

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 367

2 de diciembre de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 2 de diciembre de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-1502/2022 RGEP.20632.** Comparecencia del Sr. D. Eloy Rodríguez Ortiz, miembro de la Plataforma de afectados por la construcción de la Línea 7B de Metro, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre evolución en el último año de la afectación a las viviendas de los vecinos por parte de las obras del metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- PCOC-3081/2022 RGEP.23752.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en

---

Madrid, al Gobierno, se pregunta si se consideran las obras de la M-600 realizadas el pasado mes de mayo como el primer paso para el desdoblamiento prometido por el Consejero de Transportes e Infraestructuras en la sesión plenaria del 04-11-2021.

**3.- PCOC-2556/2022 RGEF.20417.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la situación en que se encuentran las infraestructuras del barrio de El Cañaveral, en el distrito de Vicálvaro de la ciudad de Madrid.

**4.- PCOC-3093/2022 RGEF.23895.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Lucía Soledad Fernández Alonso, diputada del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno Regional del estado en el que se encuentran las paradas de autobús interurbano del municipio de San Sebastián de los Reyes.

**5.- En su caso, PCOC-3191/2022 RGEF.24877.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: acciones que llevó a cabo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid el 16-11-22 para ofrecer un servicio de transporte a los viajeros de la línea C4 de Cercanías que estaban en las estaciones de Colmenar Viejo y Tres Cantos.

**6.- PNL-382/2022 RGEF.24244.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a instar al Gobierno de España a: 1. Establecer un fondo estatal extraordinario para ayudar a las Administraciones o Entidades Públicas responsables del Transporte Público en las diferentes Comunidades Autónomas para paliar las pérdidas o los sobrecostes derivados del incremento del coste energético de los años 2021 y 2022 siempre y cuando la presión fiscal de dicha Comunidad Autónoma esté por encima de la media nacional. 2. Prorrogar la bonificación del 30 por ciento en el precio de todos los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia autonómica o local al año 2023. La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Ampliar el complemento y dotación económica proporcionada por el Gobierno de España, o directamente a través del Gobierno de la Comunidad de Madrid, la bonificación del 50% para los usuarios del Abono de Transporte Regional así como para los títulos multiviaje, a partir del 1 de enero de 2023 y con vigencia hasta el 31 de diciembre del mismo año. 2. Realizar campañas informativas de promoción del transporte público y los modos activos de desplazamiento.

**7.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 4 minutos. ....	21811
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno comunicando las sustituciones en su grupo. ....	21811
— <b>Modificación del orden del día:</b> retirada del punto cuarto, PCOC-3093/2022 RGEF.23895. ....	21811
— <b>C-1502/2022 RGEF.20632. Comparecencia del Sr. D. Eloy Rodríguez Ortiz, miembro de la Plataforma de afectados por la construcción de la Línea 7B de Metro, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre evolución en el último año de la afectación a las viviendas de los vecinos por parte de las obras del metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	21811
- Exposición del Sr. Rodríguez Ortiz, Miembro de la Plataforma de Afectados por la Construcción de la Línea 7B de Metro. ....	21811-21815
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. González Maestre. ....	21815-21825
- Interviene el Sr. Rodríguez Ortiz, Miembro de la Plataforma de Afectados por la Construcción de la Línea 7B de Metro, dando respuesta a los señores portavoces. ....	21825-21829
— <b>PCOC-3081/2022 RGEF.23752. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta si se consideran las obras de la M-600 realizadas el pasado mes de mayo como el primer paso para el desdoblamiento prometido por el Consejero de Transportes e Infraestructuras en la sesión plenaria del 04-11-2021.</b> ....	21829
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, formulando la pregunta.....	21829-21830
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. ....	21831-21832
— <b>PCOC-2556/2022 RGEF.20417. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la situación en que se encuentran las infraestructuras del barrio de El Cañaveral, en el distrito de Vicálvaro de la ciudad de Madrid.</b> .....	21832

- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	21833-21834
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	21834-21836
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, ampliando información. ....	21836
<b>— PCOC-3191/2022 RGEP.24877. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: acciones que llevó a cabo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid el 16-11-22 para ofrecer un servicio de transporte a los viajeros de la línea C4 de Cercanías que estaban en las estaciones de Colmenar Viejo y Tres Cantos. ...</b>	21836
- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque, formulando la pregunta. ....	21836
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	21837
- Intervienen el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	21838-21839
<b>— PNL-382/2022 RGEP.24244. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a instar al Gobierno de España a: 1. Establecer un fondo estatal extraordinario para ayudar a las Administraciones o Entidades Públicas responsables del Transporte Público en las diferentes Comunidades Autónomas para paliar las pérdidas o los sobrecostes derivados del incremento del coste energético de los años 2021 y 2022 siempre y cuando la presión fiscal de dicha Comunidad Autónoma esté por encima de la media nacional. 2. Prorrogar la bonificación del 30 por ciento en el precio de todos los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia autonómica o local al año 2023. La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Ampliar el complemento y dotación económica proporcionada por el Gobierno de España, o directamente a través del Gobierno de la Comunidad de Madrid, la bonificación del 50% para los usuarios del Abono de Transporte Regional así como para los títulos multiviaje, a partir del 1 de enero de 2023 y con vigencia hasta el 31 de diciembre del mismo año. 2. Realizar campañas informativas de promoción del transporte público y los modos activos de desplazamiento. ....</b>	21839-21840

- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, en defensa de la proposición no de ley. . .	21840-21842
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Catalá Martínez.....	21842-21848
- Interviene, en turno de réplica, el Sr. Oliver Gómez de la Vega.....	21848-21849
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Catalá Martínez.....	21849-21852
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	21852
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.....	21852
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	21852
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	21852
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos. ....	21852



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 4 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señores. Vamos a empezar, ya que estamos todos. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 2 de diciembre de 2022. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego a los portavoces de los grupos parlamentarios, por favor, que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Vox? *(Rumores.)* ¡Ah!; o sea, que no sabemos, que no tenemos todavía... *(Rumores.)* Bueno, pues luego, en el punto sexto, volveré a preguntarlo para que quede indicado, ¿vale? ¿El Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Gracias. ¿Por Más Madrid?

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Sí, presidente. Alberto Oliver en sustitución de María Acín, cuando llegue, y a lo largo de la sesión también habrá un cambio porque yo tengo Mesa a las 10 de la mañana y me tengo que retirar; pido disculpas.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, no pasa nada. Pues retomaremos, sobre todo de cara a las votaciones, el asunto de las sustituciones por si hay alguna más. Gracias, señorías. Como cuestión preliminar, les informo que se ha recibido escrito de doña Lucía Soledad Fernández Alonso por el que se retira la PCOC 3093/22 prevista como cuarto punto del orden del día; por tanto, en aplicación del artículo 107.3 del Reglamento de la Asamblea, se produce el decaimiento de la iniciativa y le recuerdo que se archiva sin ulterior trámite. A continuación procedemos a abordar el orden del día previsto con esta modificación que se ha generado.

**C-1502/2022 RGEP.20632. Comparecencia del Sr. D. Eloy Rodríguez Ortiz, miembro de la Plataforma de afectados por la construcción de la Línea 7B de Metro, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre evolución en el último año de la afectación a las viviendas de los vecinos por parte de las obras del metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Pido a don Eloy Rodríguez Ortiz que, por favor, nos acompañe; le damos la bienvenida y los buenos días. A continuación le voy a dar la palabra al señor Rodríguez Ortiz por un tiempo de quince minutos; posteriormente, tendrán la palabra los grupos parlamentarios por tiempo de diez minutos, y cerrará finalmente el señor Eloy Rodríguez Ortiz con un tiempo de diez minutos, por lo cual le pido que se administre usted como vea, y, si quiere, le aviso cuando le queden dos o tres minutos. *(Pausa.)* Vale, pues le aviso; cuando quiera, puede tomar la palabra. Gracias.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Buenos días. Ante todo, voy a intentar aprovechar el tiempo. Voy a cambiar un poco el orden que traía previsto de intervención, de plantearles la respuesta a la pregunta de la citación, porque me he inspirado para el cambio -he cambiado un poquito el orden- en la intervención de ayer del consejero en el pleno de la Asamblea de Madrid, a raíz de una

pregunta que hizo la diputada de Más Madrid, en la que el consejero decía que se le dijeran algunas medidas más de las que se estaban tomando -por lo menos una- para mejorar la atención y el funcionamiento en la situación aquella extrema que vivimos en San Fernando de Henares. Yo le voy a dar varias.

También quiero priorizar, en principio, por una situación que tenemos de emergencia importante en San Fernando de Henares. En San Fernando de Henares saben ustedes que la principal actividad que ahora mismo hay en el municipio, lo que se está haciendo, es trabajo de consolidación del suelo; se está haciendo un trabajo muy importante de consolidación del suelo en la parcela que llamamos nosotros zona cero y, además, con una intención clara y anunciada de que se van a proceder a realizar más trabajos de consolidación de los previstos en origen -ya hay pedidas autorizaciones para ello-, pero yo quiero hablar de la zona donde se está consolidando el suelo, concretamente muy cerca de los portales de las viviendas de Virgen del Templo. Virgen del Templo son unas viviendas de las más antiguas de San Fernando de Henares, unas viviendas muy modestas, y se está trabajando en la consolidación del suelo muy cerca de la fachada, muy cerca; concretamente se ha llegado ya a estar tan cerca que han cambiado la zona de consolidación del suelo y se han ido a la parte posterior de los bloques, que coincide con la parte posterior de los impares de la calle de la Presa, que tienen orden de demolición. Entonces, ahí se ha instalado una serie de maquinaria pesada muy importante, a escasos centímetros de las viviendas, y están provocando molestias, están provocando situaciones... Bueno, sabemos de las averías que ha habido de corte de gas y demás, pero es que además estas viviendas tan modestas que digo yo llevan aparejadas que se habilitaron los semisótanos para vivienda. Entonces, tenemos las personas más humildes, incluso las que pueden alquilar un semisótano, imagínense qué nivel económico pueden tener esas personas, y esas personas están en un semisótano aguantando el trabajo de una maquinaria pesada que está haciendo los trabajos de consolidación -saben que lo están realizando a 50 metros de profundidad-, y esos trabajos están creando una situación penosa y peligrosa para las familias. Están trabajando desde por la mañana hasta por la noche; hay niños pequeños en esos semisótanos. En fin, se ha pedido, por favor, a la Comunidad de Madrid -lo ha pedido el ayuntamiento, lo ha pedido la mesa técnica, lo han pedido los vecinos, y hoy se va a registrar otra petición de otros vecinos- que a esas familias se les busque una solución habitacional mientras duren los trabajos, porque la situación es insostenible. Entonces, yo vengo a decir aquí la primera medida al consejero; la primera petición que le hago -la número uno- es que atienda ese ruego, porque se juega la salud y la seguridad de las personas.

Ya aprovecho también, como segunda petición al consejero -ya vamos por dos-, que, si existe el estudio de seguridad de las obras esas, que nos lo entreguen, que nos lo pasen, si existe; lo normal es que existiera. Entonces, esa es la petición de cara a la situación de Virgen del Templo. Los diputados y las diputadas de algunos grupos políticos han estado viendo allí la zona, lo conocen perfectamente y saben de lo que estamos hablando, y, si tiene a bien alguno adherirse a esa petición, pues bueno.

Sobre el punto de informar de la evolución de las viviendas afectadas en el último año, bueno, el último año ha sido bastante bastante negativo en el tema de la evolución de los daños en viviendas. Hemos tenido durante el año 2022 incidencias y daños en ocho calles nuevas en San Fernando de Henares; ocho calles nuevas que no tenían daños el año pasado y los tienen en este; ocho calles nuevas que se suman a las trece calles que ya había con daños en todo el municipio de San Fernando de Henares, que la mayoría de ellas están sin reconocer por parte de la Comunidad de Madrid, después de trece años de tener daños, que en eso me extenderé después si tengo tiempo.

Bueno, pues en este año ha habido los daños y la experiencia de los vecinos y las vecinas de ver cómo sus viviendas se deterioran, el miedo. En este año ha habido nuevos desalojos de viviendas, como los impares de Pablo Olavide, como el número 7 de Rafael Alberti. En este año fue cuando se derribaron las viviendas de Rafael Alberti, 1 y 3, y Presa, 4; es decir, ha sido una situación difícil y complicada. En este año, a pesar de las promesas -no sé si decir la promesa o lo que dijo el señor consejero que iba a realizar como funcionamiento de que hubiera una interlocución entre la consejería y la gente afectada de San Fernando de Henares-, el día 19 de marzo se comprometió el señor consejero a poner en marcha tres mesas: una técnica, una social y una jurídica; eso fue en marzo de este año y no se ha puesto en marcha ninguna, y sé que estoy diciendo ninguna porque se está reuniendo una mesa que se autodenomina técnica, pero no es la mesa que se diseñó como técnica. La mesa técnica estaba compuesta por el representante de la consejería -se hablaba del consejero, que pudiera delegar-, el alcalde, los técnicos municipales, los técnicos de la Comunidad de Madrid y representantes de las vecinas y los vecinos afectados en San Fernando de Henares. La técnica, la social y la jurídica. Como la técnica en su composición original, en la composición que está diseñada, no se ha llegado a reunir, nosotros entendemos que no se han reunido ninguna de las tres mesas. Entonces, es la tercera petición que le pido al señor consejero como medida o mejora, como habló ayer en la intervención. Entonces, denunciamos que no ha habido interlocución apenas y denunciamos también que no se han puesto en marcha estas tres medidas.

Durante este año ha ocurrido también una cosa bastante destacable; es destacable, pero no hemos tenido nosotros en la plataforma ni hemos visto respuesta por ningún sitio, y es el tema del trato que se ha tenido con los comerciantes, con los comercios. Los comercios afectados en San Fernando de Henares se cerraron porque se demolieron los edificios o tienen orden de demolición, en los dos casos se fueron los comerciantes, y como dicen en mi pueblo, con una mano por delante y otra por detrás; se fueron con nada de ayuda, no han recibido ningún tipo de apoyo, ningún tipo de ayuda. Si me lo permiten, voy a hacer una comparación con lo que se hizo en el barrio de El Carmel, que en el barrio de El Carmel no me voy a extender mucho, porque quiero administrar bien el tiempo, pero en el barrio de El Carmel hubo indemnizaciones desde el primer día para los comercios que tuvieron que cerrar porque se caía el edificio o tenían que derribarlo. Hubo indemnizaciones de todo tipo por el cierre; si el pequeño comercio tenía personal, una indemnización por cada uno de los trabajadores que tenía el pequeño comercio y, además, fueron más lejos -llegaron a ir más lejos-, porque comercios que no llegaron a cerrar, que no tuvieron que cerrar porque no había emergencia para cerrar, pero sí les afectó el tema de que la zona donde está radicado ha bajado de personas residentes, porque se tuvieron que ir trasladados o personas que ya no acuden por allí porque da un

poquito de miedo estar cerca de una zona donde hay derribo, que además apenas se puede circular, como hubo comerciantes que alegaron que su facturación había bajado, a esos comerciantes también se les indemnizó. Entonces, los grandes olvidados de este problema también han sido los comerciantes, que hay veces que yo escucho mucho decir que hay que apoyar a los comercios, que hay gente que lleva una agenda de apoyar mucho a los comercios, y en este caso no se ha cumplido.

El tema de las ayudas, ya que he comenzado hablando de El Carmel. Mucho me temo que no tienen nada que ver las ayudas que va a haber aquí para las viviendas afectadas con las que hubo en Barcelona. Sobre la ayuda en Barcelona, tengo aquí un cuadro en el que hay una serie de indemnizaciones, una serie de garantías para las vecinas y los vecinos, entre las que figuran desde las viviendas que se pudieron reparar, que les ofertaron a los vecinos la opción de regresar a ellas o la comunidad autónoma les facilitaba una nueva vivienda de las mismas características en otra zona; también hay indemnizaciones mínimas para los que habían perdido el piso, que la primera medida era una vivienda nueva, un mínimo de 70.000 euros al titular de la vivienda, 10.000 euros por cada uno de los miembros de la familia, 30.000 euros por persona por daños morales, 30.000 euros en compensación por la tasación de la vivienda desaparecida para los propietarios..., en fin, una serie de indemnizaciones que no sé si, cuando se publiquen las correspondientes a las familias que se han quedado sin vivienda en San Fernando de Henares, las que se realicen desde la comunidad, estarán al mismo nivel; lo dudamos y tenemos miedo de que así sea, que no sea así.

