

Diario de Sesiones del Pleno



Fecha de edición: 1 de marzo de 2018

Número 1.548

Comisión Permanente Ordinaria de Medio Ambiente y Movilidad

Sesión (002/2018/016), ordinaria, celebrada el miércoles, 21 de febrero de 2018

Presidencia de D. Ignacio de Benito Pérez

SUMARIO

* * * *

Presidente: don Ignacio de Benito Pérez.

Secretario: don Federico Andrés López de la Riva Carrasco, Secretario General del Pleno.

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

Por el Grupo Municipal del Partido Popular: don Luis Miguel Boto Martínez, don Álvaro González López y doña M.^ª Inmaculada Sanz Otero.

Por el Grupo Municipal Ahora Madrid: doña Yolanda Rodríguez Martínez 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 cuarenta y un minutos.

Página 4

– Intervenciones del Sr. Presidente y el Sr. Secretario.

ORDEN DEL DÍA

Punto 1.- Aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior, celebrada el día 24 de enero de 2018 (001/2018/008).

Página 4

– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. González López, la Sra. Rodríguez Martínez y el Sr. Secretario.

– Votación y aprobación del acta.

A) DICTAMEN DE ASUNTOS CON CARÁCTER PREVIO A SU ELEVACIÓN AL PLENO

No se han presentado asuntos para dictaminar en esta sesión

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

- Punto 2.-** Pregunta n.º 2018/8000259, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer *"los motivos por los que la regularidad media de los autobuses de EMT disminuyó en todos los meses de 2017 respecto a 2016"*.
Página 4
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo y el Sr. Fernández Heredia.
- Punto 3.-** Pregunta n.º 2018/8000260, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer *"cuándo va a publicar el borrador del Plan Marco de Prevención y Gestión de Residuos del Municipio de Madrid 2017-2022"*.
Página 5
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, la Sra. Sabanés Nadal y el Sr. Secretario.
- Punto 4.-** Pregunta n.º 2018/8000261, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer *"qué actuaciones está llevando a cabo para poner freno al vertido ilegal de residuos frente al colegio público Vasco Núñez de Balboa en el distrito de Fuencarral – El Pardo"*.
Página 7
– Intervenciones del Sr. Secretario, el Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Sarabia Herrero y la Sra. Sabanés Nadal.
- Punto 5.-** Pregunta n.º 2018/8000265, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer *"qué iniciativas ha desarrollado el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para mejorar la movilidad en las áreas de actividad económica y, en particular, qué planes de transporte al trabajo ha impulsado en colaboración con las empresas"*.
Página 10
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, la Sra. Valiente Calvo y el Sr. Secretario.
- Punto 6.-** Pregunta n.º 2018/8000266, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer *"qué medidas va a tomar el Área de Medio Ambiente y Movilidad para eliminar el vertedero ilegal situado junto a la calle Nuestra Señora de Valverde y el colegio Vasco Núñez de Balboa en el distrito de Fuencarral – El Pardo"*.
Página 7 y 12
– Intervenciones del Sr. Secretario, el Sr. Presidente, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Sarabia Herrero y la Sra. Sabanés Nadal.
- Punto 7.-** Pregunta n.º 2018/8000267, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer *"qué valoración hace el Área de Medio Ambiente y Movilidad de los primeros meses de implantación del contenedor marrón en varios barrios de la capital, cuál es el volumen de biorresiduo recogido y qué expectativas hay para la extensión de este sistema al resto de la ciudad"*.
Página 12
– Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Dávila Pérez, el Sr. Sarabia Herrero y el Sr. Secretario.
- Punto 8.-** Pregunta n.º 2018/8000268, formulada por el concejal don Fernando Martínez Vidal, Portavoz del Grupo Municipal del Partido Popular en la Comisión, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer *cómo justifica "el caos circulatorio producido en Madrid tras el corte simultáneo de varios túneles en la ciudad de Madrid en las últimas semanas"*.
Página 13

- Intervenciones del Sr. Presidente, la Sra. Sanz Otero, el Sr. López Carmona, la Sra. Sabanés Nadal y el Sr. Secretario.

Punto 9.- Pregunta n.º 2018/8000269, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer "por qué motivos se han vendido los terrenos de las cocheras de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Buenavista, incumpliendo sus compromisos de no enajenar suelo público".

Página 15

- Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. González López y el Sr. Fernández Heredia.

Punto 10.- Pregunta n.º 2018/8000270, formulada por el concejal don Luis Miguel Boto Martínez, del Grupo Municipal del Partido Popular, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer en qué situación se encuentra "el estudio para crear un Registro Genético de perros y qué coste va a suponer para los madrileños".

Página 17

- Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Boto Martínez, el Sr. Sarabia Herrero y el Sr. Secretario.

Comparecencias

Punto 11.- Solicitud de comparecencia n.º 2018/8000241, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, a petición propia, "con objeto de informar sobre las líneas generales de la Nueva Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid".

Página 18

- Intervenciones del Sr. Presidente, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. Brabezo Carballo, el Sr. Dávila Pérez, la Sra. Sanz Otero, el Sr. López Carmona y la Sra. Valiente Calvo.

C) RUEGOS

No se formulan ruegos.

Página 27

Finaliza la sesión a las catorce horas y cuarenta y tres minutos.

Página 27

(Se abre la sesión a las doce horas y cuarenta y un minutos).

El Presidente: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la Comisión Permanente Ordinaria del Pleno de Medio Ambiente y Movilidad.

Para la lectura del primero punto del orden del día tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

Comisión Permanente Ordinaria del Pleno de Medio Ambiente y Movilidad. Sesión número 002/2018/016 ordinaria, convocada para hoy miércoles, 21 de febrero de 2018 a sus 12:30 h.

Punto 1.- Aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior, celebrada el día 24 de enero de 2018 (001/2018/008).

El Presidente: Para fijar la posición de voto de cada uno de los grupos, tienen la palabra sus portavoces.

En primer lugar, Ciudadanos.

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

El Presidente: ¿Grupo Socialista?

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

El Presidente: ¿Grupo Popular?

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** A favor.

El Presidente: ¿Grupo Ahora Madrid?

La Presidenta de los Distritos de Ciudad Lineal y Hortaleza y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Yolanda Rodríguez Martínez:** A favor.

El Presidente: Pues quedaría aprobada.

Y nuevamente tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

Pasamos directamente a la parte de información, impulso y control. Preguntas.

(Se acuerda por unanimidad aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el día 24 de enero de 2018 (001/2018/008), sin observación ni rectificación alguna).

Punto 2.- Pregunta n.º 2018/8000259, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos - Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer "los motivos por los que la regularidad

media de los autobuses de EMT disminuyó en todos los meses de 2017 respecto a 2016".

El Presidente: Antes de dar la palabra, si así lo desea el portavoz de Ciudadanos, les recuerdo que para cada una de las intervenciones, divisibles en dos tiempos, tienen un máximo de tres minutos y les ruego que se atengan a esos tiempos.

Si así lo desea, tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos.

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

Hay dos variables en la calidad del servicio público de transportes de autobuses, tenemos dos factores como decía: factor velocidad y el factor regularidad. Esos son con los que pueden trabajar y actuar la EMT, y aquí es la gestión donde se ve realmente si es buena o si es mala.

(El señor Brabezo Carballo muestra un documento).

En este caso, cuando vemos la regularidad media, ha descendido todos los meses. Concretamente, cuando hacemos un comparativo del 2016-2015, bajó un -0,6; en el 2017 con 2016, -1,12 y la comparativa desde que el Equipo de Gobierno entró hasta el 2017, los últimos datos que tenemos -1,71.

No solamente eso, sino como decía, la otra variable de calidad es la velocidad media: 2015 pasamos desde 13,36 y baja hasta, en la actualidad, el 13,16; es decir, la regularidad, la velocidad media de los autobuses de la EMT está en descenso, va en picado.

Hablar de las 10 líneas más utilizadas, pues obviamente hablamos de una velocidad media a la inferior de la que ya tenemos en el Ayuntamiento de Madrid, en la EMT concretamente. La línea 21, tenemos 10,6; la C2, 11,08 y la línea 28 que baja un 2 % si comparamos el 2016 con el 2017.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Brabezo.

Por parte del Equipo de Gobierno tiene la palabra el señor Álvaro Fernández Heredia, gerente de la Empresa Municipal de Transportes. Cuando quiera.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** Buenos días.

Bueno, primero decir que la EMT en el año 2017 consolida la recuperación de viajeros que había realizado ya en el año 2016, teniendo ahora ya más viajeros que anteriormente a la crisis.

Además de las variables que ha dicho el señor Brabezo, yo creo que hay una variable que él no quiere tener en cuenta pero que es la que más le importa al ciudadano, que es el tiempo de espera en la parada, porque eso es realmente lo que nos importa: cuánto tenemos que esperar de un autobús a otro. Y la realidad es que esa variable ha mejorado en un 1 % en el conjunto de las líneas.

La regularidad, que es un índice relativo, conviene aquí señalar que la EMT regula los autobuses con la conveniencia de que este tiempo de espera en las paradas sea el menor posible, y así está ocurriendo y estamos teniendo éxito en ello. ¿Qué está haciendo la EMT además para mejorar la regularidad? Pues qué hemos hecho: por un lado, hemos garantizado la plantilla de conductores y mecánicos y la renovación de la flota. Esto supone que cuando el Equipo de Gobierno llegó a la EMT, cada día no salían a la calle entre 40 y 80 autobuses; hoy en día, todos los autobuses salen todos los días a dar servicio. Y además, las bajas diarias por coche no operativo se han reducido a la mitad. Cumplimos los criterios de calidad en términos de regularidad del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Además, el Ayuntamiento ha llevado a cabo acciones que se han demostrado exitosas y que nos marcan el camino a seguir y que espero que cuenten con su apoyo.

El carril bus de la avenida de la Albufera ha conseguido mejorar la regularidad en un 3 % de las líneas que por él circulan; el de la calle de Alcalá, en un 7 %; el de la avenida de San Luis, hasta en un 10 %. Y además el dispositivo de Gran Vía, que nos avanza cómo será el futuro Madrid central, ha mejorado el tiempo de viaje en un 25 % y la regularidad de las líneas de todo el entorno, en un 1,5 %.

El Presidente: Gracias, señor gerente.

Nuevamente tiene la palabra el señor Brabezo.

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

Lo único que nos da son excusas y no razones. Digo eso porque, como bien usted sabe perfectamente, es verdad, los tiempos de espera se reducen, eso es cierto, pero porque aumenta el número de presencia de autobuses, sin embargo los pasajeros siguen llegando tarde.

Medida y factor de calidad, usted lo sabe. Usted sabe perfectamente que las dos medidas de calidad que tenemos son los de la velocidad media y regularidad. La que usted está observando, pues bueno, está muy bien que los pasajeros tengan que esperar menos en la parada, pero si siguen llegando tarde están incumpliendo con ustedes mismos; es decir, ustedes aquello que tendrían que gestionar bien lo están gestionando mal. Y eso puede ser porque a lo mejor en vez de estar por gestionar la EMT, estamos gestionando tuits y estamos gestionando aquella deslealtad con el Consorcio Regional de Transportes, cosa que usted sabe perfectamente que no tendría que estar haciendo o que no tendría que haber hecho.

En este caso, lo que se tiene que enfocar no solamente es para gobernar la EMT o no solamente estar gobernando para los suyos, sino para todos los madrileños, para todos los madrileños, y eso lo tenemos que tener muy en cuenta.

Decir también que ayer viví un momento que me supuso pues algo sorprendente: tuvimos un consejo de administración donde no se permitió ni ruegos ni preguntas. Algo curioso.

No solamente eso...

El Presidente: Finalice, por favor.

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

..., usted dijo y prometió que íbamos a tener un consejo de administración extraordinario y todavía lo estamos esperando.

De verdad, no se esconda bajo la mesa sino que dé y afronte la situación que usted tiene encima de la mesa.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Brabezo.

Señor gerente, tiene la palabra.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** Aunque a usted le desagrada, el intervalo es un índice de calidad que se utiliza en todas las explotaciones, y la gente no está llegando tarde porque esperan mucho menos tiempo al autobús y, por lo tanto, llegan a tiempo.

La EMT está mejor que nunca y ustedes lo saben, aunque parece que eso les molesta. Hemos recuperado el nivel de viajeros; hemos recuperado el nivel de servicio, a pesar de no contar con el apoyo ni de ustedes ni del Consorcio Regional de Transportes; la flota se ha renovado un 25 %; hemos renovado la tecnología en todos los autobuses; el índice de satisfacción y la percepción de nuestros servicios ha mejorado no solo en la encuesta del Observatorio de la Ciudad, sino también en las encuestas del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Estamos afrontando con éxito retos como la electrificación de la movilidad en la ciudad, como mejorar el servicio de aparcamiento y, por supuesto, en recuperar el servicio de BiciMAD para los ciudadanos de Madrid.

El Equipo de Gobierno se encontró una EMT en quiebra bajo riesgo de privatización. El ratio de solvencia en estos dos años ha mejorado un 21 %; hemos reducido el endeudamiento a un 30 % y nuestro patrimonio neto se ha multiplicado por dos. Este Ayuntamiento ha saneado una EMT que rebosa fortaleza para afrontar los retos de la movilidad madrileña con eficiencia y siendo además cien por cien pública.

Creo que quiere intervenir...

El Presidente: Pues yo creo que va a ser que no.

Finalizado este punto, tiene la palabra nuevamente el señor secretario.

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

Punto 3.- Pregunta n.º 2018/8000260, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos - Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la

Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer "cuándo va a publicar el borrador del Plan Marco de Prevención y Gestión de Residuos del Municipio de Madrid 2017-2022".

El Presidente: Señor Brabezo, si lo desea, tiene la palabra.

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

La última respuesta que nos dio la señora Sabanés sobre el tratamiento de residuos fue realmente una patraña, no nos dijo absolutamente nada. Y no solamente eso —ya sé que le incomoda y mira hacia otro lado con el tratamiento de residuos—, pero sí que creo que tenemos que señalar que usted no solamente a esa última respuesta que nos dio, que volvemos a decir fue una patraña, siguió con esa patraña todavía porque llevó al Pleno una iniciativa de economía circular; curioso cuando no se destacaba ninguna acción ni particular ni concreta ni con ningún tipo de detalle, algo curiosísimo. Y usted sabe perfectamente que en los residuos existen las conocidas como las tres erres: reducir, reutilizar y reciclar, y cuando una de ellas, la primera de todas, la primera de todas «reducir», se está centrando en prevención.

Usted, en la primera comparecencia que tuvo en esta comisión, que numeró en veinte ocasiones la palabra «plan» y «planes», aquí nos dijo que licitaría un plan de prevención de residuos 2017-2020; está licitado y, obviamente, usted lo tiene en el cajón. Llega tarde a usted misma porque ese plan es del 2017 y le recuerdo que estamos en el 2018; usted ni lo ha puesto en marcha, ni está ni se le espera. Pero vuelve a llegar usted tarde a sí misma, porque el objetivo que tenemos en recogida de biorresiduos, en este caso tenemos para 2018, 30.000 t como objetivo, sin embargo en estos últimos dos meses de media hemos recogido 1 t por cada uno de los meses. Por lo tanto, parece ser que va a ser imposible llegar a ese objetivo establecido.

