer un discurso acusando al Partido Popular de no apostar por el transporte público es hacer un discurso que se aleja sobradamente de la realidad, y que, desde luego, aquellos miles y miles de madrileños que el otro día estuvieron atascados, que la única explicación que ustedes hayan dado es que es culpa de Cristina Cifuentes y de Aznar el atasco, mientras ellos estaban ahí abandonados por el gobierno que debe protegerles, que es el Ayuntamiento de Madrid... ¿Por qué sabe usted qué ha pasado? Que la alcaldesa se esconde, se atrinchera detrás de la delegada para no dar explicaciones, y la delegada se atrinchera detrás del portavoz Socialista, que ha hecho la explicación política y la justificación de las medidas que han tomado, porque aquí no han dado explicaciones a nadie, y eso es desde luego absolutamente lamentablemente.

Decía usted, la portavoz de Ahora Madrid, que, claro, el Partido Popular había hecho una política urbanística de generación de grandes superficies y tal y que eso generaba una demanda

excesiva y tal. Mire, usted formaba parte de Izquierda Unida, Izquierda Unida lleva gobernando años en Rivas. Es la localidad de España con más metros cuadrados de centros comerciales de ¡España!, ¡de España! Se nos está acusando exactamente de lo que hacen ustedes cuando gobiernan.

Pero, en todo caso, yo sí quiero hablar, pero en todo caso yo sí quiero hablar

(Observaciones).

Pero en todo caso, permítame, yo sí quiero hablar del atasco. Quiero hablar del atasco porque a la gente le preocupa, porque la gente lo ha pasado mal, porque la gente, insisto, se ha sentido desasistida e incluso abandonada. Hay muchos motivos por los que se genera un atasco, eso lo podemos compartir: la capacidad de la vía, en fin, que se superpongan distintos modos de transporte sobre una misma plataforma, pero lo más importante, una mala gestión del tráfico, y eso es lo que ha sucedido en la ciudad de Madrid, eso es lo que ha pasado en los últimos atascos que se han producido en la ciudad de Madrid.

¿Y sabe usted, desde nuestro punto de vista, por qué? Creemos que hay tres motivos:

El primero la descoordinación. Ustedes han hecho una estructura de competencias sin pies y sin cabeza, sobre todo sin cabeza, porque no hay nadie que dirija el tráfico en la ciudad de Madrid. El señor Barbero, competencias en materia de Policía Municipal: 500 agentes destinados a la unidad de tráfico. La delegada de Medio Ambiente con sus competencias en materia de agentes de movilidad, y el delegado de Urbanismo, también con competencias en planificación de transporte y con el contrato de semáforos. Es decir, los agentes de movilidad han perdido seguramente el principal instrumento que tienen para regular el tráfico, que es la gestión de los semáforos, que lo gestiona el señor delegado de Urbanismo.

Y creemos también que no solo había una descoordinación entre ustedes, sino también una descoordinación con el resto de las Administraciones.

Y ha habido sobre todo una falta de información, porque los ciudadanos, los madrileños, cuando iban a salir de su casa, no habían recibido información de que lo que estaban haciendo, como no se les ofrecía alternativa de transporte público y no se les informaba de que efectivamente si cogían su vehículo iban a entrar en un atasco, no se les ofreció una alternativa de transporte. Decirles: oiga, que usted no coja el coche hoy, vaya en transporte público, utilice una alternativa, y eso no ha funcionado sin ninguna duda en la ciudad de Madrid en estos últimos días.