Luego, me gustaría...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): ¡Uy, me quedan dos minutos! Bueno, pues entonces voy rápidamente. Otra de las cuestiones de la situación de este año es el olvido de las viviendas históricas en San Fernando de Henares, que están olvidadas, es decir, las que nosotros consideramos no reconocidas. Hay viviendas que tienen daños desde hace trece años en San Fernando de Henares que la Comunidad de Madrid no las tiene reconocidas. En el verano de 2019 entregamos un grupo de voluntarios por la vivienda este formulario para que lo rellenaran las vecinas y los vecinos de esas viviendas que no eran reconocidas; al mismo tiempo, teníamos reunión con el entonces consejero de Transportes, el señor Garrido, en la que le trasladamos toda la situación de esas viviendas y se llegaron a acuerdos, no solo de visitarlas sino de tomar las medidas oportunas para esas viviendas no reconocidas. Estamos hablando de calles... Bueno, las visitas y las intervenciones iban a ser en tres fases: la primera fase era muy urgente para 28 viviendas, ¡muy urgente!, se iba a hacer inmediatamente, y esas 28 viviendas están hoy día derribadas, pero el resto de las viviendas estaban en calles como Somorrostro, Vergara, Huerta, Desmond Tutu, Federica Montseny, y alguna más. Este era un plan de actuación que, desde que ha llegado esta consejería, ha sido borrado del mapa; no ha hecho ninguna actuación ni tiene previsto hacer nada. Es extraordinariamente curioso porque este proyecto de actuación, que llegamos a un acuerdo con el consejero Garrido, lo firmaba el que es hoy

director general de Infraestructuras, don Miguel Núñez Fernández, es decir, que es un problema de que se ha cambiado...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya, cuando pueda; si quiere, luego tiene otro turno.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Vale. Entonces, me he administrado mal, porque quería...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, luego puede continuar, si quiere, porque tiene diez minutos más; seré un poquito generoso si veo que...

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Vale, gracias; no me he administrado bien.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, a continuación, como ya les decía, tienen un tiempo de diez minutos los grupos parlamentarios, y vamos a comenzar por el señor Moreno, del Grupo Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente. Buenos días, Eloy Rodríguez Ortiz, representante de los vecinos de San Fernando de Henares afectados por la línea 7B, y darle las gracias porque es muy importante que nos traiga usted aquí cómo está la situación, cuál es la última hora, y con peticiones concretas, como ha hecho en su intervención, ¡absolutamente precisas! Usted nos ha venido a decir que está ampliándose de una manera desgraciadamente muy dramática las afectaciones por la línea 7, que en un año ha habido ocho calles nuevas a sumar a las trece anteriores, que estamos hablando de veintiuna calles, y eso realmente supone un drama.

La verdad es que, si vemos este plano de las viviendas afectadas, pone un poquito los pelos de punta, porque la zona cero se va ampliando en todas las direcciones. Además de decirnos que la evolución está siendo desgraciadamente muy negativa, hace propuestas concretas, porque es verdad que, en esa expansión hacia la zona oeste, hacia la zona oriental del núcleo un poco de afectaciones principales, ahora mismo llega a Virgen del Templo y llega a la plaza del Trébol. Claro, esta es una foto de algunos de los desperfectos últimos, que indica que la cosa realmente es seria y que lo que no puede acometerse es ningún tipo de asunción de responsabilidades sobre los riesgos que puede haber para la seguridad de estos vecinos. Lo que plantea es que se busquen soluciones que garanticen en todo momento la seguridad de los vecinos de estas calles, Virgen del Templo y plaza del Trébol, y, si es necesario, recurrir a realojos, como se ha hecho en otras ocasiones. Aquí no se sabe claro si tiene que ver directamente con la línea o tiene que ver con las obras para intentar reparar..., bueno, intervenir en el subsuelo afectado por la línea 7 de metro.

Es verdad que ayer decía el consejero que se le dijera qué es lo que estaba haciendo mal o qué más podría hacer. Yo creo que, desgraciadamente, se han hecho muchas cosas mal; la principal es la inmensa chapuza que ha sido desde el comienzo la línea 7B, con el agravante de electoralismo

político que hay que adjudicar a doña Esperanza Aguirre, y hay que decirlo con toda tranquilidad, no pasa nada, también con una mala praxis técnica, porque solo se le ocurre al que asó la manteca realizar esta obra en una zona con estas características geológicas y freáticas, que, bueno, han dado lugar a los problemas que en estos momentos aparecen.

Luego, la gestión que se ha hecho es una gestión yo creo que mala a lo largo del tiempo, empezando porque no se reconocía la relación causal entre la obra del metro y las afectaciones en las viviendas. En la gestión actual es donde hay mucho terreno todavía que debemos de realizar entre todos; no se ha abordado -nosotros lo entendemos así- el plan integral, como se aprobó en esta Asamblea de Madrid en un pleno de la misma. El plan integral consistía en una serie de elementos que no solo son actuar sobre la línea de metro, es actuar sobre las viviendas, actuar sobre las infraestructuras, es tener un horizonte que dé tranquilidad, que dé esperanza, que dé seguridad a los vecinos y al propio municipio. Se ha seguido, bueno, trabajando, haciendo intervenciones, y yo quiero dejar aquí a salvo la responsabilidad de los técnicos que están actuando en estos momentos; me parece que es más un problema de no tener claras las prioridades políticas que de la actuación concreta técnica que se está haciendo, pero lo cierto es que no se ha avanzado en las soluciones definitivas, como piden los vecinos.

En este sentido, ha habido problemas con los realojos, ha habido problemas con los alquileres que se han puesto en marcha, no sé si de la mejor manera en las zonas donde se les llevó. Se podía haber intentado asegurar que se hiciera dentro del propio municipio y no fuera de él, en un polígono industrial. Luego, con el tema de los alquileres ha habido también sus tensiones, pero yo creo que el problema va más allá del realojo puntual o de la búsqueda de indemnizaciones. Luego, me referiré a lo que creo que son las soluciones más importantes en las que habría que enfatizar en estos momentos.

Creo que tampoco se ha hecho bien la política de comunicación del Gobierno de la comunidad; ha habido mucha propaganda y no ha habido, como digo, un horizonte claro que tranquilizase a las personas y familias víctimas de esta obra. Las visitas que se han hecho allí a nivel político, no digo las técnicas, que son habituales, porque se está trabajando, realmente han estado vendiendo en muchas ocasiones humo; cuando va la presidenta y dice que se meten 120 millones de euros allí, pues la verdad uno ve las cuentas y son las cuentas del Gran Capitán, porque se están metiendo en obras sobre el metro que son bastante inútiles, desgraciadamente; yo creo que hay que plantearse otra alternativa. Estamos hablando de la estación de San Fernando, la estación de Barrio del Puerto, que son 18 millones, y lo que se está haciendo en viviendas son 12 millones con poca utilidad, porque viviendas que parecía que estaban reparadas, con los micropilotajes, etcétera, han vuelto a tener afecciones mayores y han sido demolidas.

También el abono de indemnizaciones que se fija aquí es un abono de indemnizaciones pequeño, como luego comentaré. Ayer el consejero Lasquetty habló de 6 millones, que realmente es lo que viene en los presupuestos; bien es verdad -hay que decirlo todo- que en el debate que tuvimos de presupuestos, en la Comisión de Presupuestos sobre Transportes, la secretaria general técnica

habló de que había 6 millones más que se podrían añadir y que quizá de ahí salen y suman los 12 millones que vienen aquí. Luego, se mete una partida inmensa, de 42,8 millones, que son del Canal, que son obras del Canal; algunas que pagan los vecinos, como las derivadas del plan Sanea, que es una derrama que van pagando los vecinos en su recibo del agua. Entonces, hay temas que no tiene ningún sentido que se metan aquí a beneficio de no sé qué, de inventario, por ejemplo; el tema del plan Sanea son 10,8 millones. Luego, hay una demolición, acondicionamiento y vallado del complejo educativo de El Pilar de 2,5 millones que aparece aquí, y aparece, por cierto, en la Consejería de Educación, en el capítulo de construcciones escolares; no sé qué tiene que ver las construcciones escolares con la demolición de un edificio que está en mal estado.

Bueno, dicho esto, como también ha resaltado el representante de los vecinos, no se está avanzando de manera suficiente en el diálogo -creo que eso es un déficit claro- tanto con los vecinos como con las instituciones, porque ha faltado a veces lealtad institucional; se ha buscado confrontación con el Ayuntamiento de San Fernando de Henares. Luego, no funcionan las mesas que se habían establecido; él denunciaba que la mesa técnica que tiene que estar formada por la consejería, por el ayuntamiento y por los afectados se ha convertido en una mera coordinación técnica entre arquitectos e ingenieros pero que no asegura el carácter político que se estableció en su momento.

Bueno, dicho esto, creo que los temas siguen complicándose poco a poco y hay que asegurar ese horizonte de tranquilidad para los vecinos. Básicamente, yo creo que hay cuatro temas fundamentales: primero, estoy convencido de que la partida de indemnizaciones para la responsabilidad patrimonial para aquellas familias que pierden su vivienda no va a ser suficiente con esas cantidades; si a una familia que tiene una vivienda adquirida, en fin, con un valor de mercado hoy en día importante, se le da ciento y pico mil euros, con eso no va a ninguna parte y no va a poder comprarse un piso, una casa o una vivienda. Lo he dicho en más ocasiones; creo que la solución es ofertar viviendas públicas, y, el que quiera, que la coja y, el que no, que opte por la indemnización. En ese sentido, hay varias fuentes para ello: una, las viviendas de plaza España, que el Ayuntamiento de San Fernando de Henares debe hacer todo lo posible por que vuelvan a titularidad pública y poderlas ofertar; parcelas que tiene el ayuntamiento que puede cambiar con el Ayuntamiento de Madrid, en la zona sur, la que pega a Vicálvaro, o incluso el tema de Coslada, la posibilidad de buscar suelo en Coslada, que es un municipio contiguo. En fin, hay una serie de posibilidades para ofertar una vivienda por otra para todo aquel vecino, vecina o familia que lo necesite. En segundo lugar, que se garanticen condiciones de realojo y seguridad a todas las familias, que se afronte la recuperación de las infraestructuras educativas y que se estudie ya la posibilidad de un tren ligero, porque me parece a mí que la línea 7 de metro va a haber que condenarla.

Acabo con dos cosas: el Parlamento Europeo va a estudiar y va a recibir a los vecinos de San Fernando de Henares; me parece que es un tema importante. La Comisión de Peticiones de la Eurocámara va a debatir con ellos y van a plantear allí una comisión de investigación, y estoy absolutamente de acuerdo con lo que decía Eloy Rodríguez en el sentido de que el modelo de El

Carmel, de Barcelona, es un ejemplo y un espejo en el que se debería de fijar y mirar la Comunidad de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por ajustarse a los tiempos. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Calabuig por parte del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido, don Eloy. Usted representa a la plataforma de afectados; existe también otra asociación de afectados, si no me equivoco, que son los que fueron al Parlamento Europeo. Usted no fue en esa ocasión al Parlamento Europeo, ¿no? Yo creo que esa asociación fue incluso acompañada del alcalde, por la información que tengo. Hubo una reunión el día 3 de noviembre con algunos de los afectados -no sé si a usted se le citó- con la presidenta de la comunidad, doña Isabel Díaz Ayuso, creo que en esas oficinas que han montado para atender. ¿Usted estuvo en esa reunión o sabe algo sobre la misma?

Desde hace un año largo ya, que empecé a tomar contacto con San Fernando y los problemas de esta obra, los problemas que les estaban afectando a ustedes, a los vecinos, lo que a mí se me dijo entonces es que las primeras fisuras y grietas en las viviendas aparecieron en lo que llaman Virgen del Templo; lo que a mí me contaron. De hecho, en aquel momento, en la calle de la Presa -ahí no se ve- hicieron una pantalla de pilotes o micropilotes a lo largo de toda ella, porque el agua subterráneamente se iba -estoy bajando por la calle de la Presa y Virgen del Templo está a mi izquierda-, y esa agua se desvió hacia las casas de Rafael Alberti, que fue socavando el suelo donde se estaban apoyando. Claro, ha pasado el tiempo, el agua sigue funcionando; al agua le vamos dando desvíos, la vamos desviando, y se va por donde encuentra el mejor camino -así ha sido siempre con el agua-; de hecho, yo insisto en que, efectivamente, las obras del metro han podido afectar, pero nadie me puede negar -no sé si desde allí se ve-, si estas son las casas afectadas, en la plaza de España, del ayuntamiento, aquí está un aparcamiento y casas embargadas, que yo he propuesto desde un principio -y lo mismo ha dicho el señor Moreno- que alguien se ponga de acuerdo con el banco; los bancos, con dinero, llegan a acuerdos con facilidad, y poder levantar ese embargo, que seguramente será fácil. Yo insisto en que este aparcamiento también ha tenido algo que hacer en San Fernando; San Fernando tiene un acuífero muy malo, muy malo, sobre todo desconocido, y el agua va por libre, por donde se le va dejando pasar.

Me gustaría saber, de todos los afectados... Perdón, antes quería decir una cosa: ayer el señor Moreno, en su exposición en el pleno, habló del sueño del PP, del sueño de Esperanza Aguirre, con metro y hospital. Yo insisto -entonces, no estaba aquí ni sabía de esto- en que también fue sueño de la alcaldesa en ese momento de San Fernando de Henares. ¿Qué alcalde no quiere metro en su sitio?, ¿qué alcalde no quiere un hospital? Y la alcaldesa, doña Montserrat, de Unidas Podemos, o de Izquierda Unida, también quería ese sueño. Así que no es un problema de sueño político, que se puede tener, sino que es un problema, como técnico, como conocimiento de estos problemas, de auténtica mala suerte. Hay suficientes estudios geotécnicos, geológicos e hidrológicos -yo tengo un tocho así arriba en mi despacho-, pero ha salido mal. Al agua no se la puede dirigir; si no la ves, no se

la puede dirigir fácilmente. Ahora sí, hágase un estanque en la parte de arriba, llénesse todo el estanque del agua que viene por abajo y seguramente desaparecerán los problemas en San Fernando, porque San Fernando tiene un problema gordo en su subsuelo.

Hablaba usted de que hoy en día están intentando consolidar el suelo a una profundidad de 50 metros; o sea, seguimos inyectando mortero con maquinaria pesada. Yo no la he visto. ¿Qué tipo de maquinaria es, de estas pantalladoras que bajan y pegan golpes? Sí, hombre, asustan, pero tampoco se preocupen ustedes mucho. Entiendo que pidan el estudio de seguridad, y que se lo den, para estar tranquilos, y si a la gente le asusta mucho, pues creo que hay que atenderles. Yo creo que, en este momento, ante el problema que tenemos en San Fernando, primero, hay que resolver el problema a los vecinos; también me parece a mí que la indemnización de 6 millones es ridícula. Nosotros, de hecho, en las negociaciones que ayer nuestra portavoz comentó, que estábamos hablando con el Gobierno de la Comunidad de Madrid, esas indemnizaciones están por encima de esos 6 millones y en estos momentos hemos pedido del orden de 23 millones solo para indemnizaciones, y no sé todavía si me quedo muy corto o no. ¿Sabe usted si hay alguien que ya haya firmado un acuerdo con la comunidad? (*Rumores.*) No hay ningún afectado. (El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO:** *Luego, si quiere, se lo explico.*) No hay todavía ningún acuerdo con ningún afectado, cuando yo creo que sería lo primero, independientemente que los técnicos que están ahí sigan estudiando soluciones para San Fernando, que lo tendrán que seguir haciendo, pero lo primero es ayudar y resolver. Yo creo que en total, si no me equivoco -corríjame don Eloy-, son 77 viviendas, 27 derribadas, o 28, que son 27 de un portal y una enfrente, 85 afectados en estos momentos, 77 desalojados, o algo por el estilo -no sé si esa es la cifra exacta- y 15.000 metros cuadrados, como nos informaba ayer don Agustín, a arreglar en superficie.

Yo quería escucharle, le he llamado otras veces para ver si venía. Nosotros queremos ayudar a los vecinos, no hemos negado nunca nada; no sé por qué nos han puesto un sambenito injusto desde los partidos de izquierda, y que ustedes lo han asumido. No somos malos, queremos ayudarles, y nuestro primer objetivo, como creo que es el de todos -creo que es el de todos-, es ayudar a los vecinos. Siga viniendo por aquí, estamos a su disposición. Nos puede llamar cuando quiera; usted tiene mi teléfono y me puede llamar cuando quiera para informarnos de cómo va todo. Muchísimas gracias, don Eloy.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, señor Calabuig. A continuación, por un tiempo de diez minutos, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA:** Gracias, señor presidente. Buen día. Gracias por su presencia aquí, señor Rodríguez, en nombre de la plataforma de afectados por la ampliación del metro de San Fernando de Henares. Recordar a todos los aquí presentes que el metro es una competencia exclusiva del Gobierno autonómico de la Comunidad de Madrid; con lo cual, en fin, algunas afirmaciones que se han hecho tienen poco sentido.

En cualquier caso, gracias por su exposición clara, concisa y concreta; sin duda, estaríamos encantados de darle mucho más tiempo desde nuestro Grupo Parlamentario Socialista para que usted pueda exponer todo lo que considere oportuno. Desde el Grupo Parlamentario Socialista solo decir que, en fin, creo que ya hay un consenso clarísimo sobre este asunto, porque llevamos dieciocho años de despropósitos y de no querer reconocer por parte del Gobierno autonómico durante diecisiete años la cantidad de problemas que han surgido a lo largo del tiempo. Porque ya en el año 2004, cuando se iniciaron las obras -2004 y estamos en 2022, en breve será 2023- para llevar a cabo esta ampliación del metro, que se denomina, en fin, 7 o 7B, que a fin de cuentas es lo mismo, durante el trazado original, ya se modificó; se modificó, como se ha mencionado ya, sin hacer caso a ningún tipo de consejo o estudio geológico al respecto.

Podemos hablar de diferentes estudios que se han hecho en las universidades públicas en esta comunidad autónoma que dejan muy claro que aquella tuneladora horadó el suelo a ciegas, prácticamente sin tener en cuenta las consideraciones que, lógicamente, una obra de esta envergadura debe tener; eso creo que está bastante claro. También aquella cuestión tan absolutamente electoralista fue así, y eso está ya fijado creo que en la mente de todos los que estamos presentes en esta comisión, y de aquel problema surge todo esto. Ustedes -y digo ustedes, tanto el grupo de la extrema derecha como el Partido Popular, que son quienes apoyan al Gobierno autonómico- el año pasado tuvieron la oportunidad de sumarse con su voto, que es lo que hacemos en el parlamento, a una enmienda del Partido Socialista que financiaba ese plan integral del que tantas veces hemos hablado y que de hecho fue aprobado en el parlamento, 30 millones de euros de una enmienda en el presupuesto. Lo digo porque, como precisamente ahora estamos también tramitando los presupuestos de la Comunidad de Madrid para el año 2023, quizás algunos puedan pensar de otra manera o hayan cambiado, o se hayan dado cuenta de que hemos perdido un año más, que desde 2004 hemos perdido un año más, porque, si se hubiese dotado económicamente, si se hubiese llevado a cabo el plan integral, es muy probable que este problema ya empezase a pararse de alguna manera; pero no, como parece, como ha explicado don Eloy, el asunto no tiene visos de ser resuelto.

También precisamente para dotar de medios económicos y para dotar de las herramientas necesarias a la Consejería de Transportes y las diferentes empresas, competencias todas de la Comunidad Autónoma de Madrid, del Gobierno autonómico, el PSOE ha propuesto una ley con 100 millones de euros, con una dotación económica de 100 millones de euros, para que precisamente todo encaje, todas las piezas. No busquen excusas tampoco; en el parlamento votamos, con nuestro voto decidimos. Las palabras, muchas veces, se las lleva el viento, desgraciadamente, y las hemerotecas están llenas de despropósitos de muchos grupos parlamentarios, pero, insisto, con el voto que hacemos reflejamos nuestra intención real y política. Por eso quería preguntarle a usted también, señor Rodríguez, qué valoración hace y si considera oportuno que se lleve adelante una ley autonómica al respecto, como se ha hecho en otras autonomías, si es necesario impulsar esta iniciativa legislativa frente a -insisto- una publicidad; ya se ha mencionado en esta comisión. Se habla de: itendremos un presupuesto de 120 millones!, pero ¿dónde está ese presupuesto? ¡Si es que no

aparece por ningún lado! Presume uno de una forma o de otra; esos 120 millones de euros que dice la señora presidenta Díaz no existen.

También quería citar brevemente y preguntarle a usted cuál ha sido la experiencia que usted conoce de los vecinos de San Fernando en este interés, el que el Parlamento Europeo se haya preocupado. Entiendo que allí en Bruselas los distintos grupos parlamentarios les habrán recibido, les habrán escuchado y, sin duda, confirmar desde el Grupo Parlamentario Socialista que es un éxito; es un éxito que la Comisión de Peticiones les escuche, es una buena noticia para que también en la institución europea se alineen con este problema y entre todos podamos resolverlo. Pero, como les digo, el problema se extiende; actualmente afecta a más de 400 familias, miles de vecinos y vecinas de San Fernando de Henares, que, obviamente, tienen una preocupación por sus casas, por su vida, y este asunto es difícil de resolver si entre todos... Insisto, la parte que nos toca a los parlamentarios es votar iniciativas legislativas, votar enmiendas presupuestarias y poner al Gobierno autonómico a trabajar en esto sí o sí. En cualquier caso, ya le digo, don Eloy, que le cedemos parte de nuestro tiempo, si es posible; si no, es seguro que el presidente será flexible, y le agradecemos mucho sus palabras. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación vamos con el Grupo Parlamentario Más Madrid, con la señora Rodríguez. Gracias.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Eloy Rodríguez; muchas gracias por venir a esta comisión. Decía el diputado de Vox que es un deseo loable llevar la modernidad, con un hospital y con el metro; iclaro que es loable! También fue loable el anhelo de modernidad de Fernando VI cuando creó la Fábrica de Paños en una época, en el siglo XVIII, intentando hacer moderno. El problema es que aquí... Además, me sorprende de un ingeniero en el siglo XXI que diga que esto ha sido mala suerte, imala suerte!, cuando había informes que decían y advertían ya en la época de la construcción que a 41 metros de profundidad se había encontrado sal cristalizada, y sondeos de 2005 ya indicaban la existencia de halita masiva cristalina con síntomas de disolución. Si eso luego es cuestión de suerte, pues me parece una apreciación ingenieril un poco laxa. Además, se obvió que las obras del túnel del metro facilitan la entrada del agua en el subsuelo, y hemos visto, porque además aquí el director de Infraestructuras nos lo ha contado, cómo en pocos meses el sistema de drenaje colapsó, porque estaba pensado para soportar unos 2 litros por segundo y kilómetro y no pudo con el aumento de velocidad y de densidad, que llegó a 60 litros de líquido hipersalino. Entonces, creo que ha dicho que no tenían acceso a informes técnicos; no sé si ahora, en esas reuniones con los afectados, la Administración les ha dado acceso a informes técnicos actuales sobre el estado del subsuelo o incluso datos de la depuradora de agua, porque creo que han tenido algún problema con el agua por incremento notable de los niveles de salinidad.

Yo quiero señalar que aquí hay dos problemas: uno geológico, y un problema humano. Hasta ahora, todas las veces que hemos hablado de esto, tanto en pleno como en comisión, se ha asumido como si fuera uno solo; es decir, aquí hemos preguntado cómo están los vecinos de San Fernando y se nos ha dado una clase de ingeniería sobre cuál es el problema. Una cosa es abordar el

problema técnico, ingeniero, de una obra de metro, y otra el problema humano de aquellas personas que se han quedado sin casa porque se las hemos tirado. Entonces, yo echo en falta un análisis de abordar las soluciones de esta manera, un poco desglosada, porque no se pueden asumir como si fuera uno solo problema.

Se echa de menos una respuesta solidaria del Gobierno de la señora Ayuso; es decir, todo esto se lo está comiendo solo el consejero de Transportes y el director general de Infraestructuras, y ellos nos pueden dar la cara ante el problema técnico del transporte, pero ¿dónde está el lado humano de todo esto?, ¿quién lo está manejando? ¿Están teniendo reuniones con alguien de la Consejería de Vivienda?, ¿están teniendo reuniones con Servicios Sociales? Porque, de verdad, escuchar a los afectados, las situaciones que vive cada uno, cómo aquellos primeros desalojados tuvieron que recoger sus cosas en media hora, acompañados de un bombero, cómo solo sabían recoger las cosas de su madre, que se había muerto hacía poco, y es lo único que se llevó de casa. O sea, ¡se te ponen los pelos de punta! No tratar este problema humano es no tener corazón. O los últimos desalojados, que se les dan 72 horas para recoger, sabiendo que ya no vas a volver a tu casa porque la van a demoler; o sea, ¡es terrible esa situación! Es que necesitan incluso atención psicológica, ¿y la Consejería de Sanidad les está ayudando? O sea, ¿el Gobierno de la señora Ayuso está teniendo una respuesta solidaria ante un problema tan grave como este? Porque los vecinos viven con miedo, ¡claro que viven con miedo!, ¡cómo no van a vivir con miedo sabiendo que se les cae el terreno bajo sus pies! Acaba de contarnos cómo han aumentado en el último año las viviendas afectadas; eso genera pánico y emergencia en toda la población, de manera que al final todo el mundo tiene una maletita preparada por si tiene que salir corriendo. ¿Cómo estamos ayudando a estas personas afectadas? Hay que saber gestionar este miedo que sienten los vecinos.

Ante las demandas continuas de que necesitaban atención, se crea una oficina de atención a los afectados, se inaugura como si fuera un plató de televisión, diciéndoles que no toquen mucho cuando llega la inauguración porque lo han pintado el día anterior. Aquí, en esta comisión, ante la pregunta de quién atiende esa oficina, nos dicen que son dos trabajadores de 9 a 14 horas, que se limitan a recoger datos de los afectados. La pregunta que le hago también sobre esto es: ¿esto les está ayudando en algo?, ¿está mejorando su percepción de que la Comunidad de Madrid por fin les está acompañando en este proceso? Porque yo he entendido que una de las limitaciones para acceder a la indemnización son los trámites burocráticos que hay que superar, que no todo el mundo tiene habilidad para esto, y más cuando te han tirado la casa y los papeles se te quedaron en los escombros. ¿Se les está asesorando para llevar a término estas peticiones?, ¿se les está acompañando?, ¿se les está ayudando para que estos trámites burocráticos se puedan cumplimentar?

Nos ha citado también los comercios afectados, que se tiraron o tienen orden de demolición. Entiendo que el comercio tampoco es competencia del consejero de Transportes; entonces, ¿la consejería competente de Comercio les está ayudando?, ¿están poniendo de su parte? Es importante que tengamos en cuenta que necesitan ayuda, pero necesitan ayuda no solo de la Administración, sino que a lo mejor también necesitan una ley, como decía el representante del PSOE. A lo mejor necesitan una ley que modifique y que les ayude, por ejemplo, a no pagar el IBI de la casa que te han

tirado. Es decir, necesitamos ponernos todos a trabajar en conjunto para ayudar a estas personas que están en esta situación tan demoledora. Es verdad que han tardado en reconocerse que los daños a las viviendas eran por el metro, pero es que ahora, ya que se han reconocido, ¿qué nos impide abordar la solución? O sea, no tiene ningún sentido que nos echemos en cara unos y otros mientras ellos están sin casa.

La línea 7B, efectivamente, se ha interrumpido hasta en nueve ocasiones desde la inauguración. Aquí, en esta comisión, se ha dicho y se ha afirmado por el director general de Infraestructuras que nunca se ha dado un servicio con normalidad en quince años; de hecho, ya llevamos casi 900 días acumulados que no da servicio. ¿Se les ha informado en algún momento hasta cuándo estará esta vez sin servicio la línea? Y, bueno, las personas de Virgen del Templo que nos ha contado, que están en una situación penosa y peligrosa por los trabajos de maquinaria pesada a 50 metros de profundidad, que está muy cerca de las fachadas, es verdad que todos hemos visto los vídeos en los que se veía el polvo, el humo, cómo vibraban las viviendas y cómo están empezando a tener grietas. Habían solicitado -creo- que se les realojara, y ha dicho que no se les realoja; si nos pudiera explicar cuáles son los motivos por los que se les ha dicho que no se realojan... La verdad es que no me quiero enrollar, porque prefiero escuchar al compareciente. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor González Maestre.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, señor presidente. Quiero darle la bienvenida, señor Rodríguez, a esta comisión una vez más; en esta Cámara están representados todos los madrileños y aquí es donde se tiene que escuchar la voz de todas las preocupaciones que puedan plantear. Primero, me gustaría mostrar una vez más nuestra cercanía y comprensión con todos los vecinos que viven en la zona, con todas las personas que se han visto afectadas de una u otra forma por los problemas que se han producido en esta ampliación de la línea 7 de metro desde su inauguración. Una vez más decimos que es la prioridad del Gobierno regional y de este grupo parlamentario poner todos los medios humanos y materiales necesarios para, primero, garantizar la seguridad de las personas y, al mismo tiempo, abordar soluciones definitivas a un problema complejo desde un punto de vista técnico. Queremos trasladar a todas las personas que viven en la zona el firme compromiso del Gobierno regional en garantizar la seguridad, tanto de los vecinos como de los usuarios de la línea, en reforzar la atención a los afectados y aplicar todas aquellas medidas necesarias para recuperar la zona, las infraestructuras y la inversión realizada.

Creemos que la Comunidad de Madrid no ha dejado de acometer ninguna actuación necesaria para ofrecer estas garantías a todos los vecinos y sí vemos que hay un interés por politizar la preocupación real de los vecinos de San Fernando. Frente a este intento de politizar están los hechos y los datos que muestran claramente la preocupación, la dedicación y la inversión que se está llevando a cabo para buscar una solución definitiva a los problemas que han existido en la línea 7B del metro.

Me gustaría detallar estos datos, estos hechos, pero creo que no me va a dar tiempo tampoco, como al señor compareciente, porque quería matizar algunas de las cosas que se han dicho previamente. En política, todas las intenciones de los grupos políticos se resumen y se comprueban en la actuación presupuestaria: 120 millones de euros que se han dedicado o se van a dedicar a solucionar este problema.

Señor Moreno, usted habla de electoralismo de Esperanza Aguirre, y esto creo que a lo mejor no es del todo exacto. En todo caso, sería electoralismo también por parte de los alcaldes y concejales de la izquierda que se hacían fotos en las obras previamente a las elecciones de 2007. Yo creo que no había electoralismo por parte de nadie; lo que había era una respuesta a las necesidades de una población de 600.000 habitantes que se han beneficiado de una línea de metro. Pero, si había electoralismo, sería también por los alcaldes y concejales de izquierda, y el señor Rodríguez lo sabe muy bien porque estaba allí; entonces, creo que es una acusación injusta tanto para los concejales y los alcaldes de izquierda de la época como del Partido Popular que gobernaba la Comunidad de Madrid.

También es muy atrevido por su parte decir que las inversiones que se están realizando en el metro son inútiles porque están soportadas por los técnicos, los ingenieros de la consejería y, desde luego, ponerlo en duda y calificar como inútil la cantidad de millones que se están invirtiendo creo que es muy atrevido por su parte. En definitiva, 120 millones de euros no son humo y no son propaganda. Y no se preocupen, que desde la oposición van a poder ver cómo este tema se termina solucionando en el medio plazo y vamos a ver cómo seguimos ampliando la red de metro, como hemos venido haciendo en los últimos veinte años.

Señor Pastor, los 120 millones de euros existen, está detallado su destino y, como comentaba antes, el presupuesto es la comprobación real de las intenciones políticas y de una voluntad política muy firme para solucionar este problema.

Señora Rodríguez, usted dice que no se está abordando el problema humano, y esto yo creo que no se corresponde con la realidad. Los vecinos afectados lo conocen perfectamente por todas las llamadas que han hecho a la consejería, a los diferentes técnicos, a la oficina de atención al ciudadano, que ha recibido ya consultas de 150 ciudadanos, y aquí el director general de Infraestructuras ha dicho que dedicaba el 80 por ciento de su tiempo a los vecinos y conocía en detalle cuestiones muy cotidianas de los vecinos. No se puede decir que no se ha abordado el problema humano, porque, en mi opinión, es faltar a la verdad.

En definitiva, reconocemos que hay un problema, reconocemos que lleva muchos años planteado, pero hay una voluntad firme para solucionarlo; esa voluntad firme está expresada en 120 millones de euros que se están dedicando y se van a dedicar a solucionarlo. También creo que es importante destacar cómo este compromiso del Gobierno de la Comunidad de Madrid se ha expresado en los técnicos, en los directores generales, en los viceconsejeros, en los consejeros, que están continuamente, desde el primer día, pendientes de este asunto, y también en la propia presidenta de

la Comunidad de Madrid, que al final la izquierda lo que busca es utilizar una herramienta política, una instrumentalización política de un problema real para atacar a la presidenta del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que tuvo un resultado extraordinario el 4 de mayo. Pero la determinación de la presidenta de la Comunidad de Madrid se ha expresado abordando los problemas de forma firme y poniendo encima de la mesa soluciones. Ha visitado San Fernando de Henares, se ha reunido con los vecinos, ha presentado un plan de futuro para la zona afectada y, en definitiva, ha estado en contacto directo con los residentes de la zona perjudicada para escuchar sus demandas de forma directa y con el objetivo no de hacerse fotos electoralistas sino de encontrar soluciones que se ajusten a las circunstancias personales de cada caso, porque las circunstancias de cada uno de ellos son muy diferentes.

Frente a esta forma de abordar los problemas, yendo al origen de los mismos y hablando con los afectados, la izquierda no puede darnos ninguna lección. Yo no veo al señor Sánchez visitando Melilla para afrontar la gravedad de lo sucedido allí, ni tampoco veo a la señora Montero recibiendo a las víctimas que están viendo cómo salen de la cárcel sus violadores. Nosotros vamos al origen de los problemas y los solucionamos.

Señor Rodríguez, le reitero las gracias por su comparecencia, por estar aquí; creo que la interlocución que se está teniendo por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid, como todo, es mejorable, pero está siendo muy amplia. Además de la mesa técnica, que se reúne con normalidad, está habiendo visitas y reuniones con todos los niveles de la Administración y de la consejería, y la expresión máxima de esta cercanía es la oficina de atención a los ciudadanos, que está abierta de forma continua y que además consigue atender los problemas concretos de cada uno de ellos.

Respecto a El Carmel, al que se refería, creo que no es un buen ejemplo porque los propios vecinos rechazaron las indemnizaciones del ayuntamiento y afectó a más de 500 edificios y más de 2.289 personas y tuvieron que reclamar las indemnizaciones por vía judicial; aquí, sin embargo, la Comunidad de Madrid está actuando de oficio para intentar adelantarse en todo lo posible a todo aquello que permite la ley y estar a disposición de los vecinos. Por tanto, como siempre, reconocemos que hay un problema real; como siempre, decimos que fue una buena idea llevar el metro a San Fernando, fue una buena idea hacer un hospital en San Fernando, y, como siempre decimos, se pondrán todos los medios humanos y materiales necesarios para solucionar de forma definitiva este problema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Maestre. A continuación, para cerrar ya el debate, le voy a dar la palabra al señor Rodríguez Ortiz con un poquito de generosidad; lo único que sí le pido es que se administre los tiempos, aunque yo le iré avisando, ¿de acuerdo?

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Voy a intentar resumir muchísimo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Venga, vamos.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): En la exposición -resumiendo muchísimo- que ha hecho el portavoz de Unidas Podemos, totalmente de acuerdo en todas las valoraciones que ha realizado, y poco más; poco más porque se ha extendido en el tema de los 120 millones de euros, esos prometidos en una visita de la presidenta, que parecía que nos había tocado el Gordo a toda la población, como una lluvia de millones, cuando toca el Gordo y dicen que ha quedado muy repartido, ¡algo así fue!

Yo, si me lo permite, le voy a contestar al señor portavoz de Partido Popular, si me lo permite usted... *(Pausa.)* Si me lo permite y si encuentro los apuntes que he hecho mientras me han estado hablando ustedes. *(Pausa.)* Perdón, tiene que estar aquí... Perdón, ¡aquí están! Señor Calabuig, muy rápido, en la visita a Europa yo personalmente no fui porque en la plataforma tenemos un criterio, y es no ser las mismas personas las que estén en todos los sitios; tenemos diferentes portavoces. Lo de Europa fue una invitación de un grupo parlamentario del Parlamento Europeo y acudieron algunas vecinas y algunos vecinos, y también gente significativa de la asociación que se ha creado en una zona específica del municipio, concretamente las personas a las que se les han derribado las viviendas, que han creado una asociación, pero esa asociación está dentro de la plataforma; de hecho, ayer estuvimos en una reunión de la plataforma y estuvieron. Es decir, han creado la asociación meramente porque se lo han aconsejado los abogados, como un tipo de coordinación y de estrategia, pero están con nosotros.

En cuanto a la reunión que tuvo Ayuso en San Fernando de Henares, acudió dos veces, y en la segunda ocasión es cuando estuvo con unos vecinos a solas. La primera fue una cosa muy abierta, porque había allí vecinos, prensa y demás, y lo que hubo fueron intervenciones; apenas hubo intercambio de opiniones. En las dos ocasiones, la entrada a la oficina..., porque las dos visitas de la señora Ayuso se hicieron en la oficina de información, en la llamada oficina de información, y las dos veces fueron por invitación; las dos veces fueron dentro de la oficina, de la llamada oficina de información, y las dos veces fueron por invitación que gestionó el Partido Popular de San Fernando de Henares, los nombres y apellidos de las personas que tenían que entrar.

Mire usted, ya que se lo digo a usted, se lo iba a decir también a los representantes del Partido Popular: las consolidaciones del suelo históricamente en San Fernando de Henares nunca han dado resultados. Nosotros, desde nuestro conocimiento, y, bueno, de algunos técnicos -estamos hablando con geólogos y demás, dentro de nuestras limitaciones-, sobre las consolidaciones que se han hecho en San Fernando de Henares varias veces, esta es la tercera vez que se hace la consolidación del suelo y siempre ha tenido resultado negativo. La primera vez que se hizo fue en el año 2011, que es este famoso proyecto de inyección de consolidación en las calles Pablo Olavide, Rafael Alberti, Francisco Sabatini, etcétera, y la mayoría de las viviendas que se consolidaron en aquella época están derribadas, ¡la mayoría! La segunda consolidación del suelo, que fue hará cosa de un año aproximadamente, que es lo que hablaba usted que vio en la zona bajando Presa a la izquierda, esa consolidación que se hizo ha provocado claramente la desviación de agua que está

perjudicando ahora en otro sitio; ahí estamos totalmente de acuerdo. También esta consolidación que se está haciendo a mayor profundidad -dicen- mucho nos tememos que no funcione.

Bueno, sobre el tema de las casas de plaza de España y tal, la próxima vez que nos veamos usted y yo, señor Calabuig, vamos a hablarlo; vamos a hablar de las casas y de la plaza de España usted y yo..., bueno, y todos los que quieran, pero vamos a tener una conversación al respecto. No coincido con usted, porque no tengo conocimientos seguramente sobre el tema que usted tanto domina, sobre el tema del agua, pero sepa usted que el aparcamiento, que ya lo ha repetido aquí en esta comisión dos veces, en la anterior y en esta, que posiblemente haya hecho de presa ese aparcamiento, un aparcamiento de una sola planta... Detrás, a 200 metros, tiene la estación de metro de San Fernando, a 40 metros. Es decir, yo no entiendo mucho, pero de presa, en teoría, haría más la propia estación de metro de San Fernando de Henares que el propio aparcamiento, pero, bueno, eso lo mismo también es cuestión de que me lo explique detalladamente.

Los expedientes de tramitación, pues es una de las cosas que los vecinos se están quejando muchísimo, llevan años. Ahora mismo hay en total 79 expedientes que se están tramitando y algunos de ellos llevan año y pico esperando la resolución de estos expedientes de tramitación. (*Rumores.*) Son 79, sí. Bueno, voy también muy corriendo.

Señor Gonzalo, del PSOE, para nosotros la ley autonómica es fundamental que se hubiera aprobado, que existiera una ley es fundamental. Fue lo que permitió en Cataluña hacer lo que se hizo en seis meses; una ley autonómica fue lo que permitió hacer aquello, tener resortes, tener recursos. Entonces, yo les puedo decir que me consta que hay algunos técnicos de la propia Comunidad de Madrid que han dicho, de alguna forma, que, si tuvieran más recursos legales, quizás pudieran acometer más soluciones, ¿vale? Entonces, la ley autonómica para nosotros es de importancia vital, porque vimos todo lo que se pudo hacer en El Carmel gracias a la comunidad autónoma.

También, por supuesto, la defensa del plan integral. Ese plan integral que se aprobó en la Asamblea de Madrid, que se aprobó hace un año y unos días, y es una petición también que le hacemos al señor consejero, que lo ponga en marcha de una vez, que lo haga operativo, porque nosotros redactamos ese plan integral y los partidos políticos que lo presentaron hicieron alguna incorporación, pero prácticamente venía de origen de la asamblea que hicimos en San Fernando de Henares. Cada una de las experiencias de las personas se plasmó ahí, y para cada experiencia se busca una solución, porque de las 18 calles afectadas que hay en San Fernando de Henares, cada vivienda, cada calle, tiene una patología diferente sobre las deficiencias de las viviendas. Cada una necesita un tratamiento diferente y, entre otras cosas, ahí figura eso.

Lo del Parlamento Europeo, pues ha sido un espaldarazo enorme. En enero se va a discutir en plenario; todos los grupos, bueno, mayoritariamente, han apoyado la propuesta de que se debata en el plenario. La mayoría de los grupos parlamentarios que existen en Europa con representación española recibieron a las vecinas y a los vecinos, con algunos de ellos tuvieron reuniones y estuvieron encantados; no pudo ser con todos, pero, bueno, ha sido muy importante el tema del Parlamento

Europeo y en enero nos gustaría ir. Ya veremos los que vamos, porque también es un grupo limitado y, como nos repartimos las responsabilidades, seguramente a mí no me tocará, pero, bueno, estaré encantado de que vayan otros compañeros.

La compañera Esther, que se ha tenido que ir, ha preguntado sobre algunas situaciones de la construcción de la línea 7B que se detectaron, un informe previo que se ha modificado y no se debería haber realizado y tal... Yo aconsejo, siempre que hablo o intervengo, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que se redactó a raíz de una denuncia de la Comunidad de Madrid contra Dragados. Esas sentencias de hace un par de años -ahora mismo en cuanto a la fecha estoy un poquito bloqueado-, yo aconsejo que se lean; son 25 folios. Aconsejo que se lea porque ahí queda plasmado, y Dragados incorpora mucha documentación, que ahora mismo no viene a cuento decirlo ni hay tiempo, pero hay mucha documentación muy esclarecedora.

De todos los temas que me ha preguntado, sobre el tema de la depuradora, sí tenemos conocimiento de la depuradora en San Fernando de Henares; de hecho, se han tenido que cambiar cuatro motores que hacen el sistema de depuración por el aire, que se agita por aire y tal. Se tuvieron que traer de Alemania en el verano de 2019 porque por las sales y eso estaban deteriorados. Además, verter agua en el colector, como está haciendo la Comunidad de Madrid, es ilegal; están cometiendo una ilegalidad desde hace trece años. Ahora, como no hay mucha transparencia -siento mucho decírselo a ustedes, que no hay mucha transparencia-, se pretende hacer dos zonas de acopio de agua, seguramente con la vista de purificarla un poco, decantarla y tal, que una zona va a ser la del Hospital del Henares, donde va a haber unas expropiaciones de suelo, que el Ayuntamiento de Coslada -eso es Coslada- se ha enterado por casualidad, no porque se le haya informado, y la otra instalación se quiere hacer en el famoso centro...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, lleva casi doce minutos; yo estoy siendo..., pero, vamos, le aviso.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): ¡Bueno! En el famoso centro del Pilar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya vaya terminando.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Me deja unos minutos y termino.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, si quiere, le dejo un minuto más.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Un minuto, bueno, ¡un minuto! Además, mi punto estrella no lo voy a poder debatir... El tema de los 120 millones de inversiones que antes ha dicho usted, mire, allí se vendió como lo que yo decía antes. Son temas de redacciones de proyectos; proyecto de drenaje, proyecto de consolidación, proyecto de estabilización; tramo del Hospital del

Henares, que es Coslada, tramo de la estación de San Fernando hasta Barrio del Puerto, impermeabilización, que ocupa mucho trozo de Coslada; son actuaciones en viviendas y gastos de realojamiento y manutención -correctamente, van directamente ahí-, que algunas de ellas ya están gastadas en esta partida; luego, también otra partida de abono de indemnizaciones de responsabilidad patrimonial, que también se habla de 12 millones de euros, que parece ser que en presupuestos solo van 6, pero bueno. También incluye... (*Rumores.*) Un segundo...

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

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): También incluyen las inversiones del Canal de Isabel II aquí; inversiones que en reuniones nos dijeron hace tres o cuatro años. Y una cosa: no incluyan, por favor, como financiación, como ayuda al municipio, el plan Sanea; por favor, no lo hagan...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, yo creo que ya...

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): El plan Sanea se subvenciona con lo que se le retira a cada vecino en el recibo del agua mensualmente; lo financian los vecinos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, yo creo que hemos sido muy generosos, y la verdad es que compartimos de verdad los problemas de San Fernando yo creo que todos los grupos. Yo suelo ser muy estricto con los tiempos, que lo saben los parlamentarios, pero, en fin, comprendiendo su problema, le he dejado un poquito más de tiempo.

El Sr. **MIEMBRO DE LA PLATAFORMA DE AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 7B DE METRO** (Rodríguez Ortiz): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias y que tenga una buena jornada. A continuación pasamos a la Pregunta 3081/2022.

**PCOC-3081/2022 RGEF.23752. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta si se consideran las obras de la M-600 realizadas el pasado mes de mayo como el primer paso para el desdoblamiento prometido por el Consejero de Transportes e Infraestructuras en la sesión plenaria del 04-11-2021.**

Pido, por favor, al señor director general de Carreteras, en cuanto pueda, que acceda a la mesa. (*Pausa.*) Ya saben que tienen cinco minutos en tres turnos, y empieza el señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido de nuevo. Como decíamos ayer, hace un mes, exactamente el 4 de noviembre, le preguntaba, por esa manía

que tengo yo de la M-600, por esa promesa que hizo el consejero de Transportes e Infraestructuras, el señor Pérez, en un pleno: ¡la Comunidad de Madrid va a desdoblarse la M-600 en todo su trazado, que discurre entre Guadarrama y Navalcarnero! Eso es lo que decíamos ayer, que era una reivindicación histórica y petición de todos los alcaldes, de todos los pueblos y municipios por los que transcurría esa carretera, y que esta era la instrucción que le había dado la presidenta, esa obra tan importante y tan necesaria. En eso coincidí con él: importante y necesaria. Vamos a volver a repasar y repasar qué son las cosas que...

Sin embargo, han llegado los presupuestos y ayer, durante la discusión de las enmiendas a la totalidad de los presupuestos, el señor Fernández-Lasquetty no nombró la M-600 de Guadarrama a Navalcarnero en ningún momento. Y, si uno entra en el libro 16 de los presupuestos, va uno lanzado a "Dirección General de Carreteras en 2023" y ve el tercer carril de la M-607; acuerdo marco de accesibilidad peatonal en la red de carreteras; nueva conexión en el P.K. 3.300 de la M-301 en Perales del Río-Getafe por un importe de tanto; carril bici Puerta de Hierro-El Pardo, esa que le gusta tanto a mi compañero, que el pobre está malito y le mando recuerdos desde aquí; carril de trenzado en el enlace M-500... Oigan, por mucho que busqué ayer, la M-600 no aparecía. Había mantenimiento y mejora de la carretera, que a lo mejor es eso. Era por 68 millones, y usted nos contó aquí que las obras de iluminación fueron 1.739.000 euros, lo que se ha hecho este verano; iluminación que me ha apuesto con usted pincho de tortilla y caña a que se ilumina... ¿Cuándo son las elecciones? El 24 de mayo. ¡Pues en Semana Santa! No tienen la conexión de Iberdrola, pero apuesto con usted y con toda la comisión; invito yo... (*Rumores.*) ¡Y torrijas! (*Risas.*) Se va a iluminar, curiosamente... Yo volví a pasar antes de ayer por ahí, oiga, ¡ya oscuras! Cuando pasa uno a las 11 de la noche, da miedo pasar por aquella carretera. Hay mejora de la seguridad vial, en fin, y ahí se gastaron 6.739.000, con todo lo de los captafaros, la limpieza de los sistemas de protección existentes, en fin, todo eso.

También nos dijo en su comparecencia el 4 de noviembre -ayer- que era una de las principales prioridades para la Dirección General de Carreteras, y que lo dividía en tres niveles: primero, a corto plazo, que es lo que ya se ha hecho, luego estaba en el año 2022, ese 1.700.000 en señalización, pintura, captafaros. Había una serie de actuaciones a medio plazo: revisión de rasantes, peraltes, tramos de adelantamientos, estudios de acceso, intersecciones de glorietas, pero en el presupuesto de 2023 no aparece nada, o no se ve; luego, ese medio plazo debe ser después de un año, por lo menos. También había a largo plazo, que ya eran los posibles estudios de ampliaciones y aumento de la capacidad. Pero en 2023 sí aparece una cosa sobre la M-600, el carril bici M-600 entre el P.K. 0.0 y el 36 + 800, 62.500 euros. No tengo ni idea para lo que pueden dar 62.500 euros para un carril bici, si para un estudio, para unas encuestas, para una medición de tráfico, salvo que ampliar y poner un carril bici sea ya la ampliación que necesita la M-600 y sea el desdoblamiento para tener otros vehículos de circulación por ahí. De verdad que, para ser una de las principales -termino, señor presidente- prioridades de la Dirección General de Carreteras, que no haya un euro para 2023, medio plazo, largo plazo... Bueno, no quiero volver a gastar la broma de que la ampliación del tráfico, de flujo, sea el carril bici. Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor Urrecho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. Señor Urrecho, buenos días; tiene tiempo continuado de cinco minutos. (*Rumores.*) No hay posibilidad, solo tiene la respuesta por cinco minutos para usted.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Pues, nada. Muchas gracias, presidente. Muy buenos días a todas sus señorías. Bueno, pues le reafirmo que la M-600 es una prioridad para la Dirección General de Carreteras y para la Comunidad de Madrid, en la que se incluye el consejero y la presidenta. Como le dije en su momento, nosotros vamos a actuar en la mejora de la M-600 y, como ha dicho usted y me ha recordado, actuamos en tres fases. Todos los estudios, todos los proyectos para una duplicación son muy largos; son necesarios unos estudios previos, unos estudios informativos, sacarlos a información pública, obtener la declaración de impacto ambiental y, una vez aprobado, licitar los proyectos, redactarlos, y, una vez que ya los tenemos aprobados, licitan las obras, y ese plazo, como ya le dije en su momento, es muy largo. Por eso también lo que hicimos fue actuar tanto a medio, a largo y a corto plazo, para reforzar la conservación y la seguridad de la carretera actual, y son 1.700.000 euros que también le dije en su día que lo financiábamos a través de los contratos de conservación que tenemos en la Dirección General de Carreteras, que aproximadamente son unos 70 millones, tanto para la conservación de las carreteras, iluminación, etcétera, y con esos contratos mejoramos la iluminación, bueno, la carretera.

Bueno, sobre la iluminación, yo creo que usted va a perder el pincho de tortilla para todos los diputados, porque ya está hecho; entonces, dependemos de Iberdrola. Usted no sabe la guerra que nos da Iberdrola; estamos luchando y yo creo que, antes de final de año, lo conseguiremos. No es algo que no queramos, sino que es algo que cualquiera -aquí hay mucha gente que trabaja en ayuntamientos, concejales y tal- ha podido vivir en sus propias carnes, digamos, el poder que tiene.

Por otra parte, los presupuestos. Yo creo que no mira en las partidas adecuadas, ¿no? Ahora mismo, las actuaciones que hay para la duplicación y mejora se encuentran en una partida genérica para estudios, y le voy a decir dónde se encuentran: en el proyecto de presupuestos de la Dirección General de Carreteras para el año 2023, en la partida 22706, que es trabajo con empresas, hay una previsión de gasto para 2023 de 1.947.000. De esos, 1.347.000 son para planificación de carreteras y estudios informativos; en esta partida están todos los estudios informativos que estará ejecutando la Dirección General de Carreteras, y dentro de esto pues están los estudios relativos a la M-600. Entonces, el importe recogido en esta partida para el año 2023 para la M-600 se dedicará a la licitación de la asistencia técnica para la redacción del estudio de alternativas de duplicación entre Valdemorillo y Navalcarnero, y continuar con el tramo restante, entre Guadarrama y Valdemorillo, con las siguientes fases y estudios previstos en los estudios previos; con lo cual, ahí es donde se encuentran las partidas de estudios informativos y otras actuaciones. Los proyectos vienen en el Capítulo Sexto.

Sobre el carril bici, pues tenemos en la Comunidad de Madrid, en la Dirección General de Carreteras, un plan de carriles bici y, en los primeros años, lo que estamos haciendo son los proyectos. Hemos consultado, como le dije en otra ocasión, con los órganos medioambientales para

ver su viabilidad desde ese punto, y lo que tenemos que hacer ahora es licitar los estudios, los proyectos, que los proyectos tampoco te exigen mucho dinero; o sea, las anualidades son las necesarias para poder licitar y hacer los proyectos. Entonces, vendrán unas partidas más elevadas que serán para la ejecución de las obras. Como usted ha dicho, aquí también tenemos un carril bici previsto, entre otras actuaciones que decía a medio plazo.

Dentro de las actuaciones a largo plazo... Le quería decir que tanto a corto, medio y largo plazo, ya estamos trabajando. A corto plazo, prácticamente lo hemos terminado, a falta de la iluminación, que no depende de nosotros y estamos luchando. A medio plazo, estamos iniciando todos los estudios, que lo hacemos a través de esos contratos de asistencia técnica que tenemos. A largo plazo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Pues, bueno, hemos ya terminado, digamos, la primera fase. No sé si usted recordará que, bueno, nosotros -digamos- lo que queremos es que salga la duplicación y, por lo tanto, sabemos que es una zona ambientalmente muy complicada y, como desde el principio, la variable medioambiental la tenemos en cuenta. Lo que hemos hecho, la primera fase, es un diagnóstico medioambiental e identificación de variables a estudiar con detalle para la posterior capacidad de acogida y, de alguna forma, nos han presentado ya el diagnóstico ambiental -lo estamos estudiando-, en el cual hemos visto todas las variables existentes y las posibilidades que tenemos de poder realizar las mejoras en cada uno de los distintos tramos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho, y espero que tenga una jornada muy buena a lo largo del día. Ya le despedimos, porque a continuación... (El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**: *Nos veremos próximamente.*) Muy bien. Bueno, pues vamos a pasar al punto tercero.

**PCOC-2556/2022 RGEF.20417. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la situación en que se encuentran las infraestructuras del barrio de El Cañaveral, en el distrito de Vicálvaro de la ciudad de Madrid.**

Invitamos al señor don Luis Miguel Martínez Palencia, al cual damos la bienvenida y le saludamos. La pregunta trata sobre la valoración que hace el Gobierno respecto a la situación en que se encuentran las infraestructuras del barrio de El Cañaveral, en el distrito de Vicálvaro, en la ciudad de Madrid. Por un tiempo de cinco minutos, en tres turnos, como saben, comienza el señor Pastor Barahona, del Grupo Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, señor presidente. Gracias, director gerente del Consorcio, por estar hoy aquí. Miren, desde nuestro punto de vista, los madrileños queremos, sin duda, una ciudad más amable, limpia y saludable, y estamos hartos en Madrid de la contaminación y de los negacionistas del cambio climático, también presentes en esta Comisión de Transportes. También estamos hartos de que muchos grupos políticos no apoyen ni la movilidad sostenible ni las imprescindibles mejoras del transporte público que exigimos todos los madrileños y madrileñas. Para nosotros, la movilidad en la ciudad de Madrid pasa, sin duda, por una mejora en el servicio de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes -EMT- porque tanto el actual diseño de las líneas de autobuses como el servicio que se presta a los madrileños es deficitario, porque autobuses circulan por la ciudad de Madrid muchos pero no cubren las necesidades de movilidad que exigen los madrileños, y porque el servicio que se presta hoy en día, a pesar del esfuerzo diario de los trabajadores públicos de la empresa pública, no es el que sin duda se merecen los madrileños.

Además, creemos que los gestores y los responsables políticos, en definitiva, de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid lo único que hacen es tomar medidas estéticas y carentes de sentido, como la gratuidad en días puntuales del servicio de autobuses o el diseño de líneas en paralelo unas de otras, que no hacen sino redundar en el servicio en sitios donde seguramente no sería tan necesario. A veces creemos que lo único que ocurre es que el alcalde, el señor Almeida, tiene un amor increíble por hacerse fotos, y fotos, y fotos.

Todas estas cuestiones generan, sin duda, una ineficiencia en el servicio y en la gestión de los recursos públicos de la ciudad de Madrid porque, en definitiva, estamos convencidos de que no existe en la actualidad el liderazgo público necesario para transformar ese servicio de autobuses tan necesario en la ciudad de Madrid para afrontar de una vez por todas los retos de la nueva movilidad, de la movilidad del futuro.

Desde el Partido Socialista creemos que la capital de España lo que necesita es, sin duda, un diseño actualizado de servicio de autobuses que se ajuste a las necesidades del siglo XXI y, además, no solo un servicio de estas características, sino una transformación completa de la concepción misma del sistema de autobuses, con nuevas líneas que sean rápidas y exprés, con un sistema de autobuses que utilice nuestras calles de forma prioritaria frente a los coches, y con carriles bus flexibles, con la plataforma dedicada, con prioridad semafórica y que supongan una mejora real en los tiempos, que es lo que, en definitiva, nos falta a los madrileños y madrileñas en nuestra ciudad, tiempo, y que suponga -ya digo- una mejora en el servicio y en los tiempos de traslado de un sitio a otro.

Además, el sistema de transporte conectado entendemos que debería de, obviamente, conectarse con modos de transporte como el metro y las Cercanías para fomentar la intermodalidad. En definitiva, solo tenemos que copiar lo que ya se hace en otras grandes capitales europeas. Este es el futuro de la movilidad también en la ciudad de Madrid. Pero hoy tenemos que hablar de una triste realidad; tenemos que hablar de que durante más de dos décadas el Gobierno del Partido Popular ha gobernado y ha abandonado una serie de barrios también a su suerte en las cuestiones relacionadas con el transporte público, porque tanto el Ayuntamiento de Madrid como el Gobierno autonómico,

como por extensión el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, han abandonado barrios, como es el caso de El Cañaveral, un barrio del distrito de Vicálvaro abandonado a su suerte, que no tiene ni infraestructuras públicas de carácter sanitario ni educativo. Por supuesto, le invito, señor director gerente, a que vayamos juntos -lo intentemos al menos- hasta El Cañaveral en transporte público, ya verá cómo no lo vamos a conseguir; a ciertas horas, no lo vamos a conseguir, porque no tienen esos más de 12.000 madrileños que viven en la actualidad en El Cañaveral ni una posibilidad real de llegar en transporte público hasta sus casas. Digo los más de 12.000 y seguramente sean bastantes más viviendo ya en El Cañaveral que no disponen en la actualidad de los servicios de autobuses públicos o los que tienen son ridículos, con unos horarios y unas frecuencias absurdas.

Señor director gerente, ustedes prometieron autobuses que no existen; se han hecho fotos con autobuses que no existen. Usted mismo ha dicho -y cito textualmente-: veremos cómo se irán proyectando a lo largo de la siguiente legislatura. Lo que le pedimos es un compromiso claro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bien, señor Pastor. A continuación, el señor Martínez Palencia, por favor. Una cosa, señor Martínez Palencia, prácticamente ha agotado todo el tiempo... (El Sr. **PASTOR BARAHONA**: *Lo sé; me quedan veinte segundos.*) ¿Los va a agotar usted?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, sí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Pues usted tiene cinco minutos en dos turnos. A él le queda un turno más de quince segundos, un poco menos, pero bueno. Empiece usted, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muchísimas gracias. La verdad es que, desde el Consorcio de Transportes, no nos tenemos que ir a Europa para hablar de movilidad sostenible, porque es lo que hemos hecho y viene mucha gente a ver cuál es nuestro sistema intermodal; es lo que hemos hecho a lo largo de los últimos treinta y cinco años. Pero, bueno, me voy a centrar en El Cañaveral. Todos conocemos la pieza de El Cañaveral en los desarrollos del sureste, con muchos vecinos ya viviendo allí, y hay una previsión final de 14.000 viviendas a entregar. El desarrollo del sureste se concibe como un conjunto lineal de centralidades, de las cuales la que se está desarrollando en este momento es El Cañaveral, vertebradas en los anillos distribuidores de carreteras M-40, 45 y 50 y las infraestructuras radiales, la 21, la radial 3, la A-3 y la M-31. La nueva centralidad que se apoya en la M-40, la M-21 y la autopista radial de peaje R-3. En concreto, El Cañaveral constituye el extremo norte de los nuevos desarrollos del sureste, teniendo como límite la 45, a su paso por Coslada y San Fernando de Henares, y por el sur la R-3 que le separa de Los Ahijones.

Dentro del viario interno de los desarrollos, destaca la Gran Vía, la Gran Vía del Sureste. Es una gran vía que discurre sensiblemente paralela a la 45 y a la 50, entre ambas autovías, y que fue concebida ya en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid como el gran eje urbano vertebrador de los nuevos desarrollos que conectará y articulará transversalmente todos los sectores residentes del sureste. En lo que aquí interesa, su trazado va desde la margen izquierda del río

Manzanares, a la altura de Valdecarros, hasta el término municipal de San Fernando de Henares, en El Cañaveral.

En relación con la oferta actual de transportes del barrio de El Cañaveral, en la cual estamos trabajando ya hace varios años, si bien no existe en la actualidad ninguna línea de Cercanías ni de metro que discurra por el ámbito del mismo, desde septiembre de 2016 -por eso digo, estamos ya en el 2022-, se puso en marcha la primera línea que conectaba a los vecinos con el municipio adyacente de Coslada. También lo conectaba con Metro Oeste y con Cercanías, ya que allí estos sistemas de capacidad no existen, ampliando su recorrido en noviembre de 2018 por un sentido hasta la glorieta de la Rosa de los Vientos, en Coslada, donde se ubica la nueva terminal y, por el otro lado, hasta el polígono de las Mercedes, donde se encuentra el centro comercial Plenilunio.

Desde ese momento y hasta la actualidad, la oferta de servicios se ha ido adaptando permanentemente a la evolución del desarrollo, como hemos hecho en todos los desarrollos urbanos - me acuerdo de los PAU y cómo van creciendo las líneas de autobuses según van llegando los residentes-, con actuaciones como la implantación de la línea 159, o ejemplos como el que usted decía de líneas exprés, como el exprés 5, que es una línea que es todo un éxito para el barrio de El Cañaveral. Esta nueva línea exprés 5 conecta de forma muy rápida, a través del corredor de la A-23, el núcleo de este barrio con la almendra central de Madrid; o sea, con la almendra central. Hablamos de muchos kilómetros de distancia, pero hay una línea exprés que te conecta con Goya y con Felipe II, aparte de una segunda línea que tiene también el barrio de El Cañaveral.

Por lo que respecta a la previsión de infraestructuras de transporte de futuro, el Consorcio de Transportes está elaborando este documento, que se llama "Estudio de concepción del sistema de transporte público en el ámbito del municipio de Madrid", de los municipios del sureste, en el que se ha efectuado un planteamiento, evolución y selección de alternativas para dotar de una oferta adecuada de transporte público y planificar una movilidad sostenible en dichos desarrollos a medida que estos se vayan materializando. De cada ámbito se han planteado alternativas para las conexiones radiales y transversales y se han generado los posibles escenarios de solución de transporte público masivo para el conjunto del ámbito. En concreto, para El Cañaveral, de las alternativas estudiadas y tras la evolución multicriterio, finalmente se ha optado por el establecimiento de líneas de BRT; BRT radial desde esta estación de Metro de Las Rosas a la nueva centralidad del este, también de El Cañaveral a Los Cerros y nueva estación de Cercanías en las proximidades de la zona industrial de El Cañaveral, en el que se prevén un total de 26 paradas en andén simple en estos BRT, 12 intermedias en ambos sentidos y 1 intermedia en un solo sentido.

El Sr. **PRESIDENTE**: un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): También una conexión transversal, a través de un BRT transversal, Valdecarros-El Cañaveral industrial, con 62 paradas.

Además, la propuesta contempla una nueva área intermodal justo en El Cañaveral, que así estaba previsto, donde se conectarían todos estos BRT radiales y transversales, situado en el centro de El Cañaveral para poder favorecer la creación de una red articulada y bien cohesionada de capacidad, mejorando así la funcionalidad y la vertebración de la red de transporte público optimizada así en este conjunto.

En definitiva, el transporte público en el barrio de El Cañaveral está evolucionando, lo vamos acompasando y seguimos estudiando. Se tienen ya las alternativas de los BRT para ir las desarrollando en los próximos años y entendemos que es como cualquier otra pieza de Madrid en la que el Consorcio de Transportes lo único que ha estado trabajando es en una movilidad sostenible para estos ámbitos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues ha agotado su tiempo, señor Martínez Palencia. El señor Pastor, quince segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Es una lástima, porque yo le he preguntado al director gerente sobre el horizonte temporal concreto del que él habló en sede parlamentaria; no ha dado ni un solo dato. Sobre el presupuesto, tampoco hay nada presupuestado en el año 2023, y afirmó la presidenta Díaz que estarían en funcionamiento esas plataformas para el año 2029.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya está, señor Pastor; ya hemos terminado el tiempo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: ¿Creen ustedes que se puede jugar con las expectativas de los vecinos de esta manera? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación pasamos al cuarto punto.

**PCOC-3191/2022 RGE.24877. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: acciones que llevó a cabo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid el 16-11-22 para ofrecer un servicio de transporte a los viajeros de la línea C4 de Cercanías que estaban en las estaciones de Colmenar Viejo y Tres Cantos.**

Le pido al señor Martínez Palencia que permanezca con nosotros; no le iba a despedir, le iba a decir que continuara con nosotros porque va a responder el señor Martínez Palencia, director gerente del Consorcio. Para hacer la pregunta tiene la palabra el señor don Enrique Serrano, del Grupo Popular.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días. Bienvenido, señor Palencia. Señor Palencia, ¿qué acciones llevó a cabo el Consorcio Regional de Transportes el pasado 16 de noviembre para ofrecer un servicio alternativo de transporte a los viajeros de la línea C4 de Cercanías que estaban en las estaciones de Colmenar Viejo y Tres Cantos?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. A continuación, el señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días. Pues, verá, señoría, el Consorcio de Transportes de Madrid cuenta con el Centro de Innovación y Gestión del Consorcio de Transportes -Citram-, a través del cual se materializa la integración tecnológica de los 42 operadores públicos y privados que operan en la región y que está dotado de conexiones a través de sistemas informáticos y cámaras de seguridad que proporcionan información sobre el estado del tráfico, climatología, contaminación, incidencias, etcétera. Este centro, entre otras cuestiones, permite anticiparse a posibles incidencias y, en caso de presentarse, posibilita la coordinación de los diferentes modos de transporte y la gestión eficiente de la situación, proporcionando información puntual a los usuarios según sus necesidades.

Para ello, contamos con protocolos de actuación que diferencian en función de la gravedad o importancia de la incidencia que se activa, para cualquier afección en los modos de transporte, ya sean ferroviarios, Cercanías, Metro o Metros Ligeros, siendo las principales causas de intervención los arrollamientos, la falta de suministro eléctrico o de elementos fijos de la vía, roturas de catenaria, rotura de vía o carril, descarrilamientos, etc. El modus operandi es el mismo, pero, si la afección es de larga duración, es decir, si dura más de una hora, el seguimiento es más completo.

En el caso concreto por el que usted nos pregunta, la duración fue exactamente de cincuenta minutos -es la duración de la afección- y, conforme al protocolo de actuaciones que se llevó a cabo, actuamos de la siguiente forma: a las 7:10 conocimos a través de las redes, de Twitter, porque nos relacionamos con Cercanías a través de Twitter, que se había producido una interrupción del servicio por avería en la infraestructura de la línea C4 de Cercanías entre Colmenar y Tres cantos. Conforme al protocolo, el siguiente paso es la comunicación interna, que es verbal en el caso del equipo presente del Citram y, a través del grupo de WhatsApp que tenemos, interactuaron con los responsables del consorcio. A continuación se activa el protocolo, se llama a los operadores de los modos de transporte que pueden verse afectados, a efectos de poner en marcha posibles alternativas de transporte. En este caso, las alternativas pasaron por la red de transporte interurbano de autobuses y el operador de la zona, que es Interbus, al que se avisó, y a las 7:20 pudo reforzar con dos servicios adicionales de autobuses articulados, cubriendo el tráfico cortado entre las estaciones de Colmenar y Tres Cantos. A las 8:00, Cercanías informó del restablecimiento del servicio en Colmenar y Tres Cantos y de que los trenes iban recuperando ya las frecuencias. Como he dicho antes, la incidencia no superó la hora de interrupción, por lo que no se realizó un mayor seguimiento.

En definitiva, señorías, gracias a la rápida coordinación e intervención del consorcio a través del Citram se puede actuar y minimizar las molestias a los usuarios, darles información en tiempo real y poner oferta de transporte de los modos en concurrencia para que puedan completar su viaje. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, el señor Serrano.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Nos ha detallado de manera clara las actuaciones que se llevaron a cabo el pasado 16 de noviembre desde el Consorcio Regional de Transportes, y más concretamente desde el Citram, que es el Centro de Innovación y Gestión de la Movilidad de la Comunidad de Madrid. Como usted nos ha citado, este centro es el encargado de supervisar y coordinar en tiempo real los sistemas de transportes, tanto públicos como privados, de la Comunidad de Madrid.

Según lo expresado por usted mismo, a las 7:10 de la mañana, a través de redes sociales, y más concretamente por Twitter, se enteran de que se ha producido una interrupción del servicio como consecuencia de una avería en la infraestructura de la línea C4. A las 7:20, el consorcio refuerza, efectivamente, como usted nos ha trasladado, el transporte por carretera, única alternativa en esos momentos, con dos autobuses articulados y de alta capacidad para paliar, en la medida de lo posible, la situación generada por la dejación de Cercanías en el mantenimiento y en la mejora de la línea C4. A las 8 se restablece el servicio. Efectivamente, como usted ha dicho, cincuenta minutos me parece digno de elogio. También hay que decir que el colapso que generó -las consecuencias de este colapso- se alargó casi hasta las 12:00 de la mañana en esa entrada a la ciudad.

A todo esto, eso es lo que hizo el Consorcio Regional de Transportes, ¿y qué hizo Renfe? Pues Renfe lo que hizo fue culpar a Adif y poner un tuit, que me parece una medida que yo la titularía de ejemplar. Es curioso, porque hace unos meses, concretamente el 18 de julio, el señor Juan Lobato ponía un tuit y se hacía una foto con el ministro Bolaños en el andén de la estación de Cercanías de Colmenar Viejo. ¡Curioso! Y decía literal: estamos centrados en resolver los problemas de la clase media y trabajadora, la de verdad, la que se levanta a las 6:00 de la mañana para coger un Cercanías para ir a trabajar. ¡Vaya tela!, ¡vaya puntería! Claro, se levantan a las 6:00 de la mañana, llegan allí y se encuentran que se han metido en el parking, que no hay ningún tipo de información, que nadie les informa y que tienen que volver a salir. ¡Eso es tener puntería!

Pero vamos al fondo del problema. Llevamos ya muchos años trasladando la necesidad de una aplicación inmediata de un plan de choque para reestablecer unos servicios de transporte de calidad en la Comunidad de Madrid relativos al transporte de Cercanías. ¿Cómo? Pues mejorando la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras y, cómo no, los trenes. Pero es imprescindible que vía presupuestos se incorpore la dotación presupuestaria correspondiente en los planes generales del Estado. Pues bien, las Cortes Generales y el Gobierno central, el del presidente Pedro Sánchez, acaban de aprobar los planes generales del Estado y en los mismos se recoge la inversión en Cercanías para el año 2023 en todas las comunidades autónomas. Les cuento: 76 millones de euros para la Comunidad Autónoma de Madrid; 88 para Cantabria; 327 para la Comunidad Valenciana, y aquí viene el gol, ahora que se está celebrando el Mundial, si me lo permiten sus señorías, ¡816 para Cataluña! Esto es, para que se me entienda, 30 céntimos por viajero en Madrid y casi 7 euros por viajero en Cataluña. ¡Hace falta tener poca vergüenza!

Señorías, de bien nacidos es ser agradecidos. Los señores de Esquerra Republicana de Cataluña sacan tajada, no solo por las inversiones que van a Cataluña, que no son pocas, pero lo más sangrante es la retirada del delito de sedición de nuestro Código Penal, que ayer mismo se empezó a debatir en Cortes Generales. ¡Curioso!, ningún miembro del Gobierno estaba en el Congreso; probablemente es que les dé vergüenza.

Acabo, señor gerente. Muchas gracias y felicitarle por la rapidez en la toma de decisiones para paliar un problema que, aunque nos era ajeno, lo sentíamos como propio al afectar a los ciudadanos de la Comunidad de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. Le quedan dos minutos, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues yo en estos dos minutos solamente voy a dar, si les parecen bien, unos datos. Los datos que quería dar son las incidencias que ha tenido Cercanías en los años 2021 y 2022; lo tengo por línea y voy a dar solamente totales. Las incidencias que ha tenido Cercanías en el año 2021 en la Comunidad de Madrid ascienden a 123 y, en el 2022, a 114. Son muchas las incidencias, y, por eso, cuando hablamos sobre la calidad percibida en los modos de transporte que dependen de la Comunidad de Madrid, asciende prácticamente a 8, 7,91 es la calidad percibida, siendo los transportes regulares por carretera interurbanos de los mejor puntuados, hasta 8 puntos, pero Metro de Madrid y EMT también tienen puntuaciones muy próximas a los 8, con 7,9 o 7,8. La red de Cercanías, la puntuación que tiene es de 7,21. Son muchas las incidencias y todos lo conocemos y, en algunos corredores, son muchísimas; en el corredor de Aranjuez hay muchísimas incidencias.

Solamente me queda decir que, bueno, hay un plan de Cercanías; hemos tenido reuniones con la secretaria de Estado, se están haciendo inversiones, nos van a hacer los resúmenes de las inversiones que se están haciendo, y lo que esperamos es que se cumpla ese plan de Cercanías que tenía cientos de millones para Madrid...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Que se cumpla para que no tengamos que vivir estas situaciones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia; que tenga una buena jornada a lo largo del día. Pasamos al punto quinto.

**PNL-382/2022 RGEP.24244. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad**

**de Madrid a instar al Gobierno de España a: 1. Establecer un fondo estatal extraordinario para ayudar a las Administraciones o Entidades Públicas responsables del Transporte Público en las diferentes Comunidades Autónomas para paliar las pérdidas o los sobrecostes derivados del incremento del coste energético de los años 2021 y 2022 siempre y cuando la presión fiscal de dicha Comunidad Autónoma esté por encima de la media nacional. 2. Prorrogar la bonificación del 30 por ciento en el precio de todos los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia autonómica o local al año 2023. La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1. Ampliar el complemento y dotación económica proporcionada por el Gobierno de España, o directamente a través del Gobierno de la Comunidad de Madrid, la bonificación del 50% para los usuarios del Abono de Transporte Regional así como para los títulos multiviaje, a partir del 1 de enero de 2023 y con vigencia hasta el 31 de diciembre del mismo año. 2. Realizar campañas informativas de promoción del transporte público y los modos activos de desplazamiento.**

A continuación procedemos al debate de la proposición no de ley, de conformidad a lo establecido en el artículo 207 del Reglamento, por lo que tiene la palabra, en primer lugar, el representante del Grupo Más Madrid, que entiendo que va a ser el señor Oliver, ¿verdad? *(Pausa.)* Tiene un tiempo de siete minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Bueno, hoy traemos una proposición de ley a esta comisión que básicamente lo que pide es prorrogar lo que ha venido ocurriendo durante los últimos meses del año 2022, que es una reducción del 50 por ciento del coste del transporte en el abono mensual o los títulos multiviaje. Creemos que es una situación que ha aliviado a cientos de familias, cientos de miles de familias, y creemos que es interesante prorrogarlo.

Yo, en primer lugar, lo que querría es dar las gracias al Gobierno, porque se lo ha planteado; finalmente, parece que no va a fructificar la cosa, pero parece que empieza a escuchar algunas cuestiones que planteamos desde la oposición, y yo creo que eso hay que decirlo. En segundo lugar, me gustaría recordarle al Gobierno que su líder, el señor Feijoo -bueno, líder por lo menos hasta la fecha-, el 5 de julio dijo que nos dirigíamos a una profundísima crisis económica y el 20 de noviembre de 2022 alertó sobre la situación económica que atravesaba España. Entonces, me da la sensación de que por lo menos la sensibilidad que comparte su partido es catastrófica y, en ese sentido, podemos compartirla o no, pero, si compartimos su visión, implicará que cuantas más ayudas podamos dar a las familias más vulnerables, necesariamente será lo adecuado, ¿no?

Nosotros partimos de dos premisas y una realidad. Señor Calabuig, también me quiero dirigir a usted: nosotros partimos de que la movilidad es un derecho. Esto podría haberse arreglado también con el abono social que lleva pendiente desde el año 2015, que nunca termina de aprobarse porque desde el Gobierno no ven pobres. Partimos también de que la situación económica actual, si bien no es la profundísima crisis económica -por lo menos hasta el momento- que el señor Feijoo había vaticinado, la inflación, aunque ahora se sitúa en el 6,3 por ciento y esté bajando con relación al resto

de países europeos, ha supuesto de facto un aumento de los precios generales; es decir, aunque la inflación baje, los precios van a seguir elevados, y estos precios afectan particularmente al combustible, que básicamente ha duplicado su coste en los últimos meses. ¿Qué ocurre? Que hay mucha gente que, si ya estaba en una situación de crisis personal, esta elevación de los precios medios ha impactado directamente en su bolsillo. Como decía, los salarios no están creciendo al mismo ritmo que ha crecido la inflación y, lógicamente, esto impacta en los bolsillos de todos los ciudadanos. Estas eran las dos premisas.

Voy con la realidad. A pesar de que, efectivamente, el señor vicepresidente de Gobierno, el señor Ossorio, no vea pobres en los bajos de su atril y se burle de la situación económica de cientos de miles de madrileños, la realidad es distinta; 4 de cada 10 madrileños tienen ahora mismo dificultades para llegar a fin de mes, y 3 de cada 10 no pueden abordar imprevistos. He dejado reflejado las fuentes en la proposición no de ley para que ustedes puedan comprobarlo. Esto significa, señor Calabuig, que muchas familias están perdiendo el derecho a la movilidad, que muchas familias, con este incremento de los precios, se acercan peligrosamente a una situación de vulnerabilidad que entiendo que ninguno de nosotros querríamos para nuestras familias. Mónica García, la portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid, hace referencia muchas veces a John Rawls, y habla de una cuestión que a mí me parece fundamental, que es el velo de la ignorancia. Básicamente lo que viene a decir esta cuestión es que, si ignorásemos los detalles sobre la situación que íbamos a tener en un determinado momento, esto conduciría a principios que fuesen más justos para todos. Si aplicamos esta cuestión del velo de la ignorancia a la situación del transporte de la Comunidad de Madrid, sabemos que tenemos un 40 por ciento de posibilidades de estar en una situación de potencial vulnerabilidad; un 40 por ciento de las personas no saben si ese mes van a llegar hasta el final con sus ahorros.

¿Y qué implica para las familias? Miren, el salario más habitual en la región es 23.231 euros anuales; esto de acuerdo con Cinco días. La rebaja fiscal que ustedes van a apoyar, que ustedes han promovido, va a suponer un ahorro de 46 euros al año para esa familia, con dos hijos y un sueldo de 23.231 euros; 3,8 euros al mes señor Catalá, ¡3,8! Mire, una familia con dos hijos, con un salario de 23.231 euros anuales, con lo que estamos proponiendo y que ustedes ya han hecho en el año 2022, se ahorrarían el próximo año 1.020 euros. ¿Y sabe lo más curioso? Que con la deflactación que ustedes han planteado y que ustedes van a apoyar, señor Calabuig, la Comunidad de Madrid pierde 200 millones de euros en recaudación; esos son los datos que ha dado el señor Lasquetty. ¿Sabe cuánto costaría mantener la reducción al 50 por ciento durante todo el año 2023? Según nuestros cálculos -y pueden estar mal-, 193 millones de euros adicionales, suponiendo que todos los usuarios nuevos que lo han adquirido en este nuevo periodo se mantuviesen fieles al transporte público, icasi medio millón de personas más!, un 117 por ciento de personas más. Pero es que aún hay más, es que de esos 193 millones que tendría que poner la Comunidad de Madrid, o eventualmente el Estado en la situación descrita, generan ahorros adicionales de más de 200 millones de euros en costes directos a las familias. El ahorro indirecto he decidido no incluirlo porque en estas cuestiones soy extraordinariamente conservador, pero se pueden imaginar que los ahorros indirectos son bastante mayores.

No sé si ven ustedes por dónde voy, señor Calabuig. Miren, hasta la fecha, el Gobierno se ha equivocado porque, con el dinero de la recaudación de impuestos a quienes más ganamos, podemos generar efectos multiplicadores importantísimos, que son: generar hasta cuatro veces el efecto de esta inversión, la mejora del medio ambiente, mejorar la redistribución de la riqueza y mejorar el transporte público colectivo. Mire, yo sé que el Gobierno, o el señor Catalá en representación del Gobierno, en este caso en representación de su grupo parlamentario, nos va a decir que es que la Comunidad de Madrid paga mucho, que ya paga el 90 por ciento del transporte, pero, como tengo un elevado concepto del señor Catalá, estoy seguro de que, además de su perspicacia personal y su condición de funcionario...

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

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Acabo ya mismo. Él conoce que la competencia del transporte es de la Comunidad de Madrid; es como si el Estado les exigiese que la Comunidad de Madrid pagase las pensiones o pagase el Ejército. Muchas gracias, señor presidente. Espero haberles convencido y espero que voten favorablemente a esta cuestión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Al no haberse presentado enmiendas por ningún grupo parlamentario, procede la intervención de los grupos no enmendantes por orden inverso a su representación. Comenzamos por el señor Moreno de Unidas Podemos; siete minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Yo creo que el contexto en el que nos estamos moviendo obliga a tomar medidas excepcionales. Desgraciadamente, no se reflexiona lo suficiente sobre lo que está suponiendo la guerra de Ucrania, pero ha cambiado la situación, al menos en Europa, y yo creo que a nivel mundial también. Además de lo más grave, que son las muertes, las destrucciones, los refugiados, los desplazamientos, el sufrimiento, el frío, etcétera, hay consecuencias en una serie de planos que hacen que se esté pagando por todos; se esté pagando en Europa, lo estamos pagando nosotros también, más allá de los pueblos directamente afectados: en primer lugar, el ucraniano, que es el pueblo invadido, pero también el pueblo ruso, metido en una guerra, en fin, disparatada.

Las consecuencias que nos afectan a todos es la crisis energética, es la crisis económica, es la inflación disparada y son los retrocesos en la lucha contra el cambio climático. Yo creo que, ante este panorama, se necesitan medidas de choque y medidas importantes, pero no solo eso; antes de aterrizar ahí, sería necesario que hubiera una voluntad pacifista, una voluntad de buscar acuerdos utilizando la diplomacia y apostando por la paz. Entre matar y morir, pues la posibilidad más racional y más lógica para la humanidad es la paz, apostar por ella y evitar sufrimientos a todo el mundo.

Lo que es terrible es que se acepte como algo cotidiano, como parte del paisaje, como una normalidad en la que podemos vivir durante bastante tiempo, porque los principales partenaires de este conflicto, que es Rusia, que es Ucrania, que es también la OTAN y Estados Unidos, no parece que estén por la labor de una guerra corta y el mundo no puede vivir en el sobresalto de si un misil cae en el sitio equivocado de forma deliberada, como provocación o a posta.

Medidas concretas. Las direcciones en las que deben apuntar las medidas ante este panorama son: por una parte, reducir el consumo energético y mejorar la dependencia, reducir la dependencia energética de nuestro país, y eso supone apostar por el transporte público colectivo. Por otra parte, aliviar a las familias, porque el IPC se ha disparado y, más allá de que se pueda presumir de que España tiene el IPC más bajo de Europa, lo cierto es que, en España, los salarios no se están actualizando de manera equivalente al IPC, y eso también influye en el control de precios que está habiendo, y lo están pagando, evidentemente, las familias. En tercer lugar, no se puede abandonar la lucha contra la descarbonización. A mí me parece que es una mala noticia la COP 27 de El Cairo porque, bueno, no se han vuelto a revalidar los objetivos que se habían tomado en cumbres anteriores, incluida la de Glasgow.

El Gobierno central yo creo que tomó una medida valiente y oportuna antes del verano con el plan de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania, planteando la gratuidad del transporte ferroviario de Cercanías, Rodalies y de media distancia. Esto se apoyó también con financiación para que se trasladase a comunidades autónomas; en ese sentido, han sido importante los descuentos que ha habido durante el año 2022. Ahora ha anunciado para el año 2023 mantener exactamente las mismas medidas respecto al abono en este frente ferroviario. Ha sido un éxito; ha habido un aumento del número de abonos de millón y medio, ha habido una recuperación del transporte público colectivo y ha habido ese beneficio para las familias. Pero la Comunidad de Madrid, que lo ha aplicado hasta el 50 por ciento de reducción del abono en el año 2022, lo hizo un poco a regañadientes, la verdad. Yo quiero recordar aquí que se decía que son "bonocheques", en fin, se intentaba caricaturizar y ridiculizar la medida del abono del Gobierno central.

Nosotros creemos que hay que continuar en esa línea por los beneficios que tiene, por los retornos de todo tipo, por dar coherencia en la Comunidad de Madrid a lo que se plantea a nivel del Estado y porque la Comunidad de Madrid tiene más capacidad fiscal que no aprovecha, que no utiliza. No me cansaré de decir que estamos dejando de recaudar al año 4.111 millones en tres impuestos por beneficios a las rentas altas, a los más ricos. Nosotros vamos a votar sí a la PNL. Pero, de todas formas, yo quiero comentar -y acabo con ello- dos pequeños matices: tenemos una pega formal y estética entre la primera parte y la segunda parte. La primera parte creemos que no pega mucho; más allá de que yo creo que no afectaría a la Comunidad de Madrid en la medida en que su presión fiscal es inferior a la media nacional. (*Rumores.*) Ya, ya, pero entonces no sé qué sentido tiene meterlo aquí. No sé qué sentido tiene; habría que centrarse en la segunda parte. Sobre la segunda parte, la propuesta que nosotros hemos traído aquí en varias ocasiones va más allá; hablamos de la gratuidad total durante el año 2023 o una tarifa plana de 10 euros, porque hay que combinar ese derecho a la movilidad que tiene la ciudadanía con el Estado de bienestar que hay que reforzar en España. Pero, bueno, lógicamente, nos parece correcta la formulación que se hace y votaremos a favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Calabuig; tiempo máximo, siete minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: ¿Siete minutos?

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiempo máximo.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Yo no he enmendado, se me ha dirigido cinco veces, y hablando de derechos, de derecho a la movilidad. Cuando yo era joven, a mí me decían lo que tenía que hacer, no tenía derecho alguno. No recrimino nada; o sea, no estoy diciendo nada, y es verdad que hay muchos derechos que se han recuperado y se han conseguido, pero, joder, derecho, derecho, derecho... Ya empieza uno, en fin... Ya no sé cuántos derechos... El de la vida, ese ya no les gusta tanto, mire usted por dónde.

Bueno, vamos a ver, piden al Gobierno de España que bajen, que mantengan un año más y además dicen que lo prolonguen, de acuerdo con la presión fiscal de la comunidad. Yo creo que la condición de la presión fiscal no es la acertada, porque alguna vez sería un agravio comparativo entre comunidades. Lo que tiene que hacer el Estado, el Gobierno de la nación, es tener una política energética responsable, y que nos abarate los precios. Eso nos pasa cuando cerramos centrales térmicas, cerramos centrales nucleares, sin tener antes una alternativa. En fin, ya el agua no produce voltios, en fin, esas cosas que se les ha ocurrido a ustedes. Es cierto que, además, muchos operadores de transportes no pueden hacer frente a la subida de la luz o los combustibles; es cierto, pero ¡ojo!, no solo los transportes públicos, también les pasa a los discrecionales, no solamente a los públicos.

El segundo punto es prorrogar la bonificación del 30 por ciento en el precio de todos los abonos y títulos multiviajes de los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia autonómica o local en el año 2023. Por una parte, esta ayuda temporal ayuda, efectivamente, a muchas personas; ayuda a reducir sus costes mensuales y poder coger el transporte público más barato, pero esto ayuda y, si se hace a la larga, al final traerá más problemas, y luego será imposible volver a las tarifas sin descuento. Crea, una vez más, un agravio con otro tipo de transportes, porque, por ejemplo, el taxi está anunciando una subida de tarifas. Por ejemplo, lo que ha pasado con los autobuses al poner Cercanías gratuitos es un agravio con los autobuses regulares de larga distancia y también el transporte discrecional. Habrán ayudado a la gente a tener un transporte más barato, pero arruinan a otros colectivos.

Lo que tienen que hacer es bajar los impuestos, que el dinero esté en el bolsillo de los españoles, en el suyo, en el mío. Yo prefiero tenerlo en el mío que lo tenga Hacienda, ¡ya se lo pagaré cuando me corresponda!, pero, si lo tengo yo, ya veré yo lo que hago con él. Hagan nuevas y buenas infraestructuras, que no las están haciendo, y dejen de tratarnos como subvencionados o amigos de las paguitas. Como norma general, además, todas las ayudas económicas tienen que ser para quienes las necesiten, por renta, y no para todos.

Trasladan lo mismo a la comunidad autónoma y, del mismo modo que decimos que no es la mejor solución una medida como esta para el Gobierno de la nación, tampoco lo es para la CAM. En la CAM, además, se puede plantear otro tipo de formas o títulos para las personas que lo necesiten; por

ejemplo, a lo mejor, un título para una familia de cuatro o cinco personas, que pueden bajar en su coche y aparcar, que les salga más barato tener sus cinco movimientos en autobús.

También piden que se haga una campaña, y la mejor campaña es el ejemplo, que sean rápido y económico, que nos ahorre tiempo y dinero. Como ya habrán adivinado, nuestro voto será en contra. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, presidente. Sin duda alguna, tenemos que tener en consideración las consecuencias de la crisis climática que vivimos y la crisis energética debida a la guerra de Putin en suelo europeo. Respecto de la proposición no de ley, ya no nos sorprende Más Madrid con este tipo de iniciativas, con esta suerte de estrategia política que sin duda no compartimos. Señorías, centrémonos, distrito de Puente de Vallecas, ciudad de Madrid, parlamento autonómico, diputados autonómicos... Antes, sin querer yo dar la razón en forma alguna a la señoría del Partido Popular que ha intervenido en el punto anterior, antes citaba la señoría del PP el Congreso de los Diputados y las enmiendas al Presupuesto General del Estado del año 2023; señorías de Más Madrid, yo creo que tienen ustedes al menos un diputado, que además fue candidato aquí en esta Asamblea y diputado autonómico -creo- durante un tiempo y fue candidato a la Comunidad de Madrid, que consideramos que en el foro del Congreso es donde debe plantearse este tipo de cuestiones, o al menos una parte de ello, porque yo digo que los últimos dos puntos nos parecen más que razonables; sin duda, campañas informativas para fomentar el transporte público, las debemos hacer, está clarísimo, muchas más de las que se hacen en la actualidad. Además, consideramos -eso sí- que el Gobierno autonómico debería hacer algo; debería hacer algo porque, señoría de Más Madrid, he entendido de su intervención que quieren que se prorrogue lo que estaba sucediendo hasta ahora en la Comunidad de Madrid, y lo que nos compete en este parlamento es que el Gobierno autonómico no ha hecho nada extraordinario en estas circunstancias especiales que mencionábamos con anterioridad, inada!, más que cumplir estrictamente con sus competencias autonómicas. Entonces, supondría que el Gobierno autonómico seguiría sin aportar nada, ni un solo euro de financiación extraordinaria, porque, hasta ahora -insisto-, lo único que hace es gestionar sus competencias autonómicas, como, por otro lado, usted muy bien ha dicho.

Además, por lo que vimos ayer mismo, a iniciativa del grupo parlamentario, a pregunta nuestra al consejero, parece ser que el Gobierno autonómico tampoco va a hacer nada extraordinario en el año 2023. Ya digo, nosotros, este Grupo Socialista, apoyamos y exigimos que el Gobierno autonómico haga algo; porque hasta ahora -ya digo- no ha puesto ni un solo euro de financiación extraordinaria, tampoco vemos que lo vaya a hacer para el año 2023 -lo dijo ayer el consejero-, porque tampoco viene en el presupuesto para el año 2023 que ha presentado en esta Cámara. No se lleve a engaño, señoría de Más Madrid, ese porcentaje de ahorro que han disfrutado todos los madrileños en los Abonos Transportes viene en gran medida también de la gratuidad de Cercanías Madrid; la gratuidad de Cercanías Madrid que ha supuesto que más de 400.000 madrileños tengan un

abono gratuito, un abono para utilizar las Cercanías de Madrid. Usted conoce perfectamente que en ese sistema de financiación del consorcio y en esas decisiones que se han tomado en el seno del consejo de administración es donde, insisto, la Comunidad de Madrid, el Gobierno autonómico, no ha aportado ni un solo euro, a pesar de la situación extraordinaria que vivimos también en Madrid. Si quiere usted hacer comparativas con otros ayuntamientos de España y con otras comunidades autónomas, las hay, muy variadas, y es verdad que la Comunidad Autónoma de Madrid es de las pocas que no ha hecho absolutamente nada. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Catalá, por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Señor Pastor, ¡qué forma tan grandilocuente de terminar su intervención!: la Comunidad de Madrid no hace nada. ¿En qué quedamos? ¿En que tenemos las competencias y entonces algo necesariamente estaremos haciendo, porque los transportes están funcionando, o que no hacemos nada? ¡No se puede estar en misa y repicando al mismo tiempo!

En fin, por entrar a comentar ya la proposición no de ley de Más Madrid, bueno, comenzaba el señor Oliver haciendo un buen análisis macroeconómico de la situación de la Comunidad de Madrid, que es extrapolable, pero no del todo, porque es mejor que la del resto de España, pero es que Más Madrid dirige estos análisis hacia el Partido Popular cuando debería dirigirlos hacia el Unidas Podemos y el Partido Socialista, que son los grandes culpables de que esta sea la situación. Por lo tanto, pues, bueno, no me mire tanto a mí y mire más a su..., no sé si a su derecha o a su izquierda, pero, en todo caso, mire a su alrededor porque ahí tiene a los responsables de la situación económica.

En cuanto a cómo se encuentra en estos momentos la exclusión social y la pobreza en la Comunidad de Madrid, pues, bueno, quizás también deberíamos hacer un análisis justo y compararlo con otras regiones, ¿no? Usted mencionaba el índice Arope, pero también, si nos fijamos en el índice Gini o la privación material severa de la Comunidad de Madrid, veremos que está en franca mejor situación que otras comunidades autónomas.

Luego, respecto a esas reflexiones sobre lo que la Comunidad de Madrid se ahorra, bueno, la Comunidad de Madrid no sé cuánto se ahorrará, pero, si este año va a invertir 1.000 millones de euros más en sanidad que el año pasado, no es un ahorro; si va a subir un 8 por ciento el presupuesto en educación respecto al año pasado, pues no es un ahorro, ¡es una mayor inversión! Por lo tanto, yo creo que ayer el consejero Lasquetty, también el portavoz Álvaro Ballarín, del Partido Popular, dieron sobrada cuenta de lo expansivos que son los presupuestos de la Comunidad de Madrid y de que van íntegramente destinados a gasto social. Bueno, esto es como todo, ¿siempre se puede hacer más? ¡Seguro!, pero la Comunidad de Madrid tendrá que reconocerme que realiza una acción incrementalista cada año y, sobre todo, de manera muy notoria, desde que gobierna la presidenta Isabel Díaz Ayuso.

Entrando ya al concreto de su proposición no de ley, bueno, en primer lugar, hablan del establecimiento de un fondo extraordinario. En esto nos vamos a encontrar claramente, porque nosotros, el Partido Popular, lo pedimos mediante la proposición no de ley del pleno 120 de este mismo año y Más Madrid, por alguna razón que desconocemos, se abstuvo; quizás en ese momento no le parecía un instrumento adecuado y ahora sí que se lo parece, aunque creo que hay algo en lo que no nos vamos a acabar encontrando, y es que ustedes ligan este fondo a la fiscalidad. Esto le voy a pedir que nos lo explique, por qué lo liga a la fiscalidad; es decir, igual que el fondo covid no estaba ligado a la fiscalidad, sino simplemente a una circunstancia concreta, pues bueno, nosotros consideramos que este fondo tiene que existir, pero no tiene que estar ligado a la fiscalidad.

Bueno, nosotros esto se lo hemos pedido por carta reiteradas veces a la ministra, que, bueno, como decide que todavía no se reúne con el consejero... Sé que la secretaria de Estado sí, pero la ministra no. ¡Es curioso! La exalcaldesa de Gavá se niega a recibir al exalcalde de Alcorcón. No sé, bueno, está elevada a los altares la ministra. ¡Yo lo entiendo! Cuando uno entra ahí, en el Ministerio de Fomento, se le suben los humores y, por lo tanto, pues, bueno, desprecia al consejero y no le recibe. Nosotros lo hemos pedido. Señor Oliver, dígame al señor Pastor que respondan sobre este tema.

Luego, respecto a la prórroga de la bonificación del 30 por ciento, pues también es algo que nosotros hemos pedido a la ministra, que nos aclare qué van a hacer. Claro, el problema es que nos encontramos ahora que una Administración sería, como la Comunidad de Madrid, estamos a 2 de diciembre y no sabemos qué va a hacer el Ministerio de Transportes. ¿Por qué? Porque sí que es una Administración sería, pero está dirigida por gente poco seria, porque, a falta de tres semanas para que termine el año, no nos dicen si van a mantener o no el 30 por ciento de bonificación, que nosotros consideramos que sí que debe mantenerse. Pero, claro, aquí estamos en el debate de presupuestos de la propia Comunidad de Madrid y, pese a que reiteradamente decimos que como Administración subestatal necesitábamos saber si se va a mantener la subvención, pues, bueno, no nos lo dicen.

Bueno, aquí usted nos va a encontrar. Nosotros queremos reunirnos con el ministerio de manera transparente, consensuada y coherente para hablar sobre esta bonificación, pero a nosotros no nos hacen caso; a lo mejor a ustedes, que les están votando todo en el Congreso a favor al Partido Socialista, sí que les hacen más caso. Hagan de nuestros delegados; ya que están ustedes aquí como los delegados de Íñigo Errejón, pues también actúen como delegados del Partido Popular ante el Partido Socialista, porque quizás les den más atención que a nosotros. (*Rumores.*) De verdad, siento salirme del asunto, pero reconozco que no salgo de mi asombro en cuanto a por qué la ministra no recibe al consejero, idebe ser personal! Hay algo del pasado que no nos han contado, no hay otra explicación; eso, o una falta de lealtad institucional total y absoluta. No sé cuál es mejor, sinceramente.

Luego, respecto a la financiación, al resto de las bonificaciones que propone la segunda parte de su proposición no de ley, claro, es que sucede una cosa: ya sé que usted ha dicho que yo

voy a salir con que nosotros bonificamos el 90 por ciento y, por lo tanto, claro, icómo le vamos a pedir al Gobierno que ponga de más! El esfuerzo presupuestario que realiza la Comunidad de Madrid en este sentido es máximo, absolutamente máximo. La Comunidad de Madrid tiene unos recursos limitados que tiene que distribuir para todo su elenco competencial, y lo único que pide es que, en una competencia que no es exclusiva, porque el Gobierno tiene la competencia de la legislación, es decir, exclusiva nuestra no es, porque el Gobierno tiene ámbito material competencial sobre la misma, y máxime el Gobierno, que participa en el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, pues se le piden una pequeña aportación, que es verdaderamente muy pequeña...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Sí, voy muy rápido, presidente. Creo que esto es importante decirlo. Si la Comunidad de Madrid aporta, como no podía ser de otra manera, 1.157 millones de euros por los 126 del Estado, sinceramente creo que es un ejercicio legítimo y responsable de nuestra competencia y solamente se le pide al Estado que, como tantas veces dicen, no deje a nadie atrás. Muchas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Vamos a ver, le tengo que preguntar al señor Oliver si desea abrir turno de réplica. (*Pausa.*) Pues venga. (*Risas.*) Procedemos...; ya lleva cinco segundos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente; siempre tan estricto con los tiempos. Así me gusta. Voy a ir rápido y formal. Señor Calabuig, yo entiendo que a ustedes -igual le he entendido mal- no les gustan demasiado los derechos; les gustan mucho más las derechas, y se lo voy a preguntar directamente: ¿a usted le parece que la movilidad es un derecho, que la gente tiene derecho a desplazarse, independientemente de su condición económica? Se lo voy a preguntar para que me responda cuando pueda, ¿vale? Entonces, se lo voy a preguntar para que quede marcado, ¿no?

Con respecto al tema de la presión fiscal, ha generado y ha suscitado interés. Me alegra muchísimo que me hagan esa pregunta, como diría aquel. En términos generales, nosotros entendemos que una comunidad que hace dejación de sus funciones en el ámbito fiscal es que no necesita que le den dinero. Entonces, a nosotros nos ha costado encontrar un baremo razonable, pero nos parece un baremo razonable que la presión fiscal media del Estado sea el baremo a través del cual el Estado puede ayudar más o menos a las comunidades, porque entendemos que las comunidades que tienen presiones fiscales más elevadas necesitan más ayuda, porque están intentándolo de muchas formas y, en consecuencia, pueden reclamar al Estado una acción posterior. Las comunidades que bajan los impuestos sin ningún tipo de estrategia, más allá de la propia ideología, entendemos que no necesitan ese dinero; por lo cual, nosotros poníamos ese baremo como media.

Al Partido Socialista, que nos pregunta por qué Más Madrid trae la reducción del Abono de Transportes al 50 por ciento para los ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad de Madrid a la

Asamblea de Madrid, ¡qué quiere que le diga, señor Pastor!, no sé qué tipo de iniciativa quieren ustedes que traigamos, y aprovecho para hacer una petición que comparto con el señor representante del Partido Popular: dígame a la ministra que, por favor, reciba a la Comunidad de Madrid, a ver si de una vez se ponen ustedes de acuerdo y se ponen de verdad a trabajar para el conjunto de los ciudadanos, porque es impresentable que a la fecha que estamos no sepamos si vamos a tener una reducción posterior del Abono de Transporte. Y le digo más, señor Pastor, mucho me temo -no me voy a jugar un pincho de tortilla, como el señor Calabuig, pero mucho me temo- que el 30 por ciento de la parte correspondiente la va a acabar poniendo el Ministerio de Transportes, lo que pasa es que todavía no lo sabemos, y nos va a beneficiar a todos. Me da la sensación de que esta comisión va a tener mucha más repercusión de la que ustedes se creen.

Con respecto al Partido Popular, ¡uf!, señor Catalá, tenemos el doble de diputados de los que usted ha dicho, ¡idos!, y, ¡qué quiere que le diga!, pues que Dios da pan a quien no tiene dientes...

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

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Y no lo digo por usted, que usted es miembro del Legislativo, sino a quien no permite que esta cuestión tan de sentido común, que estoy seguro de que todos ustedes comparten, incluido el señor Calabuig, pase el filtro de sesgo de que esta cuestión la propone un partido como es Más Madrid y no el Partido Popular. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación proceden tres minutos para el señor don Agustín Moreno, de Unidas Podemos, si quiere abrir turno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Se abre, pues opinamos brevemente. A ver, el horizonte de futuro habitable para esta comunidad, yo creo que en general, para este país y para el mundo, tiene que combinar medidas de Estado y bienestar, un welfare state mucho más potente que el que tenemos aquí, asegurar, en el caso que nos trae, el derecho a la movilidad y la lucha por la descarbonización; son tres medidas, tres ejes y tres elementos absolutamente estratégicos, y eso solo se puede garantizar en la medida en que haya justicia social, que haya redistribución de la renta y de la riqueza, y que haya una política fiscal diferente a la que, por ejemplo, aplica la Comunidad de Madrid, que es una política de poca progresividad, porque no paga más quien más tiene, y es muy escandaloso el tema de ayudas, beneficios, minoración de presión fiscal sobre rentas altas, patrimonios, sociedades e IRPF de rentas altas y, por otro lado, tampoco es suficiente. Es poco progresiva y es insuficiente, porque podría haber recursos para abordar estas grandes cuestiones.

En ese sentido, yo creo que la segunda parte de la PNL es evidente que es una mejora, que beneficia a las familias, que beneficia a los madrileños; lo contrario sería perjudicarlos y perjudicar del orden de 1,5 de madrileños si el Gobierno de la señora Ayuso se niega al menos a mantener lo que se ha aplicado durante el último trimestre del año 2022. Nos parece, en ese sentido, que había que instrumentarla y ponerla en marcha. Pero, yendo más allá, creo que el horizonte de futuro es un

horizonte de gratuidad. Tiene que haber una gratuidad para combinar esos tres factores de Estado del bienestar, lucha contra el cambio climático y asegurar los derechos ciudadanos. Mientras tanto, pues hay un tema que tampoco acabamos de resolver -acabo con ello-, y es que debería haber una mayor progresividad en el tema de los abonos y del precio del transporte. No tiene sentido que un desempleado pague más que un jubilado que tiene una pensión alta, por ejemplo; entonces, bueno, se va a la política populista de decir "cero para los mayores de 65 años". Pues yo prefiero que no me lo bajen a mí y que se lo bajen a una persona desempleada, que tiene que moverse para buscar trabajo en la Comunidad de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, el señor Calabuig por el Grupo Parlamentario Vox; un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente. Señor Oliver, antes del derecho a la movilidad, me gustaría tener la libertad para moverme, cosa que nos quitó el presidente de este Gobierno hace dos años a todos los españoles, que nos encerró en nuestras casas con una medida anticonstitucional; entonces, no sé si le habrá quedado claro, pero esa es la realidad. Solamente una cosa: el problema que estamos hablando es un problema del Gobierno central, porque la electricidad la está produciendo el Estado... (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, por favor.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Que en 2021 el metro costara 120.000 euros, el gasto en electricidad diario, y que hoy sean 830.000 es un problema de falta de energía eléctrica. En 2020, 49 millones; en el 2021, 88 millones, y la previsión para este año está en 268 millones de euros lo que va a costar mantener el metro. Esto se le pidió al Ejecutivo nacional desde esta comunidad, junto con otros operadores que gestionan la red de suburbanos, trenes y tranvías en distintas ciudades de España, integradas en la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos. El único responsable y quien tiene que hacerse cargo de esto es el Gobierno del Partido Socialista y de Unidas Podemos que tenemos en Moncloa. Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Calabuig. Señor Moreno, tiene el micro encendido. A continuación, el señor Pastor, por tiempo de tres minutos máximo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, gracias, presidente. Tan solo por alguna cuestión que se ha mencionado respecto al Gobierno autonómico y su lealtad institucional. Esta lealtad institucional se refleja claramente en el momento en que la presidenta Díaz no recibe a ni un solo alcalde o alcaldesa del Partido Socialista Obrero Español. (*Rumores*.) Presidente, me encantaría que no se hicieran comentarios aquí alrededor; es un poco desagradable.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, vamos a respetar el uso de la palabra todos, ¿vale?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Es verdad que tampoco la presidenta Díaz recibe a ningún alcalde o alcaldesa de Más Madrid, pero quizá -me puedo equivocar- sea porque no hay ninguno, igual

que la pretendida repercusión citada con anterioridad. En cualquier caso, vuelvo a decir lo mismo de una forma quizá más precisa: no hace nada de forma extraordinaria. Evidentemente, las competencias autonómicas las tienen que desarrollar; si no llevasen a cabo sus competencias autonómicas, pues lo hemos dicho alguna vez en esta comisión, ¡apaguen ustedes y márchense!, y, claro, llevan adelante sus competencias autonómicas cuando hay una situación extraordinaria económica, pero, cuando hay una guerra en suelo europeo, cuando hay una situación climática grave, ustedes, desde ese momento, no han tomado ni una sola decisión extraordinaria, no han aportado ni un solo euro de forma extraordinaria; es más, como ya se ha dicho aquí, lo que ustedes hacen es bajar los impuestos a las rentas más altas de esta comunidad autónoma, con lo cual tienen menos ingresos, y, sin embargo, no hacen nada a favor del transporte público de forma extraordinaria.

El Gobierno autonómico es tan serio, como se ha dicho aquí, que no va a aportar ni un solo euro tampoco en el año 2023, porque son contundentes y serios; saben qué es lo que quieren hacer y lo siguen haciendo año tras año. Actualícese, señoría del Partido Popular, porque ya lo ha dicho el señor Lasquetty; él lo volverá a decir, y otra vez y otra vez... Tampoco en el año 2023 van a hacer ustedes absolutamente nada extraordinario, ningún esfuerzo presupuestario extraordinario, ¡es cero!, y seguirá siendo cero. Yo me alegro de que ustedes sean tan serios y tan claros, pero, bueno, insisto, financiación extraordinaria desde una situación determinada. No sé cómo expresarlo gráficamente, pero, si ha pasado esto, pues ustedes no han hecho nada y no sé... Ya está. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pastor. Señor Catalá, tres minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente; espero no agotarlos, porque, en primer lugar, simplemente quiero agradecer al portavoz de Más Madrid, el señor Oliver, que haya reclamado también que se reciba a nuestro consejero. Al final es diputado de la Comunidad de Madrid y, por lo tanto, defiende los derechos de los madrileños en este momento representados por el Ejecutivo del Partido Popular.

En segundo lugar, decirle, señor Oliver, que no hacemos una dejación de funciones; en el ADN del Partido Popular está intentar que el dinero esté en el bolsillo de los ciudadanos. Eso tiene cosas con las que supongo que usted no está de acuerdo, como la bajada de impuestos, pero cosas con las que seguramente sí, por ejemplo, la congelación de la tarifa, que ha supuesto que los ciudadanos madrileños se hayan ahorrado 165 millones de euros, que está en sus bolsillos y no en el de la Administración pública. Bueno, aquí seguramente disentimos, pero es nuestro propio ADN.

Luego, señor Pastor, es que nosotros no hacemos un ejercicio extraordinario porque ya llevamos a cabo una labor superlativa; es decir, lo que la Comunidad de Madrid hace por su bonificación de transporte, por fomentar el transporte público, por hacérselo mucho más accesible a todos los ciudadanos y por promoverlo es superlativo, y solo les estamos pidiendo una pequeña aportación, una pequeñísima, 126 millones, ¡isi es que no es tanto! Si han podido ustedes darle desde 2016 un 10 por ciento más a Cataluña, un 90 por ciento más a Canarias, o darle en el último año una subvención de 38 millones a Valencia, pueden ustedes darle a Madrid lo que le corresponde y que, por

lo tanto, repartamos los esfuerzos entre Administraciones. ¡Si es que esta en su propio ADN! Si son ustedes los del Gobierno multinivel, ¡estos Gobiernos multinivel reparten los esfuerzos!, ¡no dejen a nadie atrás!, que lo dicen mucho. Además de predicar, den trigo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a votación la proposición no de ley en sus... *(Rumores.)* Perdón, tiene razón, tiene razón. Tenemos que pedir, ya que ha habido varios cambios a lo largo de la sesión de esta mañana, las sustituciones. Señor Moreno, ya sé que no. Señores de Vox, ¿señor Calabuig? *(Pausa.)* El señor Ruiz Bartolomé; muy bien. ¿Por parte del Grupo Socialista? *(Pausa.)* No. ¿Por parte de Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, gracias, señor presidente. Alberto Oliver sustituye a María Acín, como ya saben, y don Hugo Martínez Abarca sustituye a doña Esther Rodríguez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, gracias. ¿El Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Doña Elisa Adela Vigil González sustituye a Isabel Redondo Alcaide.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Al no haberse presentado enmiendas, se somete a votación en sus términos originarios. *(Pausa.)* Muy bien; en consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley 382/22 por 10 votos en contra, 4 a favor y 3 abstenciones. Pasamos al último punto.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

*(Pausa.)* No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos.)*







**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid