

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 121

17 de diciembre de 2021

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 17 de diciembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- En su caso, designación de Vicepresidente de la Comisión.

2.- PCOC-95(XII)/2021 RGEF.9671. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto a los locales comerciales ubicados en diferentes estaciones de Metro de Madrid.

3.- PCOC-986(XII)/2021 RGEF.18154. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario

Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la construcción de la infraestructura ferroviaria entre los municipios de Móstoles y Navalcarnero.

4.- Preguntas con tramitación acumulada:

PCOC-1033(XII)/2021 RGE.18805. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre alternativas que contempla el Gobierno para la mejora de la carretera M-600.

PCOC-1039(XII)/2021 RGE.18832. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre actuaciones y plazos que tienen previstos para realizar el desdoblamiento de la carretera M-600.

5.- PCOC-1040(XII)/2021 RGE.18833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta en concepto de qué gastos se realizó una modificación presupuestaria para aumentar en 66.152.178,02 euros la partida "Gratuidad peaje M-45" en el presupuesto de 2021.

6.- PNL-210(XII)/2021 RGE.19609. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1. La constitución en el seno de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de una Comisión Técnica Interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las obras del pozo de bombeo de la línea 7B de metro.
2. Dotar a la citada comisión de capacidad y fondos suficientes.
3. Capacitar de forma suficiente a la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras para la contratación de los proyectos de ejecución.
4. Proceder a la licitación de las obras de reparación y división en cuantos lotes considere suficientes.
5. Que la Comisión Técnica Interdepartamental deberá estar formada por los representantes que se especifican en el escrito, y cuestiones conexas.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto.	6819
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo.	6819
— Designación de Vicepresidente de la Comisión.	6819
- Queda elegida la Sra. López Ruiz como Vicepresidenta de la Comisión.....	6819
— PCOC-95(XII)/2021 RGEP.9671. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto a los locales comerciales ubicados en diferentes estaciones de Metro de Madrid.	6819
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	6819-6820
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	6820-6821
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	6821-6823
— PCOC-986(XII)/2021 RGEP.18154. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la construcción de la infraestructura ferroviaria entre los municipios de Móstoles y Navalcarnero.	6823
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	6823-6824
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta.	6824
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Viceconsejero, ampliando información. . . .	6824-6827
Preguntas con tramitación acumulada:	
— PCOC-1033(XII)/2021 RGEP.18805. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo	

Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre alternativas que contempla el Gobierno para la mejora de la carretera M-600.	6827
— PCOC-1039(XII)/2021 RGEP.18832. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre actuaciones y plazos que tienen previstos para realizar el desdoblamiento de la carretera M-600.	6827
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ...	6827-6828
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	6828-6829
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez, el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información.	6829-6833
— PCOC-1040(XII)/2021 RGEP.18833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta en concepto de qué gastos se realizó una modificación presupuestaria para aumentar en 66.152.178,02 euros la partida "Gratuidad peaje M-45" en el presupuesto de 2021.	6834
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta.	6834
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	6834
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. ...	6834-6836
— PNL-210(XII)/2021 RGEP.19609. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a:	
1. La constitución en el seno de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de una Comisión Técnica Interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las obras del pozo de bombeo de la línea 7B de metro.	
2. Dotar a la citada comisión de capacidad y fondos suficientes.	
3. Capacitar de forma suficiente a la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras para la contratación de los proyectos de ejecución.	

4. Proceder a la licitación de las obras de reparación y división en cuantos lotes considere suficientes. 5. Que la Comisión Técnica Interdepartamental deberá estar formada por los representantes que se especifican en el escrito, y cuestiones conexas.....	6836
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, en defensa de la proposición no de ley.	6836-6838
- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, el Sr. Segura Gutiérrez.....	6838-6839
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Pastor Barahona y la Sra. Acín Carrera.	6839-6843
- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Calabuig Martínez.	6843-6844
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Segura Gutiérrez.	6844-6846
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	6846
— Ruegos y preguntas.	6846
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez.	6846
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 38 minutos.	6846

(Se abre la sesión a las 9 horas y 1 minuto).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 17 de diciembre de 2021.

Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego, por favor, a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Sí, Marta Marbán sustituye a Carlos González Maestre.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación procedemos a abordar el orden del día previsto.

Designación de Vicepresidente de la Comisión.

Aun estando pendiente de un escrito a presentar para la propuesta, habiendo quedado vacante la vicepresidencia de la comisión, vamos a proceder a la designación de este cargo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5 del Reglamento de la Asamblea de Madrid. Por el Grupo Parlamentario Socialista se va a presentar esta misma mañana escrito en el que se propone a doña Carmen López para su designación como vicepresidenta de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. ¿Acepta la comisión la propuesta efectuada? *(Pausa.)* Muy bien. Queda, en consecuencia, designada doña Carmen López como vicepresidenta de la comisión; ya puede acceder, por favor. *(Pausa.)* Enhorabuena por su designación. Segundo punto.

PCOC-95(XII)/2021 RGE.9671. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto a los locales comerciales ubicados en diferentes estaciones de Metro de Madrid.

Les recuerdo que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo de tramitación de la pregunta no podrá exceder de diez minutos, disponiendo el diputado de cinco minutos y otros cinco minutos el representante del Gobierno, que en este caso es la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán; bienvenida y buenos días. Para formular la pregunta tiene la palabra la señora Acín Carrera, del Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, señora Roldán; muchas gracias por estar hoy aquí. El día 23 de octubre de 2020 usted vino a comparecer a esta misma comisión y

nos hizo una explicación larga, general, del tema de los locales comerciales, de las estrategias y las condiciones para adaptar los locales a la nueva normativa surgida a raíz de la Orden 653/12016, que trasponía la normativa de la propia consejería, y por la que Metro tenía que adecuar los locales al reglamento de usos asociados. Se comprometió a sacar nuevas licitaciones individuales para los locales ya adecuados siguiendo la petición de diferentes colectivos de que fueran licitaciones individuales, y también nos anunció el estudio de viabilidad de los locales pendientes, que duraría dos meses y medio.

Posteriormente, el 11 de diciembre de 2020, de nuevo en esta comisión, anunció que ya tenía firmado un contrato para el estudio de viabilidad que aseguraba una licitación confiable para un primer lote de locales comerciales; en concreto nos habló de Aluche y de Arganzuela y dijo que tendría una duración de tres meses. Ha pasado un año y, aunque duro, ya no hemos tenido confinamiento, el trabajo se ha estado recuperando, pero no tenemos dichos estudios; nos gustaría que nos informase brevemente –ya sabe que los tiempos en esta comisión son cortitos- de las conclusiones, básicamente qué dice el estudio de viabilidad que anunció en octubre de 2020, cuántos locales en superficie y también bajo suelo están listos para ser usados y cuándo van a sacarlos a concurso.

Lo poco que sabemos es que se han seguido produciendo desahucios, aunque le ha llegado de diferentes lugares la petición de pararlos a la espera de una nueva licitación, ya que de ellos dependen decenas de familias. Y también me gustaría saber cuál va a ser la política en este ámbito de los desahucios por parte de Metro. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para contestar la pregunta, en representación del Gobierno tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Gracias. Efectivamente, he venido en varias ocasiones a hablar de la situación pasada, actual y futura de los establecimientos comerciales situados en los locales propiedad de Metro de Madrid.

A modo de resumen, simplemente quiero destacar dos aspectos fundamentales: el primero de ellos es que, como saben, la diferente normativa, que era necesario aplicar, exigió la readaptación de los locales comerciales de Metro de Madrid; con lo cual, todo este proceso ha venido a devenir precisamente de ese reglamento de normas de usos asociados que fue publicado. En segundo lugar, la situación de los locales comerciales de Metro de Madrid es que están sin contrato vigente tras su finalización el 31 de diciembre de 2018, si bien se ha dado siempre cumplimiento a lo prescrito en los contratos que se suscribirán individualizadamente con cada uno de los locatarios. Hoy, en Metro de Madrid, tenemos actividad en siete locales comerciales -como digo, todos ellos sin contrato vigente-, y todos ellos en trámites en los tribunales para hacer valer sobre todo lo que dicta el contrato.

Efectivamente, a finales de 2020 yo les indiqué que íbamos a realizar un estudio de viabilidad. Siguiendo un orden, primero era necesario realizar un estudio de viabilidad previo para

comprobar cuál era la situación y la posibilidad de obtener sobre todo licencias municipales de esos futuros locales comerciales una vez que se licitaron. El estudio de viabilidad no solamente contemplaba el estudio de la normativa y las posibles adaptaciones sino que incluso contemplaba un estudio de los posibles usos de esos locales; el estudio de viabilidad se ha realizado en tiempo y forma, es decir, en abril de este año ya disponíamos de los resultados de los mismos, y, si les parece, en la siguiente réplica les cuento la parte correspondiente a cómo hemos seguido trabajando.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera delegada. A continuación, por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Apenas voy a utilizarlo porque prefiero que nos siga contando ella y así concluimos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señora consejera delegada.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Perfecto. El estudio de viabilidad se centró, única y exclusivamente, en el estudio de los informes de los locales comerciales viables sobre rasante, y quiero dejar claro -esto es muy importante- que en todo el trabajo realizado con el Ayuntamiento de Madrid nos quedó muy muy claro que la viabilidad de obtener licencias municipales era para los locales que podían estar sobre rasante; de esta manera nos centramos en el análisis del estudio de viabilidad de los locales en Aluche, Arganzuela y Planetario. Del mismo se derivan una serie de conclusiones, como la necesidad de realizar una serie de adaptaciones para adaptarlos a la normativa, al cumplimiento de la normativa actual, y, por supuesto, también al cumplimiento de las prescripciones que nos dicta el Ayuntamiento de Madrid. Para ello, en base a estos resultados del estudio de viabilidad, se ha procedido de manera inmediata a trasladar estos condicionantes técnicos a la preparación de los pliegos de prescripciones técnicas, que, en cumplimiento de lo que aquí dijimos, son pliegos individualizados para cada uno de estos locales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora Acín, ¿no quiere hacer uso de su turno de palabra? Tiene tiempo; ya le digo que le quedan tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. No sé si a la consejera luego le queda tiempo...

El Sr. **PRESIDENTE**: A ella le quedan dos minutos y medio.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias por la información respecto a los locales sobre rasante. ¿Y qué va a pasar con los locales que no están sobre rasante, en el interior del metro? Sabemos que bastantes de estos locales ya se amoldaron a la normativa hace una década, por lo que parecía que estaban listos para su uso, y bajo rasante hay varios locales que ya podrían ser utilizados si sacaran la licitación; me gustaría que nos contase los planes que tienen al respecto.

En estos presupuestos, Más Madrid ha incluido una enmienda presupuestaria concreta, que ya ha sido denegada, aunque la volveremos a llevar al pleno de la próxima semana. Se refiere a tener una dotación extraordinaria para la realización de todos los estudios que fueran necesarios para sacar

a concurso todos los locales comerciales, no solo los sobre rasante. Entiendo que no va a ser posible, que tendrán fondos propios, y me gustaría saber cuál es el pronóstico.

En abril de 2020 también teníamos pensado traer, con el resto de grupos parlamentarios, una proposición no de ley para trasladar propuestas al Gobierno. Las elecciones adelantadas nos arrollaron, pero en el siguiente turno, si me queda tiempo, le haré llegar esas mismas propuestas, porque parece que siguen totalmente vigentes. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Acín, este es el tercer turno; entonces, yo le aconsejaría...

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Como no tengo cuarto turno, se las digo ya. Como le digo, eran unas propuestas que trabajamos con el resto de grupos parlamentarios, en las que solicitábamos la suspensión inmediata de todos los procedimientos judiciales de desahucio. Entendemos que los locales comerciales no están en contrato vigente; lo sabemos, nos lo han explicado, y también lo saben los comerciantes, pero esto es básicamente por unos retrasos en los procedimientos y en los concursos que tenía que sacar Metro de Madrid. Ellos han intentado seguir pagando su alquiler, pero lo cierto es que Metro de Madrid lleva retraso en todo este tema de los locales de metro y, por lo tanto, se han encontrado fuera de este plazo de vigencia.

Les pedíamos, por favor, que si en los próximos seis meses iban a poder realizar un informe del estado en el que se encuentran todos los locales comerciales de metro, no solo los sobre rasante, así que espero que nos pueda dar respuesta, y ojalá durante el próximo ejercicio presupuestario, que será el de 2022, comiencen las obras y actuaciones que sean necesarias, que espero nos pueda detallar cuáles son, para la recuperación de la actividad comercial total en el metro de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para cerrar el debate tiene la palabra la señora consejera delegada por un tiempo de dos minutos y treinta segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO** (Roldán Fernández): Miren, cuando comenzamos a trabajar con el tema de los locales comerciales, como creo que siempre les he explicado, lo más importante para nosotros era el cumplimiento de la normativa y, por supuesto, el cumplimiento de todas las condiciones de seguridad. Esa es la razón por la que siempre y prioritariamente hemos mantenido reuniones con el ayuntamiento para estudiar detalladamente cuáles eran los criterios que había que aplicar en todos estos locales comerciales. Las obras de adaptación, que se hicieron en el año 2014... Ya no recuerdo... 2014 a 2016, se hicieron solo en unos locales comerciales, no en todos, no en la totalidad, sino en unos pequeños, con una inversión más o menos acotada, y hoy es necesario, porque la normativa se va modificando, realizar un estudio, y ese es el trabajo que hemos realizado con el ayuntamiento.

¿Por qué nos hemos centrado en realizar un estudio de viabilidad en los locales que están sobre rasante? Porque los locales sobre rasante son los que, dentro de las prescripciones que nos marca el ayuntamiento, tienen viabilidad de poder tener usos terciarios, y, sobre todo, poder tener

actividad comercial. Nos exigen y plantean una serie de prescripciones de obligatorio cumplimiento; de ellas, una, superimportante, es, por ejemplo, la relativa a que tienen que tener salida independizada de los canales de movilidad o de los circuitos de movilidad dentro de las instalaciones de metro, y eso nos exige realizar unas obras de adaptación realmente importantes en los locales, que, como les digo, son sobre rasante. Y no solamente es eso, es que exigen que se presente un certificado de idoneidad técnica por parte de los responsables de Metro de que se están cumpliendo esas prescripciones, de igual manera a como se exigen en los intercambiadores, y en eso hemos trabajado.

Como les digo, los pliegos de prescripciones técnicas están terminados para siete locales sobre rasante, en los que se especifican las obras que hay que realizar, y la única razón por la que a día de hoy esos pliegos de prescripciones técnicas no se han licitado es porque esos locales están ocupados. Yo licito un pliego con unos informes de asesoría jurídica en los que instan a nuestro departamento de asesoría jurídica a que todos los procedimientos en los tribunales tienen que estar concluidos para que se pueda licitar de una manera limpia, transparente y clara.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera delegada; gracias por haber venido esta mañana a compartir con nosotros este tiempo.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-986(XII)/2021 RGEP.18154. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración que hace el Gobierno respecto del estado de la construcción de la infraestructura ferroviaria entre los municipios de Móstoles y Navalcarnero.

Comparece para dar contestación a la pregunta en representación del Gobierno el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache; buenos días y bienvenido. Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Pastor Barahona, del Grupo Parlamentario Socialista. Les recuerdo que tienen tres turnos de cinco minutos en total para cada uno de ustedes.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Gracias, viceconsejero, por su presencia hoy en esta comisión. Preguntamos al Gobierno regional sobre la valoración que hacen respecto al estado de la construcción de la infraestructura ferroviaria entre Móstoles y Navalcarnero, y también, de forma particular, pregunto por el acuerdo de 1 de diciembre de 2021, por el que se autoriza el gasto total de más de 162 millones de euros para la resolución del contrato de concesión de obra pública, lo que entendemos aquí como 123 millones de euros en concepto de las inversiones realizadas en ejecución de obras y algo más de 39 millones de euros en intereses de demora.

Señor viceconsejero, lo que queremos es que aporte usted luz en esta comisión respecto a cuánto dinero de todos los madrileños se ha acabado enterrando en esta infraestructura. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Para contestar a esta pregunta, en representación del Gobierno tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache, por un tiempo máximo de cinco minutos, en tres turnos, si es que los quiere agotar.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Pastor. El estado de esta infraestructura, gracias al acuerdo del Consejo de Gobierno, está un poquito más cerca de la normalidad, así que vamos a ver si conseguimos que terminen todos esos procedimientos para poder dotar la posibilidad de ese tren de Móstoles a Navalcarnero a través de la cesión al Estado de una serie de infraestructuras, es decir, que el Estado, que es el competente en los trenes de Cercanías, pueda finalizarlo; por tanto, es un proyecto que vamos a fomentar con el Estado sobre ese acuerdo.

Como saben, esta es una infraestructura que surge de la voluntad del Gobierno regional, hace quince años, de dotar de mejor transporte público a los habitantes del sur de la región. Un tiempo después, como saben, por diversos problemas las concesionarias, dejaron las obras sin finalizar y se iniciaron una serie de requerimientos de resolución de contratos, recursos y procedimientos judiciales, pero ahora estamos un poquito más cerca gracias a ese acuerdo, a que haya sido este Gobierno el que haya aprobado el gasto y haya dotado el crédito para pagar las obras ejecutadas; así que estamos un poquito más cerca de la normalidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero. En turno de réplica tiene la palabra don Gonzalo Pastor por tiempo máximo de cuatro minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Mire, usted habla de hace quince años como si aquí hace quince años hubiese gobernado otro partido, como si hubiese habido otro gobierno y otro partido político. En materia de infraestructuras, el tren a Navalcarnero es uno de los grandes fiascos de todos los Gobiernos regionales de estos últimos más de quince años, y elementos en común tienen estos fiascos, y, en particular, este tiene sombras en su ejecución, sombras en la gestión, sobrecostes... De esto queremos que usted nos hable hoy, de cuánto nos va a costar definitivamente, y de si, como usted dice, estamos en esa normalidad –hablar de normalidad en este caso...- y por fin va a hacer que tengamos tren a Navalcarnero.

Pero es que les ocurren cosas similares con el peaje en la sombra, con la ampliación del metro de San Fernando de Henares, del que estuvimos hablando largo y tendido en el pleno de esta Cámara, y con este tren que ustedes diseñan, piensan, comprometen el dinero de los madrileños y acaban dejando enterrado, muy enterrado, con apenas 8 kilómetros, que no sé si ahora valen para algo, de los más de 14 que tenía esta infraestructura.

Ya le digo: queremos que aporte algo de luz, señor viceconsejero, porque la suma de todas las cuestiones, de todos estos extras, ya no sabemos qué cantidad alcanza. Entiendo que lo que usted acaba de decir es que sí, que van a ejecutar esta infraestructura, que la van a desarrollar tal y como dijeron que iban a hacer. ¿O es que no? ¿Va a haber tren? ¿No va a haber tren? Porque, claro, ahora decir que el Estado... Si usted lo deja claro, damos por buena su comparecencia. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. En turno de dúplica tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache, por tiempo máximo de cuatro minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Como dice, durante estos años ha sufrido muchas vicisitudes este proyecto de tren, que, como digo, surge de la voluntad de dotar de un mejor transporte público a los madrileños. Durante todos estos años, los gobiernos a los que usted se refiere han hecho muchísimas obras y han dotado de muchísimos servicios de transporte público a todos los madrileños. Le recuerdo que hace veinte años se puso en marcha MetroSur, que ha sido una infraestructura fundamental para el sur de la región, para todos los vecinos de cinco municipios importantísimos del sur. Probablemente ustedes no creían que fuéramos a hacer esa obra y lleva veinte años dando un servicio extraordinario.