Además, la gestión, una vez que se produce el tráfico, es ineficaz ¿Sabe usted por qué? Lo decía la señora portavoz: ¿ha habido atascos en Madrid? Por supuesto que ha habido atascos en Madrid. Usted recordaba uno del año 2014, de octubre del 2014, un lunes también de lluvia, decía, que había

tardado en reestablecerse la normalidad una hora y media. ¿Sabe cuánto se tardó el pasado día 5 según datos de ustedes? Diez horas en reestablecer la normalidad en las calles de la ciudad de Madrid. Eso es lo que se tardó. ¿Y sabe qué es lo peor? Que nadie dio una sola explicación. Porque ustedes lo que han hecho es convertir las calles de Madrid en una verdadera ratonera y a los madrileños en las cobayas de su experimentación en materia de movilidad, porque están haciendo experimentos, como el caso de las motos, en el que ustedes ni tan siquiera avalan los datos oficiales que el propio Ayuntamiento da. Lo explicaba el portavoz de Ciudadanos, que sacaba el documento oficial elaborado por estos mismos señores, supongo, muchos de ellos funcionarios en la anterior legislatura y que ahora han tenido la suerte de ser promocionados a altos cargos, cosa que me parece muy bien, pero que son técnicos la mayoría de ellos, que han elaborado esos informes, esos informes, que no son documentos políticos, son documentos técnicos, y que como réplica a esos informes técnicos, sesudos, contundentes...

(El señor Carabante Muntada muestra una hoja de papel).

En fin, es que no hay réplica, no hay réplica.

Yo creo, como decía el portavoz de Ciudadanos, que una buena manera de llevar a cabo una política de movilidad sostenible en el ámbito urbano es hacer caso al Plan de Movilidad Urbana Sostenible que aprobó el Partido Popular en el 2014. Insisto, un documento técnico en el que se incorporan, y nos alegramos que la señora delegada ayer anunciara, y nos hubiera gustado que hoy nos hubiera dado las explicaciones en vez de ayer, pero en todo caso nos alegramos de que haga suya una de las propuestas que llevó el Partido Popular, que son los aparcamientos disuasorios.

Sí nos gustaría que en esta segunda intervención usted nos pudiera explicar cuál es el calendario de ejecución, qué 8 nuevos aparcamientos disuasorios se van a hacer de esos 34 que ya estaban planificados gracias al trabajo técnico de estos señores y a la voluntad política del Partido Popular. Cuáles van a ser los que se van a llevar a cabo.

En todo caso, proponemos también mejoras de infraestructuras. Nosotros sí estamos a favor de mejorar las infraestructuras porque creemos que ese millón y medio, ese 1.400.000, insisto, y se lo decía antes, que vienen a Madrid, que no vienen a molestarnos, que no vienen a decir: oye, voy a entrar en coche a ver si molesto a los demás madrileños. No, no, es que vienen a trabajar, vienen a contribuir, con su trabajo y con su esfuerzo, a generar riqueza. Lo que tenemos que darles es alternativas, no perjudicarles.

Y, por tanto, le pregunto también, y antes se lo preguntaba en la comisión anterior al delegado de Urbanismo, qué infraestructuras son necesarias para Madrid para mejorar los accesos a Madrid, que hay que mejorarlos sin ninguna duda.

Y nosotros también le queremos proponer nuevas iniciativas. Por ejemplo, decía antes, tienen ustedes, desde nuestro punto de vista, una estructura competencial que no tiene ni pies ni cabeza. Nosotros pedimos: oiga, pongan una cabeza, una cabeza al frente de toda la gestión del tráfico, aglutinen las competencias, creen un organismo. Porque aquí la única propuesta que ha quedado sobre la mesa para arreglar el problema serio de los atascos de Madrid ha sido crear una mesa de trabajo, después de decir que era un tema técnico, una mesa de trabajo en la que estén todos. ¡Una mesa más! Y aquí comentábamos antes en broma: ¿pero cuánto se va a gastar este Equipo de Gobierno en mobiliario? Porque no paran ustedes de poner al servicio de los problemas una mesa más, pero la realidad es, ¿sabe qué?: que ustedes al final no resuelven los problemas.

Para ir terminando, efectivamente, y se lo reconozco, cómo no reconocerlo, cuando gobernaba el Partido Popular había atascos; por supuesto, que sí. Pero, por favor, reconózcanme que hemos hecho un esfuerzo importantísimo en materia de infraestructuras de transporte público y de infraestructuras también privadas que permite que durante esos años de crisis haya habido atascos, por supuesto, pero que la capacidad sobrante excedente de la infraestructura estuviera disponible para todos los madrileños; Eso nos lo tienen que reconocer.

En todo caso, insisto, ¿ha habido atascos? Sí; pero no ha habido estos monumentales atascos y, sobre todo, cuando había un atasco, se daban explicaciones y se tomaban medidas, que es exactamente lo que está faltando en estos episodios de atasco que se están produciendo en la ciudad de Madrid.

Yo no voy a decir que parezca premeditado porque no me atrevo a decirlo, por supuesto, pero es verdad que ha habido gente, ha habido comentarios: oiga, es que esto parece que lo hacen aposta. ¿Sabe usted por qué? Porque la gente dice: hacerlo tan mal sin querer es imposible.

Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted, señor Carabante.

Para finalizar esta comparecencia, tiene la palabra la señora delegada.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Buenos días de nuevo.

Yo, señor Carabante, la verdad es que comprendo la falta de costumbre y el desconcierto de estar en la Oposición, lo comprendo perfectamente. Pero, en ese caso, un poco de calma y un poco de rigor para trabajar sobre un tema tan importante y tan vital como supone la circulación y el tráfico en Madrid no vendría mal, sobre todo y fundamentalmente de aquellos que han tenido la responsabilidad de gestión hasta hace

nada, aunque le digo que comprendo el desconcierto.

Tirar de hemeroteca, señor Carabante, es una opción. Podemos tirar de hemeroteca. Ciudadanos ha explicado la misma situación el 9 de octubre del 2014; yo me he remontado mucho antes y tengo en los meses de octubre y lunes y con determinadas condiciones climatológicas los mismos titulares, los mismos titulares, parecidos.

¿Sabe qué ha cambiado esta vez, solo? Que se ha cambiado la atribución de responsabilidades, porque el titular era el mismo, solo se ha cambiado la atribución de responsabilidades, y eso es un mal camino para resolver un tema que —desde luego, si alguien piensa que en tres meses, en cuatro, en cinco o en seis se puede dar solución a la imposibilidad real de absorber unos flujos de acceso a la ciudad...— solo puede resolverse con una acción colaborativa, coordinada y concertada entre las tres Administraciones.

Este Ayuntamiento no se ha dedicado a repartir culpabilidades, como sí ha hecho —yo he contestado— la señora Cifuentes, que, por cierto, tiene responsabilidades muy intensas que afectan al tráfico en la ciudad de Madrid. Sepan ustedes que la EMT, sin un buen funcionamiento del Metro y sin una buena política general de accesos a la ciudad, es imposible que funcione, es imposible que su velocidad comercial, su eficacia, pueda funcionar.

Por tanto, yo, desde luego, siempre voy a ofrecer, y aquí se lo digo, la colaboración y la cooperación con el Ministerio de Fomento y con la Comunidad de Madrid. Ministerio de Fomento, ¿por qué? Ministerio de Fomento porque tiene en su cajón una propuesta hecha por los técnicos en el Consorcio de Transportes por la cual Bus-VAO en los principales accesos de nuestra ciudad, desterrando una idea inicial de una gran inversión en grandes infraestructuras e ir a un modelo mucho más sencillo que permitía implementarlo ya, ya.

Y por tanto esa propuesta, que no se llevó a cabo, es una propuesta vital para la ordenación del acceso y de la entrada a la ciudad de Madrid, vital, igual como lo son los intercambiadores; y más les voy a decir; igual como lo son los intercambiadores o los aparcamientos disuasorios.

En todas y cada una de las actuaciones este Ayuntamiento, aunque no haya respuesta en el otro lado, vamos a hablar con el resto de las Administraciones de forma continua, aunque el consorcio nos responda poco, tarde y mal, aunque nos enteremos de muchas de las actuaciones, que mucha parte de ellas compartimos, que se van a tomar a efecto sin que sepamos nosotros el efecto. Yo ahora mismo no sé el efecto de la contratación de conductores de metro, que deseo, como deseo la de la EMT y espero que todos ustedes ayuden para que realmente podamos recomponer la empresa pública de la EMT con contratación de conductores y con inversión en nuevos vehículos porque están terminando la vida útil y que todo eso encaje con el presupuesto del consorcio, no vaya a

ser que sea quien primero vaya corriendo, pretenda monopolizar el presupuesto del consorcio, sobre el que hay que hacer un gran acuerdo que dé capacidad, posibilidad y que dé efectos reales a las políticas de transporte público en la ciudad de Madrid.

Por tanto, ahora es un buen momento, y ya les anuncio: es un buen momento. Nosotros hemos iniciado, a petición del Ayuntamiento de Madrid, los grupos de trabajo para modificar y para el nuevo convenio de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al consorcio, de la misma manera que estamos negociando ya el convenio específico de la EMT de adhesión al transporte. Y ya les digo, hay un déficit de explotación de casi 37 millones de euros en la EMT. Quiero decir, que eso supone una serie de actuaciones, se fue incrementando el déficit de explotación en la medida que el consorcio se implicaba menos en las tarifas de equilibrio para la EMT. Ya me dirán ustedes también qué decisión van a tomar al respecto, qué decisión van a tomar.

Nosotros, ya se lo digo, para nosotros es vital el conjunto, y por tanto, desde luego, queremos un acuerdo del consorcio que salvaguarde el transporte público, la frecuencia del metro, de la EMT, de los interurbanos y del conjunto del transporte público en Madrid. Y ese es un primer elemento.

Me hablan de competencias. Miren ustedes, las competencias de esta área en este momento, para bien o para mal, son las que han dejado ustedes, son exactamente las que han dejado ustedes. Lo único que hemos modificado, lo único que hemos modificado es la planificación estratégica, que nada tiene que ver con la operativa diaria de tráfico y que es la misma y en las mismas condiciones que ustedes dejaron. Que es posible que lo podamos revistar, y ustedes lo dicen, pero son las mismas, exactamente las mismas, señor Carabante.

No es verdad, dicho al aire, que ustedes están acostumbrados... efectivamente, les falta costumbre de estar en la Oposición y por tanto, efectivamente, es la realidad. La realidad es que la operativa del transporte en la ciudad de Madrid está exactamente, para bien o para mal, en la misma indefinición que ustedes lo dejaron entre la Policía Municipal y los agentes de movilidad, exactamente la misma, que hay que resolver, y ya les anuncio que ya está convocado un grupo de trabajo de agentes de movilidad para resolver muchísimos temas, que no solo tienen que ver con la coordinación del tráfico, con la coordinación de la circulación, sino que tienen mucho que ver con su carrera profesional y con lo que ustedes dejaron de un cuerpo de agentes de movilidad que, a fecha de hoy, no se sabe bien, o por lo menos sus expectativas, no se sabe bien en dónde se sitúan. Y no se vayan a poner ustedes ahora a la cabeza de la manifestación porque aquí es que pasan dos días y entonces ustedes me empiezan a hablar de los problemas de los agentes de movilidad. Sí, soy bien consciente, nos los dejaron ustedes en herencia y ahora vamos a intentar, con un grupo de trabajo,

ver cómo podemos resolver mejor la carrera profesional, la situación y la coordinación, entre otros, de los agentes de movilidad y la policía.

Son las mismas competencias y cuando usted dice: es que en ese día no hubo una buena coordinación o no hubo una buena atención. Era exactamente el sistema heredado. Hay una persona de Policía Municipal que está en el centro de pantallas que tiene que coordinar con el resto de operativos tanto de policía como de agentes de movilidad.

Y le reconozco una cosa, que es verdad lo que comentaban los policías municipales, que aunque estaba establecido por ustedes que dentro de la M-30 la competencia en movilidad y en circulación es de los agentes de movilidad, en los accesos de la M-30, y fuera de la M-30 es de la Policía Municipal, posiblemente ese protocolo hay que reactivarlo a los efectos, sobre todo, de la participación de Policía Municipal en el exterior. Pero es un tema que le estoy diciendo que estamos hablando.

Muy importante. La negociación con el Consorcio que es la parte, junto con las acciones que se puedan hacer con el Ayuntamiento, fundamental.

Y me planteaban desde Ciudadanos y desde el Partido Socialista que hemos de profundizar más en la construcción de aparcamientos disuasorios, su conexión, su conexión con los intercambiadores, su ubicación, la cercanía o la lejanía en el tráfico de origen y su conexión con aquello que signifique que utilizar el aparcamiento disuasorio no signifique que haya un punto de no retorno, todo esto, nosotros seguimos insistiendo, está plantificado, hay presupuesto pensado, pero pensamos que hay que hacerlo también hablando con la Comunidad y con el Ayuntamiento de Madrid.

No quiero dejar pasar el tiempo que me queda para decirles una cosa. Miren ustedes, confunden tres cosas que son diferentes, creo que de forma intencionada: las APR y la situación de apelación suya a la libertad con el tema del centro de la ciudad, que está puesto, o sea, que es verdad, forma parte del Plan de Movilidad Sostenible, donde habla de las APR y la necesidad de ampliar, bien las APR o fórmulas similares que reduzcan el tráfico. Es su plan, nosotros vamos a modificar cosas de este plan, pero hay cosas que desde luego no hemos modificado y que nos parecen... pero es su plan, ¿eh?, quiero decir, que cuando empiezan a decir: apelar a la falta de libertad, piensen bien y léanse sus propios documentos y sus propios compromisos antes de apelar a la falta de libertad.

Y el tema de las motos, que tanta polémica está generando. Miren ustedes, por último, de lo que estamos hablando es de episodios de persistencia de alta contaminación en la que se mira la contaminación individual por vehículo y no la aportación en el global de la contaminación de un grupo de vehículos a la situación de la ciudad. Y por tanto, en situaciones de alta contaminación, donde

hay que intervenir, porque no podemos consentir, por salud pública, que equis días al año haya una exposición de la población en términos de salud que nos están diciendo los neumólogos y que nos están diciendo los especialistas que estamos entrando en riesgo para la salud...

El Presidente: Señora Sabanés, por favor, vaya terminando.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, y Portavoz adjunta del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Sí, término.

Nosotros vamos a tener en cuenta todas las alegaciones, pero cuando llevemos tiempo de persistencia en picos de contaminación con afectación a la salud, la responsabilidad, espero, si ustedes... no podemos llegar a un acuerdo de cómo actuar, que me parece bien una fórmula como se planteaba desde el Partido Socialista, intentando ver una cierta gradualidad/efecto, gradualidad/efecto, podemos estudiarlo, pero que quede claro que cuando lleguemos a estos picos la responsabilidad sobre la salud pública será compartida.

El Presidente: Vaya terminando, por favor.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, y Portavoz adjunta del Grupo

Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Y no me queda más que saludar, no quería acabar sin saludar a los trabajadores de Madrid Río que han estado aquí, que es una preocupación de este Ayuntamiento, que nos hemos reunido con la empresa y nos reuniremos con los trabajadores. Y también Anesdor, que alguien me ha dicho que estaban por aquí, y donde nadie ha negado el diálogo con ninguna de las asociaciones o colectivos afectados.

El Presidente: Muchas gracias, señora delegada.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

* * * * *

(No se formulan ruegos).

* * * * *

El Presidente: No existiendo ningún ruego, pues quedaría levantada esta sesión.

Muchas gracias.

(Finaliza la sesión a las catorce horas y treinta y tres minutos).