Dicho eso, usted intentó aumentar, mejorar y motivar a los ciudadanos haciendo que con una campaña para mejorar ese trabajo y esa colaboración por parte de los vecinos, usted gastó un millón de euros. Sin embargo, nosotros detectamos ahí otro copago o repago —como quiera usted decirlo—, ¿por qué? Porque en el contrato de recogida de residuos que usted misma licitó y usted misma ha implementado, en el 2016 pues ya había unas campañas que le paso a leer, que se denominaban así: Equipos de informadores ambientales y ambientólogos de apoyo a las campañas de implementación de las fases piloto de recogida de biorresiduos, algo que realmente nos sorprende. Volvemos otra vez con ese copago que ya lo hemos visto en la limpieza, que ya lo hemos visto alrededor de los contenedores, que también tiene tanto el propio contrato de limpieza como el propio contrato de recogida de residuos, algo que nos sorprende.

Lo único que le podemos decir, señora Sabanés, es que abandone ese ecologismo de salón y vuelva y

trabaje y se enfoque para lo que es realmente importante: la recogida de residuos en el Ayuntamiento de Madrid.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Brabezo.

Ahora sí tiene la palabra la señora delegada.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Si me permites solo dos cosas.

Yo tengo muchos defectos, pero uno de ellos no es esconderme. Y la segunda cosa es que otra cosa es que yo me concentre en darle a usted el espacio en los medios y por tierra mar y aire, que usted y ustedes desean. Yo me concentro en mi trabajo, que es mi obligación, no en su boato, que estaba recibiendo medios de comunicación en la puerta antes de la comisión. Eso como primero.

En segundo lugar. Después de muchos trabajos y después de muchos meses de trabajo de una situación de una enorme complejidad, como es la recogida y el instaurar con mucho tiempo de retraso la fracción orgánica en una ciudad compleja como Madrid, estoy en condiciones de decirles que en los últimos días del mes de marzo llevaremos a la Junta de Gobierno para su aprobación inicial el plan de gestión y prevención de residuos de la ciudad de Madrid, que tiene como objetivo, como usted sabe, por un lado la prevención y por otro lado buscar horizontes de completar todo un sistema que nos obliga tanto la Unión Europea como los objetivos de economía circular.

(La señora Sabanés Nadal comprueba el marcador del tiempo).

Si es que usted no tenía tiempo...

El Presidente: Que tampoco hay que forzar, ¿eh?

(Risas).

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** No, no. Vale.

En cualquier caso, es verdad que nos hubiera gustado ser más ágiles y ser más rápidos.

También usted ha de tener en cuenta que esta ciudad tenía un enorme retraso en la aplicación de la fracción orgánica, que ahora le contestarán la evaluación que tenemos con respecto a la fracción orgánica. Hemos trabajado con otros municipios, hemos trabajado con el resto de las áreas, con el documento base corregido por cambios que se han ido produciendo a lo largo de este tiempo, ajustando los objetivos marcados por la propia Unión Europea y el Plan Nacional. No estamos hablando solo de una estrategia de gestión y tratamiento de residuos, sino de un cambio sustancial que nos permita cambiar la inercia y la cultura que se ha desarrollado con los patrones de vida y consumo que nos han traído hasta aquí; es algo que hacen todas las ciudades y que, por

supuesto, nosotros estamos haciendo, pero no estamos parados, señor Brabezo. Usted hace...

(Observaciones del señor Brabezo Carballo).

No estamos parados. Se han puesto en marcha los estudios de caracterización mensual; se ha iniciado la recogida selectiva orgánica; se ha puesto en marcha un proyecto, Madrid Agrocomposta; se han introducido mejoras en el sistema de contenedores; se ha iniciado la recogida puerta a puerta de papel y cartón para comercios y zonas de alta intensidad; se ha puesto en marcha la recogida para envases comercial...

El Presidente: Finalice, por favor.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** ...y se han reforzado los puntos limpios móviles, los puntos limpios fijos para trabajar mejor la separación de fracciones.

El Presidente: Muchas gracias, señora delegada.

Finalizado este punto, tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

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

Punto 4.- Pregunta n.º 2018/8000261, formulada por el concejal don Sergio Brabezo Carballo, Portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos – Partido de la Ciudadanía en la Comisión, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer "qué actuaciones está llevando a cabo para poner freno al vertido ilegal de residuos frente al colegio público Vasco Núñez de Balboa en el distrito de Fuencarral – El Pardo".

(Con este punto se trata conjuntamente el punto 6 del orden del día que contiene la pregunta n.º 2018/8000266, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer "qué medidas va a tomar el Área de Medio Ambiente y Movilidad para eliminar el vertedero ilegal situado junto a la calle Nuestra Señora de Valverde y el colegio Vasco Núñez de Balboa en el distrito de Fuencarral – El Pardo").

El Secretario General: Por su evidente conexión, la Junta de Portavoces ha acordado que ambos puntos sean objeto de sustanciación conjunta en los términos que seguramente y a continuación indicará el presidente.

El Presidente: Pues si así lo desean, en primer lugar tendría la palabra el portavoz de Ciudadanos.

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

El Presidente: En ese caso, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

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

El Presidente: Pues en ese caso, tiene la palabra por parte del Equipo de Gobierno, con un tiempo máximo de seis minutos, don Víctor Manuel Sarabia Herrero, director general de Servicios de Limpieza y Residuos. Cuando quiera.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Muchas gracias. Buenos días.

El vertido aludido está situado fundamentalmente en tres parcelas, todas ellas de titularidad privada. Se trata en su gran mayoría de residuos de construcción y demolición con algunos muebles y enseres.

La primera de estas parcelas es propiedad de una persona física y para ella se ha dictado orden de ejecución, concretamente para la limpieza y retirada de escombros orgánicos e inorgánicos y resto de enseres y de poda. No se le puede imponer la obligación de vallar porque no es un solar y además está incluido en la APR 08.03 Prolongación de Castellana, que no se ha desarrollado de momento. Está pendiente de informe técnico y tiene gran cantidad de residuos, de los de la masa es uno de los que más tiene.

La segunda es la de mayor extensión, 9.700 m², y en ella se encuentra una mayor cantidad de residuos. Es propiedad de una sociedad, y para ella se ha dictado también orden de ejecución para limpieza y retirada de residuos orgánicos e inorgánicos y restos de enseres y poda. Tampoco está obligado a vallar. Toda esta información que estoy dando es procedente del distrito, me lo ha facilitado el distrito, que es el que emite estas órdenes de ejecución. Se ha notificado también una multa coercitiva y se encuentra también en la APR 08.03 Prolongación de Castellana.

La tercera es de gran extensión también, 8.100 m², y concentra gran cantidad de residuos. Es propiedad del Canal de Isabel II y para ella se ha dictado orden de ejecución para la limpieza y retirada de escombros orgánicos e inorgánicos y restos de enseres y de poda. Tampoco existe obligación de vallar, por los mismos motivos anteriores. Se ha notificado multa coercitiva, a la que se ha presentado por parte del Canal recurso de reposición, lógicamente porque no están de acuerdo con ella, y señalan que han iniciado el procedimiento de licitación pública para la limpieza de lo que les compete. Está pendiente de resolver. Presentan escrito para la instalación de barreras para poder dar cumplimiento a la orden de ejecución, puesto que el solar no se puede vallar.

Si las órdenes de ejecución no se cumplieran se daría comienzo por parte de la Junta de Distrito al oportuno expediente de ejecución subsidiaria en concordancia con lo que contemplan las normas

urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana y la Ordenanza de Conservación, Rehabilitación y Estado Ruinoso de las Edificaciones.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos, señor Brabezo.

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

Estamos hablando del Colegio Público Vasco Núñez de Balboa, que tiene enfrente justamente 2 km de vertedero en el barrio de Valverde. Aquí tenemos a niños que literalmente juegan al lado de ratas, pero literalmente, y luego tenemos a vecinos frustrados que llevan muchísimo tiempo pidiendo que se limpie ese vertedero, y la inacción de todas las Administraciones, absolutamente de todas, es palpable porque es un problema que lleva años encima de la mesa.

No solamente eso, decirle que me parece también preocupante que si por los datos que nos estaba dando, no sabemos si nos lo ha dicho de manera clara, si el Selur va a actuar de manera inmediata. En el caso de que este trabajo, todo esto sobre tener la responsabilidad y titularidad de las parcelas, por qué si lo tiene ahora, por qué no lo había tenido antes; eso me sorprende.

¿Por qué no ha actuado si había ese problema? Eso es lo que nos están diciendo, que no sabían realmente de quién eran esas parcelas y por eso no habían actuado. En el caso de que no tenían esa información antes pero ahora sí la tienen y no han actuado, ¿por qué no lo han hecho? ¿Por qué no han limpiado ese vertedero? Tenemos un colegio público delante, absolutamente delante. La falta de sensibilidad de este gobierno es palpable en muchísimas ocasiones. Yo, de verdad, no, no lo entiendo.

Pero no solamente eso, a mí también me gustaría saber si la señora Sabanés, si quiere, sabe qué va a hacer Equo en este caso, su partido, ella como portavoz, sobre la Operación Chamartín, que podría resolver este caso. Me gustaría saber si está a favor o si está en contra, qué posicionamiento tiene aquí el Equipo de Gobierno, concretamente Equo y su portavoz, que es la responsable en el Área de Medio Ambiente. Creo que es muy importante que nos lo diga.

También saber y preguntar por la denuncia que el Partido Socialista dijo que iba a imponer frente al Seprona en el 2013, y me gustaría saber si esa denuncia está en marcha, si se aplicó, si ha recibido alguna notificación el Ayuntamiento de Madrid; saber qué va a hacer al respecto, que nos diga algún tipo de información.

También señalar, me parece muy importante que el director general de Servicios de Limpieza y Residuos nos dijo en la comisión de diciembre del 2016, anunció que había un mapa de vertidos ilegales en toda la ciudad de Madrid, y también nos gustaría

saber qué va a hacer y si va a trabajar en ellos, no simplemente porque llevemos este caso que nos preocupa, sino también en esos verdaderos que tenía detectados pero que parece que no está haciendo nada, por ejemplo, le digo, en San Blas Canillejas, en Arroyo de Ambroz tiene uno de los vertederos, el mayor vertedero del este de Madrid; también le digo, en Villaverde hay varios focos importantes de vertederos: tenemos el de Villaverde Alto, el de la colonia Marconi, Villaverde Bajo; también en Villa de Vallecas, avenida del cerro del Murmullo; tenemos en el camino Erar de La Gavia; en caminos de accesos a la planta de Valdemingómez; en Vicálvaro también tenemos;...

El Presidente: Finalice, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** ... en Hortaleza, en Latina. Es decir, tiene muchísimo trabajo que hacer, pero veo que solamente reaccionan cuando le traemos esto en la comisión.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Brabezo.

Señor Dávila, por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra.

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

Bueno, plantear que desde el Grupo Municipal Socialista es un tema que venimos denunciando hace bastantes años ya.

Como ha anunciado parcialmente el concejal de Ciudadanos, el 15 de febrero de 2013, ya el Grupo Municipal Socialista denunció la existencia de la escombrera ilegal, unas parcelas sin vallar, alrededor de tres hectáreas situadas junto a Nuestra Señora de Valverde, efectivamente muy cerca del colegio Vasco Núñez de Balboa, enfrente exactamente se acumulaban toneladas de escombros, basuras, residuos sanitarios, uralita y otros vertidos tóxicos. Se instó al gobierno del Partido Popular de aquel momento a plantearse que eliminara los vertidos, y el 19 de febrero de 2013, ante la inacción del gobierno del Partido Popular, el Grupo Socialista denunció la existencia del vertedero ante el Seprona. Le acompañamos con un reportaje gráfico de residuos existentes. Eran vertidos que eran ilegales porque vulneraban la Ordenanza de Limpieza Municipal, la normativa de la Comunidad de Madrid, que también tiene competencia en el tema, sobre la gestión de residuos de construcción y demolición, e incluso los artículos 325 a 331 del Código Penal, que regulan el delito contra el medio ambiente. El 25 de marzo de 2013, el Seprona emitió una comunicación al Grupo Municipal Socialista diciendo que se había remitido informe a la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid sobre los hechos denunciados y que se iban a establecer servicios para prevenir que se hiciera más vertidos en la zona.

Desde entonces lo único que hemos conocido es que el Ayuntamiento de Madrid respecto a esta escombrera, es la apertura de los expedientes informativos en la junta municipal de Fuencarral, de

los que no hemos vuelto a saber absolutamente nada; tampoco se sabe qué ha hecho la Comunidad de Madrid, que tiene de hecho las competencias para prevenir y combatir los vertidos ilegales de escombros y productos tóxicos y peligrosos, con lo cual, claro, tenemos que plantear que ni la Comunidad ni el Ayuntamiento ni los propietarios hasta ahora han conseguido tomar soluciones que impliquen una mejora de la situación actual.

Yo quería preguntar cuándo se hicieron las órdenes de ejecución porque este es un tema que va desde hace muchos años, cuándo se plantearon esas órdenes de ejecución por la junta municipal. También de qué plazos estamos hablando, de cuándo se aplicaría en caso de no tener respuesta de los propietarios la ejecución subsidiaria por parte del Ayuntamiento de Madrid, para luego cobrárselo a los propietarios. Y lo que pedimos, evidentemente, es que se tomen que tomar medidas urgentes porque este vertedero, obviamente, como todos los vertederos ilegales que hay en nuestra ciudad y más por la ubicación que tiene sensible por estar a las puertas de un colegio, creemos que es una auténtica vergüenza que en el siglo XXI en nuestra ciudad sigamos teniendo este tipo de situaciones.

Evidentemente, al mismo tiempo también planteamos que la Policía Municipal, en colaboración con el Seprona, ponga en marcha un servicio de vigilancia para que no se continúen haciendo estos vertidos. Yo creo que la vigilancia, en este caso policial, es importante cuando se va viendo que sistemáticamente se está incumpliendo la legalidad y que se da una situación que no es nada razonable.

Y también pedimos que en la medida en que pudiera el Ayuntamiento y teniendo en cuenta que hoy nos hemos enterado que una de las parcelas es del Canal de Isabel II, o sea, nos parece increíble que una parcela de una Administración pública esté en estas condiciones y que la Administración pública esté permitiendo, en este caso el Canal de Isabel II, que eso se siga dando; o sea, con el privado nos parece mal, pero que ya sea una Administración pública, nos parece totalmente condenable y no entendemos en absoluto cómo el Canal de Isabel II y la Comunidad de Madrid no están haciendo algo al respecto de un terreno de su propiedad y encima recurren en vez de ponerse a solucionar de forma urgente el tema. Entonces, planteamos que tienen que buscar soluciones, que tiene que hacerse ya y que, por favor, en caso de, como bien se ha hecho en otras zonas que hemos considerado que estaban degradadas...

El Presidente: Finalice, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** ..., se planteen medidas que sean medioambientalmente mucho más eficaces, incluso la posibilidad de planes de reforestación o de otro tipo de situaciones en la medida de lo posible, pues realmente es inaceptable que tengamos unas condiciones así enfrente de un colegio público.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Dávila.

Señor Sarabia, tiene la palabra.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Muchas gracias.

Por contestar por partes. Aquí hay dos asuntos: un asunto de competencia y procedimiento, y un asunto de capacidad. La competencia para actuar en solares privados no la tiene la Dirección General de Limpieza de Espacios Públicos porque no son públicos, son privados. Eso tiene su procedimiento, que es el que he detallado, que es urbanístico y se dictan órdenes de ejecución, se ponen multas coercitivas y si no se atiende a los requerimientos, se hace un procedimiento de ejecución subsidiaria, que yo tampoco inicio porque no tengo la competencia para eso. El segundo es de capacidad. Yo sé que el señor Brabezo nos quiere mucho y nos tiene mucha estima, pero el Selur no tiene capacidad para limpiar esos vertederos porque eso es un vertido; no estamos hablando de una suciedad que ha aparecido en la calle, es un vertido de muchas toneladas que llevan muchísimos años; son barrenderos que se hacen cargo con muy buena voluntad de muchas cosas, pero, claro, todo tiene su límite, ¿no?

En cuanto a la denuncia del Seprona que me comenta, a esta dirección general no ha llegado ninguna denuncia ni ningún trámite por parte del Seprona, tal vez porque, como le he dicho, no podríamos hacer nada para darle trámite.

Y en cuanto al mapa de vertidos ilegales, pues insisto en lo que he dicho antes, son vertidos ilegales en los que nosotros actuamos que están en la vía pública; generalmente no llegan a hacerse muy grandes porque los quitamos rápidamente y en la vía pública no llegan a ser más grandes. Los problemas que usted me detalla son también problemas que están en solares o en terrenos privados que no llegan a tener la calificación de solares siquiera. Nosotros no podemos actuar ahí, como bien se ha dicho aquí, la competencia es también de la Comunidad de Madrid, que es la que tiene la potestad de controlar los vertidos ilegales y de autorizar los vertederos y las plantas de tratamientos de residuos.

Estamos de acuerdo en que la situación es problemática, lleva existiendo desde hace mucho tiempo y les he descrito lo mejor que he sabido y lo mejor que he podido cómo está el estado de las actuaciones para que todo el mundo se dé cuenta aquí que esto no es una cosa que esté parada, sino que va progresando; los tiempos son los que son en la Administración y, bueno, pues, es todo lo que les puedo decir en esta dirección generará y le cedo la palabra a la concejala.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Bueno, yo he tomado buena nota de sus intervenciones que, además, quedarán perfectamente en transcripción, para que cuando busquemos soluciones, que a lo mejor no se ajustan por la urgencia que ustedes piden y por la actuación que ustedes le piden al Ayuntamiento siendo conscientes de que no solo es un problema del Ayuntamiento, luego no me encuentre

yo con la crítica a las soluciones que busquemos de emergencia. Es decir, tomo buena nota que ustedes les están pidiendo al Ayuntamiento que asuma unas competencias de la forma que sea, que en parte tiene y en parte no, y que nos saltemos los plazos para resolverlo. Bien, yo tomo en consideración esto, y en eso vamos a trabajar, pero se lo digo porque ustedes quieren siempre una cosa y su contraria.

El primer problema que yo me encontré al llegar aquí era un vertedero que llevaba casi veinte años que se incendió y que tuvimos que resolver con los medios, con la capacidad y restaurar con los medios y la capacidad del Ayuntamiento, haciendo un acopio de voluntad para resolver un conflicto muy grande en la ciudad que los demás, esos sí, miraban para otro lado; esos sí, miraban para otro lado. Yo lo que les pido a ustedes es que tengan en cuenta que, primero, hay parcelas que son de otra Administración; segundo, que hay competencias de otra Administración y, tercero, que nos corresponde a todos, a todos, resolver un problema que comparto con ustedes que hay que resolver porque fundamentalmente se trata de un colegio.

Nosotros nos pondremos a trabajar en ello, buscar las soluciones que podamos a la mayor urgencia, ahora, pónganse también ustedes a mirar a los que tienen enorme responsabilidad en prevenir los residuos de esta ciudad y no lo están haciendo.

El Presidente: Gracias, señora delegada.

Tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

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

Punto 5.- Pregunta n.º 2018/8000265, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer "qué iniciativas ha desarrollado el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para mejorar la movilidad en las áreas de actividad económica y, en particular, qué planes de transporte al trabajo ha impulsado en colaboración con las empresas".

El Presidente: Pues si lo desea, tiene la palabra el señor Dávila por parte del Grupo Socialista.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Bueno, el plan de calidad, el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático reconoce, como no puede ser de otra manera, la importancia que tiene la movilidad sostenible para el cumplimiento de los objetivos que tenemos con nuestra calidad del aire. Se plantea que tiene que haber unas actuaciones prioritarias con carácter estructural; nosotros estamos de acuerdo con ello. También se plantea que se tiene que reducir de forma inequívoca el volumen de tráfico privado si queremos avanzar hacia un modelo más sostenible de movilidad que haga de Madrid, de nuestra ciudad, una ciudad mucho más habitable. Para ello,

evidentemente el tráfico de la movilidad laboral es una parte muy significativa, muy importante. Hay algunos estudios que plantean que es cerca del 50 % de la movilidad total en nuestra ciudad, y evidentemente tiene diferentes incidencias, diferentes aspectos y tipologías en función de si estamos hablando del centro de la ciudad o estamos hablando de la periferia.

Nosotros, evidentemente, tenemos la consideración de que es un objetivo la reducción del tráfico privado y para ello tenemos que incidir en esta clave, en este aspecto de la movilidad. Evidentemente, también tenemos que hacer una cosa, que es contar con las empresas, y tenemos que hacer diseño de planes que favorezcan el cambio de patrón de desplazamiento de los trabajadores. Conscientes de este problema, los socialistas presentamos una alegación al Plan A en el sentido de incluir en el mismo la promoción de acuerdos y convenios con empresas para la creación de la figura del gestor de movilidad encargado de diseñar, elaborar y redactar los planes de movilidad sostenible y seguridad en las empresas. Finalmente, en el Plan A aprobado incluye la medida 19 de planes de movilidad laboral sostenible, nuestra alegación junto con el desarrollo de planes de movilidad sostenible en las empresas y organismos públicos así como de zonas empresariales en la capital, y el impulso de instrumentos de colaboración público-privada y entre Administraciones en el ámbito de la movilidad laboral.

Creemos que es fundamental realizar planes de movilidad en áreas de actividad económica y en las propias universidades. Planteamos que eso se tiene que empezar a ponerse en marcha, sobre todo en algunas zonas que son grandes empresas que han construido verdaderas ciudades o miniciudades, como son el BBVA, Telefónica, Vodafone, etcétera. El caso ya del BBVA es ilustrativo porque vio la necesidad de implantación de planes de movilidad en 2014, cuando se empezaron a incorporar sus trabajadores a la nueva sede y, realmente, encontraban que tenían muchos problemas porque no lo tenían previsto, no lo tenían diseñado, y, bueno, gracias a la presión de los trabajadores se empezaron a hacer algunas medidas que parte de ellas, actualmente, como eran autobuses lanzadera, se han visto recortadas. Creemos que el Ayuntamiento tiene que jugar un papel activo y por eso le traemos esta pregunta a la comisión, para saber en qué sentido están haciendo actuaciones.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Dávila.

Por parte del Equipo de Gobierno, tiene la palabra la señora Paz Valiente, coordinadora general del área.

La Coordinadora General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **doña Paz Valiente Calvo:** Muchas gracias. Buenos días.

Efectivamente, el Ayuntamiento está trabajando a distintos niveles para mejorar la movilidad en las áreas de actividad económica.

Por una parte, en Las Tablas se comenzó con el estudio que se hizo en el año 2016 sobre definición de un modelo participativo de la gestión de movilidad en

Las Tablas, y como consecuencia se llevó a cabo un proyecto piloto reuniendo en un proceso de talleres a los responsables de los distintos sectores de actividad: asociaciones de vecinos, ya que hay 30.000 personas que viven en Las Tablas, Consorcio Regional de Transportes u operadores de transportes, expertos, etcétera, con el objetivo de avanzar hacia la implantación de una oficina de movilidad que integre todos los modos de movilidad: colectiva, colaborativa y personal. Una vez acordado con los agentes económicos y sociales el proceso de gestión para el desarrollo de dicha oficina de movilidad, se está llevando a cabo la concertación con las empresas para la puesta en práctica de la misma.

Por otra parte, el pasado 16 de enero se celebró la primera reunión de la Mesa de trabajo informativa sobre Mejora de la Movilidad Laboral Sostenible, que fue convocada por el delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Esta mesa ha tenido como objetivo el intercambio de información y experiencias con los encargados de las áreas de responsabilidad social corporativa de las empresas interesadas en mejorar la movilidad laboral a sus diferentes sedes en Madrid. En la primera reunión informativa se analizaron las buenas prácticas ya existentes en materia de movilidad laboral, como la flexibilización de horarios para evitar coincidir inicios y finales de jornada con horas punta, la utilización del transporte público colectivo combinado con lanzaderas en los medios de transporte, la utilización de vehículo compartido. También el Ayuntamiento ha aportado su experiencia en cuanto a flexibilidad horaria. En las próximas reuniones se continuará avanzando mediante mesas temáticas con la implicación del resto de agentes con capacidad de participar en los mismos, como las asociaciones de vecinos, sindicatos, etcétera.

Por otra parte, en el marco del Proyecto Eccentric, en el que participa Madrid como ciudad coordinadora, estamos iniciando la implementación de una medida piloto para favorecer la movilidad sostenible al trabajo, que pretende testar la tecnología más idónea, que implica lectura de matrícula al tiempo que detecta el nivel de ocupación del vehículo; y se va a llevar a cabo en el aparcamiento de uso interno de la sede de la Empresa Municipal de Transportes, de forma que pueda aplicarse al Plan de Transporte al Trabajo que está iniciando esa empresa y, al tiempo, sea útil para evaluar su viabilidad para su posible aplicación en aparcamientos públicos de rotación. Ya están pedidas las ofertas para llevar a cabo la obra de instalación.

Además, el Ayuntamiento va a llevar a cabo campañas de sensibilización en el marco de colaboración, se hizo un proyecto en el marco de colaboración del foro de empresas. Actualmente el contenido de la campaña está en fase de diseño.

A pesar de estas actuaciones municipales, la capacidad del Ayuntamiento en la promoción de modo sostenible en los desplazamientos al trabajo es muy limitada, debido al reparto competencial, como ustedes saben. Por ese motivo, el Plan A, en su medida 30, de sensibilización ambiental y cooperación con otras Administraciones, incluye una línea de actuación cuyo objetivo es el establecimiento de instrumentos efectivos de colaboración entre

diferentes Administraciones —local, nacional y regional— para lograr los desarrollos y cambios del ordenamiento jurídico necesarios para poder llevar a cabo este objetivo. Entre ellos, quisiera destacar: la aprobación de una ley autonómica de movilidad sostenible que sirva de marco regulatorio para impulsar los planes de movilidad laboral sostenible; la colaboración con el Consorcio de Transportes para impulsar el billete único para el transporte público y para la puesta marcha de nuevos intercambiadores; la creación de aparcamientos disuasorios en la corona metropolitana; la instalación de beneficios fiscales por parte del Estado para las empresas que faciliten el abono transporte a sus empleados.

El Presidente: Finalice por favor.

La Coordinadora General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **doña Paz Valiente Calvo:** En fin, sin duda el cambio en la movilidad tiene que pasar por una mejor coordinación e interés de todas las Administraciones.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Señor Dávila, tiene la palabra para su segunda intervención.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Bueno, lo que nosotros queremos plantear y queríamos anunciar es que vamos a instar al Ayuntamiento de Madrid a que haga un plan de movilidad laboral de los propios trabajadores del Ayuntamiento de Madrid. Creemos que como Administración pública es fundamental que sea vanguardista y dé un ejemplo claro y concreto de cómo se pueden hacer estas cosas. Creemos que se pueden introducir medidas de teletrabajo. Pensar que si los funcionarios y trabajadores del Ayuntamiento de Madrid, con el volumen que tienen, con un solo día que no vinieran a trabajar y pueden hacer una labor de teletrabajo, ahorraríamos el 20 % de los desplazamientos semanales que realizan los funcionarios y trabajadores del Ayuntamiento. Creemos que es una medida que podía ser interesante, e instamos, repito, al Ayuntamiento a que ponga en marcha un plan de movilidad laboral de los trabajadores que dé realmente una muestra, un ejemplo y que permita plantear que se puede hacer, que desde la empresa pública somos pioneros y que podemos trabajar de forma clara y concreta en actualizar este tipo de situaciones, y que de cara a esa futura movilidad que se va a plantear, pues que las propias empresas privadas vean que el Ayuntamiento de Madrid ya realiza este trabajo.

Muchísimas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Dávila.

Finalizado el punto, tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

Sustanciado antes el punto número 6, pasaríamos a conocer el punto número 7.

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

Punto 6.- Pregunta n.º 2018/8000266, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer "qué medidas va a tomar el Área de Medio Ambiente y Movilidad para eliminar el vertedero ilegal situado junto a la calle Nuestra Señora de Valverde y el colegio Vasco Núñez de Balboa en el distrito de Fuencarral - El Pardo".

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

Punto 7.- Pregunta n.º 2018/8000267, formulada por el concejal don José Manuel Dávila Pérez, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Madrid en la Comisión, interesando conocer "qué valoración hace el Área de Medio Ambiente y Movilidad de los primeros meses de implantación del contenedor marrón en varios barrios de la capital, cuál es el volumen de biorresiduo recogido y qué expectativas hay para la extensión de este sistema al resto de la ciudad".

El Presidente: Si lo desea, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** El pasado 1 de noviembre se inició en Madrid la recogida selectiva en el contenedor marrón de los residuos orgánicos. Recordamos que fue en 17 zonas de 10 distritos de la capital y en 50 grandes generadores de residuos.

Es una iniciativa que, según el contrato de recogida y transporte de residuos, debería extenderse a toda la ciudad a partir de noviembre de 2018.

Creemos que esta recogida selectiva del contenedor marrón es una buena medida, es una buena noticia, absolutamente necesaria para cumplir con el objetivo fijado por la Unión Europea de reciclar antes del 2020 al menos el 50 % de los residuos de procedencia doméstica y comercial. También es positivo para reducir el volumen de basura que va directamente a vertedero, aumentando su vida útil; para conseguir aumentar los índices de recuperación y reciclado de materia orgánica, y producir y vender más abono, que sobre este tema hablaré más adelante.

Traemos esta pregunta a la comisión para saber qué volumen total de residuos se han recogido, si tenemos esos datos, qué tal ha funcionado el servicio y qué evaluación se hace desde el Equipo del Gobierno de estos primeros meses de implantación, tanto en viviendas como en grandes productores.

Queremos saber también de esos 4.000 contenedores que se han instalado para la recogida qué nivel tienen, como he dicho antes, de recogida.

Y creemos también que es muy importante plantear que la campaña de información y sensibilización ciudadana iniciada por el Ayuntamiento, por un lado, ya comentamos en una anterior comisión que hubiera sido más razonable que se hubiera hecho con mayor antelación y con mayor capacidad de información porque la gente tiene muchas dudas a la hora de saber cómo se separan los diferentes residuos; creemos también que se tiene que ampliar esa campaña de concienciación. Creemos que no debería acabar en abril y que debería, como estaba previsto inicialmente, mantenerse hasta el próximo mes de noviembre para que dure al menos un año y cree esa información y esa sensibilización, que también estamos hablando al final de eso, para que promueva la colaboración ciudadana y reducir al máximo los restos impropios depositados en el contenedor marrón.

También queremos expresar nuestra preocupación por el destino y tratamiento de este mayor volumen de materia orgánica, si realmente tenemos instalaciones que están bien preparadas o están actualizadas y qué planes tiene el Equipo de Gobierno realmente para poder ese mayor volumen de recogida de materia orgánica, cómo lo va a tratar y cómo lo va a hacer en Valdemingómez. Ahí nos preocupa que había una partida de 500.000 € del presupuesto de inversiones 2017 para la construcción de una planta de tratamiento de la materia orgánica de Valdemingómez y esa partida, por lo que nosotros sabemos, no fue ejecutada.

Actualmente, tenemos dos plantas de compostaje, la de la Paloma y las Dehesas, y creemos que debemos actualizarlas y debemos mejorarlas. Y por un lado, plantear si realmente tenemos capacidad para atender de forma razonable todos los residuos que se van a acometer.

Y luego también constatar que hay una preocupación que tenemos por la disminución en el volumen de bioestabilizado vendido como abono de las plantas de Valdemingómez. Según los datos oficiales, en 2014 se vendieron 14.472 t de abono, en 2015 10.966 y en 2016 se vendieron ya solamente 9.068 t, lo que supone una reducción del abono obtenido en las plantas en un 37 %. Entendemos que con estas mejoras que estamos pidiendo y que esperamos que se realicen podamos mejorar esos ratios para poder vender como Ayuntamiento más compost de calidad y vender más cantidad de abono una vez tratado en nuestras plantas.

Muchas gracias.

El Presidente: Tiene la palabra por parte del Equipo de Gobierno, don Víctor Manuel Sarabia.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Muchas gracias de nuevo.

Como bien ha dicho el concejal del Grupo Socialista, esto empezó el 1 de noviembre de 2017 y desde entonces se viene prestando servicios sin

incidencias significativas. La frecuencia de recogida de la fracción orgánica es de siete días en semana, incluido festivos.

El total de población atendida es de aproximadamente 255.000 habitantes. Hasta la fecha se han suministrado e instalado un total de 5.618 recipientes identificados con la tapa de color marrón para el depósito de la fracción orgánica, 5.057 son cubos de dos ruedas de comunidades, 431 contenedores de cuatro ruedas y 130 contenedores de carga lateral, incluidos algunos con llave.

Paralelamente, y luego acudiré más a eso, ahondaré un poco más en ello, se está realizando la campaña de información y concienciación puerta a puerta y persona a persona para informar y asesorar y explicar el porqué y los motivos y los beneficios de esta campaña.

Las cantidades recogidas —por no demorarme— han sido las siguientes: en noviembre de 2017, 884 t —aquí se ha oído antes de una tonelada al mes—, 884 t en noviembre de 2017, 29,5 t día; en diciembre de 2017, 1.174 t, 37,9 t al día, y en enero de 2018, 1.377 t, 44,4 t día más o menos. Es decir, desde el inicio del nuevo servicio se han recogido un total de 3.435 t, de las cuales 2.964 corresponden a las zonas piloto y 471 a grandes generadores.

De esto se desprende que la recogida selectiva de biorresiduos ya es una realidad y está siendo interiorizada cada vez más por la ciudadanía, ya que la evolución de las cantidades recogidas va al alza con un 50 % de incremento de noviembre a enero, que es importante significar que llevamos tres meses. Estas son iniciativas de largo calado y que suelen ir calando progresivamente; bueno, pues la aceptación de los madrileños —luego daré algún dato más— está siendo muy buena, tanto en lo que son domiciliaria como lo que son los grandes productores; particularmente los grandes productores se están comportando bastante bien, y hay que destacar el caso de Mercamadrid, que está haciendo una separación impecable.

La valoración es muy positiva. Se continúan analizando los datos y su evolución, y está previsto llevar a cabo una importante ampliación de este servicio abarcando ya distritos completos a lo largo del presente año 2018, porque lo que se habló siempre es de iniciar en noviembre de 2018 la ampliación en el resto de la ciudad; pero una ciudad tan grande como esta, lógicamente no va a poder tener la tapa marrón en noviembre de 2018 porque todavía nos quedan 3 millones de habitantes; que son bastantes.

En cuanto a la pureza —estos datos debemos cogerlos con cautela— de materia orgánica de la nueva fracción, es del 75 %, muy alta, en 57 caracterizaciones que llevamos hechas hasta ahora. Con lo cual, el comportamiento de los vecinos y de los grandes productores está siendo muy bueno.

Por centrar un poco lo que has hablado acerca de Valdemingómez, lo que yo puedo decir es que se recibe y se trata de forma separada toda esta fracción orgánica en Valdemingómez. Hay una planta, hay una instalación preparada específicamente para esto, que es donde se descarga...

El Presidente: Finalice, por favor.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** ... y se están estudiando todas las actuaciones que sean necesarias para cuando esto se amplíe. Y el objeto de esto es precisamente incrementar todas las cantidades de compost que se vende y que se retira del vertedero, como bien has dicho.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Señor Dávila, si quiere decir algo telegráficamente.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Aprecio mi insistencia y no...

El Presidente: Poco a poco vamos concienciando a la gente.

Muchas gracias, señor Dávila.

Finalizado el punto, tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

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

Punto 8.- Pregunta n.º 2018/8000268, formulada por el concejal don Fernando Martínez Vidal, Portavoz del Grupo Municipal del Partido Popular en la Comisión, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer cómo justifica "el caos circulatorio producido en Madrid tras el corte simultáneo de varios túneles en la ciudad de Madrid en las últimas semanas".

El Presidente: Si lo desea, tiene la palabra la señora Inmaculada Sanz por parte del Grupo Popular.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Sí. La doy por formulada.

Muchas gracias.

El Presidente: Por parte del Equipo de Gobierno, si no me equivoco, tiene la palabra don Francisco José López Carmona, director general de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Muchas gracias. Buenos días.

Evidentemente limitaciones en el viario, y en particular de los túneles, pues tienen un efecto negativo en la circulación.

En este caso, estamos hablando que entre el 15 de diciembre y el 8 de febrero tuvimos un total de diecisiete días con alguna afección en algunos de los

túneles urbanos relevantes para la circulación. A efectos de valorar esa afección, nos vamos a centrar en el día 6 de febrero, que ha sido el día más complicado de todos los que tuvieron esta incidencia.

En este caso, en ese día en M-30 se redujo la intensidad un 7 % —la reducción de intensidad es un indicativo de congestión con una relativa normalidad en el tráfico—, y en la zona urbana interior a M-30 se disminuyó la carga en un 1 % —la carga es un indicativo de congestión; cuanto más carga, más congestión— y disminuyó la intensidad también en un 3 %. Localmente, la incidencia en el túnel de plaza de Castilla generó retenciones en los ejes de la zona norte y alrededores, sobre todo en paseo de la Castellana y en el nudo norte de M-30 y el túnel de José María Soler, las calles Costa Rica y Alberto Alcocer hasta el paseo de la Castellana.

Es decir, la valoración que hacemos desde el punto de vista técnico es que, efectivamente, hubo una afección negativa que no ha sido superior a otros días, digamos, de gran congestión o que han concurrido incidencias particulares.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Señora Sanz, tiene la palabra.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Sí. Muchas gracias.

Mire, ahora mismo hay otra incidencia particular de esos problemas puntuales que ustedes dicen que, en fin, que son puntuales. Ahora mismo hay cientos de coches atascados en Cristo Rey porque a ustedes se les ha ocurrido cortar el túnel a la una de la tarde de hoy. No sé si es una nueva filtración, si es una alguna nueva situación de emergencia que no se podía planificar, que no se podía hacer a unas horas un poquito menos molestas para la circulación de la ciudad de Madrid. Ustedes reconocen en su propia cuenta de Twitter que los atascos llegan hasta Ríos Rosas, o sea que supongo que llegarán hasta la Castellana.

La señora Maestre decía el otro día que en Madrid no hay un aumento sistemático de los problemas de tráfico, que son problemas puntuales. En el teletipo de hoy en el que el señor Calvo habla de esta cuestión —en la comisión anterior creo que ha sido—, habla de que fuentes municipales dicen que se ha producido una grave perturbación del tráfico y la movilidad de la ciudad y que, por lo tanto, se ha tomado una medida jurídica excepcional para una situación de emergencia. Oiga, pónganse de acuerdo. Es que hasta para mentir hace falta ponerse de acuerdo porque es que si no, dar argumentos tan contradictorios entre unos y otros...

Mire, ustedes han inventado una cosa hoy, que es un secuestro de la concesión. Yo lo que les digo es que lo que está secuestrado de verdad es el tiempo que los madrileños pasan en sus coches, que es cada día más. Así lo dicen estudios internacionales tan potentes como el de Inrix, que nos dice que hemos pasado de ser la ciudad 112 en número de atascos a

la 76, que pasamos tres horas más atascados los madrileños gracias a su magnífica gestión.

Su modelo de ciudad ya sabemos que es ese de «donde no compense, coger el coche». Pero eso tiene consecuencias, tiene consecuencias tanto en la pérdida de tiempo de los ciudadanos como, y lo que es peor, en la contaminación, que está aumentando como usted bien sabe desde que ustedes llegaron.

Yo no sé si cierran todos los túneles a la vez por desidia y falta de gestión o es por esto de que queremos que sea difícil coger el coche en la ciudad; no sé si lo hacen intencionadamente o simplemente es negligencia. En cualquiera de los dos casos, nos da igual, arréglenlo.

Mire, hoy también dicen en su teletipo, en el que tratan de justificar esta cosa nueva del secuestro de la concesión, «la mayor parte de las reparaciones consistentes en la conducción de agua filtrada por canaletas hacia el sistema de drenaje se podrían realizar como máximo setenta y dos horas y a un coste mínimo».

Oiga, si esto es así, si esto es así, ¿qué llevan haciendo ustedes tres años? Es una absoluta vergüenza que ustedes vengan ahora a decirnos que esto se soluciona en setenta y dos horas y que es facilísimo pero que ustedes están cortando las vías, nueve túneles al mismo tiempo incluido el de la M-30 en algunos casos, bueno pues porque, no sé, pues porque están dedicados a otras cosas; estarán dedicados a tuitear contra el Consorcio de Transportes o por lo que sea, pero de verdad, de verdad, pónganse a trabajar y dejen de colapsar la ciudad porque esto tiene graves consecuencias.

Yo le preguntaría, señor Carmona, ¿cuánto subió la contaminación ese día en Madrid, en el entorno de plaza de Castilla, en el entorno de Costa Rica, en la M-30? Porque evidentemente esas gestiones graves, grandes, que ustedes tratan de minimizar pero que no son mínimas, tienen consecuencias. Lo tienen las medidas estructurales como el carril bici de bulevares, pero desde luego cuestiones como éstas tienen consecuencias, y lo que hoy se está produciendo, ahora mismo, con cientos de coches parados en Cristo Rey tiene consecuencias para la contaminación, y eso ustedes podrían evitarlo y no lo hacen.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señora Sanz.

Señora Sabanés, tiene la palabra.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Vamos a volver a los túneles, que ya entiendo que usted quiere hablar hoy de otra cosa pero vamos a volver a los túneles.

Quien cierra los túneles por los contratos que ustedes hicieron, entre otras cosas, quien cierra los túneles son los responsables de seguridad de las empresas. Yo soy de las que creo que las casualidades en política no existen o existen muy poco. A ver, su campaña con ese afán de las empresas de cerrar

túneles y no arreglar en el tiempo lo que se podría arreglar, seguramente no es una casualidad y, por tanto, vamos a ver.

Por supuesto que hay secuestrar la concesión. Porque cuando se le da todas las facilidades a una empresa, tiene una obligación contractual, un contrato que ustedes hicieron sin medios, sin recursos y bajo su responsabilidad y encima no responden, cierran túneles y cosas que se podrían hacer no hacen, habrá que pensar en una cierta intencionalidad, ¿verdad, señora Sanz?, habrá que pensar. Y usted viene aquí y nos vuelve a contar que cierran nueve túneles.

El Ayuntamiento tiene que secuestrar la concesión porque, efectivamente, tiene arreglo, y desde luego la concesionaria lo que se ha dedicado ese tiempo es a ser enormemente diligente en cerrar túneles y nada diligente en hacer reparaciones que se podrían hacer, efectivamente, es setenta y dos horas. Usted no quiere hablar de esto, usted quiere hablar, en general, si su pregunta era sobre los túneles, sobre nueve túneles...

El Presidente: Finalice, por favor.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** ... afectados por esa concesionaria y por esa concesión, y mucho tienen que ver ustedes, y desde luego se secuestra la concesión para reparar y de forma excepcional y temporal, y resolver los problemas que a ustedes tanto les gusta hablar.

El Presidente: Gracias, señora delegada.

Finalizado el punto, tiene la palabra el señor secretario.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

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

Punto 9.- Pregunta n.º 2018/8000269, formulada por el concejal don Álvaro González López, del Grupo Municipal del Partido Popular, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer "por qué motivos se han vendido los terrenos de las cocheras de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Buenavista, incumpliendo sus compromisos de no enajenar suelo público".

El Presidente: Si lo desea tiene la palabra el señor González.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** La doy por formulada.

El Presidente: Por parte del Equipo de Gobierno tiene la palabra nuevamente el gerente de la Empresa Municipal de Transportes, don Álvaro Fernández Heredia. Cuando quiera.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** La comisión delegada de EMT acuerda el 10 de octubre de 2017 la enajenación de la parcela de Buenavista, una antigua cochera de EMT, por un valor de 16.315.000 € en un momento en el que el mercado inmobiliario había ascendido ya en un 5 %. Conviene destacar que esta parcela se encuentra clasificada en el balance de EMT desde el ejercicio 2012 como activo no corriente mantenido para la venta, siendo un terreno que no se encontraba afecto a la operación de la EMT y, por lo tanto, que no aportaba un valor añadido a la actividad de la sociedad, sin embargo sí gastos de mantenimiento y vigilancia.

El Presidente: Señor González, tiene la palabra.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** Gracias, señor Fernández, por no contestarme.

Mire, el 19 de diciembre nos enteramos por los medios de comunicación, por los medios de comunicación que ustedes iban a vender esta parcela. El 20 de diciembre hubo consejo de administración. Este concejal se quejó de que no se había informado en el consejo de administración. Ahora sabemos que el 10 de octubre, porque hasta ahora también se ha ocultado esta información, el 10 de octubre se aprobó en la comisión delegada la venta de esta parcela, que hasta ahora el consejo de administración no ha sido informado de la venta de esta parcela, insisto. Ayer mismo hubo consejo con un único punto del orden del día donde yo pedí ruegos y preguntas y me fue negado, me fue negado. O sea, hasta el momento no hemos sido informados los consejeros de algo tan importante como es la enajenación del patrimonio público de todos los madrileños.

Porque mire, esto sin ser normal, le voy a decir, señor Fernández, dice en el pliego de condiciones: «Enajenación por subasta al alza de la parcela sita en la avenida de Carabanchel Alto, 21 de Madrid». Muy bien. ¿Ustedes no habían dicho que no se enajenaba el patrimonio público? El señor Calvo, el 16 de marzo del 16 dijo: «Es política de este gobierno la no venta de patrimonio público. En el plan presupuestario que el delegado de Economía y Hacienda, Sánchez Sánchez Mato, trasladó al Ministerio de Hacienda, se comprueba que en los ejercicios 2015, 16, 17 y 18 está previsto cero euros por venta de patrimonio municipal», cero euros, dijo.

(El señor González López muestra un documento).

Poco más tarde, abril del 17: Los cooperativistas de Vitra querían comprar dos parcelas, una en Carabanchel y otra en Vallecas. ¿Qué dice el señor Calvo?: «El Equipo de Gobierno integrado por Ahora Madrid defiende su compromiso electoral de no vender suelo público». ¿Qué ha pasado desde entonces, oiga? Porque es que precisamente también el 20 de abril de esa misma fecha el señor Calvo dice: «Este gobierno no enajena patrimonio público, pero esto no quiere decir que no cumplamos con los procesos de venta de suelo en marcha». Este no estaba en marcha, oiga, este no estaba en marcha.

Y digo yo, señor Fernández, si tan claro lo tiene, ¿por qué se ocultó al consejo de administración? Y digo yo, señor Fernández, si el patrimonio es tan abundante en la EMT, si estamos como usted decía antes tan bien, tan bien, tan bien, ¿por qué tenemos que vender los terrenos de Buenavista? Si estamos tan bien, tan bien, tan bien, ¿por qué el informe de la interventora dice que no hay dinero suficiente para asumir los gastos en los próximos meses de la EMT? Si estamos tan bien, tan bien, tan bien, ¿por qué dice la interventora que tampoco habrá dinero para pagar al consorcio lo que le corresponde, señor Fernández? O sea, si estamos tan bien, tan bien... Eso sí, nos vamos a gastar 1,5 millones de euros en cambiar el logotipo de la EMT, porque estamos muy bien, muy bien, muy bien. Por eso enajenamos el patrimonio público, que me imagino que ustedes informarán a sus afiliados de Ahora Madrid y votantes de Ahora Madrid que a partir de ahora sí se puede enajenar el patrimonio público por parte de este gobierno de Ahora Madrid, que estoy seguro que los cooperativistas de Vitra también se pondrán muy contentos.

Y, por cierto, y ahora que no me queda tiempo, una única pregunta, señor Fernández: ¿va a ejercer el Ayuntamiento de Madrid el derecho de tanteo por esta parcela? Creo que es muy importante que los madrileños lo sepamos y también que lo sepamos en el consejo de administración, que está siendo un consejo chavista, porque no se deja ni preguntar y tampoco se informa, y creo que esto, señora Sabanés, le merece una reflexión.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor González.

Señor Fernández, tiene la palabra.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** Yo también le doy las gracias a usted por hacer una pregunta que al final no ha tenido nada que ver con lo que tenía en el propio enunciado.

Y también le voy al menos a hacer un ruego, que es, por favor, en todos los consejos de administración hay un punto que se llama «Traslado de acuerdos de la comisión delegada». Léaselos porque no se oculta nada.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** No, no, si me los he leído.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** No sé si es que usted no sabe leer...

(Observaciones del señor González López).

El Presidente: Señor González, no tiene la palabra.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** Está mintiendo.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro**

Fernández Heredia: Si me permite, por favor. Le veo un poco alterado.

No sé si es que usted no sabe leer o simplemente le tenemos...

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Álvaro González López:** Yo me leo todo, ese es el problema.

El Presidente: Señor González, le llamo al orden.

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** ... o simplemente le tenemos que decir dónde está ese punto, que está en el orden del día y es fácil encontrarlo.

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

El Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A. (EMT), **don Álvaro Fernández Heredia:** Sobre esta parcela, le voy a explicar un poco los antecedentes que tiene la misma.

En el año 2006 se lleva a subasta por el Equipo de Gobierno del Partido Popular, en una operación que algunos han tachado de especulativa, por 75 millones de euros y queda desierta.

En el año 2013 se lleva a subasta en repetidas ocasiones, primero por 33 millones de euros, luego por 24 millones de euros. Se dice que hay que ampliar el plazo por la candidatura de Madrid de los Juegos Olímpicos. Se lleva a una tercera subasta por 18 millones de euros y se lleva a una cuarta subasta por 15 millones de euros, quedando en todos los casos desierta. A mí me parece, desde luego, muestra de la gran gestión que hacen ustedes con el patrimonio, etcétera.

Y por último, dice usted: ¿la conveniencia? Pues resulta que hay determinadas incertidumbres que tienen que ver por ejemplo con la no suscripción, a pesar de lo que ha insistido la EMT y que podemos demostrar del convenio específico con el consorcio, por lo cual seguimos devengando una tarifa provisional en 2008 que no está actualizada, cosa que ha ocurrido los dos años anteriores. Yo estoy convencido que ustedes pueden apoyar que esto no sea así.

Y por último también, la incertidumbre respecto a la aprobación de la normativa presupuestaria estatal en lo que tiene que ver con inversiones financieramente sostenibles. Yo creo que esto son cosas que —usted va a los consejos de administración pero, como veo, no sé si termina de entender— se informó en el consejo de administración, que esas incertidumbres existían en el presupuesto y, por lo tanto, esta operación puede ser muy interesante para evitar tensiones de tesorería y para dar a la EMT una estabilidad presupuestaria que ustedes no le dieron en todos los años de su gobierno.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Fernández.

Finalizado este punto, tiene la palabra el señor secretario.

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

Punto 10.- Pregunta n.º 2018/8000270, formulada por el concejal don Luis Miguel Boto Martínez, del Grupo Municipal del Partido Popular, con el visto bueno del Portavoz del Grupo Municipal, dirigida a la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, interesando conocer en qué situación se encuentra "el estudio para crear un Registro Genético de perros y qué coste va a suponer para los madrileños".

El Presidente: Si así lo desea, tiene la palabra el señor Boto.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Luis Miguel Boto Martínez:** Sí, buenos días.

Bueno, pues una vez iniciada la secuencia de este Equipo de Gobierno de mandar a las madres a limpiar colegios —y dijeron a las madres, no los padres—, a los fumadores a limpiar aceras, hacer un concurso para los niños con el objetivo de quién recogía más colillas, a los universitarios a limpiar Madrid en general —la alcaldesa catalogó esto como convertir a los jóvenes en «gestores de los grandes acontecimientos juveniles», o sea, el botellón— o poner dirección única en una calle peatonal, han puesto ustedes una nueva idea encima de la mesa y me estoy refiriendo a la posibilidad de establecer un estudio de ADN canino, ya que evidentemente es de los más prioritario para esta ciudad, ¿verdad?

Parece ser que el objetivo es recoger los datos genéticos de los perros para utilizarlos como prueba acusatoria ante una defecación en vía pública, puesto que, como todos ustedes saben, la última tecnología son las pruebas de ADN con las que se busca descubrir al perro y, digamos, el descuido, y entonces multar al desconsiderado dueño.

Desde mi partido, antes de tomar una decisión o una posición, necesitamos saber si esta posibilidad la están ustedes considerando o es un globo sonda, y en caso afirmativo, sobre todo los detalles. Y por eso, antes de hacer una intervención —y voy terminando—, nos gustaría que nos informaran de este proyecto, más allá de decimos que lo están estudiando.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Boto.

Por parte del Equipo de Gobierno, tiene la palabra nuevamente el señor Sarabia.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Muchas gracias.

Pues lo estamos estudiando.

(Risas).

Se encuentra el estudio al que se refiere en una fase muy preliminar además. Está por definir su alcance y forma de implantación, y no se han comenzado por el momento los contactos con los sectores que podían verse afectados por la medida.

Se trata de una iniciativa que está en marcha en ciudades como Málaga y Zaragoza y en otros municipios, entre ellos alguno de la Comunidad de Madrid, como Meco. Se están estudiando estas iniciativas para valorar si en todo o en parte son trasladables a la ciudad de Madrid, que tiene sus características y es más grande.

En cuanto al coste, en los medios de comunicación aparecen algunos datos referentes a este asunto, pero por el momento no podemos valorar si son aplicables a Madrid porque, como se ha dicho, se está en una fase muy preliminar del proceso.

Me gustaría darle más datos, pero esto es una iniciativa de gran calado, como muchas de las que se hacen desde esta dirección general, que implica cambios normativos y la creación e implantación de nuevos procedimientos y, por lo tanto, debe estudiarse con detalle.

En respuesta a lo que ha dicho de que no es prioritario, yo creo que esto es bastante prioritario para los ciudadanos madrileños, así lo manifiestan ellos, así lo han manifestado ustedes en muchas ocasiones: es una suciedad de las más alarmantes en la ciudad.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Señor Boto.

El Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Luis Miguel Boto Martínez:** Bueno, pues muchas gracias. Permítame que me dirija a la señora Sabanés.

Es decir, igual que la estrategia piensa y la táctica ejecuta lo pensado, bueno, a la hora de una nueva ordenanza supongo que los criterios los dará el político y luego la dirección general de turno pues lo aplicará dentro de la ley, lógicamente, porque si no puede haber problemillas, ¿no? Porque una vez más son los detalles los que hacen que una idea sea buena, mala o mediocre. Es decir, no dudo que sea buena la idea de organizar el tráfico rodado, ¿verdad?, pero es mala en cuanto se permite a los ciclistas poder saltarse semáforos o permitir a los peatones cruzar por cualquier sitio en vez de por el paso de cebra, por ejemplo.

¿Detalles que me gustaría poner encima de la mesa y que depende de que sea una cosa buena o mala? Son: cuánto va a costar este estudio; si va a ser solo para perros o se va a hacer extensivo a cualquier mascota; quién va a pagar esto, bien individualmente el dueño de la mascota o bien el Ayuntamiento y luego repercutirlo en las multas, y si Montoro se lo puede prohibir —lo digo porque cada vez que ustedes no pueden hacer alguna actuación social, siempre le echan la culpa a Montoro—. Si es individualmente, si va a existir subvención por parte del Ayuntamiento de Madrid para personas sin

recursos; si va a existir una moratoria, en caso afirmativo de cuánto tiempo. Saber quién se va a encargar de tan excelso trabajo, es decir, de tomar las muestras: si va a ser la Policía Municipal, los recogedores o lo va a hacer alguna empresa privada, y esto es importante, porque si nadie toma las muestras difícilmente se puede sancionar. ¿Han hablado ustedes con los sindicatos sobre esta posibilidad? En caso afirmativo, cuál es su posición. Bueno, y tantas cosas, pero vamos, se me va acabando el tiempo.

Mire, desconocemos si todo esto va a valer solamente para poner multas, y lo digo porque lo que no nos gusta fueron las palabras, una vez más, de la alcaldesa, quien llegó a hablar de «una enorme campaña de multas contra los propietarios de los perros que no recogieran las cacas de sus animales», *sic*. Mientras ustedes, por ejemplo, pues no son tan celosos, por ejemplo, con el top manta o con los okupas, por poner dos claros ejemplos. Estamos de acuerdo con el civismo, pero le recuerdo que no todo es multar.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted también por atenderse al tiempo. Aunque aparezca así, llevaba recorrido un poco más.

Y para finalizar el punto, tiene la palabra nuevamente el señor Sarabia.

El Director General de Servicios de Limpieza y Residuos, **don Víctor Manuel Sarabia Herrero:** Esos puntos que usted me comenta ya los iremos concretando a medida que avance el estudio, no le puedo aventurar cosas porque le estaría diciendo cosas sin sentido.

En cuanto al poder coercitivo de esta medida no nos engañemos, es uno de los motivos fundamentales por los que se está estudiando. El Ayuntamiento de Madrid limpia los excrementos caninos y cada vez lo hacemos un poco mejor, también es cierto que cada vez se dejan menos excrementos en las calles — tampoco tenemos un dato, no los pesamos aparte, los recogemos todos juntos—, pero también se ha hecho una campaña de información. Ahora mismo está y ha estado durante las navidades, con un capítulo concreto referido a los excrementos caninos, porque se trata de un residuo que es percibido lógicamente por los ciudadanos como un residuo particularmente desagradable y peligroso. Pero además de eso, es importante que exista el componente sancionador, es importante. Entonces, el componente sancionador, que ya se hace, se podía ver intensificado con esta medida si realmente llega a aplicarse, con lo cual se disminuiría en gran medida este problema que tenemos los madrileños; además los medios que están dedicando a eso se podrían dedicar a otras cosas que también hacen falta.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted también por atenderse a esos tiempos.

Finalizada la última de las preguntas, tiene la palabra el señor secretario para dar lectura del siguiente punto.

El Secretario General: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, se han sustanciado todas las preguntas. Pasamos al apartado Comparecencias.

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

Punto 11.- Solicitud de comparecencia n.º 2018/8000241, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, a petición propia, "con objeto de informar sobre las líneas generales de la Nueva Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid".

El Presidente: Pues tiene la palabra la señora delegada.

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

Bueno, en primer lugar espero que la intervención que voy a hacer sobre la nueva ordenanza de movilidad no les parezca también una ordenanza chavista, sobre todo porque aunque ustedes no han reparado en ello, hemos tenido en cuenta bastantes antecedentes a la hora de trabajar, además de realizar muchísimo trabajo; entre algunos de los antecedentes, una ordenanza de movilidad que ya tenían ustedes preparada en su momento y que no llegó a culminar; desconozco los motivos. Lo digo para que templen sus ánimos, porque hemos tenido en cuenta criterios propios y criterios de los anteriores equipos de gobierno, mesa de movilidad, etcétera, etcétera, para que, por si lo desconocían, que seguramente lo desconocían.

Bueno, decirles que nosotros hemos hecho un trabajo previo muy importante en el sentido de reuniones previas con numerosos colectivos, que ahora les quiero informar de las líneas más importantes que componen la ordenanza; que a partir de la semana que viene se inicia una segunda ronda con todos los colectivos que iniciarían, que serían concretamente siete nuevas reuniones, antes todo ello de llegar a la aprobación inicial de la ordenanza en la Junta de Gobierno, que saben ustedes que después de la aprobación inicial hay todo un proceso de información pública y de enmiendas hasta llegar al trámite final y a la aprobación de la ordenanza. Lo que sí tenemos la voluntad es de no dejarla en un cajón porque después de trabajar mucho tiempo y mucha gente, parece ¿verdad? que no tiene mucho sentido que las ordenanzas se queden, como la anterior, en un cajón.

En este sentido, nosotros planteamos dentro de la ordenanza, hay varios puntos que tenemos que tener en cuenta: en primer lugar, las normas generales de seguridad vial. Diferenciamos, por decirlo de alguna manera, por un lado planteamos el tema del principio de convivencia vial. No es una cosa extraña, funciona en la mayoría de las ciudades, y es solo tener en cuenta que en determinados espacios hay una posibilidad de convivencia entre diferentes

modos de transporte para los cada cual; cada modo de transporte tiene que, pues, saber que no están en una autopista urbana y por tanto tiene que ir a velocidad reducida, saber que está conviviendo con otros modos de transporte, por tanto tiene que estar atento o atenta a las distintas prioridades en función de si es una zona residencial, si es una zona donde hay gran afluencia de peatones o es una zona 30 de considerada como tal.

Por tanto, utilizamos ese concepto de un principio de convivencia vial porque entendemos que se pone en relación una fórmula mucho más abierta, democrática y preventiva de utilizar el espacio público pensando en todos: pensando en los que tienen dificultades de movilidad, en las personas más vulnerables, en los niños, en los ciclistas o en los que utilizan otros medios de transporte. Para ello también tenemos incorporados refuerzo de medios técnicos, como en este caso ya se ha puesto en funcionamiento el Centro de Gestión de la Movilidad, paneles informativos..., bueno, se introducirían una serie de soportes técnicos y tecnológicos para mejorar, señalar y ordenar todas estas zonas en ese principio básico de convivencia.

Por otro lado, eso no impide que el Ayuntamiento tenga que desarrollar —y ustedes lo han reclamado en varias ocasiones— planes de seguridad vial al objeto de atender sobre todo a la prevención, a la educación y de identificar aquellos colectivos a los que en mayor medida nos queremos dirigir para mejorar la seguridad vial y evitar el nivel de accidentabilidad en el ámbito de nuestra ciudad.

Por otro lado, hay una parte muy importante de ordenación general que, como saben —ya lo comenté— hay un límite de 30 km/h cuando se trata de carriles en un solo sentido. Hay también una prohibición a largo plazo, en el año 25, de circulación, de dar un tiempo para que se sepa que no podrán circular los vehículos sin distintivo ambiental, porque intuimos que la Dirección General de Tráfico y el ministerio han introducido el criterio de etiquetaje en función de la tecnología por algo, no solo para que cada uno lleve un distintivo de un color determinado, sino con la idea de que eso tenga que ver con la renovación hacia vehículos menos contaminantes con los plazos necesarios.

Bueno, también habrá una regulación de las Zonas de Prioridad Residencial, en este caso también con la evolución de prioridad residencial hacia las áreas cero emisiones o a las áreas centrales cero emisiones.

Hay un apartado muy específico de peatones, que se aclara, se pretende aclarar todas las posibilidades que tienen los peatones que en la actualidad no son muy bien conocidas; hay cuestiones que están reguladas pero en el fondo no conocen los peatones, y van, digamos, ordenadas según la pirámide de tráfico, que siempre parece que tienen más importancia unos sobre otros. En este caso ha llamado mucho la atención la de cruzar una calle dentro de zona 30; aunque no haya, por ejemplo, una señalización semafórica, sí habría señalización vertical y sí hay otro tipo de señalizaciones. Eso por si les llama mucho la atención; era algo que habían

valorado ustedes anteriormente, por si les llama la atención; estamos hablando de zonas 30. También esas zonas afectarían a zonas eminentemente residenciales o de gran afluencia peatonal, o también a aquellas zonas donde tienen un gran impacto los peatones, como entornos de los centros escolares, hospitales o en zonas donde realmente la afluencia peatonal no solo es importante sino que es prioritaria.

En esta ordenanza, también las aceras quedarían reservadas básicamente, bueno, fundamentalmente para los peatones.

También a efectos de mejorar la seguridad vial en pasos de peatones, habría espacio libre en la banda de estacionamiento para permitir la visibilidad.

También se plantean calles o espacios, como he dicho antes, de especial protección para el peatón, donde estaría prohibido el estacionamiento de cualquier vehículo en la acera, salvo bicis, y si hubiera aparcabicis en este caso. Se regula el tema de bicicletas a través de Avanza bici; la prohibición general, salvo en menores, de circular por las aceras; la posibilidad de que las bicis puedan realizar giro a derecha con semáforo en rojo siempre que esté bien señalizado. Se regulan aquellas bicis de más de dos ocupantes, como bicibirra, etcétera. Esto no obstaría para que pudieran circular, para que sea posible circular en vehículos de movilidad urbana en las condiciones que propone o que se plantean en la ordenanza. Registro voluntario de bicis. Y también se mejora o se trata de extender la posibilidad de tarifas específicas y de estacionamientos en aparcamientos, por lo menos en todos los aparcamientos municipales, tanto de motos como de bicis con tarifas específicas y reserva de espacios para estos vehículos. Se regula BicIMAD.

Y en motos y ciclomotores se consolida y se extiende Avanza moto, para favorecer la circulación y la seguridad de los ciclomotores y motocicletas, siempre, claro, que las condiciones, la capacidad y la situación de la vía lo permitan. El estacionamiento en la acera solo se permitirá donde no existiera banda de estacionamiento. Hay una especial atención a no poder estacionar en ningún caso sobre pavimentos podotáctiles, en el sentido de que son la referencia para las personas que tienen dificultades en la movilidad. Sería obligatorio, en los casos de aparcamiento en acera sería obligatorio que el espacio que quede para poder circular peatones fuera, sería de 3 m. Se mantiene la posibilidad de estacionamiento de forma gratuita en los servicios regulados y, como he dicho antes, el estacionamiento en aparcamientos municipales con tarifa específica. Se aprobarían anualmente tarifas máximas para el uso de plazas rotacionales en este momento en los aparcamientos de gestión directa municipal no gestionadas en régimen disuasorio para cada tipo de vehículos: automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad urbana y, en su caso, en este caso excepcionalmente, caravanas.

También se entra en la regulación de otros vehículos, que hay hasta ocho tipos de vehículos con distintas calificaciones y de distintas condiciones, que en función de las distintas tipologías tendrán unas

condiciones de circulación o tendrán que circular por determinados tipos de carriles protegidos.

Por primera vez se regulan, hay una regulación general de aparcamientos que no existía en nuestra ciudad donde, con carácter general, también entra el Servicio de Estacionamiento Regulado. Se avanza en las zonas en determinadas condiciones, como ya hemos explicado, de aparcamiento vecinal; es decir, se trata de eliminar el efecto que produce en determinadas zonas el efecto SER, que significa la imposibilidad en determinadas zonas de que los propios residentes tengan espacios reservados. En este caso, se trataría de implantar, a solicitud de los ciudadanos, espacios reservados para peatones, que en el caso de los vecinos, desde luego serían sin tasa y sin limitación del tiempo de estacionamiento.

Se insiste en la regulación en personas con movilidad reducida; también en la protección al transporte público colectivo. Se entra también en las modificaciones y en las reservas para la carga y descarga de mercancías. Y también se introducen, tanto para carga y descarga de mercancías como para circulación como para determinados aspectos, todos los criterios que tienen que ver con el Plan A de Calidad de Aire. Se establece un régimen de sanciones, obviamente.

Y como les decía, lo más importante es que, una vez que se han puesto sobre la mesa los distintos capítulos de la ordenanza, va a haber una segunda ronda de reuniones con los colectivos que se puedan sentir afectados para llegar al máximo nivel de acuerdo posible en la aprobación inicial. Bien es cierto que a continuación habría todo un proceso de información pública y de enmiendas, como es la tramitación de cualquiera de las ordenanzas.

Creemos que es una ordenanza importante y, por tanto, es importante poder hacer todo este tiempo de debate y de diálogo con los distintos colectivos.

Y finalizaría diciéndoles que, una vez que haya la intervención de los distintos grupos para dudas más específicas, aunque hay tiempo de tramitación todavía, pues intervendría también el director general.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señora Sabanés.

Sería el turno de cada uno de los grupos políticos. Empezaría Ciudadanos. Su portavoz tiene la palabra.

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

Señora Sabanés, esta ordenanza era bien necesaria y hay puntos que creemos que son positivos, especialmente cuando se regulan las bicibirras, cuando se regulan diferentes tipos de transportes; creemos que es positivo. Sin embargo, por las líneas que hoy tenemos, pues nos parece una ordenanza acoplejada en muchos sentidos, que ahora explicaré.

Sin embargo, lo que sí que me gustaría pedirle es que sí... No creo que vaya a volver a hacer algo parecido, pero como puede entender es muy

complicado que nosotros tengamos un posicionamiento sobre líneas estructurales en las cuales no hay una descripción; es muy complicado. Porque usted puede tener un pensamiento, un objetivo, una idea política, pero eso se tiene que traducir en un texto, en un detalle, algo concreto. Sin eso, no podemos trabajar, no podemos opinar, es imposible, y usted lo sabe. Entonces, aquí hoy nos está diciendo que nos pronunciemos por algo que no podemos pronunciarnos.

(Observaciones de la señora Sabanés Nadal).

Bueno, dice que no, pero básicamente si tenemos una comparecencia es porque cree que nuestra opinión es positiva y que tenemos la posibilidad de hacerle un intercambio de ideas, en este caso.

Ya entrados en lo que sería el Plan de Movilidad Urbana Sostenible..., bueno, no, antes, antes...

(Observaciones de la señora Sabanés Nadal).

Señora Sabanés, atienda, atienda, espere que aún queda bastante tiempo; sé que no puede, pero atienda, que es importante. Es importante por lo siguiente...

(Observaciones de la señora Sabanés Nadal).

No, atienda bien.

El Presidente: Por favor, guarden silencio.

El Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Empezó mal esta ordenanza de movilidad porque usted le filtró esta ordenanza a aquellos que le bailan el agua y nosotros no teníamos en ningún momento esa información. ¿A usted eso le parece bien? Yo estoy seguro de que no le parece bien, pero se hizo, y me imagino por dónde va y por quién. Entonces, no me parece nada correcto que estemos insistiendo en la misma estrategia del error, la que ya nos ha llevado a la misma problemática.

Pasamos directamente a lo que nos ha presentado, a las líneas de trabajo.

Vamos a ver, sobre su punto que para usted es un punto estrella, que es el bajar la velocidad a 30 km/h, es su medida estrella en este caso.

Sin embargo, es algo que ya estaba en el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de la ciudad de Madrid, aprobado en diciembre de 2014, que usted no se ha leído, porque yo se lo recomendaba al principio de que pisáramos este Ayuntamiento, y le recuerdo, vamos, le indico el punto exactamente: punto 2.4, donde nos dice lo siguiente, en el tercer párrafo nos dice lo siguiente: «La red viaria de Madrid se caracteriza por un elevado nivel de jerarquización. Así, de los cerca de 3.000 km de vial que dispone la ciudad, el 63 % soporta intensidades de tráfico por debajo de 10.000 vehículos al día, lo que representa únicamente el 15 % del tráfico de la ciudad. Este tipo de vías permiten el uso de elementos limitadores de velocidad, pasos de peatones elevados, zonas 30, sin provocar saturaciones en el tráfico». Yo sé que usted lo indica o quiere hacer una promoción, pero vamos, es algo que no es muy innovador, ya estaba.

Para mí lo innovador o lo que a nuestro grupo nos hubiera gustado es que hubiera puesto algún tipo de ordenanza, de regla, de norma, lo que quiera, sobre acabar con las autopistas urbanas, porque ese es uno de los problemas realmente que tiene esta ciudad; o sea, ¿es realmente esencial tener que regular algo que ya está básicamente regulado como podemos ver de manera natural? ¡Hombre!, pues tampoco tiene mucho más que decir, no podemos decir mucho más, pero lo de acabar con las autopistas urbanas creemos que sí. Concretamente, ¿dónde? Porque hay un informe de la Policía Municipal en el 2015 que incluso tenemos los puntos donde son conflictivos, hay más atropellos, hay que trabajar; es decir, viene desde la avenida de la Ilustración, Príncipe de Vergara, los bulevares, Sagasta... Es decir, tenemos un número de calles donde hay que trabajar de manera inmediata, sin embargo no han trabajado para solucionar uno de los problemas que realmente tiene el peatón.

Otro problema que nos preocupa es lo que está haciendo esta ordenanza de movilidad reordenando y permitiendo ciertas cosas. ¿Qué concretamente? Nos parece que pone en riesgo al peatón, para empezar, porque se les permite a las bicis saltarse el semáforo en rojo, es algo que no entendemos. Y por lo tanto, es verdad que es a la derecha, es verdad que se ha indicado, es verdad que tiene diferentes puntos, pero nosotros, obviamente, creemos que eso confunde al peatón y eso ha sido también denunciado por varias asociaciones de peatones, que creen que no se pueden llevar este tipo de medidas.

Por otro lado, también las bicicletas podrán ir en contradi dirección. Creemos que, obviamente, no es algo que sea necesario actualmente, no creemos que sea algo que sí que tenga que trabajar realmente. Usted saca pecho de ello, pero bueno, sinceramente no es algo que debería hacer.

Otro de los problemas donde sí debería de actuar y no ha actuado es en los carriles bici en acera. Los mantienen, mantienen los que tenemos cuando, obviamente, es un peligro. Todos lo tenemos muy claro, todos aceptamos que es un peligro para el peatón y usted los mantiene. Cermi, que usted sabe perfectamente que es el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, se ha pronunciado en contra. Por lo tanto, yo creo que si hay problemas de movilidad reducida, pues obviamente lo primero que hay que hacer es proteger a aquellos que tienen una desprotección, obviamente.

Por otro lado, hablarle también de las motos en este caso, que sí que teníamos ganas de comentarle este punto, sobre todo porque tenemos informes, que se lo he mostrado, se lo he dado, se lo he entregado, se lo he facilitado en diferentes ocasiones y la he hablado en numerosas ocasiones también, no solamente de este informe sino también del que recoge el PMUS del 2014, donde se pide que aumentemos el número de motocicletas en la ciudad de Madrid. Se dice que si se llega a un nivel de un 15 % de motos en la ciudad de Madrid, pasando de turismo a motocicletas, llegaríamos a bajar hasta más de un 7 % en NO₂ en emisiones. Curiosamente su protocolo no ha llegado prácticamente al 1 %, en 0,72 se quedó el protocolo por episodios de alta

contaminación. Cuando usted lo ha activado pues no ha funcionado, sin embargo las medidas que son estructurales y que sí que pueden funcionar pues no las aplica.

¿Qué creemos que debería hacer en este aspecto? Mantener la actual ordenanza de movilidad respecto al estacionamiento de las motocicletas. ¿Por qué? Básicamente no hace falta que me haga caso, ni a las asociaciones, sino simplemente a una ciudad que tiene muchísima más experiencia que nosotros, que es la ciudad de Barcelona, la cual nosotros mantenemos actualmente esa ordenanza.

Ustedes la quieren cambiar. La ciudad que más conocimiento, cultura, experiencia, *know how* que tiene de motocicletas pues usted cree que están equivocados. Nosotros creemos que hay que mantenerlo porque, como le he dicho antes, no solamente es positivo para la calidad del aire, sino también para el flujo del tráfico en la ciudad Madrid, que hoy sufre realmente otro episodio desgraciado.

Más. Es verdad que usted se queja sobre las motocicletas y las señala como los grandes malvados de la ciudad, sí, hombre, cuando les culpa absolutamente de la contaminación, de la accesibilidad, de la poca movilidad peatonal que permiten las motocicletas, sin embargo cuando usted tiene que cambiar esas medidas estructurales y de problemática que tiene la ciudad de Madrid de accesibilidad, usted tiene unas barreras arquitectónicas estructurales, hemos presentado más de 1.000 puntos en la ciudad de Madrid, usted o su equipo ha mirado hacia otro lado; en esas que sí que son estructurales no hace absolutamente nada. Si hay una moto que está mal aparcada, que está mal estacionada, múltela, hágalo, pero sobre todo repare en los problemas de accesibilidad que tiene esta ciudad, los problemas estructurales y arquitectónicos; creemos que es esencial.

Por otro lado, y finalizo, sobre la M-30. Sobre la M-30 son los problemas y atascos que tenemos.

Sobre la problemática que tenemos o que no sabemos, no nos dice usted si va a aplicar el SER a zona verde y zona azul fuera del perímetro de la M-30. Nos gustaría saber, que nos diga en este caso qué quiere hacer. Usted está dejando que actúen los vecinos, no, liderazgo por su parte, ¿qué quiere hacer?: quiere imponerlo, no quiere imponerlo. Liderazgo por su parte, que creemos que usted no tiene.

Y finalmente, otro punto que nos interesaría saber es si al final le va a cobrar a la gente de carga y descarga, que obviamente sí que creemos que usted...

El Presidente: Finalice, por favor.

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

... rechaza una propuesta de Ciudadanos para mejorar esa problemática, pero ahora les quiere cobrar.

Bueno, sinceramente, señora Sabanés, creo que hace que nos pronunciemos por una ordenanza que,

la verdad, todavía tiene que usted definir y, obviamente, es muy complicado que nosotros tengamos un posicionamiento sobre lo que quiere hacer.

El Presidente: Muchas gracias, señor Brabezo.

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

El Presidente: Señor Dávila, por parte del Grupo Socialista tiene la palabra.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista de Madrid, **don José Manuel Dávila Pérez:** Bueno, nosotros vamos a aprovechar esta comparecencia para tratar también un tema de actualidad que tiene que ver con la movilidad en este caso. Es un tema cogido un poco tangencialmente, hay que reconocerlo, pero bueno, yo creo que como salió el fin de semana, pues creemos que es importante también marcar una cuestión política, plantear un poco lo que pensamos sobre el mismo.

Estamos hablando de la posibilidad que se planteó por parte del Equipo de Gobierno de hacer una instrucción pendiente de aprobación para que las app, o sea, las aplicaciones móviles que gestiona el SER, pudieran cobrar un sobrecoste incluso de hasta un 10 %. Queremos plantear y queremos decir muy alto y claro que no entendemos muy bien esa medida, no entendemos el por qué el Equipo de Gobierno se está planteando eso, por un problema básicamente, porque es un sobrecoste que además iría íntegramente al privado que pagaríamos los madrileños.

Hay unas ordenanzas fiscales que ya están en marcha, ya están en funcionamiento, de las cuales fijamos el precio por el que se aparca y por el que se usa ese espacio de la vía pública por un coche por estacionar un determinado tiempo allí, y no entendemos que unas aplicaciones que hasta ahora eran gratuitas, que no habido ningún problema y que estaban de hecho funcionando bien, de repente se plantea la posibilidad de subirlas, teniendo en cuenta que estamos hablando de un volumen de dinero muy importante. Simplemente por dar un dato, estamos hablando de que se recogen, si no tengo yo los datos mal ahora mismo, son 88 millones de euros al año; teniendo en cuenta que las aplicaciones móviles cada vez van a ocupar más espacio de ese mercado, estamos hablando de que si la posibilidad es de hacer hasta un 10 %, estamos hablando de varios millones de euros de sobrecoste que podrían significar para los madrileños y madrileñas esta actualización, esta instrucción, que no entendemos muy bien el motivo. Y aparte, que también va contra un retroceso, contra un concepto de ciudad que nosotros, desde el Partido Socialista, desde el Grupo Municipal Socialista hemos defendido varias veces, que es crear una ciudad *smart city*; es una ciudad moderna, donde las aplicaciones se puedan gestionar de forma rápida y eficiente diferentes situaciones, una de ellas es el estacionamiento del SER. Y entendemos que esto representa un cierto retroceso porque implica que realmente ese avance tecnológico que tenemos que tener como ciudad y esa prioridad en la introducción

de las nuevas tecnologías, si empezamos en un servicio que está funcionando y le hacemos un sobrecoste, creamos muy mal precedente al respecto.

Entonces, en ese sentido vamos a pedir y pedimos de hecho al Equipo de Gobierno que no haga esta actuación; también que den una explicación más clara de exactamente por qué ha sido, porque, repito, no lo acabamos de entender y, bueno, ya una vez explicado esto y comentado, vamos a hablar ya del tema de la ordenanza.

Bueno, Ciudadanos ha hecho algunas valoraciones que hay una en particular que me ha gustado, que es que la ordenanza no se mete con acabar con las autopistas urbanas. Entonces, yo ahí lo que plantearía a Ciudadanos en su momento, cuando planteamos o se plantea en este Equipo de Gobierno por parte del Partido Socialista medidas de pacificación y templado del tráfico, pues esperemos que teniendo en cuenta este posicionamiento que ha hecho ahora mismo, estará a favor y coincidirá con nosotros en que tenemos que hacer medidas realmente para que haya menos espacio para el uso del coche privado y una serie de circunstancias.

(Observaciones del señor Brabezo Carballo).

Bueno, yo creo que es que ahí o la explicación... o no te has explicado bien o lo que has dicho es exactamente lo que llevamos diciendo otros partidos muchas veces: que si queremos acabar con las autopistas urbanas, evidentemente tenemos que hacer una incidencia sobre la vía pública para que realmente eso se pueda hacer.

Y luego, yo creo que evidentemente..., sí que ahí comparto con Ciudadanos que no podemos hacer una valoración concreta, exacta, exhaustiva de lo que es la ordenanza, porque a nosotros nos gusta la música pero evidentemente hay que ver la letra. Tenemos que ver cómo se hace exactamente esa transposición artículo por artículo para poder ver exactamente lo que implica, y en ese caso, cuando lo tengamos encima de la mesa pues procederemos en el periodo de enmiendas, evidentemente, de información pública de la ordenanza, a hacer todas las contribuciones que veamos para aclararla.

Sí tenemos que decir que hay varias cosas que nos gustan. Una de ellas es que, por supuesto, nosotros consideramos que teníamos que hacer una nueva ordenanza de movilidad en la ciudad de Madrid, creemos que era fundamental, porque está habiendo una evolución de los diferentes tipos de movilidad, incluso con la aplicación y la actuación de nuevos agentes y nuevos actores, y que eso requiere una regulación. Por ejemplo, hay algunas cosas que ya están incluidas, y afortunadamente... Comentaba antes el portavoz de Ciudadanos, pues por supuesto que tiene que haber cosas que vengan recogidas en el Plan de Movilidad Sostenible de 2014; por supuesto que tiene que haber cosas que hayamos hablado en otros foros y en otros espacios; por supuesto que tiene que haber una coherencia con el Pacto de Movilidad Sostenible que aprobamos en el Pleno del Ayuntamiento de Madrid; por supuesto que tiene que haber una coherencia con medidas que vayan en la reducción de la contaminación y la mejora de nuestra

calidad del aire y que en ese sentido tengan consonancia con el Plan A.

Entonces, dentro de ese marco creemos que la ordenanza tiene buen aspecto, pero es verdad que en muchos aspectos que pueden ser polémicos, como las bicicletas doble sentido, de pasar en rojo el peatón, de bicis, que, bueno, nosotros lo que vamos a hacer es un período tanto para este tipo de actuaciones como para el resto, de diálogo con los diferentes colectivos y agentes sociales para que realmente podamos ver qué es lo que opinan. Y en contribución con ellos, aparte de evidentemente el Equipo de Gobierno que haga sus rondas, pues imagino que nosotros como Partido Socialista, como el resto de partidos, pues haremos rondas con los diferentes colectivos para ir consensuado una ordenanza que en la medida de lo posible si conseguimos consensuar entre todos y todas, pues evidentemente mejorará lo que es habitabilidad en la ciudad de Madrid.

Vemos en esa ordenanza ya cosas que nosotros hemos comentado y planteado en diferentes ocasiones. Una de ellas se me viene directamente a la cabeza, es la ordenación de los elementos de movilidad personal que hay, como es el tema..., sobre todo en el distrito Centro, y de hecho llevamos una proposición en el último Pleno de distrito al mismo instando a que se regulara porque creemos que es muy importante y que, de hecho, está creando algunos conflictos de convivencia, sobre todo porque los turistas y las empresas que están gestionando ese tipo de servicios como Segway o similares, lo que hacen, evidentemente tienen que informar mejor a los turistas de cómo tienen que operar, puesto que razonablemente se pasan, invaden muchas veces las aceras; está habiendo algunos problemas de cierta convivencia con el peatón. Nosotros creemos que una de las medidas fundamentales es que el peatón sea la gran prioridad en la ciudad de Madrid, creemos que eso es un objetivo básico a realizar.

Y por supuesto estamos de acuerdo en la idea de que tenga una convivencia entre los diferentes tipos de transportes. Creemos que es fundamental y que es muy importante que haya una reordenación del espacio público, precisamente porque tenemos que democratizar ese espacio, y en eso me refiero, por ejemplo, a que prácticamente —ya lo he comentado en alguna ocasión— hay un 30 % de madrileños y madrileñas que usan el coche para transporte pero se ocupa el 80 % del espacio público, con lo cual parece razonable que reubiquemos y normalicemos una situación que ahora mismo está desfasada en ese sentido. Porque hubo una ordenación urbana de las ciudades hace ya bastantes años que lo que planteó fue una prioridad del uso del coche privado sobre el resto de espacios públicos, y creemos que sí se tienen que abrir nuevas sensibilidades y tenemos que conseguir que el peatón recupere espacios; que se hagan espacios para la convivencia, que esos espacios también sirvan para relación y para hacer otra forma de vivir la ciudad y modelizarla.

Y bueno, lo que también plantearemos evidentemente es un periodo de alegaciones; en ese periodo de alegaciones concretas intentaremos mejorar la ordenanza, y lo que sí pedimos,

intentaremos, será que participe un mayor número posible de gente.

Ya en la pregunta que trajimos a esta comisión comentamos que había participado relativamente poquita gente en el periodo de información previa que había habido de consulta. Entonces, bueno, nosotros en la medida de nuestras posibilidades vamos a intentar que eso se amplíe todo lo posible, cuanta mayor participación estamos seguros de que vamos a conseguir una ordenanza mejor y, en ese sentido, ese objetivo común lo vamos a realizar.

Y ya por último y para finalizar, vuelvo a insistir por donde he empezado. Yo creo que sería importante por temas de movilidad que, por ejemplo, esa instrucción que ustedes plantearon y que comentaron de desarrollar una posibilidad de un recargo de las empresas y liberalizar ese mercado, nosotros ni entramos ni salimos en la liberalización de las posibilidades que con las app que desarrollan, las aplicaciones móviles para el tema del SER no entramos ni salimos, pero lo que sí entramos y contundentemente es que no estamos de acuerdo en que eso implique costes para los madrileños y madrileñas.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señor Dávila.

Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Sanz.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Sí, muchas gracias.

Hombre, está simpático, señor Dávila, que no quieran que se incrementen los costes cuando son ustedes los que han aprobado con el Gobierno de Ahora Madrid las subidas en los parquímetros de la ciudad, ¿no?

(Observaciones del señor Dávila Pérez).

El Presidente: Señor Dávila.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Sí, pero no que las del año anterior.

En fin, con lo cual, evidentemente, con su complicidad es cuando se han aumentado los costes a los madrileños por los parquímetros en este caso.

Quiero empezar por el proceso de elaboración de esta..., no sé cómo llamarlo, de este proyecto de ordenanza de movilidad porque, como decía el señor Dávila también, creo que efectivamente ha participado poca gente y han participado sobre todo su gente. Ha participado sobre todo la gente que a ustedes les da la razón y con la que se sienten más cómodos.

A mí me sorprendió mucho el acto de presentación, aparte, yo creo, en fin, la falta de respeto que supuso el habernos avisado con un día de antelación y sin darnos un solo texto, que conocimos allí sobre la marcha, cuando la mayor parte de los colectivos afines, vamos a decir, a su causa tenían el texto bastantes días antes y lo conocían, pues

hombre, me parece un poco falta de respeto que este grupo, que representa a la mayoría de los ciudadanos madrileños, llegáramos allí y pretendieran que nos posicionáramos sobre algo que no conocíamos previamente y sobre lo que nos habían avisado además para acudir solo unas horas antes. Me parece que es un mal comienzo, desde luego, si lo que se quiere son buscar acuerdos y son posiciones para avanzar en la mejora de la movilidad de los madrileños, que debe ser lo que a todos nos mueva.

Me sorprendió que las intervenciones fueran solo por parte de Comisiones Obreras, que me parece fenomenal pero no sé muy bien qué tiene que ver exactamente en este asunto, la FRAVM, Ecologistas en Acción. Sin embargo, no intervino ninguna asociación de moteros, por ejemplo; no intervino alguna asociación de ciclistas, que no están muy contentos con las actuaciones que ustedes están llevando a cabo, en fin, por supuesto no intervino nadie del sector del automóvil. Es un poco sorprendente que pretendan hacer una nueva ordenanza de movilidad para toda la ciudad y solo quieran escuchar a los que, como digo, les dan la razón.

No me quiero detener porque no es objeto de este debate, pero me sorprende un poco el debate este de las autopistas urbanas. A mí me gustaría saber cuál es la posición de Ciudadanos de verdad en esto, es decir, estamos a favor, en contra, mediopensionistas. Desde luego, si su actuación para quitar autopistas urbanas es la de los bulevares, que están atascados permanentemente gracias a un carril bici que no usa nadie, desde luego con nosotros que no cuentan. Si la actuación es no dar una solución alternativa a la entrada de la A-5 en Madrid y pretender poner semáforos a 50 km/h, desde luego con nosotros que no cuentan. En fin, yo creo que es una posición que, bueno, se puede estar de acuerdo o no, pero que desde luego expresamos porque creo que es bueno que los madrileños sepan lo que opinamos todos sobre los distintos asuntos.

Y lo que me preocupa ya entrando en el fondo del proyecto de proyecto es que la movilidad en Madrid en estos tres años, como le decía antes, ha empeorado —yo creo que eso no es discutible—, y esta propuesta me temo que no contribuye a mejorar, sino todo lo contrario. Yo creo que en el fondo la filosofía es un poco lo que hablábamos antes: es construir una ciudad donde no compense coger el coche, y a partir de ahí construimos todo, en este caso la ordenanza de movilidad o lo demás.

Me preocupa mucho que desincentiva el uso de un modo de transporte que ayuda a mejorar la movilidad y que es parte de la solución y no del problema, como son las motos, impidiéndoles, por ejemplo, o limitándoles el aparcamiento en algunas zonas que antes sí que tenían permitidas, porque, insisto, no sé exactamente cuál es su causa contra este sector y no sé por qué no ven que esto contribuya a solucionar los problemas y no a incrementarlos.

Me preocupan mucho los problemas de seguridad vial y los mensajes confusos que lanzamos a los ciudadanos, con bicis cruzando semáforos en rojo, con bicis en sentido contrario a la marcha, con

peatones cruzando por cualquier sitio. El otro día me decía un amigo, más o menos en forma de chascarrillo pero yo creo que definía muy bien, «llevo toda mi vida diciéndole a mis hijos que no crucen por cualquier sitio y que no recojan nada del suelo, y ahora vienen estos a decirme que coja colillas del suelo y que cruce por donde me apetezca». Es francamente difícil trasladar a los ciudadanos esta confusión en materias de seguridad.

Ya sabemos que el Código de Circulación dice que en ciertas zonas el peatón puede cruzar por cualquier sitio, de lo que no hablan ustedes es de la prioridad y de esos mensajes confusos que ustedes están lanzando y que yo lo que les digo es: cuando haya problemas y cuando haya accidentes, ¿quién va a asumir esa responsabilidad? Porque, en fin, hablamos de cosas graves.

Mire, en fin, lo de la seguridad vial lo está diciendo todo el mundo; desde luego lo vemos nosotros, lo ve cualquiera, ¿no?, que se han pronunciado en contra. También lo ve el RACE, que es un organismo que ustedes obviamente no quieren escuchar, pero este organismo ha sido elegido por la ONU uno de sus referentes a la hora de aplicar sus políticas para gestionar el único centro en el mundo de formación en materia de movilidad y seguridad vial. Hombre, igual algo tendrían que escucharles, luego ya ustedes pues hacen lo que quieren; pero se ponen muy en contra de esto porque entienden que «las propuestas que han lanzado van frontalmente en contra de la formación vial necesaria que reciben los ciudadanos desde las edades más tempranas, que incluye el respeto a las normas de circulación y mantener el principio de autoridad de las señales de tráfico», en fin, que también autorizará a los ciclistas a circular en ambos sentidos por una vía de sola dirección o girar a la derecha supone contradecir el Código de Circulación... En fin, que hay cuestiones que realmente nos preocupan.

Les pedimos el dato de las sanciones impuestas a ciclistas en los últimos años, y casualmente el que más prevalecía sobre las demás era precisamente saltarse los semáforos en rojo. Bueno, pues yo creo que eso debería ayudarnos a todos a reflexionar, ¿no?, creo yo.

Hay algunas medidas de este proyecto, como es la reducción de la velocidad a 30 km/h en una buena parte de las calles de Madrid, que nos preguntamos en qué beneficia como norma general a la movilidad. Nosotros estamos de acuerdo en ciertas zonas de la ciudad en que haya zonas especiales con menor velocidad, pero una cuestión tan generalizada y tan en toda la ciudad nos preguntamos en qué beneficia a la calidad del aire que estén más tiempo circulando los coches por la ciudad o las motos buscando aparcamiento, porque ahora no lo van a encontrar. En qué beneficia, bueno, pues eso, esa generalización de esa reducción de la velocidad, lo mismo que les decimos cuando nos hablan de reducir la velocidad en la M-30.

Nos gustaría saber, que se posicionen de una vez respecto a los parquímetros. Yo creo que ustedes quieren poner más parquímetros en más sitios y nos

gustaría que se lo dijeran claramente a la gente: los parquímetros van a ser de pago fuera de la M-30.

Sí, sí, ustedes dirán que no les cobrarán a residentes, pero evidentemente el que no sea residente por supuesto que va a ser de pago. Entonces, sería bueno que se lo explicaran a los madrileños, que ustedes van a recaudar más por esta vía también porque les parece poco los 400 millones de euros al año que se recaudan por distintos conceptos de circulación de la movilidad de Madrid.

No vemos una sola medida efectiva en todo el texto —bueno, en todo el texto, en toda esa nota que hicieron— para mejorar la velocidad comercial de la EMT, que lamentablemente se ha reducido en los últimos años, y eso es una competencia directa de ustedes. No vemos una sola medida que vaya a ayudar a paliar la reducción de viajeros que ha tenido la EMT en el último año, 600.000 viajeros menos, cuando Metro de Madrid ha subido un 7 % su uso, eso sí, las conductas sancionables y la persecución a través de multas va a subir de una manera exponencial porque cada vez son más conductas las que se sancionan y supongo que porque a ustedes les parece escaso los 3 millones de multas al año que han impuesto, por ejemplo en 2017.

Algunas cosas sí nos gustan, como es la especial protección a las personas con movilidad reducida. Nos consta el enorme trabajo que ha hecho Cermi en este aspecto, y aunque hay algunas cosas que desde luego vamos a matizar y que no estamos de acuerdo, creo que es importante ese concepto de tener una especial protección a las personas de movilidad reducida.

Nos parece bien que se recoja en el texto BiciMAD, porque es una cuestión posterior a la anterior ordenanza y es lógico que así sea, lo que esperamos que en este año que les queda de gobierno consigan no cargárselo —la verdad es que van bastante camino de ello—, pero en fin, así lo dicen las pérdidas, las dudas de la Intervención respecto al proceso de municipalización y todas esas irregularidades lamentables en el proceso que, bueno, veremos aquí en otra comisión y que verán los tribunales de justicia, porque lamentablemente las cosas no se han hecho bien en ese sentido.

En resumen, como les decía, un proyecto en el que no se va a mejorar la movilidad ni de vehículos privados ni de autobuses, como ha pasado en estos tres años, que ha empeorado; un proyecto con graves riesgos para la seguridad vial de ciclistas y peatones, que son los colectivos más vulnerables; un proyecto que desincentiva el uso de las motos, que son parte de la solución a la movilidad de la ciudad; un proyecto que va a imponer más multas y más recaudación y, por lo tanto, peor movilidad, más restricciones y, por tanto, peor calidad del aire.

Yo les animo, señora Sabanés, tienen tiempo de rectificar, aún están a tiempo, quedan plazos por delante, que se reúnan con todos; que escuchen de verdad, que no escuchen solo a los suyos; que vean cómo hay gente que tiene cosas importantes que decirles y que no están encontrando una puerta abierta por parte de ustedes; que la gente quiere mejorar la movilidad de la ciudad; que no estamos

aquí para fastidiarles a ustedes sino para que esto funcione, para que la calidad del aire mejore y para que la movilidad funcione, y lamentablemente este proyecto de ordenanza no contribuye a ello.

Muchas gracias.

El Presidente: Gracias, señora Sanz.

Y para finalizar esta comparecencia, tiene la palabra la señora delegada.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Si me permite el señor presidente, voy a hacer una intervención muy breve y van a contestar tanto el director general como la coordinadora a los temas más concretos.

Bueno, yo lamento que a ustedes les sorprenda que ejerzamos como gobierno; yo creo que es mi obligación y, por tanto, ejerzo como gobierno. Nuestra obligación sería llevar una ordenanza a aprobación inicial para luego abrir —que es lo que hacían ustedes— un proceso de información pública, enmiendas y fin. Eso es como marca la normativa. Nosotros no hemos hecho esto. Estamos hablando —lo comentará el director general— con un montón de colectivos. No deben de ser solo los nuestros, señora Sanz, porque es que varias cosas de las que usted ha destacado... Es que ustedes tienen la costumbre de no leerse su propia teoría. Entonces, yo sí tengo el borrador, el proyecto de la anterior ordenanza, y como lo tengo, pues debimos hablar con personas parecidas, parecidas, porque decimos cosas muy parecidas. O sea, desde luego nada de lo que usted cuenta de la inseguridad vial, nada de lo que cuenta de, incluso, las motos, nada de lo que usted... O sea, para usted le cae de nuevo esta área y no se da cuenta de que hay un trabajo, un debate y una reflexión hecha, y desde luego es muy curioso ver las cosas que dicen ahora y las que pensaban en el ámbito, tanto del plan de movilidad como del proyecto de ordenanza que ustedes prepararon.

No hablamos solo con los nuestros, ustedes lo saben perfectamente. Desde luego hemos hablado con todos los colectivos que pueden estar afectados, me parece súper importante que hay una serie de cuestiones que habrá tiempo de trasladarlas en forma de propuesta y de enmienda. No sé qué les parece tan mal de la metodología; hay una parte que está colgada en la web: la explicación de los principales capítulos, por eso han podido hablar de ellos. Hay una comparecencia en este momento. Posteriormente habrá un aprobación inicial. Vuelve a haber una siguiente ronda de reuniones, pero claro, yo sé que les causa estupor que tengamos el gobierno, pero es la realidad.

Entonces, o sea ustedes creen que, dice: es una falta de respeto el que nos inviten y que nosotros no..., Nosotros les estamos empezando a contar el inicio de un proceso para una ordenanza de movilidad, y va a haber un debate en el tiempo de una enorme importancia, para terminar en un periodo de enmiendas, y seguro que con mayores, con una buena capacidad de acercamiento si ambos queremos lo mejor para la ciudad.

Y yo solo decirles que hoy no tengo, ni deberían de tener ustedes, demasiado interés en hablar de filtraciones y menos echar en cara tema de filtraciones; vamos a dejarlo.

(Observaciones).

Sí, usted ha dicho: es que ustedes dan filtraciones... Digo: vamos a dejar lo de las filtraciones porque, en fin, no hay más que leer los periódicos todos los días y entonces me cuenta usted lo de las filtraciones o me cuentan ustedes lo de las filtraciones. Vamos a hablar de la ordenanza y a...

(Rumores).

El Presidente: Por favor, guarden silencio.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** ... contestar aquello que les suscita más dudas.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Para acusar de algo hay que dar nombres.

El Presidente: Por favor, guarden silencio.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Ya, ya.

La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal Ahora Madrid, **doña Inés Sabanés Nadal:** Eso digo yo.

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** Tirar la piedra y esconder la mano está muy feo.

(Observaciones del señor Brabezo Carballo).

El Presidente: Señora Sanz, señor Brabezo.

El Concejala del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, **don Sergio Brabezo Carballo:** Vamos, que nos conocemos todos.

El Presidente: Por favor, guarden silencio.

(Observaciones del señor Brabezo Carballo).

Señor Brabezo, por favor, guarde silencio, gracias.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Muchas gracias. Por anotar en relación con alguna de las cosas que se plantean, ¿no?

En relación con este tema del cruce de peatones en calles incluidas dentro de zonas 30, la ordenanza lo único que hace es aclarar posibilidades que ya existen en la normativa nacional, en el Reglamento General de Circulación. Por tanto, el Ayuntamiento no está inventando nada, lo que está haciendo es traer a colación un elemento de la normativa nacional que ya existe y que en una ciudad pacificada donde existen más zonas 30, donde existen más ámbitos, donde la velocidad de circulación está limitada, cobra especial sentido, en el modelo de movilidad que quiere la ciudad y que la ordenanza refleja, cobra especial sentido. Estas zonas, estas calles están dentro de

zonas que están delimitadas perimetralmente: la velocidad máxima de 30 km/h, y sí la velocidad es importante desde el punto de vista de la seguridad vial. El experto de Fundación Pons, por ejemplo, que participó en el evento, lo comentó: si a uno le atropellan a 80 km/h tiene el 95 % de probabilidad de morir; si lo hacen a 50, el 50 % y si lo hacen a 30, el 5 %. Es muy importante el tema de la velocidad, ¿no?

(Observaciones del señor Boto Martínez).

El Presidente: Por favor, guarden silencio.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Bueno, en este marco...

(Rumores).

El Presidente: Por favor, y si no atropellan al interviniente y le dejan intervenir, pues bastante mejor, por favor.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Muchas gracias, muchas gracias.

En este marco también, en el tema de las bicicletas, igualmente estamos en un proceso de debate, pero se plantea exclusivamente no saltarse cualquier semáforo, sino el giro a la izquierda en semáforos que estén señalizados...

La Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, **doña María Inmaculada Sanz Otero:** A la derecha.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Perdón, a la derecha, en semáforos que estén señalizados, respetando la prioridad del resto de los usuarios.

Y en el caso de circulación a contramano, estamos hablando de calles residenciales, donde existe una velocidad de limitación a 20 km/h, muchas veces de plataforma única, es decir, donde no hay separación entre el espacio de aceras y el espacio por el que transita la movilidad rodada; es decir, son medidas que se plantean en unos contextos muy definidos.

La moto. A ver, nos hemos reunido con todos. Este que aquí se sienta ha tenido catorce reuniones con diversos colectivos; los señores que estaban cuando hemos entrado, de colectivos moteros, que estaban en la puerta y tal, nos hemos reunido con ellos y varias veces, y están invitados a participar en la siguiente ronda de reuniones. Hemos hablado con todos y vamos a seguir hablando con todos en esa línea.

La moto, la regulación que plantea la ordenanza sigue siendo un vehículo que tiene una especial protección por parte de la normativa de la ciudad; es decir, lo único que metemos es una consideración especial a las necesidades de los peatones. Hemos dado la acera como garantizada para los peatones y eso no existe en este momento. Lo que sucede es que hay un riesgo específico sobre las aceras por el mal uso de algunos ciclistas, por la invasión de vehículos de movilidad urbana y también por el uso en

ocasiones del estacionamiento de una manera no conforme a la ordenanza, ¿no?

Me voy a permitir leer una reclamación muy rápidamente, una reclamación que hemos recibido antes de ayer, perdón, hace unos días; yo la he contestado el viernes pasado. Esto es de una persona con movilidad reducida, y dice: «Según su página, cómo aparcar correctamente la moto, deben aparcar paralelamente al bordillo lo más próximo posible al mismo. Esto provoca que invadan la zona de afección de la línea de aparcamiento, dificultando o impidiendo el acceso al mismo». Esto lo escribe una persona que va en silla de ruedas. «En mi caso, usuaria de silla de ruedas, me imposibilita aparcar en muchos lugares. Están las personas PMR y todo el resto de las personas...» bla, bla, blá... «...requieren de un espacio para subir y bajar de su coche». Es sencillamente esto. Se trata de un conflicto que existe de regulación entre peatones y motos en un uso correcto de la regulación actual, en un uso correcto de la regulación actual. Pero aun así, la moto es un vehículo especialmente protegido: se sigue permitiendo el estacionamiento en todas las zonas reguladas, tanto el SER como en las futuras zonas de aparcamiento vecinal, gratuitamente y sin límite de tiempo; se sigue permitiendo el acceso a las Áreas de Acceso Restringido, que además se agrandan con Madrid central, con lo cual tendrán más posibilidad, e incluso se mantiene el estacionamiento en determinadas aceras, pero no donde supongan una molestia para los peatones; pero además, se regula las reservas de estacionamiento, se regula el uso de los aparcamientos públicos municipales a precio reducido y también los Avanza moto. Es decir, la propuesta que hace el Ayuntamiento en absoluto persigue a la moto, al contrario, pero sí mantiene una prioridad preferente de los peatones. Igual que el señor concejal ha preguntado el Cermi para otra característica, yo le invito a que le pregunte en relación con esta regulación para ver qué le puede comentar al respecto.

Y.., pues ya está, ¿no?

(Rumores).

Vale, vale. Pues le dejo. Tengo más pero no sé cuánto tiempo tengo.

El Presidente: Pues veinte segundos exactamente.

El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, **don Francisco José López Carmona:** Vale. Paso la palabra, entonces, a la coordinadora. Perdón.

El Presidente: Eso no es pasar la palabra, es pasar la patata.

(Rumores).

La Coordinadora General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **doña Paz Valiente Calvo:** Espero su indulgencia.

Bueno, como saben, hay tres app gratuitas ahora mismo en el SER. El servicio se presta de forma indirecta con unas concesiones, y surgió hace unos meses una denuncia de una nueva empresa que quería entrar en el mercado de las app de cobro del SER. A raíz de ello, esa empresa denunció al Ayuntamiento, a la Dirección General de Economía y Política Financiera de la Comunidad de Madrid, que es la competente en la vigilancia de los temas de defensa de la competencia, y entramos en contacto; explicamos cómo funciona el contrato integral, cómo había funcionado hasta ahora y, bueno, pues la Comunidad de Madrid, a través de esa dirección general, nos expuso sus puntos de vista sobre cómo colisiona a su entender con la Ley de Defensa de la Competencia, y llegamos a un acuerdo...

El Presidente: Tiene que finalizar

La Coordinadora General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, **doña Paz Valiente Calvo:** ... para una terminación acordada entre las dos partes. Eso ha conducido a que, bueno, pues en principio, esa finalización de acuerdo de las dos partes del expediente permita que entre cualquier empresa a cobrar por el servicio que presta a través de la app.

El Ayuntamiento no va a cobrar un duro de eso. O sea, eso es realmente el beneficio económico que saca una empresa que pone la app y que el particular podrá seguir pagando, sin ningún coste adicional, en el parquímetro, con *cash*, con la tarjeta de crédito, con los medios de pago habilitados. No supone absolutamente ningún coste adicional, y es un imperativo legal —nunca mejor dicho— por la Comunidad de Madrid, y hemos llegado a ese acuerdo de cerrar este procedimiento de manera acordada para evitar ir al Tribunal de Defensa de la Competencia.

Gracias.

El Presidente: Gracias a usted.

Sí le ruego al Equipo de Gobierno que cuando tengan intervenciones..., no a usted porque se ha encontrado con el tiempo que se ha encontrado, pero en veinticinco minutos me parece que hay tiempo para coordinar más que suficiente, de manera que no tengamos que hacer un uso indebido de los tiempos.

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

* * * * *

(No se formulan ruegos).

* * * * *

El Presidente: No existiendo más cuestiones a tratar, se levantaría la sesión.

Muchas gracias.

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