En el procedimiento del proyecto del tren Móstoles-Navalcarnero han pasado muchas cosas; la penúltima fue que en 2018 se hizo una cuantificación del valor patrimonial de la parte de la obra ejecutada, de esos cerca de 8 kilómetros, pero ha sido este Gobierno el que ha aprobado el gasto correspondiente, el que ha dotado el crédito y el que va a pagar la parte de las obras que están ejecutadas, y, una vez que la Comunidad de Madrid haya recepcionado esas obras, una vez que haya pagado por esas obras que están ejecutadas, es el momento de volver a la normalidad, y la normalidad es la normalidad en el reparto competencial de las Administraciones. Como sabe, la red de Cercanías es competencia del Estado; por tanto, debe ser el Estado el que dote a los vecinos de Navalcarnero de un transporte ferroviario. No puede ser la Comunidad de Madrid quien haga esa infraestructura de Cercanías, debe ser el Estado, y así es como lo va a plantear el consejero de Transportes e Infraestructuras. David Pérez solicitó a la ministra la reunión de la Comisión de Seguimiento del Plan de Cercanías; una comisión que se constituyó en 2018 y no se ha vuelto a reunir desde entonces. La secretaria de Estado se ha comprometido a convocar esa comisión en las próximas semanas, y esperamos que sea así. En esa comisión plantearemos, pues, lo que es normal ahora, que podamos ceder esa infraestructura para que sea utilizada y sea incorporado ese tramo Móstoles-Navalcarnero a la red de Cercanías del Estado, a la red de Cercanías de Madrid operada por el Estado, y que los vecinos de Navalcarnero puedan contar con esa infraestructura. Sería una ampliación lógica de la línea C5, entre Móstoles, Arroyomolinos y Navalcarnero, que daría servicio a los 265.000 vecinos que viven en esos municipios, y, por supuesto, a todo el área de influencia alrededor de Navalcarnero: Villamanta, Villamantilla, Sevilla la Nueva, El Álamo... Todo eso podría hacerse si volvemos a la normalidad del reparto competencial.

Ya le digo que el Gobierno de la Comunidad de Madrid en los últimos años ha apostado siempre por el transporte, especialmente por el transporte en el sur. Sabe que dentro de unas semanas vamos a iniciar las obras para conectar MetroSur con la línea 3 en Villaverde, y esa va a ser otra de las soluciones que permita que los habitantes del sur de Madrid tengan un mejor transporte público.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz-Pache. En el último turno, el señor Pastor Barahona tiene un tiempo de dos minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Señor viceconsejero, Navalcarnero, no Villaverde; o sea, puede hablar usted lo que considere oportuno, pero hablamos de lo que no hay, ide lo que no hay!, y todavía no ha conseguido decirnos, aunque estoy seguro de que lo va a hacer en esta última intervención, cuánto dinero va a costar a los madrileños esta infraestructura y cuándo se va a terminar.

Todos recordaremos aquel tren de Cercanías que había en San Martín de la Vega; fue también el Partido Popular el que quería que el tren llegase a San Martín de la Vega, a la Warner, a estas cosas... En fin, no hace falta que le recuerde a usted lo que queda de ese tren. No queda absolutamente nada, ¿no? Y este ni siquiera lo han terminado. ¿Lo van a terminar? ¿No lo van a terminar? ¿Cuándo? Porque usted hablaba de 260.000 madrileños, y, claro, están esperando este tren desde hace ya muchos años, incluso cientos de miles de ellos compraron viviendas en esa zona. Entonces, esto es lo que usted nos tiene que dejar claro. Déjese de las competencias que nos tocan o no. Ustedes se comprometieron a hacer esta infraestructura, ustedes firmaron un convenio y asumieron la construcción de este tren. Son los responsables de los sueños de esos madrileños que fueron allí pensando que también tenían un tren. Entonces, ¿ustedes van a cumplir su palabra?, ¿sí o no? ¿Lo van a hacer? ¿Y cuándo lo van a hacer? Eso es lo que le estamos preguntando, ni más ni menos. Tienen que cumplir lo que dijeron que iban a hacer. Entonces, ¿tienen esto dotado económicamente de forma adecuada? ¿Lo van a ejecutar? ¿Cuándo lo van a hacer? ¿Cómo lo van a hacer? Porque Navalcarnero se convertiría así en un intercambiador de esa zona de esta región. Efectivamente, sería muy relevante para esa zona, para todos los vecinos de El Álamo, Sevilla la Nueva, Villa del Prado, Villamanta, Villamantilla, Aldea del Fresno, y otros muchos de ese entorno. Entonces, eso es lo que tiene usted que dejar aquí claro: cuándo, cómo y cuánto dinero va a costar esto definitivamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. Para cerrar el debate tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes, don Carlos Díaz-Pache, por un minuto.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Bueno, pues voy a intentar hacerlo por tercera vez; por tercera vez voy a intentar explicarle que, con la recepción de la Comunidad de Madrid de estas obras y con el pago de lo efectivamente ejecutado, lo que toca ahora es proponer al Gobierno de España la cesión de esas infraestructuras para que sea el Gobierno de España el que incorpore el tren Móstoles-Navalcarnero a

la red de Cercanías, que es el reparto competencial natural en estas Administraciones; no sé si así, a lo mejor, le queda un poco más claro.

Tenemos una oportunidad; ahora tenemos los fondos del mecanismo para la recuperación y la resiliencia, de los que también se ha hablado largo y tendido. El Estado tiene una alta proporción de esos fondos para ejecutar directamente. Tendríamos que explicar a los vecinos que, si hubiera voluntad de su Gobierno, sería una muy buena oportunidad para que la Unión Europea financiase ese proyecto, el final de ese proyecto, en el que la Comunidad de Madrid ya aporta unas obras parcialmente ejecutadas. Como es de su grupo, podría ayudarnos a que esto fuera así, a que se beneficiasen todos esos vecinos; podría ayudarnos a que, cogiendo el dinero de Europa y asumiendo esa parte de las obras que están ejecutadas, fuera el Gobierno de España el que pudiera terminar esas obras y ya pudiera ponerse en servicio para todos los vecinos la red de Cercanías. Eso sería lo adecuado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz-Pache, por haber comparecido esta mañana. Vamos a pasar al siguiente punto.

Preguntas con tramitación acumulada:

PCOC-1033(XII)/2021 RGEF.18805. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre alternativas que contempla el Gobierno para la mejora de la carretera M-600.

PCOC-1039(XII)/2021 RGEF.18832. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre actuaciones y plazos que tienen previstos para realizar el desdoblamiento de la carretera M-600.

La Mesa de la comisión, en su reunión de 3 de diciembre de 2021, acordó que para la tramitación acumulada de estas preguntas cada autor dispusiese de un tiempo de cinco minutos, repartidos en tres turnos de intervención, y el representante del Gobierno un tiempo máximo de diez minutos, también en tres turnos. Comparece para dar contestación a la pregunta el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho. Para formular la primera pregunta, don Alejandro Sánchez, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, dispone de un tiempo de cinco minutos, en tres turnos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Bueno, las preguntas ya las ha formulado el señor presidente. Pasado el mes de noviembre, el consejero de Transportes, David Pérez, hizo el anuncio por sorpresa de que se iba a proceder a desdoblamiento de la carretera M-600 de Guadarrama a Navalcarnero. Lógicamente, dado que no existe plan regional de carreteras en esta comunidad, el anuncio tomó totalmente por sorpresa no solamente a este grupo político sino también

a los vecinos y demás tejido social de la comarca. Obviamente, la pregunta es qué estudios o qué alternativas están ustedes manejando para la mejora de esta carretera, dado que el consejero directamente habla de que se va a proceder a su desdoblamiento. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Alejandro Sánchez. A continuación, para contestar, por un tiempo de diez minutos... Lo que pasa es que quizá podemos dar tiempo al señor Moreno para que haga su primera intervención... Sí, vamos a hacerlo así, ¿de acuerdo? Señor Moreno, tiene un máximo de cinco minutos en tres turnos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Nosotros traemos aquí esta pregunta porque, efectivamente, es un anuncio sorpresa que el Gobierno regional, a través del consejero, diga que se va a desdoblar la M-600, y que se diga cuando no hay nada planificado. Y tampoco hemos visto, al menos nosotros, asientos ni registros en el proyecto de presupuestos para la Comunidad de Madrid del año 2022.

El tema nos parece suficientemente relevante porque habla de construir una autovía – porque en el fondo es eso cuando se habla de desdoblamiento- que conecte la N-VI con la N-V, los municipios de Guadarrama y Navacerrada. Efectivamente, es una carretera que necesita que se acometan acciones, porque es una carretera que tiene un nivel de tráfico intenso, un nivel de peligrosidad espectacular, sobre todo para los ciclistas, y durante los fines de semana es muy difícil transitar por ella, pero el proyecto nos parece una flagrante exageración tal y como se ha planteado, porque una cosa es que se propongan medidas para mejorar la seguridad, para evitar la siniestralidad y corregir los problemas que pueda haber por el diseño y trazado de esta carretera en concreto, y establecer un carril bici, y otra cosa es que se esté pensando en poner una M-60, que, desde nuestro punto de vista, es algo que no hay por dónde cogerlo. Por ello queremos saber qué planes, qué plazos, y hacerle una pregunta fundamental: ¿van ustedes a tener en cuenta, además de a los ayuntamientos afectados por el trazado, por supuesto, los informes de impacto medioambiental, patrimonio histórico, cultural, etcétera, así como la opinión de los vecinos, sus propuestas, y las de las plataformas que se están creando en relación con esta obra anunciada sorpresivamente?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Ahora sí, para responder los dos primeros turnos de los compañeros diputados, tiene la palabra el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho, a quien recuerdo que tiene diez minutos en tres turnos para que administre los tiempos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. La Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid tiene, entre sus objetivos y obligaciones, aparte de la conservación de la carretera, la planificación, ejecución y construcción de nuevas actuaciones, y dentro de estos objetivos se enmarca esta nueva actuación en la carretera M-600.

Esta carretera, la M-600, pertenece a la red principal de carreteras de la Comunidad de Madrid. Les recuerdo que, de acuerdo con la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, una red principal, junto con la red estatal, tiene las siguientes funciones: canalizar el tráfico de largo recorrido

y de tránsito a través de la Comunidad de Madrid y el área metropolitana, asegurar la conexión entre los principales puntos básicos del territorio y asegurar las conexiones de primer orden con los territorios limítrofes. Es una carretera situada al oeste de la Comunidad de Madrid, que recorre el territorio de norte a sur; parte desde el enlace de la AP-6, en el término municipal de Guadarrama, y termina en el enlace de la A-5, en el término municipal de Navalcarnero. La M-600 es una carretera convencional que consta de un carril por sentido en toda su longitud, que es de 52 kilómetros, y, como le he dicho anteriormente, discurre por los términos municipales de Guadarrama, San Lorenzo de El Escorial, El Escorial, Valdemorillo, Villanueva de la Cañada, Brunete, Sevilla la Nueva y Navalcarnero. Tiene una intensidad de tráfico muy alta, sobre todo en dos itinerarios, en dos tramos: uno, entre la AP-6 y El Escorial, que tiene una intensidad de más de 20.000 vehículos por día y un porcentaje de pesados del 6-7 por ciento, y, otro, entre Valdemorillo y Villanueva de la Cañada, que tiene más de 20.000 vehículos al día. Respecto al resto, tiene intensidades de más de 10.000 vehículos. Por todo ello, es una intensidad muy importante.

La M-600, como usted ha dicho, es una de las carreteras con los peores índices de siniestralidad, es decir, peligrosidad y mortalidad. Alrededor de un tercio de la carretera es TCA - tramo de concentración de accidentes-. La tipología de accidente más habitual es la colisión frontolateral más la colisión frontal, y la proporción que se da es significativamente superior a la media de la red. Derivado de todo esto está el coste social de siniestralidad, que es importante, aproximadamente 2,6 millones al año.

Debido a su elevada intensidad de tráfico, las medidas de seguridad vial a corto plazo se ven muy limitadas; es decir, la Dirección General de Carreteras ha trabajado durante estos años en numerosas actuaciones de refuerzo y señalización, mejora de intersecciones, iluminación, prohibición de adelantamientos, regulación de accesos, etcétera, pero, como le digo, esa alta intensidad de circulación limita las medidas que podemos adoptar. Por lo tanto, de los últimos informes de seguridad vial se desprende la necesidad de segregar los sentidos de circulación y ampliar la capacidad de la carretera para convertirla en una carretera más segura. Como consecuencia de lo anterior, la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid tiene la intención de llevar a cabo los estudios para el desdoblamiento y mejora de la M-600 a lo largo de todo su territorio, cumpliendo los objetivos y las necesidades que tiene la Dirección General de Carreteras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. A continuación, en el turno de réplica, tiene la palabra don Alejandro Sánchez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor Urrecho. Mire, nosotros estamos completamente convencidos -no nos tiene usted que convencer- de la peligrosidad de esta carretera. La visitamos con frecuencia, especialmente los fines de semana, y la intensidad de tráfico es impresionante, y, como ha dicho mi compañero, señor Moreno, el tráfico ciclista, particularmente en el tramo Guadarrama-El Escorial, es tremendo; sin embargo, durante todos estos años esta ha sido una cuestión desconocida por la Comunidad de Madrid, aunque los ayuntamientos lo han dicho en numerosas ocasiones y las asociaciones ciclistas han reclamado mejoras en la seguridad vial en estos tramos. En este sentido, la

Comunidad de Madrid habrá hecho muchas mejoras de señalización, pero mejoras para garantizar la seguridad vial en materia de arcones, en materia de rotondas, en materia de carril bici, en materia de carriles adicionales de aceleración y deceleración, etcétera, etcétera, no ha hecho. La carretera está prácticamente como estaba, salvo el parche que se hizo en la entrada del valle de Cuelgamuros, que ahora es un doble stop, por supuesto menos peligroso que el que había antes, claro, pero con una alta peligrosidad igualmente para cualquiera que lo vea, porque los cambios de rasante, etcétera, etcétera, que tiene la carretera son de una peligrosidad tremendamente elevada.

Pero nuestra pregunta no es esa, nuestra pregunta es qué estudios de alternativas han hecho ustedes para llegar directamente a la conclusión de que lo que es necesario en esa carretera es un desdoblamiento, porque esto tiene toda la pinta de ser una decisión política, como tantas de las que toma o ha tomado en el pasado la Comunidad de Madrid; es decir, sin estudios previos, sin estudios informativos, sin estudios técnicos que aconsejen unas alternativas u otras... Ustedes ya han decidido que lo que hay que hacer en esa carretera es un desdoblamiento, ¡y es que esto ya lo hemos visto antes!; lo hemos visto en la M-501, que todavía no han podido ustedes desdoblar, a pesar de los pesares, porque los estudios de impacto ambiental se lo impiden; lo hemos visto con el tren de Navalcarnero, del que acabamos de hablar; lo hemos visto en el tren de San Martín de la Vega... ¡Lo hemos visto en infinidad de ocasiones! La M-203 está ahí, abandonada... En fin, lo hemos visto en tantas y tantas ocasiones que lo que nos estamos preguntando es cuáles son los estudios previos, los estudios de alternativas que han barajado ustedes para llegar finalmente a la conclusión de que lo que hay que hacer es un desdoblamiento. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, seños Sánchez. A continuación, por un tiempo máximo de cuatro minutos, tiene la palabra el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Lo que anunció el consejero me parece una ocurrencia si no viene fundamentado de estudios solventes. Otra cosa son los argumentos que ha dado usted aquí, señor Urrecho, porque, efectivamente, hay mucho tráfico, especialmente los fines de semana. Que el nivel de siniestralidad es elevado también es algo cierto, existiendo sobre todo una peligrosidad para las personas que circulan en bicicleta, que es algo espectacular, y no solo en el tramo de Guadarrama a El Escorial, o en la zona de Cuelgamuros, que citaba Alejandro Sánchez, sino en todo el tramo de Villanueva de la Cañada a Valdemorillo, Peralejo, y, por ejemplo, en la zona de las curvas de Valdemorillo es impresionante cómo se pone de tráfico los fines de semana. Eso es cierto, pero también se tendría que tener en cuenta el impacto que tiene en la zona, y no lo sabemos. ¿Se ha calculado? ¿Se sabe el impacto que va a tener en la vida y en la naturaleza de los municipios, que son serranos, que tienen su actividad, pero también una componente turística importante? ¿Y el impacto en el medio ambiente y en el paisaje? Es una zona de dehesa de encinas estupenda y de pinar. También hay impacto en el patrimonio histórico, pues está muy próxima la Silla de Felipe II, e impacto en la calidad de vida de los habitantes. Además, tendrán que tener en cuenta, por ejemplo, que está rodeada de ZEPA -zonas de especial protección de aves- y de patrimonio histórico, y que está en los alrededores del Parque Nacional de Guadarrama, debajo de Abantos.

Me parece que esos son temas fundamentales a tener en cuenta antes de lanzar un proyecto que puede quedar como tantas y tantas de estas obras! Al final, es ladrillo, inversión, y no está claro el objetivo final, y hay otras propuestas y medidas, ¡porque las hay!; por ejemplo, se pueden hacer rotondas, se pueden quitar rasantes, se pueden construir nuevos arcones, se pueden fijar carriles de aceleración y desaceleración, se puede construir un carril bici que sea seguro, como el que hay en la carretera de Colmenar... Realmente hay medidas que pueden permitir mejorar el tráfico y dar seguridad a los ciclistas y, en general, a las personas que no sean construir una M-60. Y digo mejorar el tráfico porque las cosas hay que verlas en contexto; si no lo vemos en contexto, podemos equivocarnos y solo fijarnos en el tema del coche, en el tema de la inversión. El estudio tendría que ver las necesidades reales de movilidad que tiene la zona y mejorar la conectividad del transporte público; por ejemplo, el ferrocarril podría funcionar con un cartel más amplio y con una mayor frecuencia hasta el final de la comunidad, moviendo viajeros a Zarzalejo, a Robledo de Chavela o a Santa María de la Alameda, y es una propuesta que hemos hecho aquí reiteradamente porque también podría descongestionar la zona, pues muchas personas lo utilizan.

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

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Y sobre todo habría que dar soluciones urgentes a la siniestralidad y plantearse hablar, negociar, dar participación, escuchar a los vecinos, plataformas y ayuntamientos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, en turno de dúplica, por un tiempo de seis minutos y medio, tiene la palabra el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias. Primeramente vamos a iniciar los estudios. Nosotros, los técnicos de la Dirección General de Carreteras, hemos detectado que ahí hay un problema, un problema importante, y, como para eso nos pagan y como tenemos los estudios necesarios, vamos a empezar esos trabajos. Puedo decirle que para esa intensidad de tráfico, para esos más de 20.000 vehículos, esa carretera no tiene capacidad; es más, con mucho menos, con 10.000 o 15.000, ya es necesario construir una carretera de gran capacidad, como es una autovía, pero nosotros vamos a iniciar los estudios.

Somos muy sensibles y queremos que esto sea una realidad; es decir, somos conscientes de que esta carretera discurre por zonas de gran valor ambiental, incluidas áreas protegidas, como las zonas especiales de conservación de las cuencas de los ríos Alberche y Cofio, las zonas especiales de protección de aves de los encinares del río Alberche y río Cofio -ámbitos regulados por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales de la Sierra de Guadarrama- Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama y numerosos montes preservados y vías pecuarias.

¿Cuál va a ser nuestra estrategia? La clave de nuestra estrategia es el conocimiento previo del territorio desde el punto de vista ambiental, tanto para la toma de decisiones estratégicas y de detalle como para la integración desde el primer momento de la variable ambiental en el diseño de la

solución que se adopte, con el objetivo final de encontrar una solución que sea respetuosa con el valioso medio por el que discurre, que sea viable desde el punto de vista de la tramitación ambiental; es decir, desde el minuto cero ya vamos a establecer prescripciones medioambientales.

El esquema que vamos a hacer lo hemos dividido en cuatro fases: la primera fase es un diagnóstico medioambiental... Antes de esto, quiero decirle que en los Presupuestos Generales del Estado hemos metido una partida para hacer estos estudios; con lo cual, nosotros vamos a empezar estando dotados presupuestariamente para iniciar estos estudios. En la fase 1, como decía, vamos a hacer un diagnóstico medioambiental, la identificación de las variables a estudiar en detalle en el estudio de la capacidad de acogida. ¿En qué consiste esta primera fase? Vamos a realizar un diagnóstico medioambiental de las áreas que atraviesa la M-600 que identifique los puntos críticos para la duplicación o mejora de la M-600; a continuación habrá que realizar el estudio posterior de capacidad de acogida del territorio para la duplicación o mejora de la M-600, que servirá de base para la toma de decisiones tanto de la estratégica como del detalle del proceso. Ahora mismo, en la primera fase, vamos a hacer un análisis de la información existente, de fuentes oficiales y de otros organismos de referencia, mediante un sistema de información geográfica que reúna las variables de fauna, vegetación, espacios naturales, planes de ordenación, espacios declarados, cualquier otra figura de protección, vías pecuarias, mapas estratégicos de ruidos, patrimonio histórico y planes urbanísticos. Y, en segundo lugar, se llevará a cabo un recorrido de campo con un doble objetivo: contrastar esta información e identificar valores significativos a esta escala de trabajo que puedan complementar la información anterior. El resultado de este análisis, de ambos tipos de información, será un diagnóstico ambiental que se recogerá en un informe en el que se identificarán los puntos críticos que deberán afrontarse en la duplicación y mejora de la M-600. Por tanto, en esta primera fase se identifican aquellas variables que deberán estudiarse en las siguientes fases del esquema de trabajo propuesto, la capacidad de acogida del territorio; es decir, necesitamos una duplicación, aumentar, y en algunos sitios se podrá duplicar y en otros sitios a lo mejor tenemos que adoptar otras medidas para aumentar esa capacidad, y todo ello en función de las características medioambientales.

La fase 2, de alguna forma, es la toma de decisiones estratégicas, porque vamos a realizar ese estudio de acogida del territorio para desdoblar o mejorar la M-600, y ahí vamos a seleccionar unas alternativas. Pero no solo eso; en una tercera fase vamos a realizar un trabajo conjunto con ingenieros y medioambientalistas para el diseño de alternativas ambientalmente viables, y, cuando ya tengamos esas alternativas viables, procederemos a realizar un estudio informativo, un estudio de impacto ambiental que se someterá a información pública, y cada uno de los vecinos interesados podrá ofertar.

Como le he dicho al principio, desde el minuto cero la variable medioambiental vamos a tenerla presente. Aparte de esto, también vías ciclistas; dentro del Plan de Vías Ciclistas, a lo largo de toda la M-600 hay una ruta que va a ser una nueva vía ciclista. Y, complementariamente a esto, que es una actuación a largo plazo, a corto plazo vamos a hablar con los ayuntamientos, que de alguna forma han manifestado estar totalmente interesados en esta decisión, y con todas las plataformas de

vecinos; o sea, en eso no va a haber ningún tipo de problema porque queremos que salga adelante. Es necesario mejorar esta carretera y lo vamos a ejecutar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Solo le queda tiempo al señor Sánchez, porque el señor Moreno ya ha agotado el suyo; le queda un minuto.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor Urrecho. Me tranquiliza un poco que todavía no hayan tomado ustedes la decisión definitiva, pero me sigue preocupando que ustedes estén hablando directamente de desdoblamiento desde el principio. Nosotros pensamos que no es lo que hay que hacer porque las vías de gran capacidad, como todos sabemos, conllevan que se atraiga a más coches, y, al final, este es un círculo vicioso en el que nos metemos justamente en pleno siglo XXI, cuando tenemos que estar reduciendo emisiones de CO2 y cuando lo que tendríamos que estar haciendo es reducir la cantidad de desplazamientos en vehículo privado.

¿Dónde está el estudio integral de la movilidad de la comarca? ¿Dónde se integra a los autobuses? ¿Dónde se integra el tren en todo ese gran estudio? Creemos que es fundamental.

Y, por favor, no se olviden de que también está la Cerca de Felipe II, que es BIC, porque ustedes el BIC lo utilizan según les interesa, y por la Cerca de Felipe II, que es bien de interés cultural, también pasa esta carretera. Por favor, no tomen de antemano decisiones políticas de las que luego nos tengamos que arrepentir los demás. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez. Para concluir el debate, por un tiempo de un minuto, tiene la palabra el señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): No nos olvidamos de la Cerca ni de nada; le he dicho que desde el minuto cero harían un inventario, que se harían estos estudios. Nosotros vamos a hacer más de lo que establece la ley porque sabemos que es una zona especial, una zona protegida, pero sabemos que hay una necesidad y queremos resolverla. Por la carretera circulan vehículos y, por supuesto, hay un problema de seguridad, y lo vamos a resolver con esta medida. Como le digo, se va a realizar un estudio de movilidad y un estudio de necesidades, y, como también le he dicho, en aquellos sitios donde la capacidad de acogida del territorio no permita duplicar, pues, habrá otras soluciones, como 2+1. Ya veremos cómo integramos o cómo se mejora la capacidad, pero sí que hay una necesidad, y la única forma de resolverla es esta. Por las carreteras se circula y, bueno, gracias a Dios hay una evolución muy importante en cuanto a tecnología, y en el futuro, dentro de poco, habrá coches eléctricos; incluso veremos aquí cómo podemos hacer una carretera inteligente. No sé, hay muchas formas y estructuras para poder resolver un problema de los usuarios. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho, y se puede quedar porque la siguiente pregunta también es para usted.

PCOC-1040(XII)/2021 RGE.18833. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta en concepto de qué gastos se realizó una modificación presupuestaria para aumentar en 66.152.178,02 euros la partida "Gratuidad peaje M-45" en el presupuesto de 2021.

Como ya he dicho, comparece en representación del Gobierno el señor director general de Carreteras, don Jorge Urrecho, y para formular la pregunta, por un tiempo máximo de cinco minutos, en tres turnos, tiene la palabra don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: La pregunta está formulada y simplemente quiero que la conteste. Honestamente, tengo que decirle que ha habido aquí una pequeña confusión por mi parte, que pensaba que la PCOC que traía, la que me he preparado esta mañana, era la de la MP-203, pero estoy dispuesto a atenderle y a debatir con usted.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Moreno. Tiene la palabra el señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Yo le decía que en esta partida, "Gratuidad peaje M-45", durante 2021 no hemos hecho ninguna modificación o incremento por ese importe, esos 66 millones, en la partida; no sé si se refiere a esta.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Quiere responder, señor Moreno?

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Hay que aprovechar la visita y la participación del director general de Carreteras, señor Urrecho, para hablar de esos temas, que yo creo que tienen mucha trascendencia. Por un lado, está el tema de los peajes en la sombra, que nos parece que es algo que hay que abordar de manera estructural por parte del Gobierno de la comunidad. Yo creo que el encarecimiento o sobrecosto que han tenido, por un lado, la construcción, y, por otro lado, la manera de establecer el sistema de pago y la derivación del tiempo van a ser una auténtica ruina que va a hipotecar una parte de nuestro presupuesto durante años, idurante bastantes años!; por tanto, es un tema a abordar, y, de hecho, nosotros hemos formulado enmiendas de cara al proyecto de ley de presupuestos del año 2022 en el sentido tanto de paramétricas como de gasto, de considerar un yacimiento de gasto de los recursos, de los fondos derivados del pago de estos peajes en la sombra, que nos parecen realmente muy muy escandalosos.

Y, luego, en relación con esto, aunque no sea exactamente un peaje a la sombra, pero viene a ser lo mismo porque forma parte de la misma política de desarrollo de infraestructuras innecesarias, que a veces se convierten en un auténtico monumento a la burbuja inmobiliaria que ni tenía sentido ni está bien planificada, ha sido la carísima y absolutamente inútil MP-203, esa autopista de peaje que lanzó en 2005 la presidenta de Madrid doña Esperanza Aguirre, que dijo que iba a ser gratuita y que se construyó prácticamente en su totalidad, pues apenas faltan unos cientos de metros para que conecte con la AP-2, con la que se intentaba aliviar el tráfico a la altura de San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares, y que nunca se ha terminado. Es una autopista a ninguna

parte; una autopista, eso sí, a la que en los presupuestos para el año próximo se destina una partida de 63,2 millones para hacer un pago a Ferrovial por la inversión realizada, porque las condiciones de la contratación eran que la concesionaria, la constructora, realizaba la obra y luego tenía la concesión durante una serie de años, como finalmente no se ha acabado, en teoría en base a dos problemas que surgieron, que el Gobierno regional decía que no eran de su competencia, aunque en absoluto parece que sea así porque no lo resolvió el Gobierno a la sazón, que era del socialista Rodríguez Zapatero, ni lo resolvió después durante muchos años el Partido Popular del señor Mariano Rajoy aun con mayoría absoluta; entonces, queremos saber qué van a hacer con este tipo de gastos, qué van a hacer con este tipo de infraestructuras, cuál es la previsión y qué propósitos tienen la Dirección General de Carreteras, la Consejería de Transportes y el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Aunque la pregunta es muy concreta, sobre la M-45, entiendo que el señor Urrecho querrá responderle al planteamiento que ha hecho respecto a la MP-203; pero, vamos, tiene un tiempo de cuatro minutos, señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Por supuesto; para eso estamos aquí, y podemos contestar.

Sobre los peajes en sombra hubo una pregunta, y ya le contesté. Sé que hay puntos de vista distintos, pero en su momento era una infraestructura muy necesaria que en condiciones normales y con los presupuestos ordinarios no habríamos sido capaces de hacer. Yo creo que a día de hoy todavía no estaría terminada la M-45. Esto es como cuando te compras una casa; si tuvieras el dinero, la pagarías, pero tienes que pedir una hipoteca, y, al final, si haces cuentas, ves que la casa te ha salido mucho más cara que si hubieras tenido el dinero. Es un símil, pero es parecido, y creemos que es un corredor muy importante.

Respecto a la M-203, decirle que el año pasado hubo una incorporación de 63 millones porque hay una sentencia judicial para pagar las obras ejecutadas y los intereses que eso ha supuesto. El año pasado se incorporó esta partida, pero en el cierre presupuestario, a última hora, no dio tiempo, y ahora, este año, estamos haciéndolo; no obstante, como tal no viene en la partida de los presupuestos sino que, como es un pago por una sentencia, se pide dinero a la Consejería de Hacienda, que nos lo da, porque, de alguna manera, es una sentencia y tenemos que cumplirla, como todas.

La MP-203 tuvo sus problemas y se tomaron decisiones; hubo una serie de problemas que al final abocaron a que no se podía continuar y se tuvo que rescindir la obra. ¿Qué estamos haciendo nosotros? Pues terminarla. Lo primero que hemos hecho ha sido hablar con el Ministerio de Transportes, Movilidad, Desarrollo Sostenible y Agenda Urbana para que nos permita, nos autorice, las conexiones con la A-2 y con la R-3. Hemos estado en contacto con ellos y hace menos de un mes nos han dado la autorización para poder conectar, y, entonces, lo que estamos haciendo, tal como está en el presupuesto para el año 2022, es desarrollar el proyecto de terminación de esa carretera, porque creemos que es un eje fundamental y muy importante que va a conectar la A-2 con la R-3,

que va a permitir diversificar los tráficos de la entrada a Madrid por el este, y, sobre todo, que va a ofrecer muchas alternativas a los usuarios del Corredor del Henares y de las carreteras autonómicas colindantes M-208, M-206 y M-300 y las carreteras estatales R-3 y A-2. Creemos que es una carretera que tenemos que poner en servicio, y en eso estaremos; para ello, en el año 2022 tiene una cantidad de 500.000 euros, una cantidad que tendrá anualidades, para terminar el proyecto, y cuando terminemos el proyecto licitaremos las obras de terminación y la pondremos en servicio para todos los madrileños. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. En último turno, si quiere hacer uso, tiene un minuto el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Simplemente dar las gracias al director general por la información.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Concluida esta pregunta, pasamos al sexto punto del orden del día.

PNL-210(XII)/2021 RGEP.19609. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1. La constitución en el seno de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de una Comisión Técnica Interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las obras del pozo de bombeo de la línea 7B de metro.

2. Dotar a la citada comisión de capacidad y fondos suficientes.

3. Capacitar de forma suficiente a la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras para la contratación de los proyectos de ejecución.

4. Proceder a la licitación de las obras de reparación y división en cuantos lotes considere suficientes. 5. Que la Comisión Técnica Interdepartamental deberá estar formada por los representantes que se especifican en el escrito, y cuestiones conexas.

Procedemos al debate de la proposición no de ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 207 del Reglamento. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Vox, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señoría. Nunca había tenido la oportunidad de decirlo, pero, como dijo Fray Luis de Granada, "como decíamos ayer..." Es un placer decir hoy también que Vox busca una solución para los vecinos de San Fernando y de Coslada afectados por los desastres ocurridos en las viviendas, servicios y zonas públicas

mutiladas por las obras de ampliación de la línea 7B de metro al Hospital del Henares; el segundo paso para conseguir la solución definitiva, porque ayer se consiguió el primero.

Vamos a intentar conseguir la solución definitiva de los problemas, de las patologías estructurales de las edificaciones en esa zona, en esa calle Rafael Alberti y entorno. Como he dicho, ayer se dio el primer paso con la aprobación de la PNL presentada por los grupos de izquierda, a los que ayer no tuve la oportunidad –vamos, sí la tuve, pero no lo hice- de dar las gracias, porque me parece que fue una gran propuesta. Como pudieron ver, estábamos en la misma línea, y la diferencia con nuestra PNL...; bueno, en realidad, no hay diferencia, porque nuestra PNL, lo que propone Vox, complementa la suya, porque proponemos la herramienta para poner en marcha la PNL aprobada ayer. Así, el primer punto de su proposición no de ley insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid - instamos ya- a poner en marcha el plan integral en torno a dos ejes: el análisis de las causas exactas que originan los daños en las construcciones e infraestructuras vinculadas a la ampliación de la línea 7B de Metro de Madrid y la reparación de todos los daños causados, y con esta PNL nosotros proponemos esa herramienta.

Voy a intentar explicarles cómo lo veo yo, tal y como le hice ver el otro día al propio director general de Infraestructuras y a su equipo de técnicos de la dirección general. Hay una comisión técnica interdepartamental; en ella interviene uno que visita las obras, que ve, que sabe, por los informes, todo lo que ha pasado, e interviene muchísima gente, y, por todo lo que yo he visto, creo que la situación debería coordinarse desde la Dirección General de Infraestructuras. Yo le hacía un símil al director general: imagínate una oficina aquí, un departamento aquí, en tu propia dirección general, donde esté todo el equipo, técnicos que vamos a nombrar luego, que trabajen desde un principio hasta el final de esta solución.

En el segundo punto –me voy a limitar simplemente a hablar de lo que estamos proponiendo, porque ayer ya se habló de esto- hablo de dotar a la citada comisión de capacidad y fondos suficientes para la contratación de servicios de ingeniería que, mediante los suficientes sondeos geológicos y estudios de las patologías de las estructuras de las viviendas afectadas, elaboren propuestas y los informes correspondientes; es decir, lo primero que hay que hacer es un estudio geológico, porque se han hecho muchos, pero hay que hacerlos en la situación actual, porque, como les comentaba a ustedes en el pleno, los suelos se modifican, y más si tienen aportaciones de agua que a saber de dónde vienen. Yo creo que uno de los grandes problemas que tenemos aquí es que no sabemos de dónde viene el agua que está afectando a todo; no sé si se acuerdan ustedes, pero esta mañana me acordaba de las obras del AVE a Barcelona, cuando se encontraron con una zona de suelos yesíferos, con yeso y con agua, y tuvieron que parar las obras, lo que las retrasó bastante hasta que se buscó la solución. Tal vez habría que ir a ver esa solución, pero la verdad es que nuestro caso es diferente, porque esa era una línea de tren en mitad del campo, de la nada, donde cualquier actuación sobre el terreno se consolidaba, y el problema de San Fernando es que, respecto a cualquier actuación en el terreno que creas que has consolidado, el que cinco manzanas más arriba o 500 metros más arriba se haga una obra de viviendas, una nave, un aparcamiento, lo

que sea, trastoca el estudio que has preparado para hacer la obra en este sitio; por eso, el estudio geológico tiene que ser muy ambicioso.

El tercer punto es la contratación -he intentado exponer un proceso cronológico-, contratar los proyectos de ejecución en base a esos informes geológicos para poder concretar proyectos que completen la totalidad de las obras para buscar la solución.

Y, luego, el cuarto punto sería el proceso de licitación de esas obras de reparación y división en lotes en base a lo que se considere hacer. Eso lo he puesto porque, como no se sabe a qué se va a llegar, las conclusiones, pues, los lotes que sean necesarios. El otro día decía Juan, de broma, que nos podemos encontrar al buscar una solución con que a lo mejor tenemos que hacer un gran estanque en la zona donde está el pilar, al que llevemos toda el agua que viene de todas partes de San Fernando; eso era una broma al respecto.

¿Y quién debe componer esta comisión? Evidentemente, el proyecto debe estar bajo el mando, supervisión, dirección y control de la Dirección General de Infraestructuras, y, evidentemente, tiene que estar Metro de Madrid, tiene que estar alguien a quien no veo por muchos sitios, que es el Canal de Isabel II, también la Dirección General de la Vivienda, puesto que afecta a las viviendas, y, por supuesto, los servicios técnicos y sociales de los ayuntamientos de San Fernando de Henares y Coslada, lo que, de alguna forma, ya viene recogido en las PNL que se aprobaron ayer.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Yo simplemente les pido que esto lo estudien como una búsqueda de soluciones a un problema de los vecinos, porque no es un problema técnico, no es un problema político. Todas las responsabilidades que se quieran buscar me parecen muy bien, pero yo creo -y se lo digo a los que quieran verlo- que en estos momentos es un problema de los vecinos que hay que solucionar. Estoy pensando exclusivamente en ellos, y los otros temas, los de las responsabilidades, ya tendremos tiempo de tratarlos. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, al haberse presentado enmiendas, procede abrir un turno de intervención para el grupo parlamentario enmendante, que en este caso es el Grupo Popular, y tiene la palabra el señor Segura por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Lo primero, bienvenida, señora López López; lo segundo, gracias, señora Acín, y gracias, señor Moreno, por quedarse ayer cuando yo estaba hablando. *(Rumores.)* ¡No!, ni no, ni ni... *(Rumores.)* ¡Ah!, pues, ni ah ni oh.

Señores de Vox, no sé si nos van a aceptar la enmienda o no, pero creo que no. Mire, hay un plan integral a corto, medio y largo plazo, y se lo explicó el otro día el director general de Infraestructuras. Señor Calabuig, idígame una cosa que no haya hecho la Dirección General de Infraestructuras! Usted es ingeniero -hoy no me equivoco; digo ingeniero y no arquitecto-, idígame

una cosa que no haya hecho el director general de Infraestructuras, que no hayan hecho los técnicos de la Dirección General de Infraestructuras! Usted, que es del gremio, ¿está diciendo que el director general de Infraestructuras está haciendo mal su trabajo? Dígame una cosa que no haya hecho este Gobierno, una cosa que no hayan hecho los funcionarios de la Dirección General de Infraestructuras, una cosa que no hayan hecho sus compañeros... ¿Mesa Técnica? Ahora nos vienen aquí con una Mesa Técnica.

Ayer, la verdad, a mí me decepcionó; le tengo un grandísimo respeto, señor Calabuig, pero me decepcionó, porque salieron corriendo a hacerse una foto cuando esta señoría estaba hablando. Le vuelvo a dar las gracias a la señora Acín, al señor Moreno y a la señora Alodia, que se quedaron a escuchar a esta señoría; de verdad, señor Moreno, señora Acín, se lo agradezco. El señor Calabuig salió corriendo, junto con el señor Pastor, para hacerse una foto, iy me parece muy bien!, pero ¿sabe lo que pasa? Que las fotos no valen para nada; lo que hay que hacer es la gestión, y esta Dirección General de Infraestructuras está haciendo la gestión. Y le vuelvo a preguntar, señor Calabuig: dígame una cosa que no haya hecho el director general de Infraestructuras, que es ingeniero, igual que usted; dígame una cosa!, iuna!

Y, respecto a la Mesa Técnica, esta que ahora han sacado... Mire, hay una Mesa Técnica en la que está Medio Ambiente a través del Canal de Isabel II, está la Consejería de Transportes, están el Ayuntamiento de San Fernando de Henares y el Ayuntamiento de Coslada, y están los vecinos, porque así se lo explicó el director general de Infraestructuras, pero los vecinos están cuando hace falta que estén, para sus problemas más personales. Si ustedes quieren hacerse fotos y quieren hacer demagogia, isigan haciéndolo!, isigan haciéndolo!; sigan yéndose con el señor Pastor, que les llama extrema derecha, isigan yéndose! Pero, reitero, dígame una cosa, iuna cosa!, que no haya hecho el director general de Infraestructuras o la Dirección General de Infraestructuras; dígame solo una cosa! Y, por supuesto, votaremos en contra de esta Mesa Técnica puesto que ya existe. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. A continuación se abre el turno de intervención de los grupos no enmendantes, por orden inverso a su representación numérica. Por el Grupo Unidas Podemos entiendo que interviene el señor Moreno por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Bueno, yo quería agradecer el mensaje que ayer se mandó desde la Asamblea de Madrid a los vecinos y vecinas de San Fernando de Henares. Como comentaba, si hubiera sido un debate más, una votación rutinaria para zanjarlo de cualquier de manera, el nivel de desesperación de estas personas, que lo están pasando realmente mal, hubiera aumentado un grado; por tanto, agradecer el apoyo que dio el Grupo Vox a la PNL que presentamos de forma unitaria tres grupos parlamentarios y agradecer también la abstención del Partido Popular. Simplemente es un primer paso, porque hay que dar muchos más pasos, y hay que dar pasos entre todos.

La clave, no obstante, no es la PNL, ni la de ayer ni la que se trae hoy con la propuesta de hacer una comisión que reúna diferentes departamentos, es decir, a Canal, a Metro de Madrid, a los ayuntamientos de Coslada y San Fernando, sus servicios sociales, etcétera, sino la dotación presupuestaria, y es donde vamos mal. Se deberá hacer un esfuerzo, si todavía estamos a tiempo, para, de cara al debate de la semana que viene, donde se pueden aprobar, modificar y aceptar enmiendas, llegar a algún tiempo de acuerdo en relación con dotar suficientemente para el arranque de obras de compensaciones a los vecinos durante el ejercicio 2022. Me parece que ese sería el segundo paso a dar, aunque ayer propuse uno que no es una cuestión menor, no es una cuestión simbólica, sino un gesto fundamental, y es que fuera la presidenta del Gobierno de la Comunidad de Madrid a verse –no a dar la cara, yo no quiero utilizar ese término- con los vecinos y las vecinas de San Fernando, especialmente con aquellos que están desalojados, que están en el polígono, un polígono frío, el de Las Mercedes, a 8 kilómetros de su casa; sería importante hacerlo como gesto simbólico, por una cuestión, como decía ayer, de empatía, de escuchar cómo lo están pasando de forma directa.

Dicho todo esto, creo que la PNL que se presenta puede ser un paso más quizá, aunque yo tengo algunas objeciones porque algunas de las referencias que se hacen son brindis al sol, como dotar a esta comisión de recursos para estudios, dotar a esta comisión de la capacidad de licitar; si no hay dinero en los presupuestos, la verdad es que queda bien, pero luego la materialización es muy difícil.

Otra cosa que me decían los vecinos es: ¡si es que hay muchísimos estudios!, ¡si hay muchos!, ¡se han hecho una barbaridad! Esto no significa que no se tengan que seguir haciendo, pero ya hay muchos, y lo que hay que hacer es ponerlos todos a disposición, y algunos no están suficientemente difundidos.

Me comentaban los vecinos ayer que les daba temor que la comisión pudiera burocratizar un poco el funcionamiento de la comisión técnica que hay ahora. La comisión técnica es una comisión que tiene bastante fluidez, y, entonces, tenían un cierto temor; vamos, lo digo porque quiero ser muy sincero con cómo lo ven ellos. Y, luego, si hubiera tenido tiempo para ver la PNL un poquito antes, antes de las 12 de ayer, hubiera metido una enmienda sobre el tema de la participación directa de los vecinos. Yo creo que en una comisión de esta naturaleza deberían estar los vecinos de forma directa, las plataformas que les representan, porque se puede decir “hombre, están los ayuntamientos, que, de alguna manera, canalizan”, y, sí, lo están haciendo, pero también podemos decir que los grupos parlamentarios de esta Cámara canalizamos la opinión de los ciudadanos, y no es exactamente igual que llevar la voz directa.

Yo iba a decir que no íbamos a votar en contra de la PNL, pero, si el Partido Popular va a votar en contra de la PNL, yo voy a cambiar mi voto de la abstención al sí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Pastor Barahona. Gracias.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Buenos días. Ayer, desde luego, fue un día muy importante para los vecinos y vecinas de San Fernando de Henares, que, como dijimos en el pleno de la Cámara, llevan más de una década sufriendo este grave problema, porque ayer la Cámara aprobó la iniciativa, es verdad que con la abstención del Partido Popular, pero la iniciativa fue aprobada, y ahora es el Gobierno, el ejecutivo del Gobierno regional, quien debe llevar adelante esa iniciativa que fue aprobada por el parlamento autonómico; así es como funciona el sistema, así es como funcionan las cosas, con lo cual, es el Gobierno quien debe ejecutarlo, es la presidenta Díaz quien debe llevar adelante esa iniciativa, que fue ampliamente aprobada, para lo que entendemos todos que se debe dotar económicamente a la misma, porque, lógicamente, como hemos dicho en muchas ocasiones, sin presupuesto, sin licitar, sin ejecutar, difícilmente se puede llevar a cabo casi nada en infraestructuras. Nosotros, el Partido Socialista, desde luego, lo tenemos claro, consideramos que hacen falta 90 millones de euros, a distribuir en tres años; una inversión plurianual, con una partida de más de 90 millones de euros incluso, y una partida extraordinaria y urgente, que debería ejecutarse este año, de cerca de 30 millones; si no, todas las cuestiones que plantea esta iniciativa no serían posibles.

Es importante analizar las causas exactas que originan los daños en las construcciones e infraestructuras, intervenir sobre todos los edificios residenciales y sobre la misma infraestructura de metro, porque, como dijimos ayer y todos acordamos porque salió adelante esta iniciativa, se hizo de una forma chapucera. Desde luego, también es importante recuperar los equipamientos públicos, realizar una auditoría de todo el proceso de construcción, ¡de todo!, de todos aquellos que firmaron, aprobaron y ejecutaron esta infraestructura a lo largo de los años, y, sin duda alguna, compensar a todas y a cada una de las familias afectadas; para esto hace falta esa dotación económica. Los estudios, señorías proponentes, ya se han realizado, los vecinos tienen estudios, y estuvieron aquí, en esta misma comisión, compareciendo unos y otros, incluso tienen estudios que hemos solicitado algunos grupos políticos a lo largo del tiempo porque no se nos habían facilitado. El alcalde también tiene muy clara esta posición y tiene muy claro qué hay que hacer, y, desde luego, el Gobierno regional lo tiene todo más que estudiado, lo tiene estudiadísimo; de hecho, acaban de escuchar al portavoz del Grupo Popular y queda claro que saben exactamente lo que hay que hacer, pero lo que hay que hacer es hacerlo.

Ustedes tienen una llave en este asunto, una de las claves; entonces, si conseguimos ponernos todos de acuerdo, esto se hará; pero, insisto, es el Gobierno ahora mismo, el Gobierno regional, quien tiene que ejecutar lo que ayer aprobamos. Para eso votamos, para eso representamos a los madrileños, y ayer aprobamos esta iniciativa, que fue propuesta por el Grupo Unidas Podemos, por Más Madrid y por el Partido Socialista. En cualquier caso, salió adelante, el camino está trazado; con lo cual, lo que tenemos que hacer es ejecutarlo y seguirlo, y esto es lo que tiene que hacer el Gobierno regional de la señora Díaz.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. A continuación tiene la palabra la señora Acín por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Hola de nuevo a todos. Ayer ya tuvimos ocasión de hablar de la grave situación en la que se encuentran cientos de familias en San Fernando de Henares como consecuencia de una obra no planificada ni estudiada, la ampliación de la línea 7B de metro. La iniciativa que trasladamos a la Cámara fue fiel reflejo de las demandas de los vecinos afectados. Nosotros actuamos aquí como transmisores de unas demandas que ellos ya habían trabajado mucho, y nos alegramos de que saliera aprobada; nos hubiera gustado, obviamente, que el grupo que sustenta al Gobierno también hubiese votado a favor, no abstención.

Hoy voy a ser breve. Consideramos positivo que se configure una comisión técnica interdepartamental y transversal para abordar esta problemática porque creemos que hay que acabar con la política de parches, ya no solo temporales, con los que cada año se hagan cosas, sino también los sectorializados, si bien en ningún caso creemos que esta comisión o este espacio interdepartamental deba sustituir a la comisión de seguimiento que ya está en marcha, porque creemos que ese espacio de coordinación institucional es algo que debe existir, que debe tener reuniones fijas y, además, con voluntad de que salgan acuerdos; por lo tanto, en ningún caso debería sustituirla. Conociendo a la Administración, compartimos y trasladamos la preocupación que ya ha comentado el señor Moreno de que esto aumente la burocracia, porque es un proceso que se dilata en el tiempo desde hace ya muchos años; creo que eso solo se podría superar si hubiese una voluntad real de que funcionase, cosa que creemos que no pasará porque el Partido Popular acaba de dar su voto en contra a esta propuesta, y, por lo tanto, ahí vamos a tener un problema.

Respecto a la voluntad real y a las conversaciones previas en esta comisión -se lo digo a Vox-, ustedes tienen la llave de los presupuestos, que los aprobamos la próxima semana, por lo que aún tenemos la posibilidad de transaccionar una enmienda real para 2022; ahí es donde los discursos pasan a ser realidad. Todavía tenemos cuatro días, pero a ustedes no les convencen, por lo que nos dijeron en la comisión donde abordamos las enmiendas presupuestarias, el origen del que sacamos los fondos, y no tenemos ningún problema en sentarnos con ustedes a trabajar el origen concreto, de dónde podrían salir esos fondos, pero es necesario dejarse ya de palabras huecas, de una comisión con una financiación suficiente, y dar al menos lo necesario para un comienzo, para la puesta en marcha, con un presupuesto cerrado para este año 2022.

Ya dijimos ayer -era un poco en torno a lo que giraba la proposición que ayer aprobamos del plan integral- que pivotara en dos ejes: por un lado, el análisis y las causas exactas que originaron daños en las construcciones e infraestructuras vinculadas a la ampliación de la 7B -aquí quiero recordar que, hasta hace muy pocos meses, el Gobierno regional no aclaraba y no asumía la responsabilidad; el último que intentó echar balones fuera fue el anterior presidente, el señor Garrido-, y, por otro lado, es imprescindible que se pase a la reparación de todos los daños y que se pase a la compensación de las familias, pero también de las empresas y de los pequeños comercios que se están viendo afectados y, obviamente, de las Administraciones afectadas.

Han hablado de todas las cosas que hace el Gobierno. Ayer, la enmienda que presentó el Partido Popular también iba un poco en ese mismo ámbito de seguir haciendo todas las cosas que ya

hacemos, y hoy nos ha lanzado la pregunta de qué cosas no había hecho este Gobierno. Creo que este Gobierno no ha hecho autocrítica respecto a este tema y que no ha empatizado con los vecinos y vecinas, y cómo se les echó del pleno ayer creo que es muestra clara de ello.

La financiación que hay para este año, que son 7 millones de euros en total, no supone una línea de financiación clara, segura y suficiente para abordar la problemática ni para pagar a los afectados una vivienda nueva. Yo sigo teniendo otra forma de ver la política, y por ello creo que a este Gobierno y a los previos también les ha faltado pedir perdón. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Desea el grupo parlamentario autor de la proposición no de ley abrir un turno de réplica? Imagino que sí. (*Pausa.*) Por un tiempo máximo de tres minutos, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Señor Segura, todas mis disculpas; puede estar seguro de que si nos marchamos fue porque creía que se había acabado. Como se montó un buen follón en el pleno, también por mi desconocimiento de todos los procesos, y porque había sido el último en salir, pensaba que con mi turno se terminaba; así que la mayor de mis disculpas. Lo siento de verdad, porque a mí tampoco me hubiera gustado eso; discúlpeme de nuevo en mi nombre y en nombre de todo el grupo.

Yo no he dicho que se haya hecho menos, y mucho menos le he dicho a mis compañeros de la Dirección General de Infraestructuras que lo hayan hecho mal, isi precisamente es que no han dejado de hacer!, pero llevan quince años haciendo y aquello sigue igual, y ahora no solamente sigue igual, ies que está parado! En estos momentos se han hecho unos sondeos y aquello lleva mes y medio parado, no se hace absolutamente nada, Tragsa no está trabajando allí, no está actuando en las viviendas.

Piden presupuesto, pero yo no puedo saber lo que cuesta hasta que no se sepa qué hay que hacer; por lo menos, saber un mínimo para arrancar con algo. El presupuesto del Partido Popular -y nuestro, si quieren, porque nosotros lo hemos apoyado- presenta en este capítulo, si no estoy equivocado, unos 7 millones de euros, y yo le digo, por mi experiencia profesional, que son suficientes para arrancar con los estudios.

Simplemente, quiero decirles a todos que creo que debemos transmitir a los vecinos la tranquilidad de la unión de todos los grupos de esta Cámara, de que vamos a estar con ellos, de que no les vamos a abandonar. No podemos seguir dando palos de ciego, que es, con toda la buena voluntad del mundo, lo que están haciendo desde la Dirección General de Infraestructuras, icon toda la buena voluntad del mundo! Estuvimos con los servicios técnicos de la Dirección General de Infraestructuras y preguntamos: ¿esto tiene solución? ¿Cuánto cuesta esto? ¿De dónde viene el agua? Informes ya sé que hay muchos. Les he explicado que cambian los terrenos, y más en una ciudad, en un pueblo. Yo simplemente les pido que se piensen -como la propuesta del señor Moreno- lo de que la Cámara entera se ponga al frente de esto y se anime a la Dirección General de Infraestructuras.

Como le decíamos al director general, le llamamos el mes de febrero y hablamos de cómo había que montar esa organización. Es como una ingeniería propia al servicio de la Dirección General...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente. Muchas gracias a todos ustedes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, tiene la palabra el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Yo creo que a los vecinos hay que intentar darles seguridad, tranquilidad en la medida de lo posible, sabiendo que el tema está complicado; que nadie se engañe. Y hay que hacerlo a nivel general, hay que hacerlo con un horizonte a futuro y hay que hacerlo también a un nivel muy concreto; por ejemplo, si en esta comisión se aprobase ponerlo en marcha, sería fundamental que ellos no vieran que puede suponer un obstáculo para hacer el trabajo sino que a nivel técnico se viene desarrollando el trabajo razonablemente, así como la fluidez que hay con los técnicos de la comunidad en estos momentos.

Otro tema que me parecería fundamental, como he dicho antes, es que la participación vecinal fuera directa. Es una pena que no hayamos podido enmendar la comisión. Más allá de que se articule a través de los ayuntamientos, como habrá que pedir, estoy convencido de que esa sensibilidad existe, porque este es un problema de tal magnitud que los propios ayuntamientos están interesados en rodearse de apoyos, de personas, y de dar explicaciones, informar, porque las soluciones no pueden salir de ninguna parte concreta sino que tienen que ser resultado de una actuación de todos, conjunta.

Y voy un poco a lo mollar, al tema crucial, que es el de la dotación presupuestaria. Yo creo que ahí es donde está el atasco. El atasco está en que, con lo que viene en los presupuestos, realmente seguimos con la política de parches durante el año 2022. Me parece –lo dije ayer, lo he dicho hoy- que, si no hay dotación presupuestaria, todo queda en una declaración de intenciones. Yo espero que los días 21 y 22 de diciembre, cuando se celebre el debate, cierre y aprobación definitiva del proyecto de presupuestos de la Comunidad de Madrid para el año 2022, haya capacidad de votar una enmienda que dote de una partida suficientemente amplia para enfocar con intensidad la solución a los problemas. Nosotros, justamente antes de ayer, presentamos una enmienda –pero puede ser la nuestra o cualquier otra- de 30 millones para el fondo de compensación a los vecinos, para San Fernando de Henares; además, la separamos de la votación general, ¡y no salió! Bueno, no sé si será esta o cualquier otra, o la que consensuemos en estos días, pero esa es la petición que hago a todo el mundo por una cuestión de coherencia y por una cuestión de seriedad y de compromiso, porque este es un tema al que no podemos dar la espalda ningún grupo parlamentario.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Brevemente. Como ya se ha indicado aquí, tenemos tiempo. El martes que viene en la Cámara hay debate de presupuestos y el Gobierno tiene que ejecutar el acuerdo que ayer aprobó el parlamento. Hagamos lo que tenemos que hacer, corriamos los errores del pasado y solucionemos este asunto; hay tiempo, insisto. ¡Hagamos política útil para los madrileños y las madrileñas! El martes y el miércoles hay debate de presupuestos, y estoy seguro de que entre todos podremos solucionar esta cuestión. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor Barahona. A continuación, por un tiempo máximo de tres minutos, por Más Madrid, tiene la palabra la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Tengo poco más que añadir que la invitación, que lanzo también al Partido Popular, de que nos sentemos todos los grupos parlamentarios; sentémonos. Tenemos el lunes, tenemos también el martes, y hasta el miércoles, cuando votemos; hagamos una enmienda presupuestaria común, simple y llanamente. Yo entiendo que las proposiciones no de ley tienen un valor, que son un posicionamiento político de apoyo, pero esta situación merece más por parte de sus representantes políticos, y ustedes también lo son y, además, elegidos mayoritariamente en las elecciones regionales; así que sentémonos los cuatro y hagamos un acuerdo extra al acuerdo que tienen las derechas; lleguemos a un acuerdo, simple y llanamente, para una dotación mayor para el año que viene para San Fernando de Henares. Entiendo además que, con el conocimiento del detalle que tiene supuestamente el Partido Popular y del que dispondrá, podremos hacer una enmienda que sea del todo correcta, que no falle en de dónde viene el dinero ni adónde tiene que ir exactamente. Acordémosla, y el miércoles la votamos; eso será el comienzo para poder decir que nos estamos tomando esta situación en serio no solo el Gobierno sino también todos los grupos parlamentarios de la Cámara. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. En último lugar, el señor Segura tiene la palabra por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Señor Pastor, ni una medida me ha dicho, ini una medida!, que no haya adoptado este Gobierno.

Señor Calabuig, usted sabe cuáles son las competencias de la Dirección General de Infraestructuras; usted no puede cargar ese afán de competencias para que sea la que mande a las consejerías de Medio Ambiente y de Educación sobre el planeamiento urbanístico de San Fernando de Henares y sobre los servicios sociales de San Fernando de Henares. Es que, de verdad, ¿sabe a qué me recuerdan? A las "carmenadas". A ustedes, que han hablado tanto contra Almeida y todo eso, les digo que esto es una "carmenada" más. *(Pausa.)* Sí, sí, ustedes, señor Calabuig; no se ría. Y, de verdad, agradezco sus disculpas, pero iuna "carmenada" más! Esto es una "carmenada" más de ustedes; o sea, son iguales que Más Madrid en el Ayuntamiento de Madrid. No se puede pedir algo para lo que la Dirección General de Infraestructuras no tiene competencias, ino tiene competencias!; para eso está la Mesa Técnica, en la que se trabaja y están todos. Y, ¡ojo!, fue una Mesa Técnica creada en febrero de 2021, a propuesta del Ayuntamiento de Coslada y del Ayuntamiento de San

Fernando de Henares, y se está trabajando. Y, mire, con los vecinos por supuesto que estamos; los servicios técnicos están hablando todos los días con los vecinos. El 1 de diciembre, sin ir más lejos, le vuelvo a repetir, hubo una reunión con los vecinos de Rafael Alberti. Entonces, esto es una foto más, o una camiseta... Porque ya no sé lo que hacen.

Y, señora Acín, ¡si es que Mesa Técnica ya hay!, ¡si es que Mesa Técnica ya hay!, ¡si es que lo dijo aquí, ahí enfrente, el director general de Infraestructuras! Comisión técnica, Mesa Técnica o plan técnico, como a ustedes les guste decir, ¡pero es que ya existe!, y lo que no podemos hacer es crear otra cosa en lo que la Dirección General de Infraestructuras no tiene competencias.

Hoy ustedes van a votar una PNL sobre algo que la Dirección General de Infraestructuras no tiene competencias. ¿La Dirección General de Infraestructuras puede mandar sobre el Ayuntamiento de Coslada o sobre el Ayuntamiento de San Fernando? Pues esto es lo que van a votar ustedes, ¡es lo que van a votar ustedes! Sí, sí, van a votar eso. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Se ha presentado una enmienda, y quería preguntar al grupo proponente si la acepta o no la acepta. *(Pausa.)* No la acepta, y, por lo tanto, se somete a votación la proposición no de ley en sus términos originarios. *(Pausa.)* Votos a favor, 9; votos en contra, 8. Por consiguiente, queda aprobada la Proposición no de Ley 210/2021.

Pasamos al último punto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) ¿Sí, señor Calabuig?

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Dar las gracias a todos, a unos y a otros, y aprovechar para decir que todos van a tener nuestra colaboración plena; que lo sepan. Y ya aprovecho, porque el martes y el miércoles no habrá tiempo, para felicitarles las navidades a todos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias y felices navidades a todos.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 38 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid