

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 417

17 de febrero de 2023

XII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 17 de febrero de 2023

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-549/2023 RGEF.2142. 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 utilización de autobuses eléctricos por parte de las empresas que prestan sus servicios en el transporte público de la Comunidad de Madrid.

2.- PCOC-545/2023 RGEF.2138. 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 del estado en que se encuentra el enlace de las carreteras M-224 y M-300 de la Comunidad de Madrid.

3.- C-1769/2022 RGEP.23597. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre renovación integral del trazado de la Línea 1 (L1) de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea). (*)

() La Mesa de la Comisión, en su sesión de 3-2-23, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.*

4.- C-199/2023 RGEP.1722. Comparecencia de un representante de la Asociación Gremial de Auto-Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al taxi madrileño la PROP.L-26/2022 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).

5.- C-227/2023 RGEP.1999. Comparecencia de un representante de la Asociación Vecinal Parque Henares, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre situación de los vecinos afectados por la Línea 7B de Metro. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 30 minutos.	24581
- Interviene la Sra. Rodríguez Moreno comunicando las sustituciones en su grupo. . . .	24581
— PCOC-549/2023 RGEP.2142. 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 utilización de autobuses eléctricos por parte de las empresas que prestan sus servicios en el transporte público de la Comunidad de Madrid.	24581
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.	24581-24582

- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	24582-24583
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información. . . .	24583-24584
— PCOC-545/2023 RGE.P.2138. 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 del estado en que se encuentra el enlace de las carreteras M-224 y M-300 de la Comunidad de Madrid.	24584
- Interviene la Sra. Mena Romero, formulando la pregunta.	24585-24586
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.	24586-24587
- Intervienen la Sra. Mena Romero y el Sr. Director General, ampliando información. .	24587
— C-1769/2022 RGE.P.23597. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre renovación integral del trazado de la Línea 1 (L1) de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea). (*)	
<i>(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 3-2-23, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.</i>	24587
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.	24588
- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA.	24588-24591
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Ramos Sánchez.	24591-24598
- Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. .	24598-24599
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Ramos Sánchez.	24600-24601
- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.	24601-24602
— C-199/2023 RGE.P.1722. Comparecencia de un representante de la Asociación Gremial de Auto-Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al taxi	

madrileño la PROP.L-26/2022 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).	24602
- Exposición del Sr. Presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid.	24602-24606
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Catalá Martínez.....	24606-24617
- Interviene el Sr. Presidente de la Asociación, dando respuesta a los señores portavoces.	24617-24619
— C-227/2023 RGEF.1999. Comparecencia de un representante de la Asociación Vecinal Parque Henares, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de informar sobre situación de los vecinos afectados por la Línea 7B de Metro. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	24619-24620
- Exposición del Sr. Representante de la Asociación Vecinal Parque Henares.	24620-24624
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Rico García-Hierro, la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. González Maestre.....	24624-24634
- Interviene el Sr. Representante de la Asociación, dando respuesta a los señores portavoces.	24634-24637
— Ruegos y preguntas.	24638
- No se formulan ruegos ni preguntas.	24638
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 57 minutos.	24638

(Se abre la sesión a las 9 horas y 30 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión de hoy, 17 de febrero de 2023. Antes de entrar en el orden del día, como siempre, como cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos que, conforme al artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, anuncien las sustituciones, en caso de que existan, y así podamos anotarlas. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid?

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Alberto Oliver por María Acín.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bien. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? *(Pausa.)* Ninguna. Muy bien. Pues entramos en la primera pregunta.

PCOC-549/2023 RGE.2142. 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 utilización de autobuses eléctricos por parte de las empresas que prestan sus servicios en el transporte público de la Comunidad de Madrid.

Para contestar a la pregunta invitamos al director gerente del Consorcio Regional de Transportes, Luis Miguel Martínez Palencia, a que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Buenos días, bienvenido. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo, ya saben ustedes, son cinco minutos, en tres turnos. Le doy la palabra al señor don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias por su presencia hoy aquí, director gerente del Consorcio. Los madrileños queremos unas ciudades más amables, limpias y saludables y estamos hartos de la contaminación atmosférica y, desde luego, también de los negacionistas del cambio climático; también de aquellos que no apoyan una movilidad sostenible. Si queremos respirar un aire menos contaminado y ganar tiempo en nuestros desplazamientos diarios, ese tiempo que se nos escapa entre los dedos, es esencial el liderazgo público de las Administraciones para impulsar los cambios necesarios en el sistema de transportes y avanzar hacia la movilidad sostenible del futuro. Todo esto pasa, sin duda, por la mejora del transporte público que todos los madrileños y madrileñas exigimos y por la imprescindible electrificación del parque móvil de las empresas de autobuses que prestan su servicio en esta región y, particularmente, si me lo permiten, en nuestra capital de España.

En Madrid, el servicio que presta en la actualidad la Empresa Municipal de Transportes no es el que la ciudad necesita, porque tanto el diseño de las líneas de autobuses, que no está actualizado en absoluto ni es acorde con las necesidades de los madrileños, como las frecuencias planificadas por los actuales responsables de la empresa municipal son las que necesita nuestra capital. Así, se toman decisiones -permítame que lo diga- más que nada estéticas y carentes de sentido, como la creación de

algunas líneas en paralelo a otras existentes debido al amor que tiene el señor Almeida por las fotos. Y tampoco, desde luego, se está renovando la flota al ritmo que se debería, por lo que la electrificación no está sucediendo a este ritmo que todos exigimos. Los madrileños queremos autobuses silenciosos, seguros y que no contaminan nuestras calles; queremos autobuses que den ejemplo también al resto de los vehículos que comparten las calles. Pero, desgraciadamente, esta no es una prioridad para el Partido Popular de Madrid. Hacerse fotos sí, sí es una prioridad; como decimos, esto es lo que les apasiona tanto a la señora Díez como al señor Almeida. Todos recordamos el publlirreportaje que el PP vendió a los medios de comunicación de un paseo entre distintos autobuses eléctricos en Ifema, las notas de prensa, que poco menos que decían que estos autobuses estaban ya circulando por Madrid. Pues bien, ni siquiera se había iniciado ningún tipo de proceso administrativo, y de ser así, nadie podría garantizar que esos autobuses serían los finalmente elegidos. Así y todo, todas estas cuestiones generan una ineficiencia clara en la gestión de los recursos públicos, en definitiva, del dinero de todos los madrileños. Mientras tanto, permítanme que les diga que otras ciudades de nuestro país, otras regiones, como Valladolid, demuestran que, gracias al liderazgo del alcalde socialista Óscar Puente, la transformación y modernización del servicio de autobuses de una ciudad es posible, para adaptarlo, como digo, a los retos de la nueva movilidad.

Por eso, y aunque nos centramos en la capital de España, en Madrid, le preguntamos qué valoración hace el Gobierno respecto de la utilización de autobuses eléctricos por parte de las empresas que prestan sus servicios en el transporte público y, si me lo permite, además, si consideran ustedes que estos autobuses podrían ser utilizados en el servicio BRT -bus rapid transit-. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Antes de continuar, quisiera decirle, señor Pastor, que es la señora Díaz, no Díez, para que conste en acta. Señor Martínez Palencia, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Gracias, señor Pastor. La sostenibilidad medioambiental es uno de los pilares básicos en los que se asienta el sistema de transporte regional y en el consorcio llevamos toda la vida potenciando el uso del transporte público, la intermodalidad y fomentando la renovación de las flotas hacia modelos más eficientes, limpios, para reducir las emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Hablemos de autobuses. Actualmente, nuestra flota es de 4.150 autobuses, 2.090 de ellos son de la Empresa Municipal de Transportes y 2.057, de la red interurbana. Si bien tan solo el 1 por ciento de la flota era verde en 2010, en la actualidad el 60 por ciento de los autobuses utilizan energías limpias, ya sea a través de tecnologías híbridas, de gas comprimido, licuado, eléctrico e incluso de hidrógeno. Centrándonos en vehículos eléctricos, objeto de su pregunta, es lógico que por sus características técnicas o su menor autonomía su implantación sea mayoritariamente en los ámbitos urbanos o rutas de no muy largo recorrido. La tecnología es como es y en este momento la tecnología está testada y funciona muy bien en las redes urbanas de autobuses. La EMT, en la actualidad, tiene más de 180 vehículos eléctricos, el 9 por ciento, más o menos, de su flota, y en el año 2023 se van a incorporar otros 150 vehículos en sus líneas, 90 unidades de la carrocera Irizar y 60 de la carrocera Solaris.

Por lo que respecta a la red interurbana, en la que la tecnología eléctrica no está tan testada o estamos testando, se ha ido incrementando la flota de autobuses eléctricos para usarlo en las redes urbanas de Torrejón de Ardoz y de Tres Cantos. Eso son pruebas. Como bien conoce, la velocidad es el doble. Al ser el doble la velocidad, también son los kilómetros -prácticamente el doble- los que tienen que desarrollar las líneas interurbanas y las autonomías todavía estamos testando porque no dan -esas autonomías- para un día completo de servicio. En definitiva, estamos trabajando no solamente con redes urbanas eléctricas, sino también testando redes interurbanas eléctricas y redes también interurbanas de hidrógeno, de las que también tenemos algunos ejemplos en la actualidad. Por otro lado, este es uno de los temas claves que hay que decidir para nuestro nuevo mapa concesional. Como bien conocen ustedes, todo vence en 2024, saldrá en los pliegos concesionales, y habrá concesiones urbanas, asociadas también a las zonas de bajas emisiones; toda ciudad de más de 50.000 habitantes tendrá zona de bajas emisiones. Y en ese contexto también estamos trabajando por requerir a los nuevos concesionarios la utilización de los sistemas eléctricos.

En definitiva, señoría, el uso del vehículo eléctrico en el sistema de transporte de la comunidad es el adecuado al momento y la situación de la tecnología y de la implantación de la red de recarga. En el ámbito urbano, de manera progresiva, se apuesta por la electrificación de las flotas y en el ámbito interurbano se testan todas las tecnologías, ya sea eléctrica, de hidrógeno verde o nuevos combustibles, que estamos haciendo mucho con los nuevos combustibles en convenios que tenemos con Repsol, en renovables y en el ciclo completo de emisiones cero, que se pusieron en circulación hace muy pocos días tanto en Villalba como en Cercedilla y Navacerrada. Y todo ello para cumplir con nuestro compromiso de la mejora de la vida de los ciudadanos de la región con un transporte accesible, seguro, moderno y, sobre todo, más eficiente y sostenible.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Señor Pastor, le queda un minuto y cuarenta segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Nosotros no consideramos que estos tiempos, los plazos que usted marca, sean suficientes; al menos, por lo que me ha parecido entender -espero que nos lo explique un poco más-, el ritmo no es el suficiente, y concretamente en la capital de España está muy claro que no solo necesitamos un diseño actualizado del servicio de autobuses que se adapte a la realidad del siglo XXI, sino también un cambio completo de la concepción misma de este sistema, con nuevas líneas de autobuses rápidos y exprés, y ya ha habido muchos anuncios al respecto, pero los vecinos de El Cañaveral y de otras muchas zonas y distritos de Madrid siguen esperando y no ven una solución a sus necesidades. Como digo, necesitamos autobuses que utilicen nuestras calles de forma prioritaria que sean eléctricos, limpios, silenciosos y seguros, con carriles bus flexibles, una plataforma dedicada, con prioridad semafórica, que supongan una mejora real en los tiempos, en definitiva, que es lo que les importa a los usuarios; un sistema de transporte conectado con otros modos de transporte, como el Metro o Cercanías, y así fomentar la intermodalidad en nuestros desplazamientos diarios.

Insistimos en preguntarle por plazos concretos, presupuesto, planificación. Usted mismo ha citado el mapa concesional, que, entiéndame, es como ese elemento que siempre pasea por aquí, todos citan, pero nadie le pone ningún cascabel a ese gato. ¿Para cuándo realmente? Porque ha dicho usted que para 2024, pero ¿cómo van esas negociaciones? ¿Han avanzado ustedes algo en plazos y en presupuestos? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, y gracias por ajustarse al tiempo. Señor Martínez Palencia, le queda un minuto y treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muy bien. Nosotros hablamos del mapa concesional y de las nuevas concesiones, porque en los contratos actuales tampoco podemos exigir a los concesionarios lo que no está en sus contratos. Por lo tanto, en diciembre de 2024, cuando estén adjudicadas las nuevas concesiones, podremos exigir. Y por supuesto que en las hojas de ruta está no solamente la estructura de las redes de transporte, sino también las energías que tenemos que utilizar en un calendario, a diez años, con sus hojas de rentabilidad, etcétera. Ahora mismo yo no puedo exigir a una compañía autobuses eléctricos porque no está en su contrato concesional, si bien ya hay compañías, como Arriva, por ejemplo, en Alcorcón, que ha hecho una cochera eléctrica y que va a comparar y va a traer ahora mismo diez autobuses eléctricos para las redes de Alcorcón y de Móstoles.

Como decía, nuestra hoja de ruta, pilar fundamental, sostenibilidad ambiental. Nuestra hoja de ruta, pilares fundamentales: la cohesión, la vertebración, etcétera, que ajusten perfectamente las pautas de movilidad a las redes de transporte; transversalidad, exclusividad en plataformas, etcétera. Estamos trabajando en todo esto en nuestra estrategia, que será presentada a muy corto plazo. Plataformas exclusivas con autobuses inteligentes, lo hemos presentado no solamente en Madrid, en alguno de los ejes característicos, como las plataformas de Valdebebas o las de El Cañaveral, sino que lo extenderemos también al área metropolitana en otras plataformas que estarán atendidas por prioridad para la circulación y por sistemas o por autobuses inteligentes también eléctricos; siempre en el ámbito urbano, porque, como le digo, en el ámbito interurbano todavía no se pueden establecer redes porque todavía no tienen autonomía suficiente para los trayectos que tienen que hacer.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por haber estado esta mañana con nosotros; que tenga una buena jornada a lo largo del día. Pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-545/2023 RGE.2138. 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 del estado en que se encuentra el enlace de las carreteras M-224 y M-300 de la Comunidad de Madrid.

Ahora invitamos al señor director general de Carreteras de la Comunidad de Madrid, don Jorge Urrecho Corrales, que ocupe su lugar en la mesa para responder a la pregunta. Ya conocen los tiempos, cinco minutos. Señora Mena, tiene la palabra.

La Sra. **MENA ROMERO**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor director general, y gracias por estar hoy de nuevo aquí. Este asunto ya fue objeto de una pregunta en la sesión de la comisión del 21 de octubre del año pasado, a solicitud de mi compañero Gonzalo Pastor, y en dicha comisión usted se comprometió por fin a que la Comunidad de Madrid iniciaría los trámites para la construcción de las dos rotondas que permitirían regular el tráfico disminuyendo la peligrosidad y la accidentalidad, mejorando la seguridad vial de este enlace. También se comprometió en esta misma comisión y en la carta que envía al Ayuntamiento de Torres de la Alameda a que, a corto plazo, se iba a reforzar la señalización horizontal y vertical en los cruces de las carreteras, como bien dice la pregunta, la M-224 y la M-300. Pero no sabemos qué entiende usted por corto plazo. Han pasado ya cuatro meses y allí no se ha visto nada, no se ha hecho nada y no se ve movimiento alguno. Pero es que este tema no viene de ahora, viene de 2015, cuando llegó don Carlos Sáez a la alcaldía de Torres de la Alameda. Este alcalde ya ha hablado con los tres últimos directores generales, han sido más de siete años de insistencia para poder solucionar este problema y ahora parece demorarse de nuevo.

Ustedes no tenían pensado hacer nada de nada; no tenían contemplado nada, cero compromiso en el proyecto de presupuestos para 2023 que ustedes presentaron en el mes de diciembre. Nosotros, en ese periodo de enmiendas, presentamos una propuesta de 3 millones de euros, enmienda que ustedes rechazaron, y la rechazaron porque, como le digo, no tienen intención de hacer nada. Por ello, hemos traído una vez más este asunto a esta comisión y para recordarle lo grave de la situación en la que se encuentran esas carreteras. Como usted reconoce, la confluencia de las carreteras M-224 y M-300, el popularmente conocido como cruce de los stop, tiene un tráfico muy importante; es un punto negro donde se han producido varios accidentes y muchos sustos, con una serie de cruces que podemos calificar de irracionales para el conductor, lo que provoca accidentes. Usted mismo, en la carta que remite el 24 de enero dirigida al Ayuntamiento de Torres de la Alameda, también reconoce que estos giros a la izquierda con stop pueden no ser entendidos correctamente por los usuarios.

Este enlace no es antiguo, forma parte de las obras de la construcción de la nueva carretera que prolonga la M-224 hacia el Corredor del Henares, con 4,6 kilómetros, que fueron inaugurados en el año 2011 por la entonces presidenta de la Comunidad de Madrid Esperanza Aguirre. Estas obras iban a mejorar las conexiones de todos los municipios situados al este y al sur de la zona de Alcalá de Henares, beneficiaba a más de 350.000 madrileños, conectando así, directamente, la M-224, que une Torres de la Alameda y hasta catorce municipios de esta zona, con dos de las principales arterias de esta parte de la región, por la que pasan al menos más de diez millones de vehículos, es decir, unos 27.000 coches al día -datos que publicaba la consejería en su inauguración-. Entonces, la Comunidad de Madrid invirtió 13 millones de euros en este nuevo tramo de la carretera M-224, pero modificó el proyecto realizado por los ingenieros, eliminando las glorietas de este enlace por capricho de la presidenta regional, que bien era conocida su oposición a las glorietas, y cambiándolas por los cruces peligrosos con stop, restando unidades de obra y creando un colchón económico que beneficiaría a la constructora.

Ustedes quitaron dinero al proyecto y ahora tienen que rectificar; deben hacerlo. Los vecinos de Torres de la Alameda, de Pozuelo del Rey, de Nuevo Baztán, de Villar del Olmo, Olmeda de las Fuentes y Valdilecha necesitan esa solución urgente, a la cual usted se comprometió en esta Asamblea, pero que a día de hoy no hemos visto el contrato de los estudios necesarios para los proyectos de obra ni mucho menos la licitación de las obras de construcción. Por eso, señor director general, me gustaría que ahora en su turno pudiera dar respuesta a alguna de las siguientes cuestiones: qué plazos contempla para tener redactado el proyecto de obras de la glorieta de este enlace; si se ha iniciado la redacción del proyecto o el expediente de contratación para su redacción. Y al tener una solución independiente el acceso del polígono industrial de la solución del enlace M-300 con la M-224 con las dos rotondas previstas, ¿nos puede decir también si la conexión del polígono industrial con la M-224 tiene ya autorización de su dirección general y cuándo se va a remitir la documentación al ayuntamiento para poder comenzar la obra de conexión del polígono? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda medio minuto, señora Mena. Señor Urrecho, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señoría. Como recalqué el 21 de octubre del año pasado, la intención de la Dirección General de Carreteras es la de mejorar este enlace. Esta intersección, como usted ha dicho, cuenta con una serie de movimientos, giros a izquierda realizados mediante intersecciones en T, regulados mediante stops, donde se produce una accidentalidad, gracias a Dios, leve, bien porque no es entendida adecuadamente por el usuario, bien por el no respeto de las señales de prioridad y de velocidad. En esa misma sesión me comprometí a que íbamos a trabajar para mejorar este enlace para conseguir ese incremento en las condiciones de seguridad y fluidez del tráfico. Lo que hemos hecho es iniciar las actuaciones para la redacción del proyecto necesario para la construcción de dos rotondas que eliminen los giros a la izquierda que se realizan a través de stops. El personal del servicio de conservación ha acudido a ese enlace para estudiar la mejora tanto de la señalización como, en su caso, del firme. Hemos empezado a hacer un levantamiento topográfico para comenzar la redacción del proyecto. Este proyecto, del que ya hemos iniciado los trámites, se va a realizar a través de un contrato menor que está a punto de finalizar; tiene un plazo de redacción de unos cuatro meses, y a partir de ahí, una vez que esté aprobado, licitaremos el proyecto de las dos rotondas porque consideramos que es necesario y que mejorará el funcionamiento de todo este enlace.

Con respecto al acceso al polígono industrial de Torres de la Alameda, es algo que digamos que tiene que ser autorizado por la Dirección General de Carreteras y el proyecto tiene que ser entregado por el promotor o por el ayuntamiento. El alcalde, a raíz de la carta que le envié en enero, me contestó que a ver si podíamos recabar el proyecto que hicieron en su día, y nosotros estamos buscándolo para enviárselo. Es un proyecto que tiene que redactar, como he dicho anteriormente, el promotor; una vez que lo recibamos, que nos lo envíen a la Dirección General de Carreteras, nosotros lo autorizaremos de acuerdo con la normativa vigente. Eso es lo que de alguna forma vamos a hacer, y seremos diligentes.

Por lo tanto, aquí me comprometo, me vuelvo a comprometer, a que vamos a intentar solucionar lo antes posible este enlace, por una parte, con esas medidas a corto plazo, ese refuerzo de señalización que comenté y, luego, en las actuaciones del proyecto ya estamos actuando en el mismo. Lo que queremos es redactar el proyecto lo antes posible; como le he dicho, ya hemos empezado con el levantamiento topográfico y vamos a adjudicar el proyecto próximamente, y una vez que se redacte, nuestro compromiso, el de la Dirección General de Carreteras y el de la consejería, es licitar las obras lo antes posible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. Señora Mena, tienen medio minuto.

La Sra. **MENA ROMERO**: Solamente quiero decirle que, como usted sabe, las diligencias de estos trámites se alargan, y no parece que tengan mucha prisa. Sobre todo, en lo que insistimos también es en el enlace con el polígono, que es prioritario para este municipio, que, por favor, agilicen estas diligencias. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Mena. Señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Los trámites administrativos son los que son, y nosotros intentaremos agilizar al máximo, porque de verdad que también es una prioridad para nosotros desde que estoy aquí en la Dirección General de Carreteras, cuando tuvimos noticia de la situación de este enlace. Hemos tenido varias reuniones con el alcalde, con nuestros servicios técnicos, y hemos redactado un informe de seguridad vial del enlace; hemos redactado también un estudio sobre las demoras que se producen en él. Con lo cual, el interés es máximo y le puedo asegurar que lo haremos lo antes posible.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Urrecho, por esta buena voluntad de traer esta pregunta de los enlaces de las carreteras, que siempre me ha parecido muy interesante, y que la debatamos aquí. Que tenga buena jornada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-1769/2022 RGE.23597. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre renovación integral del trazado de la Línea 1 (L1) de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 3-2-23, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

Ruego a la señora Roldán que acceda a la mesa, que comparece por delegación del consejero de Transportes e Infraestructuras. *(Pausa.)* Bienvenida. Esta comparecencia es por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea. Iniciamos el debate con el señor Oliver, que tiene la palabra por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora consejera delegada, por venir una vez más a esta su comisión; ya sabe que aquí siempre es bien recibida. Después de haber visto en comisión, el día 17 de diciembre, en una comparecencia suya, que todavía no estaban definidas las fechas de la acometida de las obras de esta actuación en línea 1, que deja incomunicados a buena parte de los vecinos de Vallecas, y después de la comparecencia del consejero en el pleno del día 9 de febrero, nos surgen todavía algunas dudas respecto a esta obra, porque todavía no tenemos claro cómo van a hacer toda la actuación relativa al soporte de los usuarios que utilizan habitualmente la línea 1, si mediante un sistema de autobuses, con vías reservadas... Porque ya sabe usted que en actuaciones anteriores Vallecas se saturó en muchos momentos y las avenidas, además, se atascaron.

Y luego hay una cuestión que nombraba el consejero un poco de pasada en su intervención el otro día y es que hablaba de la retirada del amianto en la línea 1. Entonces, viendo la información que nos ha facilitado a través de las peticiones de información, y que le agradezco porque es muy exhaustiva, no he sido capaz de encontrar qué cuestiones vinculadas al amianto están en línea 1. Así que, gracias, señora consejera, por esta comparecencia, y esperamos aprender un poquito más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Buenos días. Comparezco en esta comisión a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid para informar sobre la renovación integral del trazado de la línea 1 de Metro de Madrid. No es la primera vez que acudo para tratar este tema, pero como hoy podemos extendernos algo más, hemos preparado una presentación que intenta recoger todos los detalles de las fases de obra, actuaciones previstas, principales magnitudes, tiempos y beneficios para los vecinos.

Antes de todo es importante mencionar que la línea 1 de Metro de Madrid conecta el norte y el sureste de la ciudad, discurriendo entre las estaciones Pinar de Chamartín y Valdecarros, con un total de 33 estaciones con andenes de 90 metros, unidas por aproximadamente 23 kilómetros de vía en túnel de gálibo estrecho, con un recorrido que dura aproximadamente una hora. Esta línea fue inaugurada en el año 1919 por Alfonso XIII, como saben, y es la línea de metro más antigua de Madrid y de España y la segunda de mayor volumen de pasajeros de la red de metro de Madrid, después de la línea 6, vía 1.

En el año 2016, la línea 1 de Metro de Madrid cerró por obras -los datos los he cogido de la hemeroteca-, entre el 21 de mayo y el 12 de noviembre, para acometer una inversión cercana a 37 millones de euros cuyo objetivo era la impermeabilización y consolidación del túnel en el tramo Cuatro Caminos-Portazgo, uno de los más antiguos de toda la red de metro, así como la sustitución de la catenaria convencional por catenaria rígida y la instalación del sistema de radio digital Tetra. Pues bien, Metro de Madrid, dentro de su estrategia de renovación de la infraestructura y mantenimiento del valor patrimonial de la compañía, tiene prevista la renovación integral en este momento de la superestructura de vía de línea 1. La actuación consiste en la sustitución, como les digo, de la superestructura de vía actual del balasto y traviesas y de plataforma de hormigón, con taco elástico y rígido, por una nueva

constituida en su totalidad por vía en placa de última tecnología, renovando también el carril y contracarril existentes. Dado que la línea 1 es estructurante de la movilidad de la ciudad, se ha diseñado la intervención en dos fases para minimizar la afección total: la primera, correspondiente a la fase 1, que es en concreto de la que estamos hablando, la Sur, que contempla la renovación integrada entre Sol y Valdecarros, dejando en servicio la estación de Sol, y la segunda fase, que sería la Norte, renovación integral entre Chamartín y Sol, dejando en servicio estas dos estaciones extremas. Esta planificación, la de la fase 1, es convergente con el cierre de la estación de Atocha, necesario para las obras de la Dirección General de Infraestructuras de ampliación de la línea 11 y con las obras que también va a ejecutar Adif y que contemplan un cierre de esta estación con un importante hito, que es terminar la estación para el veinte aniversario de los atentados de Atocha del 11-M. Por ello, se ha planificado todo, en este caso, para evitar a los viajeros dos cierres consecutivos en la misma zona. También se contempla la mejora del sistema de drenaje y la implantación de nuevos sistemas de atención de ruido y vibraciones, siendo esta línea, por ser la más antigua de la red, la que más necesita de estas actuaciones.

En concreto, entrando más en detalle, dada la antigüedad de la línea y la obsolescencia de los sistemas de vía existentes, es necesaria la renovación integral de gran parte de su superestructura de vía principal, constituida por traviesa de madera sobre balasto y en estado deteriorado. Con la actuación se renovará la superestructura, empleándose vía en placa de hormigón. Además, la ubicación de la línea en una zona urbana muy consolidada, así como las particularidades de un túnel y trazado de vía casi centenario, hacen necesaria la implantación de un adecuado tratamiento antivibratorio en las zonas que requieren de mayor atenuación.

Las principales causas que motivan la renovación de la superestructura son las siguientes: la primera, un balasto contaminado y degradado, hay muchas zonas de balasto dentro de esta infraestructura. Si saben, el balasto es la piedra sobre la que se coloca el carril. El problema es que este balasto termina contaminándose y dificulta mucho las tareas de bateo. El bateo es el sistema de mantenimiento que empleamos para volver a restituir la colocación de esta vía en la zona de cota necesaria para la interacción entre la altura de carril-catenaria sea la adecuada para que la interacción tren-pantógrafo sea la perfecta, y es necesario, por tanto, corregir esta situación. Por tanto, se va a sustituir la zona de balasto -no todas las zonas, no al cien por cien, es balasto- por vía en placa para corregir esta situación. Les voy a decir que prácticamente toda la explotación ferroviaria en túneles ya utiliza vía en placa, entre otras cosas porque es lo que menos mantenimiento necesita, por lo que se da muchísima más rigidez al sistema, con lo que se tiende a eliminar esta situación, y esta es una de las pocas líneas que todavía lo tienen.

Los elementos de apoyo en vía, por supuesto, que actualmente se encuentran en un estado degradado y con disminución de las prestaciones de los elementos que conforman el sistema de sujeción y apoyo de carril. Con la actuación se renovarán los sistemas de sujeción de apoyo de la línea por otros de nueva tecnología. Y además se va a incluir la renovación de carril en zonas con mayor deterioro y desgaste ondulatorio, que también es necesario, porque el desgaste ondulatorio lo que hace es que provoca vibraciones y aumenta los ruidos, con lo cual lo que se va a hacer es atenuar esta situación.

Se va a mejorar la geometría de vía, que va a repercutir en un mayor confort para los viajeros y la reducción de la probabilidad de aparición de defectos geométricos.

Respecto a los problemas de ruido y vibraciones, la aparición de ese desgaste ondulatorio, como les decía, sobre la pisa del carril conlleva un aumento de ruido y vibraciones y se prevé sustituir el carril de dichas zonas durante la obra de renovación instalándose también sistemas de vía de alta capacidad de atenuación de vibraciones. Durante la obra de la línea 1 se tiene contemplado cambiar los sistemas de vía existentes en el tramo Sol-Tirso de Molina de forma que se implante una solución que permita solventar los problemas de ruido existentes. Para ello se implantará una solución con menor rigidez lateral que el sistema actualmente instalado.

Respecto a las inestabilidades de plataforma, se va a hacer, por supuesto, una prospección de cuál es la situación debajo de bóveda, de manera que se va a actuar en el caso de que se detecte cualquier tipo de situación, de oquedad, que pueda provocar algún problema en el futuro. En cuanto a los aparatos de vía, estos deben ser renovados, bien por su antigüedad, bien por su obsolescencia, bien porque pueden presentar o han venido presentando problemas a lo largo de su vida útil, y lo que se hace es que se modifican por aparatos de vía muchísimo más modernos que permiten un incremento de velocidad del paso de los trenes por estos puntos singulares, porque, además, nos permite sacar las máximas prestaciones del sistema de señalización de la línea 1, que, como saben, es un CBTC.

En cuanto a los desamiantados, por lo que concretamente me preguntaba, pues mire, en este caso concreto tendría que revisar cuáles son las actuaciones de desamiantado contempladas dentro del proyecto, pero lo que venimos haciendo es, una vez realizado el proceso de caracterización, como saben, nosotros, concretando con los cierres, procedemos al desamiantado de los elementos que han sido caracterizados. Mejoramos los sistemas de drenaje aprovechando el cierre del servicio, de manera que vamos a evitar la aparición de filtraciones a los hastiales del túnel y, por supuesto, vamos a actuar también limpiando arquetas y en toda la parte de drenajes subterráneos.

Respecto a las actuaciones previstas, como le digo, no solamente incluyen la parte de modificación de la superestructura de vía, sino que vamos a aprovechar también en este cierre para hacer una renovación de drenajes y todas las actuaciones necesarias dentro de lo que afecta a la parte de la superestructura de vía, lo que nos van a permitir dejar este tramo de la línea 1 totalmente renovado. Como verán, tenemos no solamente la actuación en superestructura de vía, sino que vamos a aprovechar también para dar un repaso total a la parte de infraestructura, todas las correcciones que haya que hacer en la parte de energía, toda la parte que haya que hacer de montaje e instalaciones... Es decir, vamos a intentar, con esta actuación, dejar este tramo totalmente renovado.

En concreto vamos a actuar con un contrato en dos lotes: el lote 1, entre Sol y Atocha, y el lote 2, Atocha-Valdecarros. En esta gráfica que ven están, además, las actuaciones previstas. Como ven, en los gráficos azules se ve dónde vamos a hacer la extracción del balasto y la puesta en marcha de la placa de hormigón y a partir de ahí todas las actuaciones que vamos a hacer tanto en aparatos

de vía como en los desvíos que vamos a modificar y en toda la parte de implantación. Es un gráfico muy fácil de visualizar, en el que se ve completamente la actuación que vamos a realizar.

Respecto a los principales datos, aquí ven las principales magnitudes respecto a los trabajos que vamos a hacer. Es una obra de una envergadura importante, porque hay que retirar mucho metro cúbico de balasto; es una actuación de desguarnecido muy importante, pero que no habrá que volver a realizar nunca más, porque vamos a hacer la sustitución de vía en placa, con lo cual, por fin, creo que la infraestructura va a estar en una situación mucho más moderna, dentro de que es gálibo estrecho. La actuación contempla un cierre de 4,3 meses, exactamente 129 días, en la que vamos a hacer todas estas actuaciones, como le digo, y para lo que es necesario no solamente la contratación de esta licitación con dos lotes, sino todos los contratos necesarios alrededor de esto, que son las asistencias técnicas, la coordinación de seguridad y salud... En fin, poner en marcha estas obras es complejo porque exige mucho a nivel administrativo; no solamente es un único contrato.

En cuanto a la planificación, hablamos de 129 días de cierre, que además les he estructurado de una manera muy clara cuál es la planificación que tenemos, nosotros en esto somos absolutamente meticolosos, pero también tenemos actuaciones previas necesarias para poner en marcha las actuaciones de cierre y actuaciones posteriores, con lo cual, en total, la obra nos lleva a aproximadamente 10,3 meses de actuación.

Las mejoras creo que las he dicho: vamos a renovar completamente la infraestructura, vamos de nuevo a poner la infraestructura, este tramo, en los modelos actuales de prestaciones de seguridad, confort, vamos a eliminar ruidos, vamos a mejorar los drenajes. Yo creo que para los vecinos de la zona va a ser una actuación bastante importante, porque vamos a mejorar también desde el punto de vista de poder sacar las máximas presentaciones al CBTC y a los sistemas de seguridad de línea. Yo creo que para los vecinos va a ser esencial. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le he dejado un poquito más de tiempo porque, en fin, creo que era interesante. Que sepan ustedes que el pantógrafo -ya saben lo que es- es la unión de la catenaria eléctrica con el vagón, para suministrarle electricidad. Lo digo un poco porque... Ya que la señora Roldán es muy explicativa, por si no... Bueno, continuamos. Señor Moreno, tiene la palabra.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Gracias, presidente. Gracias, señora Roldán, por las explicaciones. Nos ha contado con ese powerpoint, con ese programa, en qué consiste la renovación de la línea 1 de metro. Va a haber dos fases; de una hay mucha información y de la segunda no hay ninguna, simplemente que se va a acometer en 2024 el tramo norte, que sería de Sol -o en Tirso de Molina; no sé si el corte es en Sol o en Tirso de Molina- hacia el norte. Los objetivos de la renovación son muy técnicos, son eliminar balasto, eliminar las traviesas, hacer actuaciones también sobre la red eléctrica, modificaciones de la geometría de las vías, desamiantado, que no nos ha dado ninguna información sobre el tema, que seguramente está en las instalaciones, pero también en el material móvil; de cuando en cuando aparecen piezas en la trazabilidad de los elementos que tienen amianto. Y la duración es de algo más de diez meses, ¿no?, en tres fases; en lo que se refiere a la parte sur de la

línea 1, hasta Valdecarros, son tres meses, tres de obras previas, que se realizarán por la noche, que esas no tendrán impacto sobre los vecinos y la ciudadanía, otros tres en la tercera fase de esta obra, que serán ex post a la propia realización de la obra, pero hay cuatro meses y medio complicados, que van a afectar de forma directa a la movilidad del transporte público colectivo y a barrios tan importantes como Villa de Vallecas, que está al final, donde hay del orden de 400.000 habitantes, más todos los que se vean afectados por las estaciones intermedias. Es decir, que el impacto es muy grande, estamos hablando de la línea de mayor movilidad y con unos 80 millones de pasajeros al año; el golpe es fuerte, objetivamente, lo digo por dar las cosas como son. Del valor no ha hablado específicamente, pero por lo que he visto en la presentación me parece que el valor estimado son como 23 millones de euros esta fase Sol-Valdecarros.

Están todas las dudas, evidentemente, sobre qué va a pasar con la segunda fase, Sol-Chamartín, que está sin definir, según parece, y a mí me parece que esta es una obra muy gorda, muy importante, por la propia naturaleza que tiene la línea 1 y la cantidad de millones de pasajeros que la recorren. Yo considero que hay que invertir y mejorar el transporte público colectivo, no tengo absolutamente ninguna duda sobre ello, me parece que eso es algo claro y clave, y otra cosa es si se hace en el momento oportuno, si, por ejemplo, no se pudo hacer antes, y cuando digo antes me refiero a hace bastante tiempo. Es una línea muy envejecida, claro, que tiene más de un siglo; se pudo hacer antes la sustitución del balasto por plataformas de hormigón, como es una práctica y un uso que se hace con otras líneas más modernas, pues se podría haber hecho, a lo mejor, hace quince años, o en 2016. Ese es un debate pendiente, pero que ahora no nos aporta mucho, más que echar o no responsabilidades a la cabeza.

Creo que la clave está en ver cómo se aminoran los perjuicios a los vecinos. En esta obra que se va a cometer, en la primera fase y la tercera fase, se realizarán las actuaciones de noche, ¿no? Me parece que la franja horaria con la que se trabaja es de dos de la mañana a cinco de la mañana, más o menos, una franja que no afectaría a los usuarios, pero los 4,3 meses de cierre de la línea es una barbaridad y aunque se haga en el verano. Entonces, la clave, de verdad, repito, es cómo se pueden aminorar los problemas. Supongo que habrán estudiado todas las posibilidades, las experiencias tanto nacionales como en otras grandes ciudades europeas de cómo se acometen estas obras para perjudicar al mínimo a los usuarios; supongo que lo habrán hecho y que no hay otra solución. Y si no hay otra solución, la única alternativa es reforzar al máximo el transporte paralelo, el transporte alternativo, el transporte público que permita dar cobertura a ese vecindario. Entonces, supongo que estarán estableciendo convenios y contratos con la Empresa Municipal de Transportes, supongo que estarán poniéndose de acuerdo o hablando, a través del Consorcio, con Adif y con la red de Cercanías, porque me parece clave. Por ejemplo, en esta línea hay puntos que son fundamentales: Sierra de Guadalupe, Santa Eugenia, Villa de Vallecas... Es decir, que hay conexión de la línea 1 con la línea de Cercanías que lleva a Alcalá de Henares y a Guadalajara. Entonces, me parece que ese es el tema principal que habría que desarrollar; supongo que estarán en ello, y me parece que es una obligación. Ayer fue importante que se aprobase una PNL que hablaba justamente de la coordinación entre Administraciones, una PNL que es tan obvia que, sinceramente, era como votar a favor de la ley de la gravedad. Pero estas cosas

hay que hacerlas, hay que acometerlas y ponerse de acuerdo en beneficio de la mayoría de la ciudadanía. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por ajustarse a los tiempos. Señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada. Yo también voy a ser muy breve, e incluso le cedo el tiempo que me pueda sobrar, porque da gusto oírlo. Yo simplemente quería preguntar dos cosas. Como he visto en la nota de prensa que ustedes publicaban que se van a poner líneas gratuitas de la EMT, querría que nos contase, más o menos, cuál es ese plan, como le ha preguntado el anterior portavoz. Y me gustaría que detallase más concretamente lo de Atocha, porque yo creo que ese va a ser el quid de la cuestión, o lo más gordo, y cómo ha sido esa colaboración con Adif para realizar esto. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez, por su brevedad. Señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, doña Silvia, por estar aquí esta mañana. Sin duda, esta es una obra de mucho calado, de mucha importancia, y ustedes han decidido hacerla cuando han decidido hacerla e iniciarla durante el verano de este año 2023. Coincide con otras grandes obras de ese mismo eje, de otros modos de transporte, como también debatimos ayer. Sin duda, esta gran obra se podría haber hecho en otra ocasión, en años anteriores, en otro momento; sin duda, pero, bueno, ustedes han decidido hacerla de esta manera en este momento concreto. Ya se ha citado aquí que esto va a generar y ha generado en otras ocasiones problemas de comunicación de los vecinos del sur de Madrid, a cerca de medio millón de vecinos del sur de Madrid, que es una línea esencial, muy antigua, y usted ha mencionado que se va a cerrar, al menos -es su previsión-, durante 129 días.

Los modos de transporte alternativos, que básicamente tendrá que ser el autobús, lógicamente, de la Empresa Municipal de Transportes, en otras ocasiones han funcionado mal. El sistema que se ha diseñado en otras ocasiones no ha sido el suficiente para sustituir este modo de transporte, el metro, en esta línea tan particular, y esto nos preocupa mucho, porque hemos escuchado y hemos leído afirmaciones muy ligeras de los responsables de la Empresa Municipal Transportes al respecto, sin dar datos concretos. Quizá sería interesante que usted, además, ampliase esa información respecto a lo que ya han diseñado, lo que ya han planificado, si no usted, quizá el consorcio, que es esta figura que en esta comunidad se estila tan poco, pero que es, teóricamente, el responsable de esa coordinación entre los distintos modos de transporte.

En cuanto a lo que ha citado usted, las estaciones Estación del Arte -particularmente, me gustaba más cómo se llamaba antes, pero, bueno, Estación del Arte está bien, es un nombre muy bonito-, Atocha, Menéndez Pelayo, Pacífico, Puente de Vallecas, que van, digamos, en ese sentido, que afectan a tantos usuarios... Eso por hablar de la zona sur. De la zona norte, es verdad que usted no ha dado ningún dato concreto, más allá de que en 2024 se llevará a cabo -le agradezco mucho la presentación; si nos la puede hacer llegar, se lo agradecería, presidente-; no ha informado de nada,

solo que esto es para el año 2024. Pero para este año 2023 nos preocupa, como digo, la coordinación, la colaboración, la cooperación. Además, particularmente, como ustedes saben, también se va a remodelar la estación Atocha Almudena Grandes, con 56,5 millones de euros por parte de Adif, una parte importante de ella, y también tendrá afectación en el resto de las estaciones mencionadas. Allí confluyen, efectivamente -un nudo esencial para la capital de España- la línea 11, la línea 1 y, desde luego, todo el nudo de Cercanías y los túneles. Nos preocupa esa coordinación con Adif. Nos consta que, a pesar de que el Gobierno autonómico dice que no hay ninguna relación, ninguna comunicación, ha habido reuniones al respecto en este sentido, y particularmente para esta obra, pero queremos trasladarle cierta preocupación, porque hay una documentación que se han solicitado las partes que ustedes, teóricamente, tienen que comunicar e informar y no lo han hecho. Ya sabe usted que la autorización de esas obras funciona como funciona, con lo cual, esa coordinación es muy importante. Como digo, nos preocupa esa coordinación con Adif en relación con ese nudo estratégico de la ciudad, a ver si usted puede aclararnos un poquito más este tema.

Y nos preocupa también el monumento al 11-M. La Asociación de Víctimas del 11-M se dirigió a nosotros y está también preocupada por lo que ocurrirá; se ha dirigido al resto de Administraciones también, con desigual acierto, seguramente, pero nos preocupa también que de alguna forma pueda afectarle este asunto, esta obra y las siguientes.

Insisto, si van a cortar durante al menos 129 días esta línea tan importante de Metro de Madrid, ¿qué medios alternativos, que modos de transporte alternativos se van a reforzar y cómo lo van a hacer? Porque, sin duda, si no se hace, esto puede ser un grave problema para los madrileños. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse a los tiempos. Tiene la palabra el señor Oliver; ¿le aviso de los tiempos o no?, porque a usted no le gusta mucho.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: No; de todas maneras, yo creo que no voy a ser particularmente intenso en esta mañana. Gracias. Quiero empezar agradeciéndole a la señora Roldán la exposición que nos ha hecho hoy. La verdad es que estamos, francamente, sorprendidos y, desgraciadamente, poco acostumbrados a este tipo de presentaciones en las que un cargo, en este caso, técnico-político -vamos a dejarlo en eso- viene y nos cuenta de verdad aquello por lo que le preguntamos. Entonces, vaya por delante mi agradecimiento por hacer bien su trabajo y por venir aquí a darnos explicaciones. Ojalá sirva usted de ejemplo a muchos otros comparecientes que vienen aquí a contar no sé muy bien qué.

Tengo que decirle algunas cosas que creo que no han quedado suficientemente claras o que por lo menos yo no he tenido claras. También le tengo que agradecer, por la petición de información que le hice en su momento, que usted me haya enviado el dossier, que tiene más de 1.600 páginas, con gran detalle, donde efectivamente vienen las cuestiones de desamiantado que yo no he sabido ver antes de su comparecencia y que efectivamente están ahí. Como cuestiones negativas, aunque supongo que

es una cuestión de tiempo, falta que me respondan a las nueve preguntas escritas, pero, como le digo, supongo que es una cuestión de tiempo y que en breve podrán responderme.

Tengo algunas dudas y alguna preocupación. Voy con las dudas, que algunas ya las han referido los anteriores intervinientes. Me gustaría saber el nivel de coordinación que ha tenido Metro de Madrid o el Consorcio Regional de Transportes de Madrid con el Estado, con Cercanías, para asegurar que los cortes que se van a producir en nuestra red de Cercanías no suponen mayor perjuicio a los cortes de la línea 1; es decir, si ha habido una cierta coordinación para ver cómo se abordaban estas obras.

Otra duda que tengo es si la planificación de estas líneas, sobre todo de las más antiguas, se hace con tiempo suficiente, porque en la última comparecencia suya que tuvimos sobre este tema, que, si no recuerdo mal, fue el día 17 de diciembre, todavía no quedaba muy clara la fecha exacta de la planificación. Han pasado dos meses desde entonces y se han acelerado los plazos, entiendo, para llegar a este verano, ¿no?

También me gustaría saber si ustedes, en Metro, para la evaluación de este tipo de obras, siguen algún tipo de protocolo para tratar de minimizar el impacto, si evalúan distintas alternativas, como, por ejemplo -creo que se lo comenté la última vez que vino a comparecer-, el metro de Londres, que está utilizando técnicas bastante modernas para no tener que cortar la línea y, entonces, son capaces de hacer trabajos en los horarios correspondientes incluso con cambio de balasto, como usted bien ha dicho, por placa rígida.

Hay otra cuestión que me genera dudas y quizás también alguna preocupación. Como sabe usted, el material móvil de la línea 1 son los 2000, como bien ha dicho, CBTC, que son cautivos de esa línea; si no recuerdo mal, 37 trenes, 36 en hora punta, y de los 724 coches, me da la sensación de que hay disponibles algo menos de 500. El resto está en proceso de desamiantado. Estos trenes ya no se fabrican, son de gálibo estrecho, y tenemos un problema para cuando vuelvan a abrir la línea y es que a lo mejor ya no tenemos trenes. Entonces, me gustaría saber qué previsión tiene para esta línea, porque a lo mejor consiguen ustedes abrir el túnel y no es que no quepan los trenes, como ocurre en otras ocasiones, sino que no tenemos trenes porque ya no se fabrican y hay que pedirlos, y sabe usted que los trenes tardan entre dos y tres años en tenerse, cuatro o cinco si nos equivocamos en las dimensiones.

Le manifiesto también una preocupación. No se ha referido en ningún momento al servicio alternativo de autobuses o qué planificación tienen con el consorcio, o por lo menos yo no he entendido en su explicación que se haya referido al servicio de autobuses. Sabe que hay más de 350.000 habitantes en las zonas afectadas de Villa de Vallecas. De esos, no tengo los datos exactos de cuántos utilizan el metro de Madrid -voy a intentar buscarlo ahora en los datos abiertos-, pero sí me parece importante que no se saturen las líneas, que se haga el convenio adecuado con la EMT, y se asegure que los vecinos de Vallecas no pierdan un solo derecho durante este tiempo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver, por ajustarse a los tiempos. Señor Ramos, tiene palabra por siete minutos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. En primer lugar, señora Roldán, muchas gracias por sus explicaciones, que la verdad es que han sido muy didácticas e interesantes. Le decía el señor Oliver que la felicita por responderle a lo que le pregunta. A lo mejor es que el señor Oliver no hace las preguntas adecuadas o no recibe la respuesta que a él le gusta, pero en este caso sí ha sido así. En cualquier caso, me alegro de que el señor Oliver esté un poco más contento esta mañana.

Señorías, yo creo que estamos todos de acuerdo en que Madrid tiene, sin duda, una de las mejores redes de metro de todo el mundo, yo creo que en eso estamos todos de acuerdo, y eso solo se consigue de una manera, que es invirtiendo, que es haciendo renovaciones y que es haciendo el trabajo que se está haciendo por parte de la Comunidad de Madrid, en este caso por parte de Metro, y por parte de la Consejería de Transportes. Ojalá pudiéramos decir lo mismo de otras Administraciones, como, por ejemplo, de Adif. Todo esto se enmarca en la estrategia de renovación de las infraestructuras de metro, que creo que es importante -luego me referiré a alguna de las que se están llevando a cabo aparte de esta de la línea 1-, que creo que demuestran el compromiso del Partido Popular, en este caso, por la apuesta decidida por el transporte público. Aquí siempre se ha hablado de que hay que mejorar el transporte público. Yo creo que tenemos uno de los mejores transportes públicos, como digo, del mundo, y eso es gracias a las políticas que está llevando a cabo durante estos años el Partido Popular en la Comunidad de Madrid.

Ha hablado de que efectivamente hay que hacer esta renovación dada la antigüedad de la línea, lo obsoletos que quedan algunos de los sistemas de las vías existentes y que por eso es necesario abordar esta renovación integral. Yo creo que en eso estamos todos de acuerdo, si bien es verdad que, lógicamente, algunos portavoces de la oposición se han quejado del momento; que es tarde decía el señor Moreno, que esto había que haberlo hecho antes. Lo hiciéramos cuando lo hiciéramos, algún pero le habrían puesto, ¡seguro!, da igual; si lo hacemos antes, porque es antes, si lo hacemos después, porque es después; si cerramos en verano, porque cerramos en verano, si abrimos en invierno, porque abrimos en invierno. Usted hablaba de 400.000 vecinos afectados, el señor Pastor, de 500.000; si seguimos así, vamos a acabar la mañana con 3 millones de afectados. Pónganse de acuerdo. Pero da igual, hagamos lo que hagamos, ustedes van a protestar. Entonces, bueno, pues nosotros hacemos lo que tenemos que hacer, las obras que son necesarias. La señora Roldán ha hablado de todas las actuaciones que se van a llevar a cabo, del balasto contaminado, de los elementos de apoyo de la vía, de la geometría de la vía, de los problemas de ruido, de la inestabilidad de las plataformas, de los aparatos de vía, del desamiantado, de la mejora del sistema de drenaje... Yo creo que es muy muy importante, es una reforma integral. Y yo creo que, más allá de las molestias lógicas que puede ocasionar en momentos puntuales, porque es lógico y normal, es inevitable que existan esas molestias, va a suponer una importante y sustancial mejora en la prestación del servicio.

Hay una cosa que me preocupa. Usted ha hablado varias veces de gálibo estrecho. Espero que luego puedan pasar los trenes y no nos pase como en otros sitios, que el gálibo estrecho supone un verdadero hándicap. Entonces, yo espero que eso lo tengan ustedes previsto.

También ha hablado de coordinación con otras Administraciones, que les preocupa mucho a los portavoces de la izquierda. Yo creo que usted ha dejado claro que están hablando tanto con la EMT, con el consorcio, etcétera, y también con Adif. No sé si es que el señor Pastor tiene alguna información más que le pasa el Ministerio de Fomento por detrás y que nosotros no conocemos, pero yo creo que usted, en su primera intervención, lo ha dejado claro.

Metro de Madrid, en estos momentos, tiene 302 estaciones, si no me equivoco, llega a doce municipios. ¿Se acuerda usted, señor Pastor, de cuando el PSOE hacia 12 kilómetros de metro porque decía que no hacía falta crecer más porque era suficiente? ¡Dónde estaríamos si hubiera estado gobernando el PSOE en esta comunidad, cuántos kilómetros de metro tendríamos o cuántas estaciones menos de las que tenemos tendríamos! Yo creo que unas pocas menos.

Como decía, además de estas obras de la línea 1 de metro, quería recordar alguna otra. El señor Pastor hablaba de las obras que se van a realizar en Atocha y nos vendía 50 millones de euros de inversión en la remodelación de la estación de Atocha. Le voy a decir alguna que estamos haciendo nosotros, y luego vamos comparando. Prolongaciones de metro, línea 3, longitud estimada, 2,6 kilómetros, las obras ya han comenzado; 75 millones de euros sin IVA, 91 millones de euros con IVA, frente a los 50 de Atocha. Línea 11, tramo Cuatro Caminos-La Fortuna, 3,2 kilómetros de metro, la licitación de la redacción del proyecto se está realizando en estos momentos; 75 millones de euros sin IVA, 90 millones con IVA, frente a 50 de Adif. Plaza Elíptica-Conde de Casal, longitud, 6,9 kilómetros de metro, prácticamente 7, ya está firmada el acta de replanteo; 413 millones de euros sin IVA, 500 millones de euros con IVA, frente a 50 millones de Adif, en Atocha. Conde de Casal-Mar de Cristal, en estos momentos se está realizando la situación de la redacción del proyecto; 800 millones de euros sin IVA, 968 millones de euros con IVA, frente a 50 millones de Adif en Atocha. Tramo Mar de Cristal-Valdebebas, 7,2 kilómetros de metro; 600 millones de presupuesto sin IVA, 726 con IVA, frente a 50 millones de Adif en Atocha. Línea 5 al aeropuerto, longitud, 1,5, 1,7 kilómetros de metro, ya se está redactando el estudio informativo, la tramitación ambiental y el proyecto constructivo; 175 millones de euros sin IVA, 212 con IVA, frente a 50 millones de Adif en Atocha, que es de lo que usted tanto presume y se jacta. Y puedo seguir así, hablando de los intercambiadores de Conde de Casal, Valdebebas, Legazpi, Chamartín...

Esa es la apuesta por el transporte público del Partido Popular y esos 50 millones de Adif, en Atocha, son la apuesta por el transporte público, en Cercanías, del señor Sánchez en Madrid, del Partido Socialista, al que usted tanto defiende. Ayer pasó lo que pasó en Cercanías y usted hizo la intervención que hizo en el pleno. Simplemente le digo que Metro de Madrid, solucionando los problemas que ustedes no son capaces de solucionar y que ustedes crean, ayer tuvo que volver a reforzar la línea 1, precisamente la línea 1, y la línea 10 ante las averías que ustedes tuvieron para poder darles una

solución a esos ciudadanos; fue la Comunidad de Madrid la que tuvo que solucionar sus problemas, su incapacidad y su nula gestión. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. A continuación, para responderles a todos ustedes, por un tiempo máximo de siete minutos, tiene la palabra la señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchas gracias. La verdad es que, como muchas de las cuestiones las han planteado todos los grupos, las he estructurado en cinco puntos para dar respuesta a todo. En cualquier caso, como luego hay otro turno de preguntas, si queda alguna duda más, yo encantada de resolverla.

Respecto a la renovación de la infraestructura, estoy de acuerdo con ustedes, es un obrón, es una obra muy muy relevante. Hablaban de que mi puesto es técnico-político. Yo aquí me pongo el gorro de técnico. La obra se hace en el momento en el que había que hacerla. Desde el punto de vista técnico, haber actuado muchos años previos hubiera sido perder años de amortización o del valor de este activo; es decir, las actuaciones de renovación se hacen cuando los equipos tienen que ser renovados en ese proceso de obsolescencia, con lo cual, era el momento de realizar la obra. Como les digo, desde el punto de vista técnico, era el momento de realizar la obra y en ningún momento he tenido duda de que había que plantearla y planificarla para llevarla a cabo, sabiendo que es una obra muy importante y que, efectivamente, va a generar una afección importante.

En cuanto a los métodos de construcción que vamos a emplear, señor Oliver, nosotros estamos absolutamente actualizados y constantemente viendo cuáles son los procesos constructivos que se utilizan en otras infraestructuras. Le puedo asegurar que nosotros lo hacemos de manera encomiable. No va a encontrar ninguna Administración pública que planifique un cierre temporal de 129 días y lo cumpla escrupulosamente. Revise usted todos los cierres que nosotros hemos planificado, por lo menos desde que yo estoy en esta consejería como consejera delegada, y cuando hemos dicho que cerrábamos trece días, hemos cerrado trece días y no hemos sido capaces de adelantarlo. Como ven en la transparencia que les he traído, en esos 129 días están absolutamente planificadas, cada día, las actuaciones que vamos a realizar y se realiza una coordinación, cada día, específica de cada uno de los miembros de los equipos para que cualquier desviación de esos días sea corregida. No nos permitimos en Metro de Madrid irnos respecto a estos días; ¡hombre!, nos puede pasar de todo, y saben ustedes que en los últimos cuatro años a mí me ha caído de todo en esta compañía, pero esa es una de nuestras prioridades.

Hablaba de los trenes. Yo he venido aquí a comparecer para hablar de la próxima posibilidad de compra de los trenes, o de los pliegos, que ya están preparados; por cierto, pliego que tiene incluido, para poder licitarlo, un estudio de gálibos dinámico, tanto que se habla ahora de la capacidad del gálibo dinámico, para que precisamente el futuro adjudicatario no tenga problemas respecto al diseño de las cajas de los trenes, porque lo esencial es el gálibo dinámico que tiene un túnel.

En cuanto al completo de la programación. Primero, hay que renovar la infraestructura y luego tienen que llegar los trenes, porque se pueden tener trenes nuevos, pero si no existe una renovación

de infraestructura no se sacan las máximas prestaciones de los trenes, o sea, es como se tienen que hacer las obras de planificación completas. Por eso, en el orden de las actuaciones era esencial lanzar la obra de renovación de la infraestructura.

Respecto al desamiantado, les voy a confesar que he pedido el listado de las unidades de obra en el proyecto, porque no me lo sabía, y aparece fundamentalmente que vamos a tocar toda la parte de drenaje. Sabe que una de las zonas en las que es posible que aparezca amianto son todas las tuberías -yo en mi casa tengo tuberías todavía que tienen amianto-; entonces, está planificado todo el levantamiento de drenajes, con todo el proceso de desamiantado de lo que podemos encontrar ahí - por supuesto, con empresas de desamiantado especialistas, RERA- y en las que es necesario hacer ese cierre.

En cuanto a la planificación, nosotros, técnicamente, nos sentamos con Adif, con la Dirección General de Infraestructuras, con el Consorcio Regional de Transportes, para que se programen las actuaciones de manera que se gestione la movilidad de manera íntegra en la Comunidad de Madrid, siempre, por supuesto, dirigido por el Consorcio Regional de Transportes, de manera que se intente afectar lo menos posible a los usuarios. En este caso, es la Dirección General de Infraestructuras la que, como también está realizando las obras de la línea 11, ha trabajado en coordinación con Adif, y a mí no me consta que falte ningún tipo de documentación. Desde el punto de vista técnico, los técnicos hablamos a un nivel que cualquier tipo de documentación que nos falte rápidamente la subsanamos y rápidamente nos ponemos a ello, porque nuestro objetivo a nivel técnico es que esto funcione de la mejor manera posible.

Respecto al servicio sustitutorio de autobuses o qué vamos a hacer para minimizar la afección a los ciudadanos, la actuación se realiza en una de las líneas más estructurantes que tiene Madrid, es decir, es una de las líneas que más conexiones tiene con otras líneas de metro. Lo que se va a hacer es, por supuesto, potenciar los servicios de autobús sustitutorio, que en este caso es con EMT, en las zonas en las que no existe ese refuerzo o esa posibilidad. Y, por supuesto, no dude de que vamos a poner todos los medios que estén en nuestra mano para que todos los vecinos puedan seguir realizando la mejor movilidad de la mejor forma posible. Además, en estos últimos cuatro años también hemos aprendido mucho de cómo realizar estas cosas, cosas que incluso Adif nos ha copiado ahora. Nosotros hemos aprendido, por ejemplo, que muchos cierres hay que hacerlos los sábados, porque es la manera en la que menos impacta en los ciudadanos y es más fácil que el lunes, el primer día laborable, el ciudadano entienda mejor cómo tiene que utilizar esos servicios sustitutorios. Por tanto, no duden de que con el Consorcio Regional de Transportes y con el resto de operadores, en este caso con EMT, vamos a poner todos los servicios necesarios para dar el mejor servicio a los ciudadanos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, por ajustarse a los tiempos. La verdad es que ha resuelto usted prácticamente todas las dudas. No sé si quieren abrir el segundo turno; yo les voy a dar la posibilidad, pero creo que ha sido muy clara. ¿Señor Moreno? (*Pausa.*) ¿Señor Pérez Gallardo? (*Pausa.*) ¿Señor Pastor? (*Pausa.*) ¿Señor Oliver? (*Rumores.*) Por supuesto, todos tienen derecho a utilizar este segundo turno, señor Oliver, ¡claro que sí!

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias de nuevo, señora Roldán, por la claridad y por las explicaciones. También le quería dar particularmente las gracias al señor Ramos por abrirme los ojos sobre lo bien que lo hace el Gobierno siempre y lo equivocado que yo estoy. Debe de ser esa sordera selectiva que poseo la que me ha impedido entenderle a usted hablar de la línea 1, porque me da la sensación de que ha hablado usted de todo menos de la obra; yo creo que para eso bien le podría ceder el tiempo a la señora Roldán, o bien será mi sordera selectiva la que me ha impedido entenderle.

Dice la señora consejera delegada de Metro que las obras deben hacerse en este preciso momento porque es una cuestión de amortización. Bien. Sus predecesores en Metro no opinaban lo mismo. Ya se lo dije en mi anterior comparecencia, el diario El Mundo, con fuentes internas de Metro, constataba que las obras tenían que haberse hecho con anterioridad al año 2008. El consejero de Transportes, el otro día en el pleno, comentó que la situación de las infraestructuras en este momento era ya bastante crítica; usted misma ha hablado de que el balasto no está en condiciones de soportar las vibraciones que se producen en los trenes. Yo entiendo que, en su mandato, lo ha hecho usted lo antes que ha podido, pero es evidente que esta obra se tenía que haber hecho con anterioridad; particularmente, el Ayuntamiento de Madrid, en el año 2016, cuando se acometieron las obras y se cortó ese tramo durante otros cuatro meses -así que llevamos un total de ocho meses en estos últimos siete años-, ya avisó de que esta obra era necesaria. O sea, se cortó en el año 2016 y se vuelve a cortar ahora, cuando se podía haber hecho todo de una vez; esto, afectando a los más o menos -ya he conseguido echar el número- cinco millones de usuarios que puede tener el tramo correspondiente - cinco millones de entradas mensuales- entre Sol y Valdecarros. Teniendo en cuenta que cinco millones de usuarios al mes es una cantidad nada despreciable, usted ha comentado que se va a potenciar el servicio de autobuses a través de la EMT. Si yo le he entendido bien, como esta línea vertebraba la ciudad y tiene conexiones con muchas otras líneas, no hace falta reforzar demasiado, pero esa es una inferencia que hago yo de sus palabras. Entonces, me gustaría que usted me corrigiese, si no es así. Pero es que la obra ya va a empezar; estamos a muy pocos meses de que empiece la obra, que va a cerrar cuatro meses entre Sol y Valdecarros, y yo no he entendido de sus palabras que ustedes tengan ya el contrato marco con la EMT para abordar este tema. Me gustaría que me dijera, si puede, si van ustedes a establecer un contrato marco, porque entiendo que, en este caso, al ser un servicio que va a prestar la EMT, no hace falta en ningún caso sacar una licitación. Ustedes ya tienen experiencia previa en estas cuestiones; no sé cuánto tiempo necesitan, no sé cuánto refuerzo, porque la EMT tampoco está pasando por su mejor momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, se le va acabando el tiempo.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Acabo ya. Muchas gracias. Me gustaría también que me contase, si puede, hasta cuándo va a retrasar la compra de material móvil. Hasta que sepa cómo va a hacer la infraestructura, ¿no? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Señor Ramos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidente. Brevemente, solo para contestar al señor Oliver. Yo no sé si usted tiene sordera selectiva, pero de que escucha lo que quiere no tengo ninguna duda, eso lo tengo bastante claro. He hablado de la línea 1; si usted no lo ha entendido, pues lo siento, pero es así. Y no soy yo quien le dice lo equivocado que está, no soy yo, y que el Gobierno hace las cosas relativamente bien tampoco. ¿Sabe quién se lo dice? Los ciudadanos, que nunca les votan a ustedes y a nosotros llevan muchos años votándonos con mayorías absolutas. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos. Para concluir, en turno de dúplica ya, le doy la palabra por cinco minutos a la señora Roldán, si los quiere agotar, aunque, insisto, ha dado una explicación muy brillante. Gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Lo cierto es que he tenido que tirar de hemeroteca, les digo la verdad, porque no me ha dado tiempo a leerme el proyecto que se hizo en el año 2016, se lo confieso, y en hemeroteca ya se anunciaba que se hacía el cierre en el año 2016, pero se anunciaba que quedaba una segunda fase, que en realidad nosotros la hemos faseado, a su vez, en dos, técnicamente. Ya en el año 2016, pueden ustedes leer en noticias de prensa que se indicaba que se iba a realizar el cierre de esos cuatro meses que creo que llegó a ser, o un poquito más, y que luego quedaba una segunda fase que había que acometer, que eran las actuaciones estas que realizamos.

El proceso de contratación de una obra así es tremendamente complejo. Nosotros empezamos a trabajar en la elaboración de pliegos y en toda la programación que hay que hacer casi con un año de anterioridad a las fechas previstas. Hablaba de una comparecencia mía anterior, cuando, si no me equivoco, estábamos en el proceso de licitación todavía, no se había procedido al proceso de adjudicación. Ahora mismo ya sí se ha realizado el proceso de adjudicación y, además, estamos dentro del tiempo previsto para la posibilidad de presentación de recursos y demás, con lo cual, nosotros, hasta que no tengamos los contratos totalmente firmados no tenemos la planificación. Ahora mismo esto se ajusta a una previsión de que no vamos a tener ningún tipo de contratiempo. Le quiero recordar lo que nos sucedió con la línea 4, en la renovación de la catenaria, cuando, por líos administrativos y recursos que fueron poniendo de un contrato a otro, fue muy complicado establecer -porque se nos escapa a nosotros en este caso- la fecha definitiva. La previsión, si todo va bien, y espero y confío en que sea así, es que, en verano, momento en el que, además, la reducción de la demanda nos permita que sea el momento adecuado, se va a centrar ese proceso de cierre de los 129 días.

Respecto a los servicios sustitutorios, no dude, señor Oliver, de que vamos a reforzar y vamos a contratar los servicios de prestación sustitutorios de autobuses dictaminados y siguiendo lo que nos indique el Consorcio Regional de Transportes, que, como les digo, son los que indican cómo se deben coordinar todos los elementos de transporte que hay en la Comunidad de Madrid; para eso existe este organismo. A nosotros nos da también confort que es una línea muy estructurante, que tiene mucha red de comunicaciones, pero no dude de que nosotros vamos a reforzar lo máximo donde sea necesario,

no vamos a escatimar lo más mínimo para que nuestros usuarios, para que los ciudadanos tengan la mejor movilidad y la menor afección posible.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, por su clara y brillante exposición esta mañana. Ya que he visto que hay interés por parte de algunos portavoces en la presentación, quería preguntarle si es posible que me la pasase y ya la comparto yo con los diputados. (La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA**: *iPor supuesto que sí!, sin problema.*) Muchas gracias y que tenga una buena jornada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-199/2023 RGE.1722. Comparecencia de un representante de la Asociación Gremial de Auto-Taxi Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación que deja al taxi madrileño la PROP.L-26/2022 por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se modifica el régimen sancionador de dicha ley. (Por vía del artículo 211 y artículo 144.1 del Reglamento de la Asamblea).

Como hablamos el otro día, esta comparecencia es por vía del artículo 144.1; también ha entrado esta comparecencia por el artículo 211, pero se computa como el 144.1 del Reglamento de la Asamblea, como ya expresamos en la reunión de la Mesa de la comisión la semana pasada. Comparece el presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, don Alberto de la Fuente Miñambres, a quien pedimos, por favor, que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días. Va a intervenir usted por tiempo de quince minutos; yo le avisaré cuando le queden un par de minutos o un minuto y así usted se regula los tiempos, pero vamos a ser muy específicos con ellos. Pues tiene ya sus quince minutos para exponer.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, diputados. Doy las gracias al Grupo Vox por considerar esta cuestión importante e invitar al sector del taxi, en este caso, a la representación de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, para explicarles cómo se ve desde nuestro punto de vista la situación que estamos viviendo en este momento en el sector. En principio voy a hacer una explicación cronológica de cómo hemos llegado hasta aquí y después ustedes, como políticos, valorarán cuáles son las soluciones; al fin y al cabo, son los que tienen que poner las soluciones.

Hasta la llegada del artículo 21 de la ley ómnibus en el año 2009, el taxi y las VTC tenían una convivencia buena, extraordinaria; es más, había algunos taxistas que tenían a su vez vehículos VTC para hacer determinados servicios que no podían hacer con el taxi. Todo iba de manera correcta, sin problemas, y es entonces cuando la ley ómnibus abre el mercado o abre la posibilidad de pedir infinidad de licencias de VTC, rompiendo la estabilidad y el equilibrio del mercado que entonces había. Aparte de esto, la llegada de las multinacionales ha obligado a todos los que estábamos antes de que aparecieran a cambiar las reglas del juego.

En esta sesión de la Comisión de Transportes también quería destacar el agravio comparativo que hay respecto a las sanciones que se imponen a los taxistas. Imagino que todos ustedes saben que el autónomo que conduce un taxi y que solamente tiene ese taxi, a la hora de ser sancionado, tiene la misma cuantía en la sanción que aquellos que conducen un autobús y que ese autobús pertenece a una gran empresa con miles de unidades de autobuses circulando por toda España, sin dar nombres de grandes empresas, pero que ustedes todos las tienen en la cabeza. Y esto es algo especialmente sangrante para el autónomo, porque del trabajo del autónomo depende la estabilidad económica de su familia, no de su empresa, sino de su familia. Somos conscientes de que nos tenemos que acoplar a la nueva realidad existente y, de hecho, consideramos que estamos plenamente adaptados a ella, como venimos haciendo desde hace más de un siglo. Es hora también de que sean los otros, los que han venido aquí, los que se adapten a la realidad existente y no traten de cambiar las normas adaptándolas a su beneficio y a su esperado lucro de futuro.

A nosotros siempre se nos ha dicho -es un mantra que se repite muchas veces en muchos sitios- que no estamos adaptados a las nuevas tecnologías. Pues yo quería comentarles que ya en el año 2006 teníamos GPS. Algunos, como es el caso de Uber, nos acusaron en Bruselas de que no estábamos adaptados y que ni siquiera sabíamos utilizar un GPS. Bueno, pues ya teníamos vehículos taxis en aquel momento que estaban conectados directamente en la gestión de flotas con el GPS, de tal modo que, cuando entraba un servicio en la gestión de flotas, ya el GPS, automáticamente, sin tener que tocar ningún botón, decía el destino y el camino que tenía que seguir el taxista para llegar a él. Todas estas cuestiones que manejan los medios de comunicación, los grandes lobbies, desprestigian al sector del taxi, muchas veces, la inmensa mayoría, sin razón. Tendrían que hacérselo mirar.

Una de las cuestiones que se considera a favor de las VTC, dicen ustedes los políticos, es la generación de puestos de trabajo. El taxi no solamente genera puestos de trabajo al volante, también lo genera en la gestión de flotas, también lo genera en los talleres, también lo genera en las gestorías, porque detrás de todos estos puestos de trabajo, en el sector del taxi sí hay seres humanos; en otros casos no pueden decir lo mismo, porque en otros hay máquinas, hay aplicaciones que van, a su vez, en otras aplicaciones y, a su vez, en otras en las que nunca hay seres humanos respondiendo a cada una de las incidencias o de las solicitudes que puede haber. Harto es sabida la impotencia en la que se ven determinados usuarios de algunas plataformas a la hora de hacer una reclamación, siquiera por algo tan sencillo como que se les olvida algo en un vehículo, pues es imposible para ellos volver a contactar con ese vehículo y que se resuelva la incidencia, hacer que ese objeto perdido, que es lo más normal del mundo que pase, se pueda recuperar. Porque todo se quiere manejar a través de páginas web y de correos electrónicos; demasiados automatismos, cuando el que viaja es un ser humano.

El taxi es una garantía para el usuario, un valor que no se cuestiona, porque quien monta en nuestros taxis sabe que quien le lleva es un ser humano y, en este caso, con la formación necesaria para llegar a su destino sin ninguna incidencia. Otros no pueden decir lo mismo. Cuando se monta en un taxi se trata con personas, no con máquinas que simplemente gestionan automatismo. Junto con el personal está la garantía de las tarifas, y este es un tema muy importante. Las tarifas están reguladas por la Administración pública, en este caso, el caso que nos ocupa, por la Comunidad de Madrid; también

por el ayuntamiento, pero es la comunidad quien da el visto bueno definitivo tanto a las tarifas de carretera como a las urbanas. En ningún caso va a ocurrir que las personas más vulnerables se vean castigadas por necesitar un transporte un día de lluvia, porque ese transporte vaya destinado a una persona de movilidad reducida, porque sea un día de huelga o cualquier otra incidencia que haga que la oferta sea menor, y porque, al ser la oferta menor, que ya es suficiente castigo para aquellos que necesitan viajar, aparte de eso, se les grave multiplicando hasta por tres el precio del trayecto en determinadas plataformas. Esto es especialmente sangrante para las personas que más lo necesitan, y aquí hay que hacer hincapié en aquellos que tienen que viajar a los hospitales y que necesitan tener a su disposición un determinado vehículo un determinado día porque tengan una cita médica, que son las personas más vulnerables, y encima, resulta que son gravadas hasta con el triple de lo que podría costar el taxi normal en un día. Esto no lo hace el taxi; el taxi tiene una tarifa regulada y la tiene siempre, el día de lluvia, el día de sol, el día anterior a un festivo y el día posterior. Por lo tanto, tienen que hacérselo mirar, para que, luego, en los agravios comparativos, no nos metan a todos en el mismo saco.

Ahora que he mencionado a nuestros viajeros, la razón de ser de nuestro trabajo y del servicio público, quería recordar que los taxis de Madrid son el soporte predilecto de los usuarios y de los usuarios vulnerables. Aquí quiero hacer especial hincapié en la gestión de la Comunidad de Madrid, también del ayuntamiento, y volviendo a las personas vulnerables que utilizan nuestros coches. Cuando se hacen las propaganda para las elecciones venimos viendo históricamente que, consecutivamente, se hacen ofertas en los Abonos de Transportes públicos, ofertas para los menores de 27 años, ofertas para estudiantes, ofertas para jubilados..., que todo esto está muy bien, pero dejan al margen, insisto, a quien más lo necesita y quien más lo necesita es aquella persona que no puede utilizar otras alternativas de transporte por su situación de vulnerabilidad dado que es una persona mayor, es una persona con movilidad reducida, y no se ve en la Administración pública, por parte de la Comunidad de Madrid ni por parte del ayuntamiento, hay que decirlo, que salga un bono, un descuento para estas personas que tienen que viajar y no pueden utilizar otro medio de transporte; ni pueden bajar al metro por sus circunstancias ni pueden utilizar el autobús, etcétera. Entonces, yo les pido, ahora que están en campaña, que hagan todos el esfuerzo máximo para tener en cuenta a estos usuarios, que son muchísimos, y son muchísimos porque a partir de una determinada edad, con mucha frecuencia -hay que decirlo así de fácil-, tienen que ir al médico, y este transporte hay que facilitárselo, sobre todo, económicamente; la logística y el vehículo ya lo ponemos nosotros, que lo hacemos y, además, lo hacemos bien.

Es necesario implicar a todos los partidos políticos para que defiendan al más débil, que es el servicio del taxi, frente a las grandes multinacionales, a los grandes lobbies, que tienen la posibilidad de hacer propaganda, que tienen la posibilidad de comprar espacios en los medios de comunicación y que, además, juegan un poco sucio aprovechando los vacíos legales que tiene en este momento la normativa. Aquí, la falta de regulación durante todo este tiempo, la falta, sobre todo, del régimen sancionador, ha dado lugar a la situación que vivimos ahora en el transporte de viajeros en la Comunidad de Madrid. Por todo esto, es necesario un régimen sancionador y controlador de las VTC. La asociación gremial lleva años pidiendo, exigiendo y casi mendigando la adecuación de los reglamentos del taxi y de las VTC para que estas últimas no abusen también en los juzgados de la situación de falta de

normativa, que es lo que está ocurriendo actualmente, y duele, les digo que duele, y algunas veces, cuando hablamos con determinadas personas, me refiero a determinados profesionales como puedan ser la Policía Municipal, la Guardia Civil e incluso los agentes de movilidad y la Inspección -también la Inspección-, vienen a decir que sí, que sí, que nosotros sancionamos, que nosotros nos implicamos, que nosotros estamos en la calle, pero, luego, esto pasa a dormir el sueño de los justos en el camino que va del agente sancionador, de cualesquiera los cuerpos que he nombrado anteriormente, hasta que se cobra la sanción; es un camino de años que en muchos casos -ya reconocido por la propia Consejería de Transportes- no llega al fin deseado, vuelvo a insistir, por la falta de normativa, que es al fin y al cabo por lo que estamos aquí en esta mesa. Entonces, tenemos que hacer lo posible y lo imposible por que esto no suceda, por que cada vez que un agente pone una sanción, procura una diligencia, llegue a buen fin, porque, si no, utilizamos los juzgados simplemente para decir que no es posible. Todo esto, pues, depende de todos ustedes, depende de aprobar las normas que den solución a esto, que es especialmente sangrante, y ante lo que nos vemos impotentes, porque, cuando al taxista se le pone una sanción, el taxista la paga, porque no le queda otra, entre otras cosas, porque es muy débil y muchas veces no tiene la posibilidad de defenderse, de conseguir un abogado, llevar el tema al juzgado y esperar en la incertidumbre o adelantarse.

En fin, estamos en una lucha en la que nosotros somos la parte pequeña, es David contra Goliat, y ustedes deben implicarse en esto. Tienen que saber que el taxi esta más desprotegido, que cada taxi es una familia, que lo que hace ese taxista es lo suficiente para pagar su hipoteca, pagar una carrera a sus hijos y poquito más, y cada vez que se genera un agravio comparativo de este tipo su casa queda desprotegida ante la arbitrariedad, sobre todo económica, de las sanciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señor De la Fuente.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Sí. Por extensión a los usuarios que continúan viajando en los VTC y sufren la falta de profesionalidad, quiero hacer hincapié en ello, en la falta de profesionalidad de estos señores, sobre todo ahora que no tienen normativa en la que apoyarse o que exigir. Estos señores nunca llegan a ser profesionales porque tienen una rotación de dos meses; en el sector del taxi es de dos años, y esto lo deben tener muy en cuenta aquellos que quieran viajar en cualquiera de estos servicios, que quien está al volante, o es un profesional, o es una persona que, por determinadas circunstancias laborales, ha caído en esa profesión y está deseando abandonarla, porque, obviamente, muchas veces los contratos y los horarios son esclavistas. No voy a ser más cruel con este tema, puesto que espero que esto se acabe enseguida, dado que la norma ya debería estar aprobada. Espero de verdad que antes de las elecciones se acabe.

Deme un segundo para terminar. En resumen, las leyes, cuando llegan demasiado tarde, es como si no llegaran, y aquí vuelvo a hacer hincapié en los tres años que se tardó en la aprobación del...

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando. Después tiene otros diez minutos, por si quiere dejarlo para la siguiente intervención. De todas maneras, entiendo que los portavoces de los distintos grupos le harán una serie de preguntas y ya usted podrá concluir en esos diez minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Fuente. A continuación se abre el turno de intervención de los grupos parlamentarios por tiempo de diez minutos cada uno. Tiene la palabra el señor Moreno por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Gracias también, por supuesto, a la representación de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, gracias por asistir y gracias por las explicaciones, aunque a mí, sinceramente, no me ha quedado muy claro cuál es la posición, más allá de algunas consideraciones genéricas, que yo comparto en buena medida, sobre el valor que tiene el taxi, sobre la competencia desleal, sobre la desregulación, sobre esa lucha de David contra Goliat. Pero en relación con la proposición de ley de régimen sancionador no sé exactamente, con detalle, la posición que ustedes tienen, un régimen sancionador que se tenía que haber incluido en la Ley 5/2022, que no se hizo, y que ahora, a la carrera, se intenta aprobar, de manera, entiendo yo, chapucera, sin que haya un reglamento de las VTC tampoco.

Entonces, como ha habido cosas que no me han quedado claras, más que fijar un poco nuestra posición sobre el tema, le voy a hacer una serie de preguntas para intentar saber más cuál es la posición de la gremial sobre este tema. Primero su posición sobre la Ley 5/2022, que legalizaba y daba carta de naturaleza a las VTC y una competencia desleal con el sector del taxi, tanto por cómo se aprobó, en lectura única, sin reglamento de las VTC, sin régimen sancionador y sin negociación, porque no negociaron, que yo sepa, por lo menos con bastantes asociaciones del taxi, no sé si con ustedes.

En segundo lugar, quisiera saber qué opina del reglamento del taxi que se quiere aprobar, un reglamento que desregula la situación del taxi, suprime descansos, vacaciones, etcétera, que pone a competir de manera desigual a los taxistas con multinacionales; familias taxistas, como usted decía, con multinacionales. Es un despropósito. Es de verdad David contra Goliat, pero, encima, Goliat tiene respaldo del Gobierno, del poder político, que es el que está alentando todas estas leyes.

La tercera pregunta es qué opina de la propuesta de régimen sancionador en concreto, porque la que nos traen aquí es muy laxa; para esto, no sé si merece la pena el viaje. Es más laxa y más débil, más floja, que la legislación anterior y que la que existe en otras comunidades autónomas. Yo creo que ese es un tema importante, y además no hay garantía de acción inspectora. Usted, cuando hablaba de que las leyes se tienen que cumplir, efectivamente, coincido con usted en que tardan mucho en ejecutarse las sanciones, es verdad, pero es que hay problemas de falta de recursos y de falta de voluntad política, como luego desarrollaré. Y, por supuesto, sin el reglamento de las VTC, el régimen sancionador está un poco ahí..., bajando sobre...

En concreto, sobre el reglamento de las VTC, me gustaría saber, en relación con la prestación del servicio, la posición que tienen ustedes sobre la precontratación, sobre la vuelta a la base, sobre evitar el dumping de precios, sobre evitar la captación ilegal; en definitiva, cuál es su posición concreta sobre estos temas. Respecto a los conductores ya he oído por su parte la exigencia de una mayor profesionalidad, con esas rotaciones y esa esclavitud a la que se refería, pero hay temas fundamentales, como un control de registro de horas trabajadas, para que no estén funcionando en sesión continua, y el tiempo mínimo del permiso de conducir y requisitos de esta naturaleza.

También respecto a los reglamentos de las VTC y sobre los vehículos, la duración de los vehículos, el tiempo máximo que pueden tener, potencia, longitud, etcétera, y los seguros de responsabilidad civil. Y, luego, supongo que usted estará de acuerdo con la ratio 1/30 como defensor del sector del taxi, por supuesto, ¿no?

Dos temas para acabar, sobre las preguntas. ¿Qué opina usted sobre la consulta democrática que se convocó a finales del año pasado al sector del taxi, cuyos resultados a mí me parece que son incontestables? En segundo lugar, estoy convencido de que usted, como profesional y como representante del colectivo del taxi, tiene muy claro que la supervivencia del sector -porque eso es lo que está en juego, la supervivencia del sector del taxi; me parece que en eso podemos coincidir todos- depende de que haya una negociación, de que haya una regulación, de que haya una unidad en el propio sector. Me parece que eso es tan claro que... Le pregunto una cosa, y no quiero molestarle en absoluto, y es si son ustedes conscientes de que parece -parece- que a veces la Consejería de Transportes les está intentando utilizar para introducir diferencias dentro del sector, porque a mí me da esa sensación por las cosas que escucho que vienen de la Consejería de Transportes. Entonces, de verdad, me parece que es fundamental que ustedes estén unidos, que defiendan lo mismo, que defiendan a las familias, que defiendan el trabajo de un servicio público de calidad y de alto prestigio a nivel internacional.

No sé qué tiempo me queda... *(Pausa.)* Pues, por fijar posición, nuestra postura es contraria a este reglamento, nos parece que no define bien lo que se debería hacer. Creemos que se debería derogar la Ley 5/2022 y que en materia de sanciones, mientras tanto, hay que modificar el artículo 16 de la Ley 20/1998, dejando sin contenido los siguientes artículos: 17, 18, 19 y 20, para que sea de aplicación, para que no haya ningún vacío legal, íntegramente el régimen sancionador de la Ley 16/1987, de Ordenación del Transporte Terrestre. Esa es nuestra posición. Hemos presentado una enmienda a la totalidad en la tramitación de este reglamento.

Quiero hacer alguna consideración de carácter general. Como decía antes, creo que estamos ante una cuestión de supervivencia del sector del taxi. Todo está siendo una gran chapuza desde el punto vista formal, la Ley 5, tal y como se hizo, la que llamamos ley Uber, en lectura única, sin debate, sin tramitación, sin enmiendas, sin comparencias; una cosa que no hay por dónde cogerla. Eso desde el punto de vista formal. Desde el punto de vista del contenido es un atropello al taxi, claramente, porque introduce una desregulación, una competencia desleal con las grandes plataformas y, además,

sin ese régimen sancionador al que me refería antes y sin asegurar los requisitos de calidad, seguridad, etcétera.

Quiero acabar con un tema en el que seguramente usted coincidirá, porque conecta con algo que ha dicho, y es que es necesario que haya normas, que haya leyes, que haya regulaciones, pero que luego haya garantía de cumplimiento, porque, si no, las normas se convierten en un cuadro en una pared, no sirven absolutamente de nada. Y yo creo que tiene que haber para ello recursos y tiene que haber para ello también voluntad política; recursos creo que hay muy pocos, hay muy poca inspección. Entonces, habría que reforzar la inspección, no sé si crear un cuerpo especial, no para este tema pero en general para el transporte terrestre, regularlo, hacer un plan específico de actuación de la inspección para que funcione, para que haya medios; es que no los hay y, si no los hay, estamos hablando de que esto es el renio de la impunidad, y le pongo dos ejemplos concretos negativos y uno positivo. En Madrid, los colegios concertados, que, por ley, no deberían cobrar ningún tipo de cuota a las familias, porque la ley dice que tiene que ser gratuita la educación obligatoria, está cobrando cuotas en un 90 por ciento; en un 82 por ciento con carácter obligatorio, y con exclusión, la que no lo paga, en un 31 por ciento. No se hace nada; ha habido 527 inspecciones en la ejecución presupuestaria de 2021 y no hay ni una sola sanción.

Segundo ejemplo. En el tema de los pisos turísticos pasa exactamente lo mismo, es mirar para otro lado, es no actuar; sin embargo, por ejemplo, la Inspección de trabajo, últimamente, parece que sí está actuando, está regularizando situaciones, contratos que no son... Bueno, es lo mismo que planteo que debe haber para el tema del taxi y las VTC. Supongo que ustedes estarán de acuerdo con esto, que es necesario que las normas vayan acompañadas de un servicio que realmente haga que se cumplan. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Tiene la palabra el señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, presidente de la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, por venir hoy aquí. Nosotros, como todavía no ha acabado el plazo de enmiendas particulares para esta ley, hemos querido invitar a su asociación para darles voz y que puedan aportar alguna idea. Creo que ha dicho cosas muy importantes hoy. Además, esta invitación tenía un segundo objetivo que podría calificarse casi de romántico y es intentar convencer a la izquierda de que aprueben esta ley. Y creo que usted ha dado la clave; ha dado la clave por varias cosas. Una, esta ley viene a poner un régimen sancionador que va a permitir sancionar a las VTC. Otra, por lo que acaba de decir nuestro compañero, y es que es verdad que tenemos muy poca inspección en transportes, lo que es un gran problema, pero con esta ley la Policía Local va a poder multar a las VTC en cosas como la captación de clientes; va a poder multar no a las VTC, a las plataformas cuando se saltan las normas de los precios. Otra, rebaja también a los taxistas las cuotas de las sanciones, que ahora mismo, según como están, a un taxista, por ejemplo, que se quede sin papel para darte el tique le cobran lo mismo que a un autobús interurbano, por ejemplo, que lleva cincuenta plazas, o discrecional. Por lo tanto, en Vox consideramos que es bueno que se apruebe este régimen sancionador,

que se apruebe esta ley, que es bueno, principalmente, para el taxi, pero también para las VTC, porque yo creo que dan una garantía jurídica y una garantía a lo que aferrarse. Y lo ha dicho el presidente de la asociación gremial, que ha hablado del importe de las sanciones, de lo importante que es equipararlo a lo que es, porque no tiene sentido que se multe igual a un taxi, que puede hacer un servicio de 10 euros, que a un autobús discrecional, que puede estar haciendo un servicio de 1.500 euros, por ejemplo.

Quiero decirles otra idea por lo que me parece importante. Las enmiendas a la totalidad que ha presentado la izquierda lo único que hacen es parar el trámite de esta ley, porque al final, si se aprueban estas enmiendas a la totalidad, se retrasa todo, entraremos ya en periodo de elecciones, cuando ya se disuelve la Cámara, y no se podrá hacer y, por lo tanto, seguiré la ley vigente actual, es decir, la 5/2022. Imagínense que compramos su texto, que nos gusta -no es verdad- la alternativa que ustedes proponen, y si la aprobamos, pues no va a salir y, por lo tanto, seguiría vigente la actual. Entonces, yo creo que lo lógico, lo bueno, es presentar enmiendas parciales, y estamos a tiempo, estamos a tiempo de mejorar la ley y de llegar a un acuerdo. El taxi nos lo acaba de pedir: es necesario un régimen sancionador para las VTC, porque lo están ganando todo en los tribunales, están ganando todas las sanciones en los tribunales porque rige el régimen sancionador que ustedes han hecho en el Congreso de los Diputados, que es una chapuza y, por lo tanto, la aplicación no es fácil; las están ganando todas. Así que, insisto, en Vox creemos que es importante aprobar esta ley que tenemos ahora sobre la mesa y creo que se lo debemos al taxi principalmente, y que deberíamos aprobarla incluso por unanimidad, yo tengo esta esperanza casi diría que romántica. Tengo otros cinco minutos para ver si conseguimos convencer a la izquierda.

Este régimen sancionador, que es en parte de lo que estamos hablando, es común al taxi y a las VTC. La ley viene a decir que hay unas disposiciones comunes, una sección entera para el taxi, una sección entera -según la Ley 5/2022- para las VTC, pero esto es común para todos. Y se dicen cosas importantes. Podemos estar de acuerdo en que hubo un defecto de forma, de cómo presentó el Partido Popular esta propuesta, porque la presentó por el grupo en vez de por el Gobierno, en lectura única y sin dar voz a nadie. Dice el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra que no hay comparecencias sobre esta ley -estamos ahora mismo en una comparecencia sobre esta ley-, que no ha habido enmiendas; ha dicho que ha presentado una enmienda a la totalidad y que no ha habido debate. Estamos ahora mismo creando un debate y va a haber un debate sobre las enmiendas a la totalidad. Es decir, yo creo que gracias a que Vox se abstuvo en esa tramitación por lectura única y a que aprobamos la ley, la tramitación de la ley, porque ustedes votaron todos en contra de la tramitación de esta ley, estamos teniendo este debate. De verdad, ese día, a mí me sorprendió cuando ustedes votaron que no; yo creo que no sabían lo que estaban votando, pensaban que estaban votando dar a las VTC no sé qué, cuando es todo lo contrario, lo que estamos votando ahora es ese compromiso al que Vox llegó con el taxi, que aprobábamos la ley en junio porque iba a haber un régimen sancionador. Y hablan ustedes del reglamento de las VTC. Es que, primero, para que haya un reglamento de las VTC, primero tiene que haber una ley; o sea: ley, reglamento, y es lo que se está haciendo. (*Rumores.*) Claro, no se puede hacer el reglamento antes que la ley. Por lo tanto, en un reglamento que recoge también las partes específicas, necesitamos el régimen sancionador para que ese reglamento desarrolle cómo se tiene que hacer eso.

Sigo insistiendo en que creo que es bueno que aprobemos esta ley y creo que se puede mejorar; el Partido Popular ha presentado un texto y creo que se puede mejorar. Para mí hay un tema importante que también afecta al taxi en cuanto a lo que podría ser el taxista asalariado, o la VTC, que es el tema de la captación. El que se beneficia de hacer la captación es el conductor y no el titular de la licencia, y esto ocurre tanto en el taxi como en las VTC. Por lo tanto, es importante que la sanción vaya a quien está cometiendo esa infracción y a quien le beneficia. Al final, la captación está perjudicando a la competencia. Creo que esto se podría añadir en una enmienda para mejorar el texto. Y otra cosa importante es el 1/30. El 1/30 ya está declarado por Europa como arbitrario. Cuando se hizo en España dijeron: a ver, ¿cuántas VTC hay en España y cuántos taxis hay? Pues hay una proporción de 1/30, pues venga, ¡chimpún!, ponemos 1/30. Pero la realidad es que se cumplía en toda España, pero no en aquellos sitios donde estaban concentradas las VTC, como, por ejemplo, en Madrid. ¿Cuál es el problema o qué nos vamos a encontrar? Que se va a declarar ilegal este 1/30, y va a haber jueces que, cuando la Comunidad de Madrid, por ejemplo, deniegue autorizaciones de las VTC por este 1/30, lo vayan a tumbar y la Comunidad de Madrid se va a ver obligada a dar esas autorizaciones. Por lo tanto, creo que es buena oportunidad ahora para cambiar ese 1/30 y poner unas condiciones de objetivo; por ejemplo, en relación con los taxis, con las VTC, con la población, con la oferta, con la demanda, para proteger al taxi cuando se dé esta situación. Así que yo invito a la izquierda a que aprovechemos esta ley para proteger al taxi y también para hacer del sector de las VTC un sector mejor.

Agradezco las ideas que han aportado hoy desde la gremial, como lo importante que son esas tarifas, la garantía de las tarifas, lo importante que es también la protección al usuario, y luego, el tema de la captación. Y acojo como una muy buena idea el tema del bono taxi, que creo que es importante también que, cuando se puedan hacer, por ejemplo, ciertas licitaciones que hace la Comunidad de Madrid o los servicios sociales y tal, pues que el taxi lo pueda tener más fácil para acceder a ellas, ganarlas y poder dar ese servicio. Muchas gracias por haber venido hoy aquí a comparecer y por todas las ideas que aporta, que al final son para construir un taxi mejor, que es lo que ustedes representan y están cuidando los suyos. Gracias a gente como usted tenemos uno de los taxis mejores del mundo, y en Madrid podemos estar orgullosos del taxi que tenemos. Muchas gracias.

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

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias por su presencia hoy aquí, en esta comisión; siempre es interesante escuchar la voz de las partes, y en este tema tan importante mucho más, si cabe.

Una cuestión inicial respecto a los plazos y los tiempos. Los plazos y los tiempos -usted lo sabrá; lo sabemos, desde luego, todos los que estamos aquí presentes- no suelen ser casuales en política; los plazos y los tiempos, cuando, además, se finaliza una legislatura tan particular como esta, tampoco son casuales; como no lo es la tramitación, prácticamente en paralelo, de un reglamento del taxi, que usted conoce, que cualquier miércoles va a aprobar el Consejo de Gobierno de esta comunidad

autónoma; un reglamento de las VTC -no sé si usted lo conoce o no; aquí, desde luego, no lo conocemos-, y en paralelo, por decirlo de alguna forma, la tramitación de esta -lo ha explicado perfectamente la señoría de Vox- modificación de una ley que se aprobó. Si me lo permite, se nos ha olvidado a todos que durante cuatro años este Gobierno autonómico no legisló nada, y luego, es verdad que con las prisas de ese momento puntual, en junio, fuimos todos a un debate que pensábamos que iba a ser de una forma, porque realmente, hasta el día anterior, si me lo permiten, pensábamos que íbamos a una tramitación diferente, no en lectura única y no así, de esa manera, pero, oigan, pues hubo -es lo que tiene el Poder Legislativo- una votación; nosotros dejamos muy claro que esas formas, esas maneras, esa falta de transparencia, no nos parecía la más adecuada. Y esos fueron los motivos. Luego, aquí, como siempre, cada uno puede tergiversar lo que dijimos unos u otros, pero para eso están las actas y para eso la palabra de lo que decimos unos u otros queda registrada de muchas maneras, y yo considero que es importante. Esa es nuestra primera pregunta, qué opina usted.

Nosotros le vamos a dirigir preguntas en el contexto de lo que usted ha comentado y en otras cuestiones, y usted, si es tan amable, nos da su opinión, la de su asociación. Entonces, lo primero es qué opina de esa tramitación, de esa manera, en la que, quizás en las formas, quizás en los tiempos, no hay un consenso, hay una confrontación bastante evidente -usted también lo ha mencionado- entre las VTC y el sector del taxi. ¿Usted cree que esta confrontación es casual, que estos tiempos son como son, o cree que quizá la Administración podría generar un encuentro, un espacio de dialogo o un acuerdo entre las partes? Una pregunta que yo también quería hacerle es si usted cree que pueden convivir los dos modelos, los dos modos de transporte, los dos negocios, por así decirlo; si usted cree que esa convivencia es posible.

En relación con la protección del consumidor, del usuario, siempre se menciona, se ha dicho en diferentes ocasiones en esta comisión, el abuso de algunas tarifas y demás. ¿Usted cree que se podrían fijar precios mínimos y precios máximos? A fin de cuentas, no solo cerrados, sino precios mínimos y máximos en relación con este régimen sancionador o esta ley, que se puede también modificar.

También quisiera saber qué opina respecto a los seguros de responsabilidad. Algunas preguntas, ya le digo, son similares o iguales a las de otros grupos políticos, porque yo creo que en todos está el interés de que en este tipo de comparecencias ustedes nos ofrezcan toda la información posible.

Los conductores. Están muy claros, cuando cogemos un taxi, los pasos y las certificaciones que ha tenido que dar el conductor del vehículo. ¿Usted cree que eso mismo debería aplicarse a otros modos? También es importante, y usted lo ha mencionado, el porcentaje de vehículos para personas con algún tipo de discapacidad.

Usted ha mencionado la digitalización del sector, los pasos que se han dado. Así es, cualquier usuario lo tiene en la palma de su mano, en el móvil. ¿Qué piensa de que muchos taxistas se hayan integrado en otras aplicaciones que son precisamente las que hacen de intermediarios en el mundo de

las VTC? Todos conocemos los nombres comerciales, con lo cual no hace falta decirlos; algunas dedicadas en exclusiva al taxi y otras, sin embargo, que mezclan, incluso, a veces, sin que el usuario lo sepa, unos coches con otros, por definirlo así, de una forma rápida -usted entiéndame-. ¿Qué opina de eso? ¿Le parece que es una manera de convivir o no?, ¿o le parece que eso no es adecuado?

En esta ley hay conceptos como la captación o la precontratación. Ya que ha venido usted para informar, como dice el Grupo Vox, sobre esta modificación de ley, ¿cómo considera que deberían definirse estos conceptos? El concepto de la captación, en sí mismo, tal y como está reflejado, es bastante ambiguo, y puede sancionarse o no la captación, pero eso, ¿qué implica? ¿Cómo se define? Si no se define claramente, luego, esto se deja para ulteriores reglamentos y no suele ser muy útil.

En su experiencia como representante del taxi, ¿cree usted que se sanciona lo suficiente o si hay medios suficientes para sancionar a los distintos vehículos que circulan por nuestra ciudad y que realizan este tipo de servicios?

Me gustaría decirle que nos ha parecido muy interesante su propuesta para personas con problemas de movilidad, de un bono descuento para utilizar el servicio público del taxi. Hay experiencias muy interesantes en otras ciudades, en otras regiones, y desde luego en mi grupo político tomamos nota de su propuesta. Y aunque no es estrictamente objeto de la comparecencia, pero, si considera contestarme, quisiera saber qué opinión tiene sobre este reglamento, sobre estos borradores de reglamento que circulan y que cualquier miércoles puede aprobar el Gobierno, el reglamento del taxi. ¿Ustedes quieren trabajar o tener la opción de trabajar veinticuatro horas siete días a la semana? Es una pregunta muy clara, a ver si usted la quiere contestar, y qué le parece esa..., bueno, liberalización es una forma de definirlo, pero qué le parecen ese tipo de medidas, conceptualmente, si cree que eso va a ayudar al taxi o no lo va a hacer. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por su intervención y por ajustarse a los tiempos. Por el Grupo Más Madrid, señor Oliver, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor representante de la gremial, por venir a comparecer hoy a esta comisión. Yo no tenía nada preparado para esta comparecencia, he venido a escucharle y a preguntarle sobre las cosas que nos fuera a decir. Es verdad que, como sí que tenemos un previo conocimiento de la situación que vive el sector -y es una pena que no haya sido también con la gremial, en este caso, porque no nos hemos reunido con ustedes-, sí que tengo algunas preguntas que hacerle.

Hablaba usted en su intervención de que anteriormente las VTC tenían una buena convivencia con el sector del taxi, supongo que es porque se dedicaban a modelos de negocio distintos, y aquí es, efectivamente, cuando la ley ómnibus abre la puerta... Bueno, hay un previo a la ley ómnibus, hay una seudoliberalización del sector de las VTC, cuando se les permite entrar hasta la cocina en el sector tradicionalmente del taxi, un sector regulado, y básicamente hay una reacción en cadena de los precios de las licencias, de la falta de trabajo, del aumento de las licencias de VTC, del enriquecimiento de gente que compra miles y miles de licencias, entre otros, también algunos miembros destacados del

sector del taxi, como el señor Parrondo, que no sé si estaba en la gremial antes o no; creo que sí. Entonces, dice que la llegada de las multinacionales obliga a cambiar las reglas del juego, y yo, aquí, casi casi tengo una reflexión que hacerle. ¿No cree que las reglas del juego estaban claras y quien ha permitido este cambio ha sido la Administración? Es decir, creo que en este caso los políticos, y me incluyo, aunque no estuviese presente en las deliberaciones que se hicieron. Tenemos una gran parte de la responsabilidad en la situación en la que hoy se encuentra el sector del taxi. A mí me da la sensación de que quienes compraron la licencia de VTC compraron la licencia para fabricar tornillos -entiéndame el símil- y lo que están haciendo es vender hamburguesas, además, sin carné de manipulación. Supongo que está usted al tanto también de que hay un montón de VTC que no disponen de seguro de responsabilidad civil correspondiente, que están pasando las ITV de forma completamente anómala, como si fuese un coche particular, cuando están llevando a nuestros ciudadanos, a nuestros sanitarios, y la Comunidad de Madrid -no sé qué le parece, por cierto- se dedica a hacer contratos multimillonarios con las VTC -esto sí que me gustaría que me lo respondiese- de forma bastante escandalosa, cuando, además, hay una serie de vínculos bastante escandalosos también entre la Comunidad de Madrid y el sector de las VTC. No sé si conoce usted al señor Berzal. El señor Berzal, que es hoy presidente de Unauto, antes, se sentaba precisamente donde está sentado hoy el señor Catalá; esperemos que al señor Catalá no le pase lo mismo que al señor Berzal y en el futuro acabe en la patronal de las VTC. Por cierto, creo que el hijo del señor Berzal también es propietario de unas cuantas licencias de VTC; las informaciones hablan de miles de licencias, no sé si quizás esto tenga algo que ver con esta regulación tan laxa que está haciendo la Comunidad de Madrid en materia de VTC; tan laxa no, que, básicamente, las VTC sobreviven, única y exclusivamente, por la Comunidad de Madrid.

Luego, entraré en la relación que tiene la gremial, o la aparente relación que tiene la gremial con el Gobierno de la Comunidad de Madrid, porque nos gustaría que nos comentase algunas de las informaciones que han ido apareciendo, porque creo que la presidenta Ayuso incluso les fue a hacer una visita a su sede y alabó el alineamiento que existía entre la Comunidad de Madrid y la gremial. Entonces, ahora entraré en esa parte, porque me gustaría que nos aclarase cuál es la posición de la gremial de verdad, oírlo de su boca y no por informaciones en la prensa, y que nos cuente usted cuál es de verdad el posicionamiento que tiene su asociación con respecto a este tema.

Hablaba usted de las sanciones, de una asimetría entre las sanciones del taxi y las de las VTC. Efectivamente, usted hablaba de lo gravosas que son las sanciones del taxi, pero no hablaba de lo reducidas que son las sanciones de las VTC. Entonces, no me ha quedado claro si lo que ustedes pretenden, o cuál es el ideal, si reducir las sanciones al taxi o, por el contrario, que las VTC se dediquen a su negocio y que el taxi se dedique a su negocio, porque me parece que la confusión reina en esta sala, y el representante de Vox la dicho de forma bastante clara que le gustaría una liberalización también del sector del taxi para que haya una competencia real y justa entre las VTC y el taxi. El posicionamiento que tenemos en mi grupo parlamentario es que no hay competencia posible, que ustedes tienen la licencia para hacer lo que tienen que hacer y las VTC tienen una licencia que necesita una precontratación.

Me gustaría que nos dijese usted -no sé si lo ha comentado el representante de Unidas Podemos- cuál es el planteamiento que tiene la gremial con respecto a la precontratación. Se lo voy a preguntar de otra manera: ¿cuánto tiempo considera la gremial que tiene que haber entre que se pide el servicio y se pueda prestar el servicio? ¿Son dos horas, cuatro horas, dieciséis horas, veinticuatro horas? O a lo mejor no son horas. Porque lo que se habla aquí de la captación de clientes en la calle, en realidad, todos sabemos que la captación de clientes en la calle, si no hay precontratación o si el tiempo de precontratación... Insiste mucho en esto el director general: hay tiempo de precontratación, pero este es cero -en ingeniería decimos tendente a cero-. Sabemos que en realidad da igual, o sea, yo marco en la aplicación de los servicios de transporte que quiero coger un Uber, un Cabify, un Bolt o lo que sea, y automáticamente te pasa por delante uno de estos servicios y te coge; entonces, ¿cuál es el tiempo de precontratación que sería ideal según ustedes?

Respecto al tema del 1/30 no voy a entrar, porque, como el planteamiento que tenemos en Más Madrid es que en realidad son negocios distintos, lo del 1/30 -entre comillas entiéndame- me importa un carajo; o sea, son negocios distintos y, en consecuencia, nosotros consideramos que tiene que haber un tiempo de precontratación y eso limita automáticamente el negocio que tiene cada uno de ellos.

Ahora las preguntas con respecto al reglamento del taxi. Me gustaría saber qué valoración hace con respecto a la posibilidad de que los taxis puedan comprar cincuenta licencias. Básicamente -desde mi punto de vista, y corriójame si me equivoco-, lo que permite este tipo de actuaciones es que entren las multinacionales también al sector del taxi y, una vez que entren al sector del taxi, como ya han ido haciendo anteriormente en otras ocasiones, metan -esperemos que no sea el señor Catalá- a alguien de presidente de la gremial o de la Federación Madrileña del Taxi y, en consecuencia, vayan liberalizando cada vez más el sector del taxi para hacerlo privado.

En cuanto a la garantía de tarifas... (*Rumores.*) Yo le pediría respeto a la señora Redondo, por favor, que me está despistando. (*Rumores.*) Señor presidente, por favor, le pido amparo ante la señora Redondo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúe, si...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Sí, gracias. Respecto a los días de libranza, nosotros hemos estudiado sus alegaciones y ustedes manifiestan una posición en contra de que se quiten los días de libranza; si me equivoco, corriójame, siéntase libre de hacerlo. Lo que pasa es que nos han llegado informaciones de la consejería -no le quiero decir exactamente de quién- que literalmente dicen que una cosa es lo que se escribe y otra cosa es lo que se hace. Entonces, yo no sé si usted ha tenido esa conversación con alguien de la consejería alguna vez y quién puede ser; no sé si esa frase le recuerda a alguien. Yo tengo muy claro quién lo ha dicho, pero no lo quiero decir aquí. Me gustaría que usted nombrase la posición de la gremial en este sentido.

Le quería hacer algunas preguntas. Si se permite trabajar veinticuatro horas al día -con el nuevo reglamento-, ¿cree usted que se va a mejorar la calidad de vida de los taxistas? Yo no lo sé, a lo

mejor hay alguna fórmula matemática que diga que el mercado crece si se trabajan más horas. Mi sensación es que el mercado va a seguir siendo el mismo y que los taxistas van a tener que trabajar muchas más horas para hacer exactamente lo mismo, o sea, que va a haber una especie de competencia mucho más feroz entre ustedes.

Me gustaría que manifestase la opinión de la gremial con respecto a la aprobación de la ley que se hizo en el mes de junio de 2022, que apoyó el Gobierno del Partido Popular con el estimado apoyo de los garantes de la democracia, Vox, una norma con rango de ley que básicamente deja sin régimen sancionador a las VTC y que no solo evita la competencia en igualdad de condiciones, sino que, en el fondo, da carta de naturaleza a un salvaje Oeste donde las VTC hacen lo que les da la gana -las plataformas de VTC, porque los trabajadores de las VTC, para mí, también son víctimas de la precariedad y de la explotación laboral-, frente a un taxi que se está viendo muy perjudicado por las actuaciones de la comunidad. Nada más. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, para finalizar este turno, tiene la palabra el señor Catalá, por el Grupo Popular, por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. En primer lugar, le doy la bienvenida al señor De la Fuente y la agradezco que haya venido a acompañarnos en esta mañana en esta comisión donde, como usted ve, no nos aburrimos, porque, básicamente, todos tenemos una posición bastante fija del asunto, aunque hoy está sucediendo algo verdaderamente notable y es que cuando uno simplemente presta oídos a una de las partes sobre un posible conflicto corre el riesgo de acabar convirtiéndose en un fanático, y es bueno interiormente, para establecer una opinión objetiva, escuchar a gente con posicionamientos distintos. Yo creo que lo que está sucediendo aquí hoy es que está viniendo usted a quebrar la opinión férrea que tienen sobre la situación del taxi, la armonización que necesariamente debe haber con las VTC, algunos de los grupos parlamentarios de esta Cámara. Con lo cual, yo creo que está siendo verdaderamente interesante su comparecencia. Yo no voy a ocupar todo mi tiempo, porque creo que se ha quedado usted con cosas que decir y le han lanzado unas cuantas preguntas por las que creo que va a ser más interesante escucharle a usted que a mí, pero sí quisiera hacer algún matiz.

También quiero agradecer al Grupo Parlamentario Vox que haya solicitado su comparecencia. Señor Gallardo, es usted un garante de la democracia. En fin, una cosa nueva. A veces son ustedes ultraderecha y otras son garantes de la democracia. *(Rumores.)* Era irónico. Ah, entonces, es usted un peligro para la democracia, según Más Madrid. ¡Cielo santo!

A propósito del señor Moreno, que, como usted ha escuchado, es un diputado ecuánime, siempre tranquilo, con el que es agradable debatir, señor Moreno, no deje velado como que a esta asociación profesional la consejería les manipula, porque entiendo... *(Rumores.)* ¡Cómo que lo intentan! ¡No, no, no! La consejería mantiene una interlocución con los sectores propios de su competencia no con ánimo de manipular sino con ánimo de tener interlocución.

Yo creo que es importante que esté usted aquí, porque, como se ha señalado, estamos a tiempo de establecer enmiendas parciales; estamos a tiempo de mejorar la normativa. Claro, el señor Pérez Gallardo ponía encima de la mesa una realidad. Aunque a usted le parezca que nosotros estamos aquí para escucharnos, porque es lo que muchas veces parece, en realidad estamos para legislar, es decir, estamos para elaborar normas y, ante las propuestas del Ejecutivo, como la que ahora tenemos encima de la mesa, pues... (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Dejemos exponer al señor Catalá y no entremos en...

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: El Legislativo tiene que legislar; puede hacer mejoras en las normas. Y, bueno, a veces parecería que aquí hay un interés en dilatar los tiempos para que no se produzca ninguna regulación, para que nos quedemos como estamos. Si la situación de ahora es tan mala -es el lejano Oeste que ha dicho el señor Oliver-, si es el lejano Oeste, ¿por qué mantenerla, por qué no mejorarla? Creo que va a ser interesante que ustedes aprovechen esta oportunidad para mejorar la situación y digan qué les parece el régimen sancionador. No voy a repetir las palabras del señor portavoz de Vox, pero ¿qué les parece mal de todo eso? Díganme ustedes cosas de las propuestas o de lo que ustedes están en contra.

Luego, es curioso, porque Más Madrid no deja de ser un partido peculiar; es de izquierdas, pero altamente nacionalista madrileño, si ustedes me lo permiten, en su ámbito aquí. Por un lado, parecen enormes conservadores, pero nos traen siempre propuestas -que ellos dicen- tremendamente innovadoras. Claro, es que no es la Administración, señor Oliver, la que ha venido a poner encima de la mesa la situación de las VTC, ha sido la realidad, el progreso, el futuro... Es que, si no, seguiríamos todavía en la Edad de Piedra, si nos negásemos a asumir la realidad, las innovaciones que nos trae el futuro. Por tanto, ante esa realidad, ¿cuál es su propuesta?, algo en lo que estaremos todos encantados de ayudarle. En este caso, podríamos circunscribirnos a un asunto concreto, que es la libertad horaria. Usted, gracias a Dios, no escuchó el pleno de la Asamblea de ayer, por esa higiene mental que se da a sí mismo, pero ayer tuvimos un pleno en el que hablamos sobre la libertad de horarios comerciales en la Comunidad de Madrid. Hoy, los ciudadanos de Madrid, tras una apuesta política del Partido Popular, podemos comprar en los comercios cuando queremos, para que el que tiene una tienda abra cuando él buenamente considere. La izquierda se ponía en que no, que eso, fatal. Me preguntaba yo, escuchándoles, si no harán ellos la compra los domingos, porque, claro, en coherencia personal, no deberían hacerla. Pero, bueno, la libertad de horario, qué es lo que nos parece mal. Es que, señor Pastor, no estamos hablando de que el trabajador vaya a tener que estar sometido a trabajar veinticuatro horas en un sistema capitalista de extrema derecha y abyecto. No, lo que estamos diciendo es que el propietario de un bien lo pueda utilizar durante el máximo tiempo posible y que no sea la Administración la que le diga: no, usted, tal día y en tales horarios, no puede ingresar, meta en el aparcamiento su coche, que no puede tal. Oye, no, pues que tenga la libertad para hacerlo; no, obviamente, que el trabajador, ¡solo faltaría!, tuviese que estar en competencia constante durante veinticuatro horas.

Como le decía, no quiero ocupar mucho más mi tiempo. Sabe que tiene a la Comunidad de Madrid de su lado. También somos conscientes del problema que está habiendo -es un problema muy reciente- con los catalizadores. Creo que se han reunido ustedes, todos los representantes del taxi, con la consejería. Ojalá encontremos una solución, porque somos perfectamente conscientes de los perjuicios que les está suponiendo. Nada más. Le doy de nuevo la bienvenida; estoy encantado de poder escuchar las respuestas a las preguntas que le ha formulado el resto de los grupos parlamentarios.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Para finalizar, el señor De la Fuente tiene la palabra por un tempo máximo de diez minutos, y le avisaré cuando le quede uno; intente condensar al máximo las respuestas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Intentaré, señor presidente, contestar a todos los intervinientes, pero diez minutos... Vamos a intentarlo.

Contesto al señor Moreno, que ha sido el primero en intervenir. Respecto al régimen sancionador, nosotros estamos aquí concretamente por ello, el régimen sancionador tiene que ser lo suficientemente estricto para que nadie se salte la norma, pero también, a renglón seguido, hay que decir que, cuando se salte la norma, haya legislación para que se lleve a cabo la sanción correspondiente. Es que no cabe otra. También me pregunta si estamos de acuerdo o no con la aprobación de la ley por lectura única. Ya manifestamos nuestra oposición en aquel momento, pero, bueno, los que tienen la sartén por el mango son los que deciden.

Respecto a la regularización del taxi y lo que aparentemente va a aportar el nuevo reglamento, pues ya veremos cómo sale, pero, para no entrar en confusiones, la gremial ha hecho sus alegaciones, son públicas, están en nuestra página web, y al estar en nuestra página web, están a disposición de todos ustedes ya desde hace aproximadamente dos o tres semanas, no recuerdo muy bien la fecha.

Hace también alusión a las horas de trabajo y a la Inspección de Trabajo. Ahí es donde cojo sus palabras, es la Inspección de Trabajo quien debe ponerse en marcha si se considera que algún empleador está haciendo cosas que no debe o algún trabajador se somete a lo que otros pretendan.

Respecto a la captación ilegal, pues por supuesto que no la toleramos. Nosotros vivimos del taxi; todos nuestros clientes están perfectamente captados y perfectamente llevados a buen término en cada una de las contrataciones, bien sea a través de cualquiera app, bien sea a través de la mano alzada en la calle, bien sea a través de las paradas. Aquí, la contratación supuestamente ilegal la están haciendo las VTC, no el taxi y, por lo tanto, la precontratación tiene que ser perseguida como una de las diferencias que hay entre el taxi y las VTC.

Contesto ya de corrido a otros intervinientes que también han hablado de lo mismo. Claro que lo que nosotros perseguimos, la gremial, pero no solamente la gremial, sino todo el taxi, es que se haga una diferencia clara, estricta y contundente para que no haya ninguna duda entre lo que es un VTC y un taxi, son negocios completamente distintos, y por ahí tenemos que seguir caminando y por ahí,

desde el primer día que he estado en esta presidencia, hemos luchado haciendo ver y queriendo concienciar a los que toman las decisiones, que son ustedes, para que hagan las legislación, la normativa y los reglamentos claros, estrictos y transparentes para que nadie se lleve a equívoco entre la explotación de uno y otro. Cabe aquí decir que hace poco tiempo en la Comunidad de Madrid se nos dijo que habían incrementado el número de inspectores en cinco más. Son claramente insuficientes. Entonces, lo que sí está claro es que son bienvenidas las sanciones a las plataformas, porque, hasta ahora, de las sanciones que venían al taxi muchas veces eran responsables los titulares de la licencia, aunque fueran las plataformas las que hubieran puesto un determinado precio. Contesto al señor Gallardo.

Señor Pastor, en cuanto a que evidentemente se va a aprobar la ley cualquier miércoles, pues ojalá recoja absolutamente todas las alegaciones que hemos hecho nosotros, y si esto es así, si el nuevo reglamento recoge todas las alegaciones que hemos hecho nosotros, estaremos satisfechos, y, por favor, que sea el miércoles más inmediato que pueda ser, porque cuanto más tiempo pase, peor para nosotros y peor para esto.

En cuanto a la aprobación de la ley por lectura única, de la Ley 20/1998, pues insistimos en lo mismo, ya en su momento nos reunimos con todos los grupos parlamentarios con representación en esta Cámara y sin hacer distinción entre unos y otros, trabajamos mucho, muy intenso, con muchísimas reuniones, pero el resultado final es el que todos conocemos. Poco podemos hacer nosotros desde las asociaciones, que simplemente somos consultadas, nada más.

Habla de precios máximos y precios mínimos. Lo que nosotros queremos es que las VTC tengan un precio mínimo que nunca sea por debajo de los costes de explotación, porque en el momento que están por debajo de los costes de explotación están haciendo una competencia desleal; es decir, algunas veces, en determinadas franjas horarias o en determinados días tiran los precios, y hay que decirlo así, tiran los precios, y esto no es bueno para el consumidor, no es bueno para el viajero y no es bueno para la competencia.

En cuanto a la integración en las plataformas mixtas que trabajan con las VTC y también con los taxis tenemos poco que aportar. A nosotros no nos gusta, pero poco podemos hacer, porque, al fin y al cabo, es voluntad del taxista, es quien tiene la última palabra, pero, por supuesto, no lo compartimos.

Claro que sabemos las irregularidades que se están produciendo en las ITV. Claro, entendemos que no deben pasar las ITV los VTC como las están pasando en algunos casos -son sabedores todos-, cambiando la placa de matrícula, porque se trata de un vehículo de arrendamiento sin conductor. Los seguros, pues, piden... Bueno, yo creo que lo que hay que hacer con todo eso es legislarlo, hay que dejar negro sobre blanco para que todo el mundo sepa a lo que atenerse. Yo insisto, y permítanme, en que yo estoy aquí para pedirles celeridad, que aceleren, porque sobre todo esto, si no hay normativa, pues uno puede estar hablando aquí lo que quiera, podemos estar horas; podemos debatir entre todos y decir qué bien o qué mal, pero no hay legislación al respecto. Entonces, volvemos

al tema de que, cuando llegan a los tribunales, estos tribunales lo único que hacen es encogerse de hombros diciendo que no hay un marco sancionador o no hay normas sobre las cuales apoyar esa sanción que el guardia, un guardia civil, la Policía Municipal o, en su caso, la Policía Nacional, ponga, o la propia Inspección. Entonces, esto es lo que tenemos que decir.

Me han preguntado qué opinamos sobre las cincuenta licencias. Nosotros ya hemos hecho las alegaciones al texto; consideramos que lo de las cincuenta licencias es una cuestión que ya está funcionando, por ejemplo, en Barcelona y no ha dado mayores problemas y tampoco ha ido ninguna multinacional a acaparar licencias, pero, no obstante, la asociación gremial, a todo lo que es el reglamento, el borrador del reglamento, ya hemos hecho, insisto, las alegaciones correspondientes.

Alguien me ha preguntado -lo he anotado, pero lo he extraviado- por las veinticuatro horas siete días a la semana. Eso es un mantra.

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

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Gracias, presidente. Insisto en las alegaciones que hemos puesto. Tal y como está el texto, no nos gusta y por eso hemos hecho alegaciones a ese tema también. Nosotros consideramos que sí que tiene que trabajar veinticuatro horas, pero consideramos que son los ayuntamientos los que, al fin y al cabo, tal como está ahora, tengan que decidir qué días son libres y qué días no, porque los ayuntamientos son varios y cada uno tendrá que adaptar su régimen de libranza a lo que estipulen las necesidades de prestación del servicio. También nos gustaría, por qué no decirlo, dado que para nosotros hay una regulación de horarios, una regulación de días, que esto mismo, todos los partidos políticos que están aquí representados, lo hicieran con las VTC, y así quitaríamos VTC de la calle también, que sería muy importante a la hora de equiparar o hacer un equilibrio lo suficientemente válido como para que ninguno saliera perjudicado; esa sería una propuesta, que las VTC descansaran obligatoriamente los días que consideraran. Nosotros insistimos en lo mismo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor De la Fuente, ha sido muy interesante su comparecencia hoy aquí. Sé que no es excesivo el tiempo, pero son los tiempos reglamentarios y tenemos que ajustarnos a ellos. Le despedimos deseándole que tenga una buena jornada. Muchas gracias por estar hoy aquí con nosotros.

El Sr. **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID** (De la Fuente Miñambres): Gracias, presidente, y gracias a todos los que han tenido a bien escuchar la voz de la asociación gremial.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Pasamos al punto quinto del orden del día.

C-227/2023 RGEP.1999. Comparecencia de un representante de la Asociación Vecinal Parque Henares, a petición del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al objeto de

informar sobre situación de los vecinos afectados por la Línea 7B de Metro. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Pido al señor don Alejandro Escribano Bello-Morales, representante de la Asociación Vecinal Parque Henares, que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días. Esta comparecencia es por el artículo 211 del Reglamento de la Asamblea, así que interviene usted en primer lugar por tiempo de quince minutos. Y vamos a ceñirnos a los tiempos; yo le avisaré cuando le quede uno.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN VECINAL PARQUE HENARES** (Escribano Bello-Morales): Fantástico. En primer lugar, muchas gracias especialmente al Grupo Parlamentario Unidas Podemos por invitarnos a esta comparecencia como asociación vecinal y como representante, en este caso, en mi caso particular, de la problemática del municipio de San Fernando de Henares con la línea 7B de metro, un drama que llevamos viviendo quince años y que parece, por desgracia, que está lejos de resolverse.

Voy a iniciar la comparecencia planteando la línea del estado actual del problema, que es lo suficientemente grave como para dedicarle por lo menos unos minutos. Hablamos de extensiones del problema del daño en San Fernando en zonas nuevas del municipio, zonas como la calle Nazario Calonge, que recientemente va a ser clausurada, una zona aledaña a la llamada zona cero del municipio, y las calles Virgen del Templo y la plaza de la Fuente del Trébol números 4, 6 y 8 en su parte posterior, paralela a la calle de la Presa. Hablamos de una zona confinada de la que más de 88 familias han sido desalojadas, y digo más de 88 porque hay familias residentes que han tenido que irse también de sus viviendas por daños ocasionados y por la problemática de las obras. Hablamos de unas obras que, como venimos diciendo y dijimos en septiembre, antes del inicio de las mismas, no son seguras, lo hemos corroborado con algunos episodios y algunos sustos, como el del día 3 de enero, en el que 24 familias tuvieron que salir corriendo de sus casas porque se desprendió el edificio 20 milímetros. Hablamos de cortes de agua, de cortes de luz; hablamos de cortes en el servicio de gas, no precisamente a propósito por las obras, sino por los propios trabajos que generan estas fugas, que luego los vecinos tienen que denunciar y que se han producido hasta en seis ocasiones, poniendo en riesgo la vida de los vecinos, como en la última ocasión en la que, por desgracia, dos portales de la calle Francisco Sabatini tuvieron que ser desalojados de sus viviendas durante un tiempo prudencial hasta que las viviendas fuesen habitables, según seguimos la información de los bomberos que acudieron a la zona.

Aparte de esta problemática en las zonas nuevas, me quiero concretar un poco en la calle Nazario Calonge. La calle Nazario Calonge es netamente comercial; aparte de las viviendas, tiene varios comercios, tiene una papelería que va a tener un importante detrimento económico en las próximas semanas producto de estas obras, y no se le da ninguna alternativa; hay una guardería que está enormemente agrietada y la Comunidad de Madrid tampoco se ha puesto en contacto con las personas afectadas para dar una alternativa habitacional al propietario, fundamentalmente, pero también a los infantes que están dentro de este espacio. Estamos hablando de que en el entorno de esta guardería ha habido un hundimiento, desde noviembre, de 1,5 centímetros, y, por tanto, hay un riesgo evidente estructural en el entorno que responde a estas obras que se van a realizar posteriormente. Y hay otra

cosa que a nosotros, como plataforma de afectados y como Asociación Vecinal Parque Henares, fundadora de la plataforma de afectados, junto con la Asociación Vecinal Jarama, nos ha dejado patidifusos y es que se pretende pilotar a un metro y medio, en la propia calle, con los bebés dentro de este espacio, sin ninguna alternativa; no ha habido ninguna alternativas en este sentido, algo que no entendemos muy bien, y dada la escasa capacidad de comunicación que tiene la Comunidad de Madrid para estas cuestiones con el consistorio municipal y con la plataforma de afectados y las asociaciones que la nutren, pues no entendemos muy bien esta cuestión y ponemos la voz sobre ella, porque es un peligro para las personas que están hoy mismo allí.

También quería hacer énfasis en las zonas olvidadas del municipio, las zonas históricas olvidadas, y querría referirme a un documento del año 2019 que quizás le suene a alguno, que es un documento en el que se hace una valoración de las viviendas que han sido reparadas hasta ese momento. Aparte de la valoración de las viviendas reparadas en zonas comunes y edificios de la calle de la Presa, la calle Pablo de Olavide, la calle Francisco Sabatini, etcétera, hay también una relación de zonas que quedan por reparar o en las que finalizar trabajos, concretamente en las calles Pablo de Olavide, Ventura de Argumosa, Francisco Sabatini y otras, como la calle Pablo Olavide impares. Luego, hay una cuestión que me parece enormemente importante, porque, insisto, esto está inacabado, y es que tenemos una relación de viviendas en la calle Somorrostro número 4, calle Vergara números 16 y 18, en la calle de la Huerta números 5, 7 y 123, calle Desmond Tutu números 5 y 7, y calle Federica Montseny número 21, que están pendientes de auscultar, porque, efectivamente, hay daños estructurales provocados por Metro en las viviendas y en el entorno. Ya les aseguro que estas cifras ahora mismo son mucho mayores -hablamos de un documento de 2019-; los daños en el municipio se están disparando completamente, están completamente desbocados.

Ese documento está firmado por el actual director de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Miguel Núñez, en el año 2019, y desde entonces hasta hoy no ha habido ninguna intervención en estas zonas afectadas, que hoy en día están en una situación mucho peor. Ahora mismo, para que nos hagamos una idea, durante el Gobierno, esta última legislatura, de presidencia de la señora Ayuso, por poner un poco el contexto en cifras, hemos pasado de en torno a 50 expedientes de daños en el propio consistorio, demostrando que ahora están, por cierto, esos 50 integrados en esos 77 expedientes de responsabilidad patrimonial; hemos pasado a más de 600 viviendas afectadas, notificadas por los propios afectados, en todo el municipio durante esta legislatura. Por tanto, el problema está absolutamente desbocado. Y no contentos con eso, los parches que se están desarrollando y se están poniendo y que venimos viendo desde hace quince años no están sirviendo para solucionar el problema. Hablo del problema técnico, que ya veremos si tiene solución. Según la Comunidad de Madrid, desde el año 2016, no, en un informe que planteaba que el problema geológico del suelo era irresoluble y, por tanto, habría que ver cómo solventar la problemática social, que estamos viendo que no está resuelta de ninguna manera.

También quería mencionar que, dada la demora en tratar estas calles de estas zonas olvidadas, el 19 de marzo, en mi caso personal, con un jurista delante, tuve la oportunidad de hablar con el consejero de Transportes, David Pérez, sobre esta problemática concreta, qué iba a ocurrir con

estas zonas olvidadas que están fuera de la zona cero y que parece que hasta que no se caigan, pues, no van a tener el trato que merecen. La respuesta fue que se iba a organizar un equipo de cuatro personas, cuatro técnicos, que iban a auscultar las diferentes zonas. Seguimos esperando a día de hoy, desde el 19 de marzo del año pasado, a que estos equipos estén trabajando en la zona, a pie de calle, y no solamente dentro de las viviendas, sino auscultando el terreno que las circunda, porque, efectivamente, está gravemente afectado, es una cuestión visual. Lo que estamos planteando aquí -a lo mejor suena muy retórico- es que, si vamos a la zona cero -algunos de los presentes han estado en esta zona-, ven con sus propios ojos la profundidad del problema, las fisuras, en las que incluso cabe una mano, en algunas partes incluso un brazo, y hay gente viviendo en estos edificios.

También quería detenerme en otra zona olvidada, otro contexto olvidado del municipio, que son los comercios. Y yo pregunto qué ocurre con los comercios. Tenemos comercios derribados en este municipio, pongo el ejemplo de la peluquería de la calle Rafael Alberti número 3, que lleva diecisiete meses sin cobrar absolutamente nada por clausura del negocio y por derribo posterior del inmueble. ¿De qué viven los comerciantes que están perdiendo, en este caso, su negocio, que se han tenido que trasladar en varias ocasiones a zonas circundantes, o también las familias que están viviendo en el entorno, que tienen sus negocios y locales, que están perdiendo capacidad económica porque, efectivamente, no hay personas alrededor, en una zona que está clausurada, para poder consumir o desarrollar consumo local? Estas personas están perdiendo remanente todos los meses, porque no tienen vecinos que vayan a consumir allí y porque la gente no quiere ir a esas zonas de clausura. Los comerciantes no saben absolutamente nada sobre qué va a pasar con ellos y no hay ningún plan encima de la mesa para ellos, ninguno, y llevan tiempo, nos consta, con la plataforma, con el consistorio municipal y con los propios comercios en sus acciones jurídicas, quejándose de esta situación y no han recibido ninguna respuesta.

Quería pasar a un segundo punto, que es el estado de la cuestión sobre las personas cuyas viviendas han sido derribadas; en primera instancia, las de las personas cuyas viviendas van a ser derribadas pero que todavía están ahí, cayéndose poco a poco, como, en este caso, sería el mío particular. Hablamos de 27 viviendas que están por derribar cuyas familias ahora mismo -estamos hablando de las calles Pablo Olavide impares y de la Presa impares- en el limbo, esperando una solución, una respuesta, una comunicación por parte de la Comunidad de Madrid. En el caso de las familias de la calle Pablo Olavide impares, hablamos de que, desde el 11 de abril, cuando fueron desalojados, solamente han recibido una comunicación, el día 13 de diciembre, para decir que sus viviendas, que estaban en fase de consolidación según el director de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Miguel Núñez, iban a ser derribadas, y se acabó. Por tanto, el trato que se está dando, por lo menos en términos informativos, ver qué está ocurriendo dentro de las viviendas y qué va a ocurrir con la vida de estas familias, está completamente en el aire.

Luego, hay una cuestión que me parece incluso más sangrante, que es la problemática de las veintisiete viviendas que ya están derribadas y que requieren de indemnizaciones para poder salir adelante. Y quería pararme en este baile de cifras, que ha sido un poco grotesco, por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid y de la Consejería de Transportes en torno a la semana del 9 de enero. El

9 de enero, el consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid señala que las cifras que se están dando, unos 7 millones, no pueden ser mayores porque los márgenes legales así lo impiden. El día 10 tenemos a la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, señalando que va a haber 122 millones para los afectados, equiparando, casualmente, esa remuneración en términos de indemnización con La Palma; casualmente, son las mismas cifras. Eso es una trampa, porque, evidentemente, es un presupuesto dado para la consolidación del terreno, no para los afectados, que son 7 millones, según el propio consejero. Al día siguiente, tenemos a Alfonso Serrano en un programa televisivo, en Cuatro, señalando que se van a dar 7 millones de euros y que, si a los afectados nos les gusta, por los márgenes legales, no se puede hacer otra cosa, no se pueden modificar a gusto. Y al día siguiente aparece el consejero de Transportes e Infraestructuras señalando que esos 7 millones de euros se han convertido mágicamente en 12 en menos de veinticuatro horas y que los márgenes legales, por tanto, han sido modificados. Esa es la crónica de estas cifras. Ahora, vamos a un segundo punto al respecto. Los cálculos de estas indemnizaciones se plantean sobre el metro cuadrado en San Fernando de Henares, que es poco más que un clavo ardiendo al que se está agarrando la Comunidad de Madrid para no asumir su responsabilidad en este asunto. Estamos hablando de los conceptos. De indemnizaciones, 2.682 euros, es decir, supuestamente, un 40 por ciento más de lo que vale el metro cuadrado en San Fernando para las indemnizaciones. A priori, parece una cifra justa; vamos a desglosarla un poco. Esos 2.682 euros que se están planteando ahora mismo integran cálculos que no son netamente estructurales de la propia vivienda y el metro cuadrado; integran cálculos como los daños emocionales y psicológicos, como los daños materiales en las viviendas. Hay viviendas que han sido derribadas con todos los enseres dentro; hay viviendas que han sido reformadas a lo largo de los años y ha habido una inversión, que está encima de la mesa, que no está asumida ahora mismo en esas indemnizaciones. Estamos hablando de ese tipo de daños que están integrados en ese concepto. Esa es la primera trampa. Y la segunda trampa es: ¿cómo se puede indemnizar al precio del propio suelo de San Fernando si en San Fernando no hay vivienda para comprar en las mismas condiciones en las que se han derribado? Perdónenme la expresión, pero creo que es de Perogrullo. Si no hay parque de vivienda en San Fernando para realojar a los vecinos que están saliendo de sus casas, ¿cómo se le puede dar una indemnización a precio del coste del suelo en el que no pueden comprar!? ¡Creo que es algo básico! Y tampoco entendemos muy bien cómo se ha llegado a esos cálculos. Pero sí entendemos una cosa y es que aquí lo que ha faltado ha sido diálogo por parte de la Administración, y esto lo reconoció el otro día su compañero Alfonso Serrano, que tuve la posibilidad de dialogar televisivamente con él. Le planteé por qué la Consejería de Transportes e Infraestructuras no se había sentado -lo lógico- a hablar con las familias sobre estos importes y lo que dijo es que, bueno, que ya lo hará, reconociendo, efectivamente, que no ha habido negociación por parte de la Comunidad de Madrid. Y en esos términos, si me permiten, una negociación unilateral, una oferta unilateral dada a unas familias, en la situación en la que están, sin ningún tipo de negociación, es una imposición, en lenguaje castellano, pero si esa imposición se realiza en los términos de fuerza que tiene una Administración como la Comunidad de Madrid y sabiendo la necesidad extrema vital que tienen las familias de salir adelante en un corto periodo de tiempo, el término imposición se transforma en extorsión, con todas las letras. Y esto es lo que estamos viviendo en San Fernando de Henares en términos de indemnización. Si hubiera hablado la Administración competente con las familias, sabrían perfectamente cuál es su

opinión, y es esta; no es otra, es esta. Por tanto, sería interesante también que las personas responsables en este ámbito se sentasen a negociar con las familias y a hablar, por lo menos, a dialogar.

Con respecto al ajuste de la ley, la Comunidad de Madrid alega que hay un ajuste de ley para esas indemnizaciones. Nos gustaría saber a qué ley se están ajustando, porque los servicios jurídicos de los afectados no opinan lo mismo, señalando que no hay márgenes legales, y a nosotros nos consta que, efectivamente, no existen. Por tanto, la cuestión se reduce a una voluntad política, no a una cuestión legal, y por tanto es un elemento fundamental en toda esta negociación -entre comillas- que se está haciendo. Es una cuestión de voluntad política, no es una cuestión netamente legal, como se ha planteado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señor Escribano.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN VECINAL PARQUE HENARES** (Escribano Bello-Morales): Fantástico. Me gustaría también pasar a otro elemento, y voy a citar aquí mucho al señor Serrano. Quiero plantear las cuestiones que pedimos, porque el señor Serrano también se ha referido a esto diciendo que no hay ningún elemento, ninguna cuestión que hayamos pedido la plataforma de afectados que no se haya realizado por parte de la Comunidad de Madrid. Hablamos de un plan integral, una PNL que tiene un cuerpo, pero que está muerto, y no dotado económicamente, que se aprobó en esta Asamblea; no se dotaron económicamente el 23 de diciembre de 2021 las enmiendas parciales a los presupuestos de la Comunidad de Madrid. Pedimos una ley autonómica, que no la pide el PSOE, no la pide Más Madrid, ila pedimos los afectados!; la pedimos los afectados para agilizar los trámites y la problemática que tenemos. Pedimos también la integración de todas las viviendas afectadas en los expedientes de responsabilidad patrimonial, que no sean los afectados, encima, los que tengan que reclamar a la Administración un daño probado, comprobado y vivido durante estos años. Y, por último, pedimos diálogo a la Administración competente para solucionar esto. Nosotros queremos dialogar. La cuestión es que la Administración no quiere hacerlo con nosotros. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación vamos a ir pasando por cada uno de los grupos por un tiempo máximo de diez minutos. Tiene la palabra el señor Moreno por parte del Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor representante de la plataforma de afectados de San Fernando Henares, por su asistencia, por su información y -yo creo- por la claridad que nos ha dado a todos sobre cuál es la situación real y actual del drama que están viviendo. Vaya de paso, además de las gracias, toda la solidaridad y empatía con ellos.

Ha hecho un repaso -no ha hablado de la historia- de cuál es la radiografía de la situación actual, y yo creo que lo que lo define es un término que utilizaba: evolución desbocada. Si hace poco más de un año se hablaba de cinco calles afectadas, ahora se está hablando de veinte calles afectadas. Estamos hablando de que el número de las viviendas afectadas está por encima de 600. Entonces, el

nivel de afectación está siendo absolutamente desmesurado en cuanto a los datos objetivos de la evolución desbocada a la que nos referíamos.

En segundo lugar, ha hablado también de las dificultades que generan las obras que se están realizando, unas obras que hacen que los vecinos tengan que convivir con ellas, que generan molestias, ruidos, riesgos, cortes de gas -ya van varios-, de luz, de agua y afectaciones en la propia vivienda, materiales, grietas, etcétera, desajustes de puertas, ventanas y problemas de angustia, de ansiedad, de salud mental. Entonces, el tema, realmente está con todas las luces rojas encendidas. Ha hecho bien en recordar que hay zonas olvidadas, como las calles Somorrostro, Vergara, Desmond Tutu, etcétera, que, a pesar del informe, no se está actuando sobre ellas, y en poner encima de la mesa la cuestión del lucro cesante de los comercios y negocios que se han visto afectados por el drama de la línea 7B de metro en San Fernando de Henares.

Nos ha recordado que hay veintisiete viviendas que se van a derribar, que desalojadas y se les ha comunicado el derribo, que están en una situación de limbo, porque no reciben ningún tipo de comunicación de qué va a pasar con ellos, como tampoco se han iniciado expedientes de responsabilidad patrimonial. Luego, la gran cuestión es si los expedientes de responsabilidad patrimonial, es decir, las indemnizaciones, van a dar solución al problema que hay en San Fernando. Más allá del baile de cifras y de la utilización de este tema yo entiendo, por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid, quizá más importante, más dramática, más urgente, que tiene este Gobierno para resolver, lo está transformando en una cuestión de pura comunicación política. Esa es la gestión que hace, que hace que se produzca lo que nos contaba el señor Escribano en el sentido de que en una sola semana el baile de cifras es brutal, de 7 millones de euros a 120 millones de euros o a 14 millones de euros... En fin, pura comunicación política, sobre todo, por el Gobierno, por la presidenta del Gobierno, más que por la consejería o la Dirección General de Infraestructuras. Además, está el hecho de que no hay una negociación, que no hay acuerdo. Al final, estamos hablando de que puede ser una pura imposición.

Ha hecho afirmaciones muy rotundas. Se coge como referencia para las valoraciones patrimoniales y las indemnizaciones el precio del metro cuadrado en San Fernando de Henares, donde no hay apenas vivienda que se pueda adquirir. Entonces, no tiene ningún sentido. Se está haciendo a la baja y, para entendernos, no se puede dar del orden de 180.000 euros a una vivienda de 80 o 90 metros cuadrados, con eso no se compra nada ni en San Fernando ni en ningún sitio, aunque se añada una pequeña cantidad para el tema de mobiliario o de daños morales.

Piden lo que estamos pidiendo en parte todas las personas y grupos que queremos una solución: el plan integral, la dotación económica, una ley autonómica y, sobre todo, que haya diálogo. Y yo quería plantear, para ir acabando, que mientras sigan las obras hay que asegurar realojos dignos y voluntarios, garantizar en todo momento la seguridad de las personas, y eso no se garantiza poniendo silicona o pladur en las grietas que se abren o intentando tapar con telas los desperfectos, como seguramente se va a pretender hacer ante visitas que vengan de la Unión Europea.

En cuanto a la negociación con los vecinos, además de los realojos mientras tanto y de, si es posible, indemnizaciones que sean justas, yo creo que hay un tema que es fundamental, porque me parece que no son solución las indemnizaciones, que es una vivienda digna por otra vivienda digna. Esa fue la solución en el barrio de El Carmel, en Barcelona, una solución que garantizaba a todo afectado la posibilidad de una vivienda pública, y creo que eso es una vía que hay que explorar. Hay precedentes, como decía, en Cataluña, hay viviendas de las que podría empezar a disponerse por parte de la Administración local en San Fernando; se puede cambiar la calificación de suelo dotacional por suelo residencial para construir, pero ahí sí se requiere la participación de la comunidad; se pueden permutar parcelas de San Fernando de Henares con el Ayuntamiento de Madrid. Y luego hay un asunto que yo sugiero y lo pongo encima de la mesa, y espero coincidir con algún otro portavoz, y es que hay una promoción de viviendas muy potente en Coslada, que es un municipio contiguo, prácticamente, están los dos municipios pegados uno a otro; se está hablando de que se van a construir 3.500 viviendas en Coslada, en suelo que es de Coslada, evidentemente. Entonces, la punta que lanzo y dejo aquí en el aire es si no podría ser posible un acuerdo entre los dos ayuntamientos con la Comunidad de Madrid, que es la que tiene que compensar al municipio de Coslada como es debido, para que haya una parte de esa promoción de viviendas de Coslada, 1.000 o 1.500 viviendas, que pueda permitir realojar a la mayor parte de los afectados de San Fernando de Henares, porque creo que al final va a haber que perimetrar todo el espacio afectado y va a haber que intentar que esa comunidad, que quiere seguir en el pueblo o próxima al pueblo -por eso podría ser una solución lo de Coslada-, siga viviendo en comunidad, con los lazos sociales establecidos históricamente por ella. Entonces, creo que es un tema al que se le debería dar una vuelta, que se podría contemplar, porque me parece que las soluciones tienen que ir por ahí, y creo que es algo absolutamente fundamental que la comunidad se lo plantee a corto plazo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por sus aportaciones. A continuación interviene el señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Don Alejandro, bienvenido. El jueves pasado, en el pleno, se aprobó por unanimidad una PNL a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que dice lo siguiente: "La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a llevar a cabo las actuaciones necesarias para solucionar de forma integral y urgente los problemas que sufren los vecinos de San Fernando de Henares derivados de la ampliación de la línea 7B de metro". En esta semana, en la oficina que tienen ustedes ahí -yo voy a hacer una serie de preguntas y ya, luego, usted contesta, en los minutos que le quedan- ¿se ha notado algo, algún movimiento? Porque se necesitan medidas urgentes. Lo que tenemos en San Fernando es un problema social, ya no es un problema técnico, creo que lo he dicho aquí varias veces. No le tengan ustedes tanto miedo al problema técnico. Antes ha dicho que si se va a pilotar a metro y medio de una guardería. Si usted se asoma luego por esa ventana, verá un solar que hay ahí enfrente, donde se han hecho unas pantallas de hormigón no a metro y medio, sino pegadas a las fachadas de todo el entorno donde está. No es un problema. Es molesto; yo reconozco que una obra siempre es molesta, y se lo digo por auténtica experiencia, siempre molestamos.

Ha dicho que hay viviendas en otras calles que se están viendo afectadas. Me parece que usted está entre los siguientes catorce habitantes a quienes les van a derribar las casas, ¿no? Eso se lo han dicho verbalmente en el mes de diciembre, por lo que a mí me han contado; están fuera desde el mes de abril. ¿No les han dicho cuándo van a hacerlo ni nada? Son catorce; si ha dicho usted veintisiete es que hay catorce más otras trece, posteriormente, en las que se hará a continuación. Usted es afectado. Vamos a ver, yo también me lío. Asociación Vecinal Parque Henares, asociación de vecinos afectados, que creo que son los que están representados por un equipo de abogados, y la plataforma de la que usted es el presidente. ¿Quién manda en todo esto? En esos tres paquetes, ¿quién lleva la voz cantante frente a la Comunidad de Madrid?

Más preguntas. ¿Han recibido ofertas por parte de la comunidad? Porque las cifras que hemos oído yo creo que se dicen en prensa. Yo no sé si usted, personalmente, ha recibido ya ofertas, propuestas, y si ustedes, los diferentes vecinos, han entregado toda la documentación que exige la comunidad, porque es una de las cosas de las que la propia comunidad habla.

Poco más le voy a preguntar. Las viviendas que están más o menos alejadas, pues, se irán arreglando. Ha dicho mi compañero lo del pladur y la silicona. No sabe usted -esto ya es una broma- la cantidad de cosas que se arreglan en una obra con silicona; los encargados se ponen enseguida a tapar cosas con silicona para que no lo veamos los técnicos ni las direcciones facultativas.

Ha hecho una propuesta. Yo la hacía con unas viviendas que había en la plaza de España de San Fernando. Y sí, que tienen muchos problemas, ya lo sé, pero es cuestión de voluntad. Lo de las viviendas de Coslada se puede estudiar. ¿Desde la semana pasada están ustedes notando como más agilidad por parte de la Administración, de la Dirección General de Infraestructuras, que es a la que le afecta esto, para atender a los vecinos? No tengan tanto miedo, como he dicho, a la parte técnica; pilotar a más o menos profundidad o más o menos cerca tampoco tiene gran... Es molesto, muy molesto, pero nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Rico, del Grupo Socialista.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias, presidente. En primer lugar, señor Escribano, le doy la bienvenida a la Asamblea de Madrid. Y, en segundo lugar, le doy las gracias por su presencia hoy aquí, pero principalmente por su continua y constante lucha por conseguir una solución a esta dramática situación que deriva de la ampliación de la línea de metro que conecta con la ciudad de San Fernando de Henares. Y, en tercer lugar, quiero trasladarle de forma clara y nítida todo nuestro apoyo, porque con ustedes hay una obligación política y moral, porque estamos hablando de quince años de abandono por parte del Gobierno regional, de quince años de mirar para otro lado por parte del Gobierno regional, de quince años de falta de sensibilidad del Gobierno regional, de quince años de dejación de funciones, de quince años de irresponsabilidad por parte del Gobierno regional y de quince años de Gobierno del Partido Popular. Han pasado quince años desde que se originó este problema, por puro electoralismo, que se antepuso a cualquier criterio técnico. Es un dramático problema que afecta, como usted ha

dicho, a una infraestructura de transportes y, lo más importante, a centenares de vecinas y de vecinos del municipio; afecta a personas, está marcando vidas, está destrozando vidas. Es terrible lo que está sucediendo. Es un problema que se ha ido agravando hasta alcanzar actualmente unas dimensiones desastrosas; lo ha comentado usted: más de 600 viviendas afectadas y trece calles, más de 85 familias desalojadas, familias que han invertido todos sus ahorros y trabajo en sus viviendas; familias con personas dependientes y personas mayores que han pasado a mal vivir en apartahoteles o con familiares; familias que se enteran de las noticias que les afectan respecto a la situación, en ocasiones, por los medios de comunicación.

¿Cuál está siendo la respuesta del Gobierno regional, del Gobierno de la señora Ayuso? Desgraciadamente -usted lo comentaba-, son los anuncios vacíos, son los parches, las improvisaciones, las ocurrencias, la deslealtad institucional con el municipio de San Fernando de Henares. La respuesta está siendo también la falta de diálogo, a la que usted hacía referencia; falta de diálogo no solamente con los grupos parlamentarios, sino fuera de los límites de este edificio, con el ayuntamiento, pero también con los propios vecinos y vecinas afectados y afectadas. La respuesta está siendo el desprecio a las instituciones, no cumpliendo con el acuerdo adoptado en esta Cámara, no poniendo en marcha el plan integral que se aprobó en el pleno de esta Cámara, en el pleno de la Asamblea de Madrid. Y la respuesta está siendo también algo que es seña de identidad de este Gobierno regional, que es la crispación y la confrontación con todo y con todos, también en este asunto tan dramático; confrontación con el alcalde, con el ayuntamiento, con los grupos parlamentarios, con los vecinos. Esa está siendo la respuesta. Y, mientras, el problema sigue y sigue incrementándose. Por ello, cuentan con nosotros, estaremos a su lado para exigirle al Gobierno regional y a la señora Ayuso que reconsideren su posición y que reaccionen, porque la situación lo obliga, porque la situación lo exige, porque es una situación de extrema urgencia, y que reaccione con recursos. Que reaccione con una solución integral y definitiva, primero, ejecutando el plan integral que se aprobó en el pleno de esta Cámara; segundo, con recursos, modificando el presupuesto de la Comunidad de Madrid en más de 120 millones de euros para este plan integral que comentamos, y tercero, llegando a un acuerdo para aprobar una ley -antes se hacía referencia a ella- que garantice al menos 100 millones de euros en indemnizaciones.

Termino reiterándole nuevamente el agradecimiento por su presencia y por su lucha y todo nuestro apoyo. No vamos a bajar los brazos; este grupo no lo va a hacer, vamos a estar ahí con los vecinos, con las vecinas, con el ayuntamiento, con el alcalde, apoyando, para que se encuentre una solución a esta dramática situación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, interviene la señora doña Esther Rodríguez Moreno por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. Señor Escribano, muchas gracias por comparecer. Aprovecho la ocasión para pedirle disculpas institucionales por el sufrimiento que vive usted y el resto de afectados por el abandono continuado durante tantos años; lo siento muchísimo. El anterior compareciente nos pedía, por otro tema, celeridad. Celeridad creo que es el principio por el que se debe regir la actuación administrativa y que está ausente en todos estos años. ¡Qué menos,

ante una tragedia como la que están viviendo los vecinos de San Fernando, que viven en un municipio que se hunde bajo sus pies por una decisión política, además, no por algo que sea imputable a ellos, que se actúe con celeridad!

En el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 7 de marzo de 2022, o sea, ya hace un año, se anunciaba el inicio de oficio del procedimiento de responsabilidad patrimonial por los daños ocasionados en diversos inmuebles. Lo que hace el BOCM ahí es recoger trece años después de la inauguración de la obra la propuesta de la Dirección General de Infraestructuras de iniciar de oficio los procedimientos de responsabilidad derivados de los daños causados por las obras de la línea 7B, una iniciativa del 18 de febrero de 2022. Entonces, mi pregunta es en qué estado se encuentra ese procedimiento ¡un año después!, teniendo que seguir ese principio de celeridad; en qué momento está la negociación de tramitación y resolución de esos expedientes. Aquí se ha dicho -y me parece terrible- que en un momento en el que te hundan la vida, porque te tiran tu casa, tu hogar, donde tienes todo, luego te exigen que muevas el mundo burocrático para recibir lo que de justicia te toca. Es cuando menos muy ruin. La Comunidad de Madrid tiene la obligación moral de acompañar a los afectados a los que se les ha destrozado la vida. ¿Han tenido acompañamiento, asesoramiento, les han apoyado para hacer los trámites administrativos? Y ahora, ante su exposición, me surge otra duda y es cómo se está integrando a ese expediente las nuevas zonas de las que nos habla, porque están muy tasados, y no sé si ha habido alguna publicación que haya actualizado las afecciones que nos ha dicho o si saben si se van a meter, y si se incluyen también los negocios, la escuela infantil, la peluquería, la escuela de danza, además de los servicios públicos.

También ha hablado de cortes de agua, de gas, de luz. ¿Sabe si se están teniendo en cuenta para la indemnización todos esos malestares? He estado viendo la demanda de los afectados, de importes, y suponen un 0,04 por ciento de los presupuestos de la Comunidad de Madrid. No olvidemos que la Comunidad de Madrid es de las más ricas y que maneja 27.000 millones al año, y esto se solucionaría, lo de las veintisiete familias que llevan dos años sin casa, con unos 15 millones, es decir, el 0,04 por ciento. Es ruin y mezquino que un año después no se haya avanzado para cubrir esta necesidad esencial de los afectados.

En enero de 2021, diez años después de las primeras obras de reparación, se ordenó contratar, mediante tramitación de emergencia, obras de mejora. Es decir, más de diez años estuvo la Comunidad de Madrid recibiendo quejas de los vecinos y no es hasta mayo de 2021 cuando se insta a Canal de Isabel II a revisar y reparar el colector existente. ¿Cómo se sintieron los vecinos durante diez años sin ser escuchados? Porque me parece que generamos una inseguridad jurídica y una desafección con las instituciones que tenemos obligación de conocer. Cuando por fin empiezan las obras de reparación, ¿cómo se les comunica?, es decir, ¿cuál es la relación de la Comunidad de Madrid con los afectados? Porque usted habla de que no hay diálogo. Pero ¿se les mantiene informados? Porque no olvidemos que la obligación esencial de una gobernanza democrática es la transparencia de la información y es una obligación mantener informados a los afectados.

Cabe esperar que después de tantos años lo mínimo sea que la Comunidad de Madrid tenga un protocolo para abordar esta crisis, es decir, que hay un responsable declarado al que dirigirse, que asuma la portavocía y la relación con los afectados y que tengamos una cadena de mando eficaz para tomar las decisiones que incorpora a todas las instituciones implicadas. Yo misma fui testigo el pasado 3 de enero de cómo, ante una alertada dada por los vecinos porque oyen crujir su edificio, las puertas y ventanas se descuadran, no pueden ni siquiera cerrarlas, que es lo que ha relatado antes, la Comunidad de Madrid es incapaz de reunirse con los vecinos e informarles, y tampoco lo hace con el ayuntamiento. Ahí sí hay una deslealtad institucional, como comentaba su señoría. ¿Se ha dado algún paso desde el 3 de enero para que esto no vuelva a suceder, que, si de repente vuelve a haber una alarma o una alerta, esto ya esté reglado y protocolizado?

En la misma orden del BOCM a la que me refería antes se cita al Canal de Isabel II, es otra de las Administraciones involucrada en el tema del pozo de la línea de metro en la calle Rafael Alberti, que tenía una rotura en las paredes laterales, el fondo se encontraba completamente socavado de manera que permitía fugas de agua. Es decir, aquí hay otra unidad administrativa que tiene responsabilidad en algún momento. ¿Este organismo ha asumido alguna actuación hacia los afectados?, ¿tiene alguna comunicación?

Y, más allá de todos estos datos técnicos, el gran drama es la terrible dimensión humana, que se ha roto la vida de 27 familias que no tienen un hogar, 88 familias desalojadas, 600 viviendas afectadas... Esta es la terrible situación que urge atender. ¿Se está haciendo? ¿Se les está ofreciendo acompañamiento psicológico? Ahora, contaba lo de la escuela infantil. ¡Con qué angustia dejas a tu peque ahí!, porque no habrá un problema técnico o de ingeniería, pero es que tu dejas a tu peque todos los días en un sitio con polvo, con ruido y con temblores. Yo he visto los vídeos en los que se ve cómo la gente baja sus escaleras y los buzones están temblando. De verdad que vivir con miedo y con susto no es lo más agradable.

Además, quería incidir en que el Gobierno tiene una obligación de dar una respuesta solidaria ante una emergencia como esta. Están involucradas no solo la Consejería de Transportes e Infraestructuras, sino que también hemos visto a Canal de Isabel II, también la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, para atender las afecciones al comercio y a los servicios públicos, la Consejería de Sanidad, para cuidar de la salud mental de los afectados e impactados emocionalmente por el estrés continuado al que se ven sometidos. El consejero y todos los representantes del partido del Gobierno siempre hacen referencia a un plan integral. De hecho, yo oí al consejero decir en un desayuno que, aunque el plan no estuviera encuadrado y publicado, ya se estaba ejecutando. ¿Ese plan integral está teniendo en cuenta estas necesidades de ayuda, de salud, de acompañamiento? ¿Ustedes están notando que este plan integral está puesto en marcha? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez. A continuación pasamos a la intervención del Grupo Parlamentario Popular por un tiempo máximo de diez minutos; va a intervenir el señor don Carlos González Maestre.

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Me gustaría dar la bienvenida al señor Escribano; muchas gracias por venir a la casa de todos los madrileños, donde estamos aquí representando a toda la población de Madrid. Tanto en el pleno de la Asamblea de Madrid como en esta misma comisión hemos abordado los problemas que existen en la línea 7B de metro en numerosas ocasiones, y está bien que sea así, porque es un problema que afecta a usuarios y vecinos de San Fernando de Henares y es nuestra obligación escucharles y dar cuenta ante todos los ciudadanos de los problemas que sufren. No solo en el ámbito parlamentario, también el Gobierno de la Comunidad de Madrid, empezando por la presidenta Isabel Díaz Ayuso, el vicepresidente del Gobierno, el consejero de Transportes, todo el equipo de la Consejería de Transportes, han visitado múltiples veces San Fernando de Henares, se han reunido con los vecinos, les han escuchado directamente, y la solución de este problema es una prioridad para todos ellos, es una prioridad para todos nosotros.

Me gustaría empezar por lo más importante, los vecinos que han visto afectadas sus viviendas debido a las consecuencias de una serie de problemas de carácter técnico cuya complejidad admiten todos los expertos. Me gustaría mostrar nuestra cercanía y nuestra comprensión a todas las personas que, junto a usted, señor Escribano, se ven perjudicadas de una u otra forma por estos problemas derivados de la ampliación de la línea 7B de Metro de Madrid, que se inauguró hace ya quince años, y también pedirles perdón por todo lo que están sufriendo como consecuencia de estas obras que llevaron el metro a San Fernando de Henares. Fundamentalmente, el origen de los problemas son filtraciones de agua en esta infraestructura. El Gobierno de la Comunidad de Madrid tiene la férrea voluntad de solucionar este problema de forma permanente, de poner todos los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar la seguridad de toda la zona afectada y de, mirando también al futuro, convertir el complejo de El Pilar y toda la zona en una gran zona verde con equipamientos deportivos e infantiles abierta a todos los vecinos.

Se están tomando medidas con una visión global integral y se está invirtiendo más que nunca en los últimos quince años. Hay programados más de 122 millones de euros para resolver este problema, importe que se empezó ya a ejecutar en el ejercicio de 2022. Estos 122 millones de euros para abordar de forma integral todos los aspectos del problema incluyen la seguridad de las personas, la vertiente social de las familias afectadas, la resolución del origen del problema y también garantizar un futuro para regenerar completamente la zona; 122 millones creo que no son un parche, 122 millones es una actuación integral que solucionará definitivamente este problema.

En cuanto a la seguridad, se está llevando a cabo una monitorización diaria del terreno y de los edificios. Los técnicos, en los que yo creo que todos confiamos, como ha dicho muy bien el señor Calabuig, lo que están haciendo es, a partir de los datos, tomar decisiones técnicas.

En cuanto a la vertiente social de los vecinos afectados, la Comunidad de Madrid está sufragando todos los gastos de las personas que han tenido que abandonar su vivienda. Es difícil ponerse en el lugar de las familias que han tenido que abandonar su casa para garantizar su seguridad, aunque lo intentemos -lo están viviendo ustedes-, a las que la Comunidad de Madrid ha buscado una

solución temporal asumiendo los gastos de alojamiento, manutención, suministros, desplazamientos, mudanzas, etcétera. Actualmente se han invertido 3 millones de euros en este concepto, siendo, a pesar de todo ello, conscientes de que las familias, por supuesto, preferirían estar siempre en sus casas, independientemente de que se les estén abonando los gastos o no. Todo ello se ha hecho en contacto permanente con los vecinos, escuchando sus problemas y poniendo soluciones a los mismos siempre que ha sido técnicamente posible. Y cuando digo esto, que puede ser subjetivo, cada uno puede tener su opinión, hay un hecho que está contrastado: ha habido más de 360 reuniones y visitas a la zona, lo que demuestra que la interlocución con los vecinos ha sido permanente; 360 reuniones y visitas a las que habría que añadir las innumerables llamadas atendidas para recoger cuestiones de toda índole. Estas 360 reuniones, además de llamadas, creo que demuestran que hay un diálogo y que se habla de forma permanente con los vecinos. Si nosotros hablásemos del caso personal de cada uno de los vecinos afectados a los técnicos y a los responsables políticos de la Consejería de Transportes, podrían dar cuenta sin mirar ningún expediente, porque, cuando hablas con ellos, como seguramente a usted le ha pasado, se lo conocen perfectamente. Todo es mejorable, todo es perceptible, pero no se puede decir que no hay diálogo cuando conocen perfectamente la situación de cada uno de estos expedientes. Y en el caso de los vecinos de Pablo Olavide, si no estoy equivocado, además de diversas reuniones que han tenido, tienen alguna programada para el futuro, si no estoy mal informado. De estas visitas, cabe destacar la de la propia presidenta de la Comunidad de Madrid, que lo hizo el octubre pasado, cuando escuchó a los vecinos y les trasladó su preocupación y apoyo y el de todo el Gobierno de la Comunidad de Madrid. También han ido a visitar la zona y a reunirse con los vecinos tanto el consejero de Transportes como el vicepresidente y el viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, el director general, además de muchos técnicos. En definitiva, se están realizando visitas, se están produciendo reuniones con los afectados de forma constante por parte de los responsables de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Por otro lado, existe una mesa técnica, que se creó en el año 2020, formada por la vicepresidencia de la Comunidad de Madrid, las consejerías de Transportes y Medio Ambiente, los ayuntamientos de San Fernando de Henares y Coslada, el Canal de Isabel II y Metro de Madrid, que se han reunido en más de veinte ocasiones. Creo que por parte de la Comunidad de Madrid se ha actuado siempre con lealtad institucional, informando permanentemente a todas las Administraciones. Creo que por otra parte no siempre ha sido así, pero creo que tampoco es el momento de entrar en detalle. Toda esta interlocución con los vecinos ha culminado en la creación de una oficina de atención a los afectados, en octubre del año pasado, con el objetivo de tramitar los anticipos, revisar sus expedientes de responsabilidad patrimonial y agilizar todo tipo de trámites, evitando en lo posible desplazamientos innecesarios. Hasta ahora, esta oficina ha recibido más de 280 consultas personales.

También la Comunidad de Madrid ha iniciado de oficio los expedientes de responsabilidad patrimonial. Se ha hecho referencia a El Carmel. En El Carmel los vecinos tuvieron que acudir a abogados para poder llegar a un acuerdo satisfactorio con el ayuntamiento. En este caso, la Comunidad de Madrid está actuando de oficio para intentar resarcir de la manera más justa posible a las personas que se han visto afectadas por la demolición de su propiedad. Nunca se podrá reparar totalmente lo que los vecinos han vivido, pero la comunidad hará todo lo que permite la legalidad, todo lo que permite la normativa

vigente para intentar compensar los daños en diferentes aspectos que recoge la ley, porque la Administración no puede actuar en ningún caso fuera de la ley, esto nunca va a ser posible; puede haber un diálogo, puede haber, como usted lo ha llamado, una negociación, pero nunca puede haber un incumplimiento de la ley, tiene que haber un expediente y este tiene que estar sustentado en criterios objetivos. Se está llamando a todos los afectados, se empezó a hacer en enero de 2023, y así se seguirá haciendo, para continuar dialogando, para seguir hablando permanentemente con todos.

Ahora mismo hay presupuestados 14 millones de euros, pero no es una cifra cerrada, porque no habrá una cifra cerrada hasta que los expedientes culminen; lo que hay es una previsión y esta previsión, que ahora mismo es de 14 millones, se ampliará todo lo que sea necesario. Cuando se habla de una previsión presupuestaria, no es una cifra definitiva, lo que demuestra es que la voluntad de la Comunidad de Madrid es la de poder satisfacer en todo lo posible, en todo lo que permite el margen legal, a todos los afectados.

Y ahora, después de reiterar nuestra comprensión con los vecinos, me gustaría hacer una referencia a los grupos de la oposición y recordarles que ustedes no son los protagonistas, los protagonistas son los vecinos. A veces, sus intentos de politizar este problema están llegando a límites dantescos, incluyendo una violencia verbal y un acoso que yo considero inaceptables. Después de muchos debates en esta Cámara, nunca han aportado ninguna solución concreta más allá de descalificaciones; no han aportado nada viable, nada factible, nada realista que permita mejorar la situación de los vecinos. La llegada del metro de San Fernando supuso mejorar la movilidad de 600.000 vecinos, y a la izquierda del momento le encantaba hacerse fotos, con casco y todo, allá por 2007, intentando conseguir un rédito electoral. El Partido Popular ha hecho 220 kilómetros de metro, la izquierda apenas hizo 14 kilómetros; con su método, tardaríamos 190 años en hacer 200 kilómetros, como ha hecho el Partido Popular. Es verdad que, si no haces nada, tampoco vas a tener ningún problema. Así es la izquierda de este país, especialista en titulares, pero cuando les toca gestionar demuestran su ineptitud. Es legítimo ejercer la oposición, es legítimo que denuncien aquello que ustedes consideren que se ha hecho mal, pero si escogen el camino de la demagogia, del populismo, deformando la realidad para conseguir unos cuantos votos, no les va a servir para mucho. Los vecinos de San Fernando, los madrileños, en su conjunto, tienen criterio propio, cada uno el suyo, personal e intransferible, y sabrán valorar los esfuerzos que el Gobierno de la Comunidad de Madrid está haciendo para resolver este problema.

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

El Sr. **GONZÁLEZ MAESTRE**: Señor Escribano, me gustaría terminar trasladándole nuestra solidaridad, a pesar de no compartir muchas de sus opiniones, a usted y a todos los vecinos, que sabemos que muchas veces tienen visiones diferentes de la situación, opiniones a veces divergentes, pero todas legítimas, expectativas diversas sobre las decisiones de futuro que tomarán y puntos de vista dispares sobre el papel realizado por todos los implicados. Termino reiterando a todos los vecinos el compromiso de la presidenta de la comunidad y de todo su Gobierno para resolver este problema originado hace más de quince años y reiterando que no se ha dejado ni se dejará de adoptar en el

futuro ninguna medida, ningún tipo de recurso técnico, económico y humano para afrontar el problema y garantizar la seguridad de todos los vecinos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para finalizar este debate, por un tiempo de diez minutos -le avisaré con un minuto de antelación-, tiene la palabra el señor Escribano.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN VECINAL PARQUE HENARES** (Escribano Bello-Morales): Muchas gracias a todos los grupos. Voy a empezar respondiendo a las cuestiones que ha planteado el señor de Vox. No se puede frivolar, como se ha frivolidado aquí, con esto de las obras. Hablamos de que el día 3 de enero, a consecuencia de las obras -no es el polvo, la molestia, etcétera-, veinticuatro familias tuvieron que salir a la calle, ancianos de 80 años envueltos en mantas, a las nueve de la noche, de enero, pasando frío, mientras el director de Infraestructura de la Comunidad de Madrid estaba tomándose una cerveza en un bar con los representantes del Partido Popular de San Fernando de Henares.

El Sr. **PRESIDENTE**: No estamos... (*Rumores.*) A ver, vamos a... (*Rumores.*) ¡Un momento, un momento, por favor! Vamos a cortar el debate aquí un momento. Vamos a ver, no vamos a entrar en debates personales, en acusaciones particulares, ni en dar opiniones sobre lo que estaba haciendo un director de Infraestructuras, porque dudo mucho que estuviera tomándose una cerveza; entonces, no vamos a entrar en calificaciones, y creo que deberíamos, señor Escribano, responder a las preguntas, que yo creo que se le han planteado bastantes, y así no agotar el tiempo. ¿Le parece bien? Vamos a continuar.

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN VECINAL PARQUE HENARES** (Escribano Bello-Morales): Totalmente de acuerdo. Con respecto a la PNL, efectivamente, nosotros no hemos notado nada desde la semana pasada hasta esta semana, evidentemente, porque las propuestas que han salido por parte de la Comunidad de Madrid en lo que tiene que ver con términos de consolidación no han servido para la mejora integral de la vida de los vecinos, tampoco para la calidad de la habitabilidad de los pisos; hablamos de obras, que no son cuestiones triviales, de cortes de gas, seis, que no se avisan por parte de la Comunidad de Madrid y que son los vecinos los que tienen que ir a la oficina de información a denunciarlo, porque allí no solo recogen preguntas, no solamente consultas, la mayoría de las cuestiones que recoge esa oficina son quejas de los vecinos por cómo se les está tratando. Solamente hay que hablar con los vecinos, porque no es una cuestión de conocimiento individual de los vecinos, que no lo hay, porque no se negocia con ellos, no se sienta nadie a hablar con ellos, y respondo con esto al portavoz del Partido Popular. Usted ha planteado la cuestión de la negociación que supuestamente hay. Entonces, ¿por qué el señor David Pérez, el consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, o una delegación suya, no se ha sentado a hablar de las indemnizaciones? Porque no se ha hablado, no hay diálogo. Creo que es el momento fundamental para desarrollar un diálogo. ¿Por qué la Comunidad de Madrid no ha desarrollado ese diálogo si supuestamente hay una voluntad de operar con los vecinos, etcétera? No se ha dado esa situación. No se puede hacer una oferta unilateral, tirarla ahí y, después, que los vecinos se desenvuelvan como puedan. No funciona así. Antes de hacer una oferta hay que tener un diálogo para ver cuáles son los

parámetros que necesitan las familias, y eso no se ha dado. Y eso -entroncando ahora con lo planteado por el Grupo Parlamentario Socialista- define la actuación de la Comunidad de Madrid, que es una trituradora de vidas en San Fernando de Henares. Es que esa es la definición, es cierto, es real; solamente hay que ir al municipio. Cuando vino la presidenta Díaz Ayuso, sin avisar, media hora antes, porque iba a ir el vicepresidente, el señor Ossorio, en este caso, vino por la puerta de atrás para inaugurar esa oficina, que por dentro -yo estuve ahí dentro- no estaba ni montada, no había nada, había un cartel con ese parque fantástico que se va a hacer. Pero es que nosotros no queremos un parque, nosotros queremos la vivienda que teníamos -evidentemente, no se puede replicar-, en las condiciones en que la teníamos. Y en ese sentido, el caso de Cataluña, el caso de El Carmel -se ha planteado por el Grupo Unidas Podemos- abre la puerta. El señor don Alfonso Serrano reflexionó al respecto de esto y dijo: efectivamente, se dieron indemnizaciones ejemplares que permitieron a las familias reconstruir su vida -y eso lo dijo en la televisión, está en la hemeroteca-, pero que, legalmente, no se podía ejecutar en la Comunidad de Madrid. Si ustedes tienen problemas legales para ejecutar ese tipo de supuestos, hagan una ley autonómica, hagan una ley especial, fijen unos márgenes legales especiales para un problema excepcional. Es una cuestión de voluntad política, no es una cuestión de legalidad, de si debates si este dinero u otro, no, es una cuestión de resolver el problema de las familias que están allí, y resolverles el problema es devolverles lo que tenían, no, como dice la presidenta de la Comunidad de Madrid, de iniciar la vida de nuevo. Queremos recuperar nuestra vida, no volver a iniciar una, porque ya la teníamos hecha en muchos casos.

Paso a las preguntas que ha planteado, algunas cuestiones importantes, el Grupo Más Madrid. En cuanto a la cuestión psicológica, evidentemente, no ha habido un acompañamiento. Se ha planteado a través de Servicios Sociales un servicio por el que, cada dos semanas, un psicólogo acoge a una veintena, a una treinta o a una cuarentena de afectados para que se cuenten los unos a los otros sus problemas, pero para eso podemos irnos a un bar a mantener ese tipo de reuniones. Lo que estamos planteando es una atención pormenorizada, psicológica, de los afectados que la necesitan, y eso no existe a día de hoy, encima de la mesa no está eso.

Se han planteado también cuestiones relativas a Canal de Isabel II. No hemos tenido notificaciones de Canal de Isabel II más allá de los conflictos que tiene con la Comunidad de Madrid, precisamente, de estos 121 millones de euros, 40 van directamente al Canal por conflictos que tienen ustedes precisamente porque han utilizado su canalización de forma no muy adecuada, según Canal de Isabel II, y eso está escrito negro sobre blanco, lo tenemos en la plataforma de afectados.

Con respecto a las diferentes atribuciones de asociaciones, plataformas de afectados, etcétera, lo que hay es una plataforma de afectados que engloba a todo el municipio de San Fernando y que está fundamentada por las asociaciones vecinales del municipio que llevan quince años luchando por esta cuestión, que son: la Asociación Vecinal Parque Henares, a la que yo represento hoy, y la Asociación Vecinal Jarama, que a estas alturas del problema, con los datos que tenemos, nos da una prueba de que no ha habido mucho interés. Le voy a decir una cosa con respecto a la PNL. Usted planteó y aprobó, y estamos agradecidos..., aprobaron ustedes la PNL que se planteó el 16 de diciembre del año 2021, pero es que, luego, las enmiendas parciales de los presupuestos de la Comunidad de Madrid no las

dotaron económicamente. ¿Para qué sirve aprobar un cuerpo al que no se le dota de vida? Y eso implica traicionar a las familias de San Fernando de Henares a las que se les había prometido este plan integral, y ustedes hablaron con nosotros, con las familias, y estábamos todos de acuerdo hasta que dejaron de lado a las familias de San Fernando, y eso está en las actas de la Asamblea de Madrid.

Más cuestiones. No ha habido acercamientos de las consejerías de Sanidad o de Hacienda a los afectados para resolver este problema. El plan integral, que se dice por parte del consejero, primero, que es dinámico, luego, que se desarrolla, que es una solución integral, ya no es un plan integral, pues no lo hemos visto; supuestamente, son 60 páginas, que no las hemos visto en ningún lado, y no recoge las necesidades que tenemos los vecinos, como los desalojos voluntarios y flexibles, cómo se han planteado. ¿Por qué las familias tienen que vivir con cortes de luz, agua y gas cada dos semanas? De verdad, ¿cualquier persona que nos esté escuchando puede entender que a una familia se le obligue a vivir con temblores, grietas, cortes de agua, luz y gas en su vivienda? ¿Es acaso normal esto? No es un problema de ruidos, de poca habitabilidad, es un problema de falta absoluta de habitabilidad y de seguridad, y está demostrado.

Una empresa con Intemac, el día 3, nos da un informe para los vecinos de la plaza del Trébol número 8 en el que se dice que sus viviendas son seguras, aunque estén agrietadas, y al día siguiente les hemos tenido que sacar de ellas, en veinticuatro horas, porque parece que se les cae encima, porque las ventanas se han abombado, porque las puertas no se cierran ni se abren, porque no pueden vivir allí porque les han aparecido grietas en toda su vivienda. Y el informe de Intemac dice literalmente: "En nuestra opinión, la vivienda es habitable". Pero así no hay un informe técnico pericial que demuestre eso!, y han obligado a las familias, sin darles alternativa habitacional, a meterse en unos edificios; están viviendo ahí porque la alternativa es la calle. Ese es un ejemplo del trato que se está dando. Otro ejemplo del trato es el que se está dando a la guardería de Nazario Calonge, o a los comerciantes, no hay ninguna solución encima de la mesa para los comerciantes, ¡ninguna!, están viviendo de sus hijos, del aire, están viviendo de sus familias. Creo que habría que hacer una reflexión profunda realmente sobre lo que se está haciendo de verdad en San Fernando de Henares.

En cuanto a la información, yo he estado desalojado once meses de mi vivienda, he recibido una notificación que me decía -y encima, la vi primero a través de la prensa- que me iban a demoler la casa, y luego, en Maudes, es cierto, la Comunidad de Madrid nos ha dicho: le vamos a demoler la casa porque los trabajos de consolidación no han dado su fruto. Una en diez meses. ¿Dónde están las trescientas reuniones a las que usted se refiere? Porque nosotros no nos hemos reunido trescientas veces, ni con el ayuntamiento, no con los vecinos, y somos plenamente conscientes los vecinos de San Fernando de Henares, en todas las comunidades, porque tenemos representantes de todas las comunidades afectadas en la plataforma, de las reuniones que han tenido con la Comunidad de Madrid, de todas, y no ha habido trescientas reuniones con la Comunidad de Madrid. Y de lo que se quejan de vecinos -si van a hablar con ellos- es de la opacidad de la Administración, no de la claridad y del acompañamiento, porque eso no existe realmente. Tenemos que pelearnos con la Administración, tenemos que pelearnos con la propia consejería para que se nos cedan informes de cómo están nuestras casas, informes que dicen que nuestras casas están bien y a la semana siguiente se cambia el informe

y resulta que el edificio, que estaba con daños leves o moderados, como en el caso de las familias de Rafael Alberti número 7, tienen un grado medio de habilidad, pero luego es un riesgo de colapso que termina con un desalojo en veinticuatro horas de treinta familias. ¿Es ese, protocolariamente, un proceder decente para las familias afectadas, que no saben nada, que no tiene información y que viven al día, porque no saben si al día siguiente van a salir de sus casas? ¿Dónde están las operaciones de la Comunidad de Madrid en el resto de municipios, que está comprobado, que está en este documento del año 2019? No han recibido ningún tipo de atención. No es una cuestión de cinco calles, es una cuestión de todo el municipio, como ha planteado el Grupo Unidas Podemos. Y no se está actuando en esa vía. Y es una cuestión de ir a verlo. ¡No hay reuniones con esas familias!, no hay información ni informes de esas familias, y tampoco hay actuaciones para verificar cómo está el terreno en casas que se están agrietando día tras día, porque no hablamos de semanas o de años, como en mi caso; yo he visto mi casa degenerarse durante quince años, hay familias que están en esta situación.

Más cuestiones...

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

El Sr. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN VECINAL PARQUE HENARES** (Escribano Bello-Morales): Perfectamente. Quería hacer también una reflexión con respecto al trato que se ha dado, a la cuestión de la politización que está planteando. Hay algunos miembros en nuestra plataforma que han salido en medios de comunicación recientemente a los que se les ha descalificado; ayer concretamente se descalificó a nuestro vecino, porque se le citó, el señor Orlando Chacón -lo tengo aquí apuntado- planteó que nuestro vecino Víctor Yángüez era un vecino fake, que era un falso afectado. Me gustaría que fuese a ver, o cualquier persona de aquí, su vivienda; no va a poder verla porque se la han tirado, pero estaba ahí, en la calle Rafael Alberti número 3.

Termino ya. Deberían abrir las orejas y los ojos y sentarse a negociar, y le hablo directamente al Partido Popular, porque todas las cuestiones que se han planteado aquí faltan. Es una cuestión de voluntad política resolver esto, pero para tener voluntad política hay que hablar con la gente, hay que sentarse con el ayuntamiento, hay que hacer una mesa de diálogo con los vecinos afectados, que no la hay; porque usted ha mencionado una técnica, pero había prometida una jurídica y una social que no existen. Por tanto, les invito a dialogar y a resolver este problema.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Escribano. Tenga usted en cuenta que creo que la sensación, por lo menos en esta comisión, es de gran preocupación, y yo quiero transmitírsela en nombre de todos. Y no crea que el Gobierno..., entiendo yo que estará haciendo todo lo posible. Desde luego, la preocupación de esta comisión respecto a los problemas que hay en San Fernando es enorme, y saben ustedes que tienen las puertas abiertas aquí cuando quiera, y deseo y espero que esto se solucione más pronto que tarde. Muchas gracias y que tenga buena jornada.

Pasamos al punto sexto del orden del día.

—— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ——

(Pausa.) Bueno, pues nada, y listo.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 57 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid