

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 592

10 de octubre de 2025

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 10 de octubre de 2025

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-1052/2025 RGEF.3218. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace de las listas de espera existentes para la demanda de viviendas en régimen de alquiler de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid?

2.- PCOC-3591/2025 RGEF.15339. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista,

al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas considera adoptar el Consejo de Gobierno para aumentar la oferta de vivienda a precios asequibles?

3.- PCOC-1107/2025 RGE.3610. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Alicia Torija López, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué criterios se seguirán para la asignación de viviendas en el proceso de realojamiento de la Cañada Real?

4.- PCOC-275/2025 RGE.779. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Considera el Consejo de Gobierno que es necesario un carril BUS que llegue a Príncipe Pío?

5.- C-972/2025 RGE.13592. Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre avance del nuevo mapa concesional para la renovación de las líneas de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

6.- C-1120/2024 RGE.17371. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre el cierre de nueve meses anunciado del tramo comprendido entre la estación de metro Metropolitano y la de San Fernando de Henares de la línea 7B de Metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 19-9-25, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos.	26942
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en sus grupos.	26942
— PCOC-1052/2025 RGE.3218. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace de las	

listas de espera existentes para la demanda de viviendas en régimen de alquiler de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid?.....	26942
- Interviene el Sr. Martínez Pérez, formulando la pregunta.	26942-26943
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	26943
- Intervienen el Sr. Martínez Pérez y la señora directora general, ampliando información.....	26943-26945
 — PCOC-3591/2025 RGE.15339. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas considera adoptar el Consejo de Gobierno para aumentar la oferta de vivienda a precios asequibles?	26946
- Interviene el Sr. Guardiola Arévalo, formulando la pregunta.....	26946
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	26946
- Intervienen el Sr. Guardiola Arévalo y la señora directora general, ampliando información.....	26946-26949
 — PCOC-1107/2025 RGE.3610. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Alicia Torija López, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué criterios se seguirán para la asignación de viviendas en el proceso de realojamiento de la Cañada Real?	26949
- Interviene la Sra. Torija López, formulando la pregunta.	26949-26950
- Interviene el señor director gerente de la Agencia de Vivienda Social, respondiendo la pregunta.	26950-26951
- Intervienen la Sra. Torija López y el señor director gerente, ampliando información.	26951-26952
 — PCOC-275/2025 RGE.779. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Considera el Consejo de Gobierno que es necesario un carril BUS que llegue a Príncipe Pío?	26952

- Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta.	26952-26953
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	26953
- Intervienen la Sra. González Álvarez y el señor director gerente, ampliando información.....	26954-26956
— C-972/2025 RGE.13592. Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre avance del nuevo mapa concesional para la renovación de las líneas de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	26956
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	26956-26957
- Exposición del señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.	26958-26961
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez.	26961-26969
- Interviene el señor director gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ...	26969-26971
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez.	26971-26974
- Interviene el señor director gerente en turno de dúplica.....	26974-26975
— C-1120/2024 RGE.17371. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre el cierre de nueve meses anunciado del tramo comprendido entre la estación de metro Metropolitano y la de San Fernando de Henares de la línea 7B de Metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)	
(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 19-9-25, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.	26976

- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	26976
- Exposición del señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo...	26977-26979
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Guardiola Arévalo, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez.	26980-26986
- Interviene el señor director general, dando respuesta a los señores portavoces.....	26986-26988
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Guardiola Arévalo, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez.	26988-26991
- Interviene el señor director general en turno de dúplica.	26991-26993
— Ruegos y preguntas.	26993
- No se formulan ruegos ni preguntas.	26993
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 39 minutos.	26993

(Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Bienvenidos a la sesión del 10 de octubre de 2025. Damos comienzo a la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, que tenemos un día largo; así que vamos a ir dando mecha. Como cuestión preliminar, sustituciones. ¿Vox?

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: No, ninguna; el señor Pérez Gallardo vendrá ahora, en su momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Partido Socialista, nada. ¿Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Alicia Torija sustituye a Jorge Moruno.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, estupendo. ¿Partido Popular? *(Pausa.)* No hay sustituciones. Venga, vamos a abordar el punto primero.

PCOC-1052/2025 RGEP.3218. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace de las listas de espera existentes para la demanda de viviendas en régimen de alquiler de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid?

Es a iniciativa del señor vicepresidente, que está aquí en la Mesa y va a bajar, don Rafael Martínez Pérez. En representación del Gobierno viene la directora general de Rehabilitación y Vivienda, doña María José Piccio-Marchetti, a la que invitamos a unirse a la Mesa. Como ya saben, por el 196.2 del Reglamento tienen ustedes cinco minutos y tres intervenciones cada uno. Yo les voy marcando en caso de que se acerquen a ese tiempo. Así que empezamos con el señor Martínez Pérez; por favor, cuando quiera.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señora directora general. Buenos días y bienvenida de nuevo a esta comisión para responder a esta pregunta que bien he de reconocer que creía que iba a ser contestada por el director gerente de la Agencia de Vivienda Social, dado que estamos hablando de viviendas de la Agencia de Vivienda Social. Hace siete meses aproximadamente preguntamos por las más de 800 viviendas vacías de la Agencia de Vivienda Social pendientes de adjudicar o reparar, según sus contestaciones, mientras miles de familias esperan una oportunidad para acceder a un techo digno. Desde entonces, las cifras apenas han cambiado, los problemas persisten y las listas de espera siguen creciendo. No puedo darle datos actualizados después de siete meses porque ustedes tardan en contestar a las peticiones de información, no solo de este grupo parlamentario, sino de todos los grupos en oposición. Además de preguntarle por la valoración que hacen ustedes de las listas de esperas existentes para la demanda de viviendas en régimen de alquiler de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid, sí me gustaría preguntarle en este primer turno si dispone

usted de datos actualizados a esta fecha de las viviendas vacías y pendientes de adjudicar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Señora Piccio-Marchetti, buenos días; bienvenida.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. Muchas gracias. En relación con la pregunta que usted hace, lo primero que voy a hacer es explicarle el motivo por el que estoy yo aquí, sin perjuicio de que hay determinadas cuestiones que, efectivamente, respecto a la gestión de las reparaciones de las viviendas, corresponderían al gerente de la Agencia de Vivienda Social, pero el procedimiento de adjudicación de viviendas de la Agencia de Vivienda Social se rige por lo dispuesto en el Decreto 52 /2016, de 31 de mayo, por el que se crea el parque de viviendas de emergencia social y se regulan los procedimientos de adjudicación de estas viviendas de la agencia, en virtud del cual la competencia para resolver las adjudicaciones de las viviendas del decreto corresponde a la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación, si bien la gestión de las viviendas está atribuida a la Agencia de Vivienda Social. De ahí el motivo de mi presencia hoy aquí.

Puedo explicarle que las viviendas titularidad de la agencia se pueden adjudicar, bien por el procedimiento ordinario, mediante baremo, por especial necesidad, o bien por el procedimiento excepcional por emergencia social, o excepcionalmente por el procedimiento de sorteo, que, como usted viene sabiendo, no está siendo lo habitual en los últimos años, y también mediante algunos convenios suscritos con otras Administraciones. Esta adjudicación requiere que sus destinatarios cumplan una serie de requisitos de ingresos máximos exigidos por la normativa de vivienda protegida, pero, además, con carácter general, las viviendas de la Agencia Social se destinan a unidades familiares que tienen unos ingresos inferiores a 3,5 veces el Iprem.

Bueno, puedo seguir describiendo un poco las personas a las que se destinan, en línea con la pregunta de cómo va la gestión de la línea a personas en situación de especial necesidad, en situación de lanzamiento de su vivienda, o porque son víctimas de violencia de género, o residen en un bien inmueble que reúne malas condiciones de accesibilidad y otra serie de situaciones previstas en el decreto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. ¿Sigue?

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): No, no; ya está. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señor Martínez, tiene tres minutos y cuarenta y cinco segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias. Mire, la verdad es que no me ha contestado a la pregunta, que era sencilla. Eran dos preguntas: cuántas viviendas a día de hoy tiene la Comunidad de

Madrid pendientes de adjudicar por parte de la Agencia de Vivienda Social; tampoco me ha contestado a cuál es su opinión, su valoración o cuál es su percepción. Me ha contestado con el procedimiento a seguir, que lo sabemos todos; me ha contestado con las competencias, que también las tenemos todas claras; pero bienvenida a contestar esta pregunta. Quizá este diputado sea un poco mal pensado y crea que no ha venido el director gerente de la Agencia de Vivienda Social por otras cuestiones, pero, mientras que a mí se me conteste, me da igual quién comparezca.

Pero es verdad que, como decía anteriormente, 800 viviendas públicas a día de hoy, al menos por los datos de los que dispone este grupo parlamentario, están tapiadas o pendientes de reparación, y digo lo de pendientes de reparación porque llevan años. Yo entiendo que ustedes metan en el mismo saco las pendientes de adjudicar, las que están pendientes de reparación, incluso las que están ocupadas, pero la realidad es que son viviendas de la Agencia de Vivienda Social que están vacías, cuando hay aproximadamente 3.000 solicitudes en listas de espera. Por lo tanto, yo lo que pido al Gobierno de la Comunidad de Madrid es celeridad, y estos datos los han dado ustedes, no nos los hemos inventado desde la oposición, ni mucho menos.

Le he puesto ejemplos -incluso he podido tener citas con el director gerente- de municipios que llevan años, que no estoy hablando de meses de reparación, de años con viviendas tapiadas, cuando se está incluso desahuciendo a vecinos y vecinas de diferentes bloques de viviendas por parte de la Comunidad de Madrid. Entenderán ustedes que no es de recibo que los propios vecinos vean cómo se tapien las puertas y, en este caso, no se adjudican. Pero igual que hablamos de vivienda, hablamos de plazas de aparcamiento en las diferentes promociones de la Agencia de Vivienda Social, más de 3.000 plazas de aparcamiento, plazas de garaje pendientes de adjudicar, imás de 3.000!; garajes completamente abandonados, arruinados y que la Agencia de Vivienda Social, no sé si por falta de gestión o porque no quiere adjudicarlos, tampoco en este caso los saca, y nos consta que hay vecinos que sí están solicitando esas plazas de aparcamiento. Yo sé que es más gestión, que es más mantenimiento y que es más trabajo para ustedes, pero realmente os lo están solicitando las personas que son adjudicatarias también de esos pisos.

Realmente, los datos que nos dan -lo he dicho anteriormente-, ni por escrito ni hoy en esta comisión, nos dicen cuántas viviendas hay exactamente vacías y, sobre todo, qué van a hacer ustedes en los próximos meses. Llevamos dos años y medio ya de esta legislatura y todo sigue igual. No me vale decir que hay contratos marcos para reparaciones de vivienda, y no me vale decir eso porque ustedes, en este caso el Gobierno del Partido Popular, que dice que va a ser la legislatura de vivienda, tienen a madrileños y madrileñas viviendo literalmente en la calle, cuando hay pisos vacíos de la Agencia de Vivienda Social sin adjudicar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Martínez, le quedan veinticinco segundos para un tercer turno. Señora Piccio-Marchetti, le quedan dos minutos y cuarenta y cinco segundos, segundo turno.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues voy a tratar de contestarle en todo lo que pueda a lo que usted ha señalado, dentro

del alcance de mi responsabilidad en la adjudicación, como usted bien ha dicho, porque se lo hemos contestado a las preguntas. Esa lista de demandantes de vivienda de la Agencia Social está integrada por 3.200 personas, que son las que están pendientes en este año 2024; son de renovación anual las listas y, desde 2023, se han adjudicado más de 700 viviendas de la Agencia de Vivienda Social, es decir, sí que se han adjudicado muchas. El dato exacto de viviendas pendientes prefiero no dárselo; no por nada, sino porque no lo conozco con exactitud, lo conoce el gerente de la Agencia de Vivienda Social. Sí que sé que se está haciendo un esfuerzo importante, por esos contratos marco de los que usted habla de reparación, para poderlos ampliar y dotar de más medios y más empresas para que se puedan reparar a la mayor brevedad. Y desde luego, en ningún caso es voluntad de este Gobierno que haya una sola vivienda que pueda ser ocupada y que haya una persona que no se dirija a ella; o sea, en el caso en el que haya una vivienda sin ocupar, es porque no reúne las condiciones de habitabilidad necesarias para poder dotar a una persona de una vivienda en condiciones dignas.

Sé que además se está haciendo un esfuerzo, no solo en reparar esas viviendas, sino en incrementar el parque público de la Agencia de Vivienda Social, con 1.600 viviendas que tiene en construcción y otras 500 que se han anunciado recientemente, que se pondrán en marcha en los próximos meses. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda un minuto en la tercera intervención. Tiene veinticinco segundos, señor Martínez. Gracias.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Vale, no me da mucho tiempo, pero solamente decir que, si van a ampliar el parque en 1.600 viviendas, más 500 recién anunciadas, si no son capaces de gestionar 800 que ya están construidas, permítame que dudemos de que sean capaces de gestionar más de 2.100 que se van a poner en funcionamiento en el futuro. Desde el Grupo Parlamentario Socialista -y ya terminó presidente- solo pedimos dos cuestiones: la primera de ellas es que se aceleren esas reparaciones y esas adjudicaciones; la otra, que sé que es difícil viniendo de quién viene, es que se publique mensualmente el número real de viviendas disponibles y adjudicadas por parte de la Agencia de Vivienda Social. Más transparencia es lo que pedimos en este sentido. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Señora Piccio-Marchetti, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues transparencia por parte de nuestro Gobierno, toda, porque se publican absolutamente todos los datos disponibles, las preguntas se contestan en plazo, y a esa matización que hace usted respecto a la capacidad de gestión de la Agencia de Vivienda Social, trasladarle que gestiona un parque público de más de 25.000 viviendas y un total de cerca de 40.000 inmuebles, entre viviendas y plazas de garaje; es un patrimonio bastante relevante y bien gestionado. Por supuesto que trataremos de acelerar las adjudicaciones y, sobre todo, las reparaciones de las viviendas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Pasamos al segundo punto y le rogamos que permanezca con nosotros porque usted va a representar al Gobierno también en la siguiente pregunta.

PCOC-3591/2025 RGE.15339. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas considera adoptar el Consejo de Gobierno para aumentar la oferta de vivienda a precios asequibles?

Como ya se conocen los tiempos, le dejo la palabra al señor Guardiola; cuando usted quiera.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Bueno, bienvenida. Queríamos preguntarle, como comentaban, las medidas que considera adoptar el Consejo de Gobierno para tener una vivienda asequible a unos precios asequibles. Queríamos preguntarle si considera que actualmente las viviendas que está ofreciendo la Comunidad de Madrid tienen un precio asequible, o qué es para ustedes un precio asequible. También queríamos preguntarle si cree que están funcionando las políticas que está realizando la Comunidad de Madrid para reducir los precios de la vivienda, tanto del parque público como del parque privado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola. Para responder, la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, por favor; cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): En primer lugar, contestarle que, en relación con la situación actual, como sabe, tenemos una importante presión de demanda de vivienda por el incremento de población que se produce, en torno a 120.000 habitantes al año de media en la región de Madrid, lo que hace que necesitemos unas 35.000 viviendas anuales y, sin embargo, son unas 20.000 las que somos capaces de producir; luego, es necesario incrementar la oferta de vivienda, y por eso nosotros estamos trabajando para poder generar vivienda a precio asequible, las más que podemos y con la mayor rapidez.

Estamos trabajando para incrementar la oferta tanto a nivel público como a nivel privado. A nivel público, por un lado, a través de la Agencia de Vivienda Social, cuyos precios y rentas, que, en la línea de lo que usted señalaba, son asequibles; o sea, están incluso por debajo de los precios de la vivienda de protección pública de la Comunidad de Madrid; también a través de nuestro plan Vive, donde las viviendas están referenciadas a los precios de la vivienda protegida, y movilizand o suelos dotacionales para que las Administraciones también puedan hacer vivienda asequible. Respecto al sector privado, transformando edificios y suelos que están vacantes; por ejemplo, los que estaban destinados a terciario oficinas, para que pueda hacerse también en ellos vivienda asequible. Creo que con ello estamos incrementando la oferta de vivienda disponible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. A continuación, el señor Guardiola; le quedan cuatro minutos y veinte segundos. Gracias.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. No me ha respondido a alguna de las preguntas que le he realizado. Creo que eran bastantes concretas: ¿considera que están funcionando sus políticas para reducir los precios de la vivienda? Creo que es directa. Usted no hablaba de que, bueno, existe un problema con el exceso de demanda, porque viene gente a la comunidad y que hay

que aumentar la oferta. Ustedes nos dicen que están ofertando vivienda pública por debajo del precio del mercado, y nos estamos encontrando que hay vivienda del plan Vive, que, si luego te metes en Idealista, hay viviendas en Idealista con el precio del metro cuadrado por debajo de precios que están ofreciendo en el plan Vive. Entonces, claro, nos gustaría que nos aclarara eso, porque, cuando le preguntamos o hacemos alguna petición de información a ustedes, le preguntamos en qué se basan para fijar los precios de los alquileres y hacer las políticas de alquiler y nos dicen que los estudios en los que se basan son los que les facilitan los portales inmobiliarios como Idealista. Entonces, no sé si creemos que la Comunidad de Madrid se tiene que basar en buscar los datos o hacer sus análisis en función de lo que hace un portal privado. Quizás estaría bien que la propia Comunidad de Madrid fuera capaz de analizar cómo se encuentra el mercado.

Mire, nos gustaría hablar de algunas iniciativas que ustedes están realizando, porque, la verdad, nos han sorprendido las respuestas que nos han hecho con respecto a las preguntas que les hemos realizado; por ejemplo, con respecto al plan Alquila, ¿consideran que está funcionando de forma satisfactoria? Ustedes nos responden que solo han dado en este año 1.523. ¿Les parece a ustedes suficiente esto, cuando se están dando miles de contratos? Después, qué asistencia jurídica están realizando respecto a las cláusulas abusivas que están sufriendo los inquilinos que quieren realizar un contrato de alquiler, ya sea más meses de lo estipulado, ya sea que les obligan a pagar la comunidad, ya sea que incluso les obligan a pagar el IBI, y si no lo coges, pues te quedas sin piso; ahora también metiendo la tasa de basura, obligándoles a pagarlo. Luego también con el plan Mi Primera Vivienda, ustedes nos dicen que desde el año 2022 solo ha habido 3.077 hipotecas, una respuesta de su Gobierno, cuando en estos tres años se han concedido más de 150.000 hipotecas. ¿Usted considera que esto es suficiente o está afectando de verdad a una mayoría de la población, que cambia la vida de la gente?

Cuando hablamos de cuántas casas van a construir sobre la Agencia de Vivienda Social en esta legislatura nos hablan de que van a hacer próximamente 840 viviendas. No sé si con la emergencia habitacional que tenemos 840 viviendas lo consideran suficiente ustedes. Si hablamos del plan Vive, cuando entramos en esta legislatura, en el año 2019, no paraban de repetir lo de las 25.000 viviendas, y ese número ya ni le nombran, porque saben que no van a llegar, pero es que hasta el día de hoy nos dicen que han llegado a 4.875 viviendas en seis años. El precio de vivienda, según la página que ustedes tienen, es 833 euros, dos habitaciones en Tres Cantos, de 50 metros cuadrados, que no sé si esto le parece un precio asequible; 903 euros en San Sebastián de los Reyes, dos habitaciones, 52 metros cuadrados, que no sé si esto le parece un precio asequible, que puede pagar cualquier persona en esta comunidad; en Móstoles, cuarenta y tantos metros cuadrados, 602 euros; en Colmenar Viejo, 622 euros. ¿A usted esto le parece que son precios asequibles? Además, son viviendas a las afueras de las ciudades, carentes de recursos y de transporte, muchas veces. Al final todas estas políticas que ustedes están realizando no están solventando la emergencia habitacional, y lo que sí actuaría en una mayoría de la población, como puede ser la ley de la vivienda, que afectaría directamente a un millón de inquilinos que pagarían menos por su vivienda, ustedes lo rechazan. ¿Nos puede explicar qué solución van a dar?, ¿o van a seguir poniendo parches?

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan ocho segundos, si los quiere usar luego. Yo se lo digo para que lo sepa. Señora Piccio-Marchetti, tres minutos y veinte segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues voy a tratar de contestar a todas las cuestiones que señala. Como le digo, en Madrid estamos haciendo un esfuerzo importante por incrementar la oferta y creo que podemos dar datos que ponen de manifiesto que estamos en el buen camino. Del número total de viviendas protegidas que se iniciaron en 2024, que fueron 23.967 en el total de España, 12.648 se hicieron en la Comunidad de Madrid; es decir, un 53 por ciento del total nacional, con lo cual el incremento de oferta está yendo en un nivel superior al de otras regiones u otras comunidades autónomas de España. Pero, además, respecto a los datos del plan Vive, como sabe, los lotes tienen diferentes municipios y siempre menciona usted aquellos que se referencian a los precios de la vivienda protegida de precio limitado, pero hay muchas otras viviendas; es más, la mayoría, en Getafe, Alcorcón, Alcalá de Henares, con precios en torno a 8 euros por metro cuadrado construido, porque se alquilan por metro cuadrado útil las viviendas del plan Vive, que comparado con Idealista... Y me da igual cualquier fuente, porque utilizamos todas las fuentes, Idealista o los datos que publica el propio ministerio; estos que le acabo de dar de vivienda protegida son del propio ministerio, y están un 20 o un 30, en función de cada caso, por debajo del mercado.

En cuanto al plan Alquila, controlamos todas las cláusulas de los contratos para que estén dentro de la legalidad, y estamos trabajando para poder tener cada vez más viviendas amparadas en este plan y en las máximas condiciones de seguridad jurídica para los propietarios, pero especialmente para los inquilinos, para que tengan todos los contratos con las máximas garantías.

En estas legislaturas son 13.000 las viviendas que llevamos del plan Vive, casi 5.000 son las que ya están entregadas y en las que la gente está viviendo, que son una realidad. Estamos trabajando para poder incrementar esa oferta de vivienda a precios asequibles. Creo que para ver también el resultado de este trabajo le puedo dar el dato de ayer, porque siempre cuestionan los datos que damos, pero, en este caso, también es la estadística del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, que dice que las calificaciones de vivienda protegida, es decir, esas que tienen precios asequibles, han aumentado un 22,7 por ciento hasta el mes de junio de 2025 y son 5.843 el total nacional; de esas, en Madrid son 2.049 viviendas, seguida de Andalucía, con 1.185 y otras comunidades autónomas después. Es decir, en Madrid la vivienda protegida terminada en este periodo respecto al año anterior es un 35 por ciento del total, como ve muy superior al 14,9 o 15 por ciento de población que representa. Por tanto, decirle que estamos trabajando todo lo que podemos en incrementar la oferta, que estamos obteniendo resultados, pero que, por supuesto, seguiremos trabajando en esa línea.

El Sr. **PRESIDENTE**: Cinco segundos le han quedado. Ocho segundos, ipero ocho, no ochenta! (*Risas*).

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Bueno, sinceramente no ha respondido a la mayoría de las preguntas que le he hecho, pero es que, además, si quiere oferta, tiene también los pisos turísticos que no quieren ustedes regularizar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo mismo digo, señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Seguiremos incrementando la oferta para poder generar más vivienda a precios asequibles. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias a los dos por ajustarse a los tiempos, aunque sean pequeños. Bueno, pasamos al punto tercero.

PCOC-1107/2025 RGE.3610. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Alicia Torija López, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué criterios se seguirán para la asignación de viviendas en el proceso de realojamiento de la Cañada Real?

En representación del Gobierno invitamos al director gerente de la Agencia de Vivienda Social, don Eusebio González, que va a responder a esta tercera pregunta de la señora doña Alicia Torija López, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid. Ya se saben ustedes los tiempos. Señora Torija, cuando usted quiera.

La Sra. **TORIJA LÓPEZ**: Gracias. Buenos días, bienvenido. El 2 de octubre, la semana pasada, se cumplía el quinto aniversario del corte de luz; un corte de luz deliberado en Cañada Real. Parece mentira que estemos en la comunidad más rica de España y tengamos que, día tras día, contar los momentos en los que las familias sufren de determinados modos por lo que estar sin luz implica para ellas. Hace ya unos meses que no le hago esta pregunta a usted; la última vez que lo hice, a propósito de los realojos, usted me decía que se llevarán a cabo allí donde no sea posible hacer una adecuación urbanística que permita que se consolide la construcción. Y decía usted mismo "ahí hasta donde yo sé." No sé si había ahí una parte de huida de "bueno, yo hago lo que me mandan.

Desde el punto de vista jurídico, hay motivos para pensar que esa proliferación exhaustiva de realojos contraviene normativas diversas, no solamente la del pacto, sino también normativa internacional. Mire, le voy a leer la diferencia entre realojo y desalojo para el Comité de Naciones Unidas de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, que dice que el realojo es el proceso de proporcionar una nueva vivienda a las personas que han sido desplazadas de sus hogares. Yo no sé si entiende que las personas que están en Cañada Real han sido desplazadas de sus hogares. En relación con los desalojos, habla de que se determina para procesos excepcionales, debidamente justificados y respaldados por la ley interna e internacional, dado que los realojos pueden afectar al ejercicio de determinados derechos humanos reconocidos a nivel internacional. La verdad es que yo ya no puedo

decir cuántas veces he releído la ley del pacto regional, la ley de Cañada Real, y la verdad es que -usted lo sabe- los realojos deben ser la excepción y no la norma, y lo que a mí me da la sensación es que los realojos se han convertido en la norma, hasta tal punto que yo le hago una pregunta al Gobierno a propósito de qué medidas están impulsando dentro de la Cañada Real para mejorar la calidad de vida de los habitantes que allí están y la respuesta de 8 de septiembre del Gobierno es que la medida más importante impulsada para mejorar la calidad de vida de quienes habitan ese -leo textual- asentamiento ilegal -eso no es verdad- es el asunto de los realojos. Como usted sin duda es uno de los responsables máximos de la cuestión de los realojos, le pregunto cuáles son los criterios para asignar esos realojos, qué opinión le merece la resolución europea a propósito de Cañada Real, que pone en duda la cuestión de los realojos, si la piensan cumplir, y también qué nos vamos a encontrar en los próximos presupuestos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora Torija; le queda un minuto y treinta y cinco segundos para la siguiente intervención. Señor González, bienvenido y buenos días; cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Gracias, presidente. Señorías, bueno, les voy a contestar primero a lo que me preguntaban y luego le voy a intentar contestar a algunas de las cuestiones que planteaba ahora. El proceso de realojamiento de las familias residentes en la Cañada Real y, en particular lo que me pregunta de la asignación de viviendas, se desarrolla en el marco de varios convenios que, como sabe, están firmados. Entre ellos están los convenios firmados el año 2018 y 2021 y la adenda de 2023 entre la Agencia de Vivienda Social y el Ayuntamiento de Madrid para el realojo del sector 6, y el convenio suscrito en el año 22 entre la Agencia de Vivienda Social y Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid para el desmantelamiento de los sectores 4 y 5. Los requisitos creo que los conocían, pero, como parece que no, se los voy a leer aquí a sus señorías, que están incluidos en todos los convenios: el primero es residir y estar empadronado el solicitante y los miembros de la unidad familiar dentro del ámbito del asentamiento antes del 31 de diciembre del 2011, debiendo estar constituida la unidad familiar a realojar con anterioridad a esta fecha. No obstante, no se exigirá la antigüedad del empadronamiento antes del 31 de diciembre de 2011 cuando esté suficientemente acreditada por otros medios fehacientes la residencia habitual y permanente de la unidad familiar con anterioridad a esta fecha. Otro requisito es ser el solicitante mayor de edad o emancipado -no voy a extenderme-. En caso de convivir más de una familia con hijos a su cargo en la misma, se podrá estudiar el realojo de cada familia en unidad, en una vivienda independiente, que ya le digo que esto es como se hace. La cuantía de los ingresos familiares ponderados del solicitante o de la unidad familiar deberá ser inferior en cómputo anual a 3,5 veces el Iprem. También que ni el solicitante ni ningún miembro de la unidad familiar ostente el pleno dominio o un derecho real de uso o disfrute sobre una vivienda en condiciones de habitabilidad en todo el territorio nacional, con una serie de salvedades, que, si quieren, en fin, se las puedo decir posteriormente, para no extenderme mucho más y poder responderles a algunas de las cuestiones. Y con carácter general, no haber sido adjudicatario como titular de ninguna vivienda de protección oficial o promoción pública en los últimos diez años. Bueno, estos son los requisitos que están fijados en todos los convenios y que se basan en el acuerdo entre todos los grupos parlamentarios, que posteriormente

Más Madrid se sumó, y las Administraciones que estábamos allí presentes, y se firmó en el Pacto de Cañada.

Con respecto -muy rápido- al corte de luz, la Agencia de Vivienda Social no es competente en esta materia y no le puedo decir nada. Como le decía antes, nos remitimos siempre al Pacto de Cañada, y en el Pacto de Cañada lo que se dice es que el sector 6 tiene que dismantelarse completamente, sencillamente porque no es compatible con que allí esté viviendo alguien; por tanto, hay que realojar a todo el mundo. Me preguntaba qué es un realojo. Pues un realojo -yo creo que la palabra lo dice muy claramente- es cambiar de alojamiento, cambiar de residencia; en este caso, de unas viviendas en las que no se puede vivir, por razones obvias, a viviendas dignas. Lo que hacemos desde la Agencia de Vivienda Social es limitarnos a cumplir los convenios que se firman con las diferentes Administraciones.

Con respecto a lo que me decía de la decisión que adoptó, que entiendo yo que se refiere usted al Comité Europeo de Derechos Sociales, yo creo que esto fue una decisión que adoptó el comité. No estoy tan de acuerdo en lo que usted dice. Vamos a ver qué es lo que dice la reunión del Consejo de Ministros del Consejo de Europa tras esto. A lo mejor es distinto lo que nos encontramos y no es exactamente como usted dice. Espero, muy rápido, haber respondido a todas sus dudas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González. Señora Torija, un minuto y treinta y cinco segundos; cuando quiera.

La Sra. **TORIJA LÓPEZ**: Gracias. Usted sabe que este mismo año, justo antes de verano, el jefe de disciplina urbanística del Ayuntamiento de Madrid, Julio César Santos, fue inhabilitado y condenado precisamente por considerar que cometía un delito de prevaricación administrativa a propósito de ordenar la demolición de una infravivienda. ¿Usted no cree que se ha pisado el acelerador y que a veces no se está cumpliendo la legalidad con el tema de las cartas que llegan sobre el tema de los desalojos y cómo son esos realojos? Yo realmente estoy preocupada. Estoy preocupada porque leo esos informes y escucho a las personas que están allí. ¿Qué opina usted a propósito de la cuestión del vuelo y la expropiación, que está también directamente relacionado con el tema de los realojos? Por último, sobrevuela una idea que se está hablando en distintos ámbitos a propósito de que esa fecha que usted hoy nos ha recordado, la de 31 de diciembre de 2011, como fecha de los realojos, pueda ser modificada con una modificación del pacto. Me gustaría mucho saber qué es lo que opina usted de esta idea. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Torija, por ajustarse a los tiempos. Señor González, un minuto y medio.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Con respecto a los desalojos por un derribo, como estaba señalando, como usted conocerá, no es competencia de la agencia, ni siquiera de la Comunidad de Madrid; son expedientes administrativos que realizan los ayuntamientos de Madrid y de Rivas-Vaciamadrid. Yo deseo y quiero confiar en que, efectivamente, lo hagan bien, y si alguno lo hace mal, supongo que tendrá sus consecuencias.

Con respecto a la indemnización del vuelo, tampoco es una cuestión nuestra. Supongo que tendría que hacerle esa pregunta al Comisionado de Cañada Real. Y con respecto al Pacto de Cañada, vamos a ver, lo hemos dicho antes, el Pacto de Cañada es un pacto que alcanzaron las fuerzas políticas que en ese momento estaban aquí representadas, al que Más Madrid posteriormente se ha unido, junto con las Administraciones del Estado, de la Comunidad de Madrid y los ayuntamientos de Coslada, Rivas-Vaciamadrid y Madrid. Si consideran que es algo que deben ustedes modificar, este es un gestor que a lo que se dedica es a cumplir aquello que sus señorías acuerdan, en este caso, con amplia mayoría o unanimidad, que es lo que se produjo, y yo creo que es bueno que en Cañada sigamos todos en esa línea de unidad y trabajando juntos para conseguir lo mejor para los ciudadanos que viven en esa zona.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor González, por haber venido hoy aquí a esta sesión de la Comisión de Transportes, Infraestructuras y nada le deseamos que tenga... *(Rumores.)* Ah, sí, es verdad. No son veinte, son quince, ya que estamos con las cosas... Venga, quince segundos, y a usted le quedan diez, si quiere responderle. Cuando quiera.

La Sra. **TORIJA LÓPEZ**: Bien, yo solamente quería recordar que el pacto regional hay que cumplirlo y los realojos son la excepción, y que no me ha hablado de dónde se está haciendo esa compra de viviendas, cuál es el límite de la dispersión, a qué ritmo vamos y el tema de los presupuestos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono).*

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Son muchas las preguntas y tendremos que dejarlo para otra ocasión. En el próximo presupuesto usted verá que lógicamente la Comunidad de Madrid sigue comprometida con los realojos de Cañada Real.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias a los dos y disculpen por no haberles dado antes el tercer turno. Muchas gracias, señor González. A continuación, pasamos al cuarto punto.

PCOC-275/2025 RGEF.779. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Considera el Consejo de Gobierno que es necesario un carril BUS que llegue a Príncipe Pío?

Vamos a invitar al director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Pablo Rodríguez Sardinero, al cual damos la bienvenida. Buenos días. Esa es la pregunta y, señora González, cuando usted quiera.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Buenos días. Bienvenido, director gerente del consorcio. Mire, cuando preparaba la pregunta me surgía una duda, y es que, la verdad, resulta a veces curioso y a veces un poco incluso difícil saber qué preguntas van a pasar la Mesa de la Asamblea y cuáles van a ser tiradas, porque una pregunta así alguien podría haberla tirado diciendo que es inconcreta; ¿desde dónde va a salir el carril bus?, ¿a Príncipe Pío?, ¿a qué me refiero?, o una de sus cuestiones favoritas,

que es eso de que es inconcreta, o no es gestión del Gobierno, como si estuviéramos hablando de algún pueblecito donde no hay gestión. Pero, volviendo a la pregunta y puesto que en este caso esta ha pasado la Mesa, de las distintas que se han hecho, simplemente quería preguntarle al señor gerente que nos cuente exactamente el planteamiento sobre el carril bus para que pueda llegar a Príncipe Pío. Ha venido en numerosas ocasiones aquí; obviamente, eso es una obra larga que al menos tendrá otro año y medio más, y plantearon en su momento que era un plan vivo, por lo tanto, de movilidad. Por lo tanto, nos gustaría que usted nos contestase y, luego, en base a eso, le diremos alguna apreciación que vemos desde el Grupo Socialista. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. A continuación, el señor Rodríguez Sardinero; cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MAADRID** (Rodríguez Sardinero): Gracias, presidente. Muy Buenos días, su señoría, y espero que el presidente no haga correr el cronómetro, que voy a decir un agradecimiento especial a todos los miembros aquí presentes de la Comisión de Transportes, a aquellos que estuvieron y a los que no estuvieron en el 40º aniversario del Consorcio Regional, les quiero agradecer su asistencia y además, a través de esta comisión, también agradecerles sus aportaciones, aportaciones positivas o aportaciones negativas, críticas constructivas o no, pero, desde luego, su labor, la labor de todos ustedes, ha hecho posible que durante estos 40 años el transporte de Madrid sea reconocido nacional e internacionalmente como el transporte mejor del mundo; también gracias a sus intensas aportaciones que, desde luego, se recogen sin ninguna duda desde el punto de vista de la gestión. Por eso, sin más, de nuevo agradecerles su participación en ese 40º aniversario que pudimos celebrar y que iremos celebrando a lo largo del año.

Y ya, si me permite, señor presidente, voy a contestar a la pregunta de la señora diputada. Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, desde el primer momento, hemos procurado garantizar la movilidad de los ciudadanos durante la ejecución de las obras de soterramiento de la A-5. Desde luego, afectan a los accesos del intercambiador Príncipe Pío, como ustedes saben perfectamente, y para ello se ha hecho una gran labor técnica en la ejecución y planteamiento de diversas alternativas, que ha englobado los diferentes modos de transporte, ha involucrado a todos los operadores públicos y privados y a las diferentes Administraciones. Decirle, por supuesto, que somos conscientes del impacto que estas obras están generando; lo sufrimos todos los días a nivel personal y a nivel profesional, desde el ámbito de la gerencia del Consorcio Regional de Transportes. Está teniendo ese impacto día a día, como he dicho, en los usuarios en el transporte público, y hemos trabajado y seguimos trabajando para minimizarlo dentro de las condiciones técnicas y de seguridad que impone la propia infraestructura de la obra, y el promotor de la misma, que, como todos ustedes saben, es el Ayuntamiento de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. A continuación, la señora González, que le quedan tres minutos y cuarenta segundos; cuando quiera.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muy bien, señor gerente. Mire, cuando se planteó la obra de la A-5, se hizo sin contemplar distintas posibilidades, y a día de hoy, teniendo en cuenta que tienen ustedes todas las entradas a Madrid completamente colapsadas, la situación que se está viviendo por parte de todos los usuarios que se desplazan diariamente a la capital es de un auténtico caos. En este plan vivo que ustedes plantearon en algún momento y que nunca nos llegaron a dar como tal, deberían de haber tenido en cuenta precisamente la situación que tiene la A-5, que realmente es una de las entradas y una de las arterias principales para poder entrar a Madrid. Cuando se plantea el tema de facilitar o mejorar el transporte público, uno debe intentar poner las menos pegas posibles, y entendemos precisamente que tener un carril bus que fuera directamente hasta Príncipe Pío haría que más personas se planteasen poder coger el autobús, precisamente teniendo en cuenta esta situación de la obra, como digo, que hay a día de hoy, porque evidentemente eso haría que fuera muchísimo más rápido, si fueran de manera directa. Pero la situación que tenemos a día de hoy, como usted bien sabe, no es esa; o sea, lo que tenemos es que los usuarios que van en transporte público desembarcan en Cuatro Vientos y nos encontramos con medio millón de usuarios de la A-5 que están obligados a bajarse en un descampado, rodeados de tráfico y de contaminación, para hacer un transporte que entendemos que es absolutamente innecesario, porque entre el Ayuntamiento de Madrid y ustedes no han sido capaces de sentarse a coordinar estas obras. Lo que están haciendo con esto es alargar los viajes de los vecinos y vecinas, complicar desde luego su vida y demostrar una vez más que para ustedes el transporte público no es una prioridad, como sí entendemos que debería de serlo.

Ante este despropósito del Partido Popular, del Ayuntamiento de Madrid y de Almeida, que entendemos que es de quien debe ser la responsabilidad, una parte, la suya, es la de coordinar precisamente esta situación para mejorar la vida de los usuarios. Pero después de mucho insistir, nos encontramos con que en este descampado hay marquesinas, pero la situación, desde luego, es decepcionante, porque lo que están haciendo son auténticas chapuzas. En breve van a empezar las lluvias y ese caos circulatorio, desde luego, va a empeorar más aún. En principio dijeron que no era posible que llegaran los buses a Príncipe Pío y se les planteó por parte de distintas Administraciones esa posibilidad, que se negó, siendo una decisión política, que no técnica. Solo llegan los buses a Príncipe Pío por la noche a un intercambiador vacío que han dejado inutilizado. A día de hoy, o hasta hace una semana, mejor dicho, había dos líneas que tenían dos servicios especiales de bus desde Príncipe Pío, uno que hacía el trayecto de Cuatro Vientos a Aluche y otro de Cuatro Vientos a plaza Elíptica, y que han desmontado debido a que la presidenta de la Comunidad de Madrid dijo en el pleno pasado que iban a haber autobuses lanzaderas de Moncloa a Ciudad Universitaria; por lo tanto, desde Príncipe Pío nos hemos encontrado con que, en vez de haber dos lanzaderas, hay solamente una que hace el trayecto de Cuatro Vientos-Aluche-plaza Elíptica. Es decir, que visten un santo para desvestir otro. Y para terminar mi intervención, quisiera preguntarle cómo es posible que se haya recuperado la conexión de Alcorcón, ide una parte de Alcorcón!, con Príncipe Pío a través de la línea 517 y no lo están haciendo con el resto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González, por ajustarse al tiempo; lo digo porque lo ha agotado. Bueno, le quedan dos segundos; si quiere usar dos segundos... (La Sra.

GONZÁLEZ ÁLVAREZ: *Quedaban cinco.*) Bueno, pues nada, ni para usted ni para mí; cuatro, venga. A ver, señor Rodríguez Sardinero, tiene tres minutos y cuarenta y cinco segundos, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Gracias de nuevo, presidente. Bueno, decirle que nosotros -y cuando hablo de nosotros, es el Consorcio Regional de Transportes de Madrid o el Gobierno de la Comunidad de Madrid- no tenemos colapsado Madrid, porque las obras no son de la Comunidad de Madrid; las obras -ya lo he dicho, y lo he dicho por anticipado- son del Ayuntamiento de Madrid. Y sí que es una prioridad para nosotros el transporte, porque desde el primer momento en el que tuvimos conocimiento del proyecto, de la obra y de la afección al entorno del intercambiador de Príncipe Pío, el consorcio solicitó al ayuntamiento e insistió al promotor de las obras que se habilitase ese carril bus que tanto aquí demanda y que nosotros también demandamos; una entrada directamente con salida del intercambiador. Hay un modelo técnico; es decir, que esto no nos levantamos un día por la mañana y decimos "oye, vamos a fastidiar aquí a la gente para que se vuelva loca ahí en Cuatro Vientos", sino que no hay una modelización realizada por trabajadores e ingenieros, tanto del consorcio como del Ayuntamiento de Madrid, y determinaron, efectivamente, que las condiciones no eran las adecuadas para poder entrar hacia el intercambiador. De hecho -y usted lo acaba de decir-, las nocturnas siguen entrando al intercambiador. ¿Por qué? Porque en la noche hay menos tráfico y la seguridad de la carretera establece la posibilidad de que el autobús, en el giro que hay en una de las entradas hacia Madrid, en una curva bastante pronunciada, incluso pueda coger parte del otro carril para poder ejecutar su ejercicio.

El Ayuntamiento de Madrid, como he dicho, determinó que no era posible, y no era posible porque la reducción de la capacidad diaria en un 50 por ciento, lo que en sí mismo ya limita considerablemente el tránsito, y las condiciones técnicas del desvío, el trazado alternativo, presentan curvas, como he dicho, muy cerradas; luego, estas condiciones no solo hacían inviable la habilitación de un carril bus, sino que además ponían en riesgo la seguridad vial de una infraestructura ya de por sí sobrecargada y también la seguridad vial por parte de los autobuses, conductores y viajeros, y como usted entenderá, esa también es una de las prioridades que tiene el propio Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que es intentar que, desde luego, la seguridad por parte de los viajeros y del conductor esté totalmente garantizada; en hora punta la acumulación de autobuses en un tramo estrecho, velocidad reducida, invasión de carriles o puestos en curvas. Yo les indicaría que fueran a visitar la obra, verían que aquello en estos momentos está patas arriba, como puede ser la obra, y es difícil. Lo que sí le puedo garantizar es que en el momento oportuno en el que podamos meter el autobús con la seguridad oportuna que le estoy contando, sin lugar a dudas lo vamos a hacer y de manera inmediata.

Se tomó esa decisión, por tanto, basada en criterios de movilidad efectiva y de seguridad; habilitar puntos alternativos de transbordo desde los que los usuarios pudieran continuar su trayecto con las menores molestias posibles, y en esa solución se tuvieron en cuenta tres premisas: mantener las frecuencias existentes en las líneas interurbanas, evitar los transbordos múltiples, asegurando una conexión directa con líneas ferroviarias, que son muy potentes, la C5 de Cercanías y la línea 10 de

metro, ambas con alta capacidad y frecuencia, y no incrementar los tiempos de viaje más allá del propio transbordo que, por otro lado, se puede ver compensado por el acortamiento del recorrido en las líneas afectadas. Si todo funciona, es decir, si el sistema ferroviario funciona como tiene que funcionar, como ha ido funcionando... Evidentemente, cuando hay una incidencia que se produce en línea 10 o en Cercanías, pues se reduce esa posibilidad. Pero si además tenemos el problema de que Cercanías reduce un porcentaje considerable en las frecuencias en esa línea, pues ya tenemos un grave problema. *(Rumores.)* No me diga que no, porque es que nos lo comunicaron. A nosotros nos comunican poco, pero de las cosas que nos comunicaron, es que iban a reducir las frecuencias de viaje. Eso es importante y se dijo en todas las conversaciones que se han mantenido: para que funcione perfectamente la movilidad en la A-5, estas infraestructuras ferroviarias tienen que funcionar a la perfección, con las dificultades que sabemos que tienen, y se trasladó así a todos los municipios afectados.

Además, ante la imposibilidad de acercar, bueno, pues en Cuatro Vientos se han establecido nuevas líneas de autobuses con EMT, Cuatro Vientos-plaza Elíptica, frecuencia diez minutos; Cuatro Vientos-Aluche, frecuencia diez minutos, y también Batán-Lucero con frecuencia de diez minutos. Actuación coherente, con un modelo de transporte multimodal que fomenta el consorcio y que considera integrar diferentes modos de vida...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, yo creo que ya nos hemos pasado un poco, señor Rodríguez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Vale, pues nada. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora González, cinco segundos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: El consorcio, por lo tanto, es incapaz de coordinarse. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues ya está. Al señor Rodríguez Sardinero le agradecemos que se quede con nosotros, porque a continuación el punto quinto lo va a realizar él, que es una comparecencia, y por eso le agradecemos que se quede aquí con nosotros.

C-972/2025 RGE.13592. Comparecencia del Sr. D. Pablo Rodríguez Sardinero, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre avance del nuevo mapa concesional para la renovación de las líneas de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

La señora Acín, que imagino que es quien va a hacer la comparecencia, tiene un máximo de tres minutos para explicar las razones de esta comparecencia. Muchas gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido, señor Rodríguez Sardinero. Bueno, habiéndose aprobado el pasado agosto los 21 proyectos que contienen las nuevas líneas de

interurbanos, yo creo que tenía sentido que hiciéramos ya esta comparecencia para ver cuál es el avance del plan. Sabemos que han recibido cerca de 9.500 peticiones y alegaciones y tenemos los datos generales de 9.000 millones de euros de inversión que va a tener este nuevo plan. Bueno, le voy a hacer una primera valoración, varias preguntas y luego nos dejamos más cosas para el siguiente turno. La primera valoración es que nosotros, ya cuando recibimos la primera versión de este nuevo mapa concesional, notamos tres elementos que eran problemáticos: por un lado, veíamos un bajo nivel o el bajo peso que se le había dado a los servicios de carácter exprés; por otro lado, una infradotación de los servicios en las horas valle; por último, creemos que no está del todo bien recogida la movilidad transversal y comarcal, que debería haber sido o debía ser -incluso ustedes hablan de ello- un objetivo de este nuevo mapa.

Le voy a hacer unas preguntas de procedimiento: ¿cuándo salen las licitaciones?, ¿cómo van a ser?, ¿cuándo va a estar puesto en marcha todo este nuevo mapa concesional? Entiendo que las concesionarias tendrán que comprar autobuses también. ¿Por qué se incorporan o no ciertas alegaciones? Porque en el siguiente turno le trasladaré alegaciones, pero los municipios se han quedado muy sorprendidos de por qué se aceptaban o no; simplemente reciben un e-mail que asumen que es genérico.

Y luego, con el tema del nuevo mapa concesional, ustedes habían anunciado que, vinculado a él, de forma unida, se procedería a la unificación tarifaria de la Comunidad de Madrid, en la que íbamos a tener dos tarifas, la A y la B, pero esto ha desaparecido de un plumazo. Estaba vinculado totalmente al mapa concesional; así que asumimos que es usted el que nos va a poder explicar, también con la visión del consorcio, por qué esto no se va a dar. Hay algunos elementos genéricos positivos, como que se va a poder subir con carritos y con maletas; hay elementos que son negativos, por ejemplo, en los apartados de medios necesarios para el servicio, en los subapartados, como en el de instalaciones, en ningún caso se contempla la instalación, por ejemplo, de los baños en cabecera. Yo entiendo que esto no es competencia del consorcio, sino que los municipios tendrían que poner a disposición suelo para que se pudieran poner, pero me gustaría saber si esto lo tienen al menos en mente, porque es una gran reclamación laboral. También algo que me sorprende, porque yo no lo he encontrado, es el informe de impacto de género que tiene que tener vinculado este plan, y esto no es una cosa que a mí me guste, que creo que tiene sentido, y luego hablaremos también de él, sino que la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres establece la obligación de que esté este informe. Yo al menos no he dado con él.

Desde los diferentes grupos municipales donde está Más Madrid se han presentado muchas alegaciones y en el segundo turno le trasladaré propuestas, porque ha habido un sentimiento un poco agríndice, porque algunas propuestas han sido aceptadas y otras que son importantes para el municipio no; así que me gustaría hablar de ello. Por último, no entiendo absolutamente nada, dónde está aquí la digitalización, la modernización del sistema; por ejemplo, tener aplicaciones que te permitan el seguimiento, o sea, hay una parte que no encontramos y que no sabemos si ustedes tienen encima de la mesa, que es la de digitalización. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación el señor Rodríguez Sardinero tiene un tiempo de diez minutos. Yo le avisaré, si le parece bien, cuando le quede uno.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, de nuevo, señor presidente. Señorías, comparezco ante esta comisión para informar del avance del mapa concesional de las líneas de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid. Se trata de uno de los proyectos, como ustedes saben o conocen, más relevantes de la legislatura en materia de movilidad y transporte público. Los avances del mapa en los últimos tres meses se concretan en los siguientes hitos: saben que el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, con fecha 4 de julio del 2024, aprobó los 21 anteproyectos que conforman el nuevo mapa concesional de la red de autobuses interurbanos y urbanos de la Comunidad de Madrid, en el anterior teníamos 34 contratos, es decir, los contratos actuales son 34, y se acordó con información pública y publicándose en el BOCM y en la web del consorcio el 12 de julio del 24, abriendo el plazo de alegaciones hasta el 30 de septiembre.

Como también saben sus señorías, el inicio de este mapa concesional comienza en el mes de diciembre, donde hay 2 de estos 34 contratos que pertenecían o estaban adjudicados a las empresas Alacuber y Prisei, que pasaron a la empresa EMT; un razonamiento totalmente lógico. Eran vehículos y unas líneas que figuraban directamente por el transporte del Ayuntamiento de Madrid y, bueno, entendíamos que, iniciado ya el procedimiento, podríamos adelantar con esas dos empresas, sabiendo que se había publicado la reducción de 34 a 21, e ir ordenando un poco lo que era el mapa concesional.

Como bien ha dicho su señoría, se recibieron 1.759 escritos; en cada uno de esos escritos, en su global, había unas 9.469 alegaciones procedentes de particulares, asociaciones, ayuntamientos, partidos políticos, operadores, carroceros, bueno, todos aquellos que tenían algo que decir con respecto al mapa. Tras su análisis y clasificación, se constató que el 73 por ciento procedían de particulares y asociaciones, los grupos políticos representaban un 10 por ciento y el resto correspondían a operadores y Administraciones en general. Los temas más frecuentes son los relacionados con el servicio, seguidos de cuestiones financieras y de material móvil. Tras la revisión técnica y jurídica, se aceptaron total o parcialmente el 48 por ciento de las alegaciones concretas, lo que significa que una de cada dos propuestas ha tenido reflejo en los proyectos finales. Quiere decir que, en ese trabajo de coordinación, que no se tiene en consideración que tenga el consorcio, pero de coordinación de trabajo, de unidad, de gobernanza con todos los miembros que pueden aportar dentro del ámbito del mapa concesional, se logró aceptar ese 48 por ciento de alegaciones, que supone -yo creo- que el propio mapa ha venido a enriquecerse y a mejorar, sin lugar a dudas, con las propuestas que se habían planteado desde los anteproyectos.

En términos generales, en estas modificaciones se va a ver un incremento del servicio del 4 por ciento propuesto, añadido al 15 por ciento con el que ya aparecía en los propios anteproyectos, creación de 3 líneas nuevas más, se han optimizado 150 más de las que ya se habían referido en el anteproyecto y se han reajustado los precios de adquisición y el suministro de material móvil a la realidad del mercado, y además se han actualizado las partidas de personal con el nuevo convenio

colectivo que fue aprobado en mayo del 2025. Entre las mejoras más importantes relacionadas con el servicio que se han introducido en los proyectos destacan la incorporación de nuevas líneas transversales en la región, que permiten la creación de una red mallada, desplazamientos entre municipios, corredores distintos sin tener que pasar por Madrid, como, por ejemplo, la nueva línea transversal entre Rivas-Vaciamadrid-Coslada-San Fernando de Henares, la nueva línea transversal de Rivas-Vaciamadrid-Mejorada del Campo, o la restauración de la línea 610 con la ampliación de una franja horaria y cobertura hasta la estación de Cercanías de Colmenar Viejo.

También hemos eliminado o se van a eliminar esas prohibiciones de tráfico que hacen que líneas tan importantes entre Coslada y San Fernando, o San Sebastián de los Reyes y Alcobendas, bueno, fueran una yincana, el poder coger un autobús y llegar a algún centro, en este caso, hospitalario, o a algún otro lugar, o moverse simplemente por esas ciudades que comparten calles. Eso va a desaparecer y, por lo tanto, se van a optimizar muchísimo más los servicios en estas ciudades que compartían líneas. Se han introducido líneas nuevas, como la de Loeches y Torrejón de Ardoz, modificación de la línea 215, Paracuellos-Alcalá de Henares, o Sevilla la Nueva con Brunete, y así en un centenar de líneas más, como he dicho. Se han incorporado recorridos exprés y más expediciones en líneas de alta demanda con el objetivo de agilizar tiempos de viaje de Madrid. También, como consecuencia de múltiples alegaciones recibidas por el Ayuntamiento, en este caso de Pozuelo, y también de grupos municipales, sindicatos y de ciudadanos, se ha restituido la línea 815 Chamartín-Pozuelo dentro del proyecto y se han ampliado coberturas de servicio a municipios como Zarzalejo, Galapagar o Colmenar Viejo. Además, se han incorporado ya actuaciones, como flota de mayor accesibilidad, confort, y, por lo tanto, van a mejorar los sistemas de accesibilidad, como se ha dicho y como ha dicho también aquí su señoría.

Hay que ser incisivo y, volviendo a los trámites cumplidos, tal y como me comprometí en anteriores comparecencias, se ha contactado de forma individual con todos los que registraron alegaciones, agradeciendo su participación e informándoles de la publicación de los proyectos aprobados, donde se ha recogido aquellas propuestas que mejoraban desde el punto de vista técnico u operativo el servicio en los proyectos en cuestión. Finalizada la revisión y la incorporación de las mejoras en los respectivos proyectos, el Consejo de Administración, con fecha 15 de julio del 25, acordó elevar al Consejo de Gobierno, en su sesión de 23 de julio, y autorizó la aprobación definitiva de lo que ha dado lugar a la Resolución del 31 de julio de 2025, publicada el 14 de agosto del 25, de los 21 proyectos de explotación que servirán como base para la licitación de los futuros contratos de concesión.

Esta resolución pone fin a la vía administrativa y abre la posibilidad de interponer recurso de reposición, que es potestativo, o directamente contencioso-administrativo. Se han presentado 33 recursos de reposición, que en realidad son 13 diferentes, ya que una empresa de carroceros ha interpuesto 21 recursos, que quiere decir uno por proyecto, pero el contenido es el mismo. La mayoría de estos recursos provienen de empresas concesionarias actuales. Hay uno de la Asociación Confebus y otro presentado por una asociación vecinal; todos ellos se encuentran actualmente en análisis por parte del área jurídico-técnica del consorcio. En cuanto a los recursos contenciosos-administrativos, no tenemos constancia de que se haya presentado a día de hoy ninguno. Es verdad que hay plazo legal de

momento para poder recurrir y, por lo tanto, no tenemos por qué tener conocimiento, porque podrían esperar hasta el último día de la fecha para presentarlo.

De manera paralela se está avanzando en la redacción de los pliegos de prescripciones técnicas y también las condiciones administrativas, que van a la par, que van a recoger las exigencias normativas de la Ley de Contratos del Sector Público, del Reglamento General de Contratación de la Comunidad de Madrid y constituirán la base de esos 21 contratos. Como pueden imaginar sus señorías, es una tarea compleja, hay que conjugar principios esenciales, como la legalidad, la eficiencia, la sostenibilidad económica y, sobre todo, la calidad del servicio, a la vez que promueve la concurrencia entre las empresas.

Por último, siendo consciente de la relevancia humana, laboral y social que este proceso implica, adelanto -y ya lo he dicho en distintas conversaciones mantenidas en el propio Consejo de Administración, en las reuniones que he tenido con operadores y también con sindicatos- la transición de unos contratos a otros y, dado que para nosotros, como he dicho, uno de los aspectos más críticos es la subrogación del personal, bueno, pues voy a constituir una mesa de trabajo específica y concreta en la que estarán representados los dirigentes sociales y económicos, incluidos sindicatos, y si así lo estiman oportuno, también las empresas operadoras. El objetivo es procurar una transición ordenada, transparente y lo más pacífica posible, asegurando los derechos de los trabajadores y la continuidad de un servicio público esencial sin incidencias. Saben sus señorías que estamos hablando de más de 6.000 conductores que tenemos encima de la mesa, dentro de estos 21 contratos de mapa concesional y, por lo tanto, como he dicho y sigo diciendo, para mí la parte humana, como la parte laboral, son unos de los objetivos fundamentales para que esto salga bien.

Por tanto, señorías, en resumen, hemos recibido 9.469 alegaciones concretas, lo que supone un éxito de participación ciudadana; se han aceptado casi la mitad en un ejercicio de responsabilidad institucional y compromiso con la mejora continua del servicio público; se ha recogido más del 54 por ciento de las alegaciones hechas por los ayuntamientos, creo recordar que más del 40 por ciento de las alegaciones hechas por partidos políticos, más del 41 por ciento hechas por los alegantes de personas físicas, más del 70 por ciento de las alegaciones realizadas por los sindicatos, más del 41 por ciento de las alegaciones realizadas por otros, como pueden ser carroceros o cualquier otro tipo de asociaciones que se interesaron y se vincularon al mapa concesional.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya puede ir terminando cuando pueda.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Nos hemos puesto en contacto, como he dicho, con cada uno de los alegantes; es verdad, como dice su señoría, que la carta es genérica y no explica absolutamente todo lo que se dice, pero identifica que se ha recogido y que se da las gracias por su participación. Creo que era una cosa que debíamos de hacer porque, al igual que te presentan alegaciones, tienes que contestar a dichas alegaciones. En algunos casos es poco habitual; a pesar de

que se presenten cartas a los ministros, no contestan nunca, pero en este caso yo sí que tengo interés en contestar en todos los sentidos.

Se han presentado 13 recursos de reposición, que se están analizando y, como he dicho, vamos a crear una mesa de trabajo. A partir de ahí, estamos ultimando los pliegos y en ese momento se iniciará el proceso de licitación propiamente dicho, con su publicación en el Portal de Contratación de la Comunidad de Madrid. Contará, como no puede ser de otra manera, con los informes preceptivos de la Dirección General de Presupuestos, de la Abogacía General, de la Comisión de Evaluación Financiera de la Comunidad de Madrid, la aprobación del gasto y de las anualidades por parte del Consejo de Gobierno. Y mi empeño o nuestro empeño y nuestro trabajo es para renovar el actual mapa concesional y poder ofrecer a los madrileños y continuar ofreciéndoles el mejor transporte que existe, el más moderno, eficiente y sostenible, y de calidad, que garantice la cohesión territorial y la confianza en uno de los sistemas de transporte público más sólidos de España y de Europa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. A continuación empezamos con las intervenciones de los grupos. Como es muy interesante lo que nos cuenta el consejero delegado del consorcio, si quieren utilizar todo el tiempo o menos, ya lo saben ustedes. Señor Pérez Gallardo, por el Grupo Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias consejero delegado del consorcio por venir aquí. La verdad, bueno, de primeras, de parte de Vox darle la enhorabuena al consorcio tanto por los 40 años, sobre todo, pero también por el trabajo del mapa concesional. Sabe que nosotros lo llevamos solicitando desde el principio, que fue la primera PNL que presentó Vox en esta Asamblea de Madrid cuando llegamos en el 2019; creemos que da un soporte jurídico bueno al transporte interurbano de nuestra región y además creemos que con las alegaciones y con la última modificación que se ha hecho ha mejorado sustancialmente, y yo creo que se amolda más a la realidad de nuestra región. Aun así, nos sigue pareciendo... Espero que se quede con la parte de felicitación, que luego me dicen que siempre les digo que todo mal. Nos parece bien, pero ahora le voy a decir una serie de mejoras que todavía creemos que no contempla. Dicho lo cual, sí que creemos que este mapa concesional mejora el transporte interurbano actual.

Cuando hablamos hace unos meses -la última vez-, es decir, cuando se presentaron los primeros proyectos, nuestra principal duda o la principal observación que hacíamos era que veíamos que no se amoldaban del todo a los crecimientos de población que estábamos sufriendo en nuestra región, y es algo que nos preocupa. Nos preocupa porque estamos viendo -yo creo que me lo están oyendo últimamente mucho, cada vez que lo digo- que en Madrid estamos creciendo a un ritmo que deja de ser sostenible. Vamos creciendo cada vez más, ¿no? Madrid superó los 5 millones de habitantes en el año 98, llegamos a los 6 millones en el 2017; es decir, tardamos 19 años en subir ese millón de habitantes. Sin embargo, los 7 millones de habitantes ya lo conseguimos en el 2024; es decir, pasamos de tardar 19 años en crecer un millón a tardar 7 años. Sin embargo, desde el Gobierno, en la última declaración oficial que hablara de esto, en febrero de este año, el consejero de Presidencia hablaba de que llegaríamos a los 8 millones de habitantes en 15 años, en el 2040. Esto no se lo cree ni él; es decir,

vamos a llegar a los 8 millones de habitantes pasado mañana a este ritmo. En el 2022, crecimos 128.000; en 2023, 137.000; según los datos que nos dio Ayuso hace un par de plenos, en 2024 ya serían más de 150.000. Es decir, cada año no solamente crecemos 150.000 habitantes, sino que es un poquito más con respecto al anterior. Según esta tendencia, a los 8 millones de habitantes llegaríamos a mitad del 2029. En el 2040, en esos 15 años que hablaba el consejero, tendríamos 11 millones de habitantes. Claro, mi pregunta es: estaremos preparados para asumir este crecimiento de población, teniendo en cuenta que este mapa concesional planifica el transporte interurbano de los próximos 10 años. Además, viendo esta tendencia de que está creciendo mucho la periferia de nuestra región, que este crecimiento poblacional en gran medida se está dando en estos municipios, que han pasado en los últimos 10 años algunos de ellos a duplicar o triplicar su población, pasando de ser municipios pequeños como, por ejemplo, Arroyomolinos o Villalbilla, que igual son de los más característicos, a grandes municipio; pero hay otros también muy importantes, como Colmenar Viejo o Tres Cantos, que han pasado ya a ser ciudades, donde el transporte interurbano en autobuses juega un papel fundamental en la movilidad.

Hemos notado que esas correcciones que faltaban en los anteriores pliegos sí que están en estos, casi todas; concretamente, estos cuatro municipios que le he mencionado, que no se recogían con este crecimiento poblacional en la versión original, sí que se recogen en los nuevas, por lo que también les felicitamos; pero, aunque en dichos pliegos se establece un pequeño mecanismo de poder corregir, sí que me gustaría saber cómo lo ven eso. Es decir, yo creo que cuentan ustedes con que esto es flexible; es decir, que podrán ir creciendo en los pliegos durante estos años para poder adecuar la oferta de la demanda, pero me gustaría que nos pudiera contar un poco más de cómo serán esos mecanismos, si simplemente van a ser con frecuencias o también incluso están abiertos a nuevas líneas. Porque es verdad que las nuevas líneas creemos que han crecido poco; han crecido un 4 por ciento, aunque es verdad que las alegaciones recogen también nuevas líneas y, sobre todo, algunas de las que planteaban suprimir, por -decían ustedes- poca demanda, algunas importantes las han mantenido, cosa que yo creo que es importante.

Sí que me gustaría hacer un pequeño repaso en los dos minutos que me quedan un poco de los corredores. Nosotros pensamos que en el corredor de la A-1 principalmente lo que más falla es la poca oferta en las horas valle; es decir, que sí que ha aumentado la oferta en la frecuencia, en las horas puntas, sobre todo más en el norte, en Algete y San Agustín, que eran los municipios también que más estaban creciendo, porque Alcobendas y San Sebastián de los Reyes sí que se recogían, pero, bueno, en la 607 también yo creo que hay una deficiencia en la que hay que avanzar, incluso en el propio estado actual va a quedar saturado en muchas horas. El corredor del Henares, Villalbilla era de los municipios que más atrás se habían quedado; creo que también incluso Meco y Camarma, que no estaban recogidos lo suficiente. Yo creo que son municipios que están creciendo mucho y, si no contemplamos ya estos refuerzos anuales que ustedes dicen en el propio proyecto, se van a quedar muy justos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Bueno, el sureste, sin embargo, yo creo que es, efectivamente, tanto el corredor de la A-3 y el corredor de la A-4, el que más débil pueden quedar, porque al final depende mucho de Renfe, y son dos ejes que dependen mucho de Cercanías, y si Cercanías falla, que yo creo que es más que sí, cuando Cercanías falla, se colapsa la red interurbana. También el corredor de la A-5; yo creo que Arroyomolinos y Navacarnero están en el límite del crecimiento y siguen creciendo. Entonces, bueno, como ve, lo que más me interesa es eso, que, si sigue creciendo de esta forma Madrid, no va a dar, ni siquiera con los aumentos que han planteado.

Luego, por último, si nos puede contar un pelín más de los recursos de reposición sobre los tiempos, se lo agradezco. Muchas gracias y perdone, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Hoy se ha pasado un poco, pero, bueno, lo compensamos con otros días. Aquí será el señor Martínez Pérez -creo-, por parte del Partido Socialista. Ya sabe, siete minutos o menos. Gracias.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor Rodríguez, y bienvenido de nuevo a esta comisión, donde comparece de nuevo para hablar del futuro mapa concesional. Yo sigo hablando de futuro mapa concesional porque vemos que no llega; vemos que los plazos se alargan y, aunque se dan pasos en su gestión para poderlo licitar, son pasos que van muy, muy despacio, bajo el criterio de este grupo parlamentario.

El motivo de su presencia -lo ha dicho usted- no es menor, porque estamos hablando del futuro mapa concesional del transporte interurbano por carretera de la Comunidad de Madrid; un instrumento esencial, no solo para ordenar la movilidad, sino para dar respuestas a miles de usuarios y también a los 179 municipios de la Comunidad de Madrid. Sin duda marcará un modelo de movilidad comparado con el pasado y hablando de futuro, pero creemos que nacerá ya algo desfasado. Me va a permitir que le diga que, con el paso del tiempo -y ahora hablaremos también de las alegaciones que han sido recogidas tanto por particulares como por ayuntamientos-, creo que se deberían haber recogido muchas más alegaciones. Sabemos que el proceso no ha sido sencillo, que es largo; también somos conocedores de que estamos hablando de mucha cantidad de dinero y de una gran partida presupuestaria -lo ha dicho usted aquí-, quizás la mayor inversión de esta legislatura.

Es verdad que, desde que se sometió a información pública, han pasado ya varios meses de este proceso que, como he dicho anteriormente, se está alargando demasiado con falta de información. Lo ha dicho la portavoz de Más Madrid y se lo digo yo también como diputado y también como alcalde: ustedes han contestado a las alegaciones, como ha dicho, pero creo que hay una falta de transparencia y sobre todo de información tanto a los usuarios como a los ayuntamientos. Ustedes han contestado con una carta tipo a las alegaciones, pero no les han explicado qué alegaciones se han admitido y qué alegaciones no se han admitido. A mí personalmente, que estoy estudiando este mapa concesional, me lleva horas y horas saber las alegaciones que se han admitido, porque ustedes han mandado de nuevo todo el proyecto y tenemos que ir casi adivinando qué horarios se han aceptado, qué horarios nos han

aceptado, qué líneas se han rechazado o qué líneas en este caso se han vuelto a admitir tras esas alegaciones.

Coincido con el Grupo Parlamentario Vox, cuando usted hablaba del incremento del 4 por ciento del servicio, más el 15 por ciento del inicial, en que no va en proporción al crecimiento de la Comunidad de Madrid. Es decir, si hablamos del crecimiento de la Comunidad de Madrid, el crecimiento de las líneas urbanas e interurbanas debería haber sido mayor de ese 4 por ciento tras las alegaciones y del 15 por ciento inicial. Hablando de las alegaciones, y como no han sido detalladas, ni siquiera explicadas, yo creo que sería también un ejercicio de transparencia del Gobierno detallar en su página web todas las alegaciones. No sé si ha habido un umbral mínimo de demanda o de pasaje para que una alegación, en este caso, o una frecuencia o una nueva línea pueda ser aceptada o no. Me imagino que los técnicos se habrán basado en estudios, pero, para los que hemos presentado alegaciones, bien a nivel particular, bien a nivel ayuntamiento o incluso como grupos políticos, sí que nos gustaría saber en qué se han basado ustedes para aceptarlas o no.

Me preocupan también los municipios que han presentado alegaciones, como Alcorcón o Torrelodones, que han insistido con esas alegaciones y esos problemas, que no tienen su aceptación, por saber si se prevé que en un futuro el Consorcio Regional de Transportes se pueda ver obligado a cambiar dichas líneas o dichas frecuencias. Y digo esto -y por eso lo decía al inicio de mi intervención- porque creo que ya nace un poco desfasado el futuro mapa concesional. Creo que la Comunidad de Madrid, el Consorcio Regional de Transportes, debería ser un poquito más ambicioso y haber aceptado alguna alegación más, que sin duda creo que son muy necesarias y algunas estaban muy bien orientadas a la demanda que hacen los municipios y, como he dicho anteriormente, al crecimiento de dichos municipios. La mayoría de las alegaciones vienen de los ayuntamientos, que son los conocedores, que son los primeros que reciben las quejas de sus vecinos y vecinas, por falta de frecuencias, sobre todo.

Si algo tenemos claro a día de hoy, más allá de los recursos que usted ha mencionado, es la preparación de los pliegos técnicos y administrativos que saldrán próximamente, en los próximos meses. Me gustaría saber en qué plazos, porque es verdad que luego el procedimiento puede ser muy largo, puede volver a haber recursos una vez que se publiquen los pliegos y demás, pero qué plazos tiene el Consorcio Regional de Transportes para decir que por fin el futuro mapa concesional de la Comunidad de Madrid estará en funcionamiento. ¿Será en 2026?, ¿será en 2027?, incluso yo me atrevo a decir que si será en la próxima legislatura.

Es verdad, y desde el Grupo Parlamentario Socialista lo reconocemos, el esfuerzo técnico del consorcio; es algo complejo y así lo queremos hacer constar, y valoramos la voluntad de modernizar la red, reducir las concesiones y mejorar la cobertura territorial, pero, como usted bien sabrá, también tenemos la obligación de decir las cosas como son, y es que este proceso no se está gestionando como se debería. Hay una lentitud desesperante, sobre todo para los usuarios y, como he dicho anteriormente, una falta de transparencia. A día de hoy los usuarios no saben si se han aceptado, si no se han aceptado, si han entrado en funcionamiento, si no han entrado en funcionamiento. Yo sé que algunas veces la transparencia es lo que lleva, pero coincidirá conmigo en que, como viene también de lo local, un tema

de una complejidad técnica es inasumible para un vecino que lo único que quiere es subirse al autobús, que el autobús esté en condiciones, que el autobús sea accesible y que el autobús le lleve cada día a su puesto de trabajo.

Yo le hablo también hoy como alcalde, que los vecinos están totalmente perdidos. No saben exactamente cuándo entrará en funcionamiento y cuándo entrarán en vigor los horarios; precisamente porque han recibido esa carta a la que usted hacía referencia de las alegaciones, pero como no se les explica mucho más, sinceramente no saben cómo está el tema de los transportes, y aquí sí que me refiero sobre todo a pequeños municipios. Lo que sí le comentaba anteriormente...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya nos hemos pasado.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Voy terminando. Me gustaría saber si habrá licitación en este ejercicio 2025, que creo que no, por los plazos, o si tendremos que esperar al 2026 para que haya licitación y se resuelva la misma. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Pérez. Señora Acín, siete minutos o menos, que se están pasando, pero ya les aviso, ¿eh?; a medio minuto ya aviso.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias presidente. Bueno, creo que todos hemos compartido el tema de los plazos; así que, si nos puede contestar, sería adecuado. Hablan otros portavoces -y es así- de que este mapa nace ya un poco desfasado, básicamente porque se está basando en los datos de la encuesta domiciliaria de movilidad del 2018, y ahí no se contemplaban nuevos hábitos y, sobre todo, no se estaban contemplando datos actualizados de población, y ahora le pondré algunos ejemplos, como Paracuellos de Jarama, que es uno de esos casos donde la población ha crecido tanto desde esa encuesta domiciliaria de movilidad que hacer un mapa o un servicio en base a esos datos queda totalmente desfasado.

Le hablaba también del impacto de género -y me va a permitir ahora que le diga un par de frases- porque ustedes mismos en esa encuesta domiciliaria de movilidad reconocen y visualizan -y todos lo sabemos- que hombres y mujeres, en términos generales, nos movemos de forma diferente. Los hombres hacen, en general, movimientos pendulares, trabajo-casa, casa-trabajo, y las mujeres hacemos movimientos un poco más complicaditos, con más paradas vinculadas a las tareas de cuidado y, por tanto, ahí los servicios y las frecuencias en hora valle suponen un gran problema para las personas que utilizamos el transporte público no de esa forma de ida y vuelta.

Yo le voy a ir preguntando sobre algunas alegaciones o proponiendo alegaciones concretas, porque me parece que igual usted se sabe la contestación, o tal vez no, ¿quién sabe?, porque no les han dado respuesta. Quiero decir que, si ustedes en la carta que han enviado genérica hubieran dicho esta no porque bla, bla, bla, pues la gente se hubiera quedado más tranquila, pero cómo no... Mire, Casarrubuelos le ha pedido que se amplíe una línea de autobús hasta el polígono industrial. El motivo era bastante obvio, la gente se queda en una parada en la cual tienen que atravesar un puente por la carretera, en una carretera que no tiene arcén, para llegar al polígono industrial, que es el gran foco de

empleo en ese municipio. Ustedes han negado la ampliación de esa línea, que era una parada más. Nadie sabe por qué y era de vital importancia para el municipio.

En Getafe les proponen, en ese objetivo de romper la radialidad, que se haga una línea que cubra Getafe y Perales del Río, que se cubra la zona del polígono de Los Ángeles, de San Marcos, Carpetania y Los Gavilanes. Dicen que no, pero esto era básico para este municipio, que tiene una gran población. Torrejón les ha pedido mejoras en las líneas que da acceso a la base aérea, porque mucha gente trabaja en la base aérea, y también al nuevo centro comercial Oasis, porque ha generado empleo en ese municipio, y se han quedado sin respuesta. En Coslada les han pedido, por ejemplo, las líneas exprés a Avenida de América; no tiene el municipio de Coslada conexiones directas con un gran intercambiador de la Comunidad de Madrid, que se han quedado también sin ello y de nuevo no saben por qué. En Rivas han planteado que bajaran los tiempos de paso, les solicitaban que bajaran a diez minutos y, en lugar de diez minutos, se las han puesto a veinte minutos. Yo sé que tienen pendiente una reunión con el municipio de Rivas, a ver si la aceleran y cierran ya una fecha.

En Alcalá de Henares, lo mismo, se va a poner en marcha ya el bus-VAO de la A-2, ya se están poniendo los paneles y demás; les han pedido desde Alcalá de Henares una lanzadera específica que, recorriendo el bus-VAO, llegue a Avenida de América. La respuesta es un no. La Universidad Autónoma de Madrid, como gran elemento también de viajes, se ha quedado sin servicio más o menos directo; quiero decir, se queda vacío de conexión con Alcalá de Henares o, por ejemplo, con el municipio de Colmenar Viejo. Hay varios municipios que obviamente les piden mayor conexión con sus hospitales de referencia. Le pongo más ejemplos concretos, como Paracuellos de Jarama, que es el que antes le he nombrado. Sobre Paracuellos de Jarama se hizo una estimación en esa Encuesta Domiciliaria de Movilidad y básicamente ahora la población casi se está duplicando. Paracuellos tiene en marcha varios desarrollos urbanísticos; en marcha es que ya se están haciendo los nuevos accesos a la población y demás, ¡y no lo han tenido en cuenta! Ha sido de esos municipios que se consideraba que era pequeño, ahora es muy grande, y muy grande por los PAU que va a tener y, como no tienen datos actualizados, no han tenido a bien hacerlo.

Otra línea que proponíamos que rompía la radialidad en la zona norte, una línea que conectara Tres Cantos, Colmenar, Cercedilla, Navacerrada, Collado, Villalba, Soto del Real y Manzanares. Tampoco ha sido aceptada. Importante para la zona de la Sierra Norte, que tiene unos servicios bastante bajos. En la zona de Villaviciosa, igual; les piden una conexión directamente con Colonia Jardín. ¿Por qué? Porque ahí se van al metro. Rechazada esa alegación, no se sabe por qué. El último ejemplo que le pongo: Parla les pide el desdoblamiento de una línea básicamente para que se conecte mejor Parla y Fuenlabrada sin pasar por Cobo Calleja, que es un caos. Les dicen que no. Entonces, claro, nos encontramos con municipios y organizaciones que presentan alegaciones, que cuanto menos parecen sensatas en esos objetivos de romper la radialidad que ustedes tienen, crear una gran malla que rompa la radialidad, que luego les hacen propuestas concretas que vienen desde los municipios y, como le digo, han sido rechazadas y no se sabe exactamente bien por qué.

Se lo comentaba también al principio, que igual lo tienen planeado para cuando este plan ya esté en marcha, pero es una demanda; entonces, contésteme. Quiero decir que, si es que sí, me dice que sí. Es una demanda general que en los municipios se pueda visualizar dónde está el autobús. Tenemos una Consejería de Digitalización que hace cosas, que no sabemos bien cuales; entonces, no sé si sería posible que la Consejería de Digitalización y ustedes, en este tiempo que queda, hasta la publicación de los nuevos pliegos, trabajen en coordinación y desarrollen una aplicación, un sistema - yo no sé bien, porque no conozco bien la materia- en los cuales los municipios y los usuarios puedan ver dónde está el autobús, si ha tenido un retraso porque ha habido un accidente en la carretera, si no ha salido un servicio equis; algo que dé seguridad y fiabilidad al sistema para los usuarios y usuarias. Muchas gracias. Diez minutos, ¿eh?

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, muy bien. Muchas gracias, señora Acín. Señor Catalá, siete minutos o menos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Yo a lo mejor le doy el gusto de ocupar algún minuto menos. Muchísimas gracias por su comparecencia y por los datos que nos ha dado. Yo creo que por las intervenciones de todos los portavoces y por la que voy a hacer yo ahora queda manifiesto que el mapa concesional es una de las principales preocupaciones que había en esta comisión, o que tenemos todos los grupos parlamentarios a propósito del transporte y la movilidad en nuestra región. Es verdad, y lo hemos dicho muchas veces, que quizás el mapa concesional está viniendo más tarde de lo que incluso se anunció, pero es que está viniendo mejor de cómo estaba. Creo que al final los ciudadanos esto lo agradecen; es decir, las políticas públicas es preferible que sean buenas a que sean prontas, sobre todo si lo que vemos es que en estos últimos meses se ha producido un verdadero ejercicio de gobernanza multinivel de la de verdad, no de la que pasaba aquí durante la pandemia o de la que sucede con los fondos europeos, que el Gobierno de España nunca tiene responsabilidades en nada; cuando algo va mal, es culpa de las comunidades autónomas; cuando algo va bien, es cosa del Gobierno central. Bueno, pues la verdadera gobernanza multinivel es que una Administración autonómica mantenga reuniones, no solamente con los operadores, con el sectorial y con los usuarios, sino también con todos los municipios.

Es verdad que me sorprendió un poco lo que decía el señor portavoz del Partido Socialista de que había falta de información, cuando ha habido reuniones; me corrigen si me equivoco. Ustedes, por ejemplo, han estado reunidos en la sede del consorcio y se ha dado esa información, lo cual yo creo que es lógico, es sano, y es lo que debe ser. En fin, lo impropio es que, en el Ministerio de Transportes, en el que gobierna Más Madrid, pues no se reciba a los miembros de la Consejería de Transportes simplemente por chulería, porque ya la única explicación es la chulería. Entonces, nosotros opinamos que esa demora que se ha producido, que es cierta y que es incuestionable, creo que se ha producido por unos motivos verdaderamente positivos. El hecho de que nos estemos encontrando una Administración que recibe 10.000 alegaciones a una política pública, la que sea, y las contesta una a una, pues creo que también es enormemente positivo. Yo le voy a pedir también, si puede usted, que especifique de esas 10.000 peticiones concretas de alegaciones que han recibido, cuántas se han aceptado, por saber también, porque no nos quedemos simplemente en que hemos recibido tanto y

hemos contestado a todos, sino por saber en qué medida, efectivamente, el consorcio y la consejería son conscientes de la aportación que pueden realizar partidos, usuarios y municipios a la mejora de un plan que en nuestra opinión es enormemente positivo.

Hay algo que creo que ningún portavoz ha dicho y que para nuestro partido es muy importante, que es la mejora en la accesibilidad. La accesibilidad del transporte público que lleva gestionando el Partido Popular durante treinta años es uno de los pilares fundamentales. Luego la izquierda siempre nos dice que si nosotros gobernamos para los ricos, para los nuestros, que no nos importa el servicio público, pero, bueno, la auténtica realidad es que cuando uno va al concreto de políticas públicas esenciales, como es el transporte, pues tenemos puesto el acento en cosas esenciales que mejoran mucho la calidad de vida de las personas, como el hecho de que ahora todos los autobuses interurbanos -corríjame si me equivoco- van a tener PMR y, por lo tanto, vamos a hacer que los interurbanos sean, por ejemplo, como Metro de Madrid, unos de los más accesibles de todo el mundo.

Creo que también tenemos que aguantar que nos digan que somos la derecha del tubo de escape. Bueno, pues como eslogan a lo mejor a la izquierda le viene bien, pero yo quería que nos dijese en qué medida la normativa de estas nuevas licitaciones va a hacer que los autobuses que operen desde el momento en el que entren en vigor los contratos sean mucho más eficientes y mucho más respetuosos con el medio ambiente que los que tenemos en la actualidad.

Las grandes cifras, ipues es que son muy positivas! Ya nos perdonan ustedes si nos echamos un par de flores, pero es que, cuando se establece una licitación por valor de 9.000 millones de euros, cuando se establece una política pública que va a llegar al 98 por ciento de los ciudadanos destinatarios objetivos de la misma, cuando se van a optimizar 300 líneas o se van a incrementar en 23, pues creo que el balance es enormemente positivo.

En este sentido, yo sí que quisiera mencionar o referir algunas cosas que han dicho los otros portavoces en el elegante tono de concordia que tenemos todos en este tema, porque nos estamos felicitando de que vaya bien y que vaya adelante, cuando se habla de que al final el mapa concesional -no sé quién ha dicho- nace muerto; no, nace vivo, precisamente está vivo y las propias líneas irán modificándose o irán moviéndose a lo largo de estos próximos años. Lo que no tendría sentido es que mañana hubiese un autobús que fuese a Los Berrocales, icreo que allí no hay nada todavía! Lo que sí tendrá sentido es que, si en Los Berrocales dentro de cinco años se ha construido y hay gente viviendo, que un mapa vivo como este pueda llevar una línea para allá; lo otro no tendría sentido.

En cuanto a lo que decía el Partido Socialista de que habría que haber aceptado más alegaciones, esto es como todo en la vida. ¿Que es mucho o es poco?, pues depende. Será curioso -y yo le reitero que por favor nos diga en qué medida se han aceptado alegaciones-, porque en breve, si Dios quiere, podremos ver el mapa concesional del Estado, que gestiona Más Madrid, y veremos cuántas alegaciones se aceptan por parte de Más Madrid. Yo creo que será un buen ejercicio de transparencia que el ministerio que gestiona Más Madrid nos diga cómo ha ejercido esa gobernanza multinivel y con

cuánta gente se ha reunido. Con la Comunidad de Madrid, no; a lo mejor con otros sí, pero, bueno, que nos lo digan y podremos comparar si son muchas o pocas las que se han aceptado.

Me parecía que la señora Acín en su exposición de la solicitud de la comparecencia había hablado de la igualdad de género, pero ya estaba despistado. Creo que lo ha vuelto a mencionar después. En concreto, usted menciona la Ley 3/2007, ¿verdad?, en cuanto al impacto de género. Pero esos impactos de género son en cuanto a disposiciones normativas de carácter general, y esto no lo es, porque son licitaciones, o planes, que supongo que viene por ahí, que tengan una relevancia. Pero, claro, dice que los hombres y las mujeres nos movemos distinto. (*Rumores.*) ¡Aceptemos eso! Dice que nos movemos distinto por los cuidados, ¿no? El otro día traía el Grupo Más Madrid una PNL cuyo vector eran los cuidados; los cuidados entiendo que se refieren a los mayores y a los niños, más o menos mayores y niños. Nos trae la señora Acín ese pensamiento viejuno de que los hombres en realidad no cuidamos de los niños, porque lo que hacemos es ir a trabajar, y luego seguro que irnos de cervezas con los colegas. ¡Yo no sé en qué mundo vive! ¡No sé cómo son los hombres que rodean a la señora Acín o los de su propio partido!, porque, oiga, de los mayores, fíjense, yo no les voy a opinar, porque creo que no tengo muchos, ¡pero de niños, que se tienen entre los 25 y los 35 o 40, yo de eso sí que sé, en persona propia! Oiga, ese modelo viejuno al que ustedes se refieren, la verdad es que yo no lo veo. En fin, me dice el presidente que se me acaba el tiempo. He incumplido mi promesa de terminar pronto; disculpe, presidente, no era mi intención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, sí, en efecto, ya se acabó el tiempo. A continuación, el señor Rodríguez Sardinero tiene siete minutos y yo le aviso cuando le quede uno, ¿de acuerdo? Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, pues muchas gracias de nuevo a todas sus señorías. Voy a contestar a alguna cuestión de forma general y a otras de manera particular. Una pregunta de forma general es con respecto a la preocupación que tienen sus señorías sobre el mapa actual, sobre qué va a ocurrir dentro de diez años; evidentemente, ustedes saben que el contrato es a diez años. Yo soy de letras, aunque estudie ciencias, pero los ingenieros son de ciencias; esto quiere decir que han trabajado durante todo este tiempo identificando cuáles van a ser los crecimientos futuros de aquí a diez años, incluso a más, y ahora lo voy a contar. Es decir, los contratos tienen flexibilidad suficiente para adaptar la oferta y podamos dar servicio a una demanda estimada de más de 360 millones de viajeros a lo largo de la vida de la concesión; actualmente movemos 261, y estamos hablando de que se ha diseñado para 360 millones de viajeros a lo largo de la vida de la concesión. Por lo tanto, ustedes tranquilos y no se preocupen, que eso se ha pensado; otras cosas no, pero eso en concreto sí se ha pensado. Para que se hagan una idea, desde que empezó la legislatura, en junio de este año, es decir, durante dos años, el tiempo en el que yo puedo dar respuesta a lo que se ha ido haciendo en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se han mejorado bajo el amparo de este contrato actual 167 municipios con 379 actuaciones, centradas principalmente en incrementos de itinerario y horarios de 288 líneas, y se han creado 6 nuevas líneas. En definitiva, los refuerzos del año 2024, del año pasado, el número de expediciones sobre total, el 0,84 por ciento, que ha supuesto

2.100.000 kilómetros más y 73.000 expediciones más. ¿Qué es lo que quiero decirles? Que año tras año -y yo creo que lo he reiterado- hay refuerzos, puestas de servicio nuevo por necesidades del municipio; eso que ocurre de que llega una urbanización y se implanta de manera nueva y evidentemente tiene que haber transporte. Hablaba de Paracuellos, y habremos desestimado su alegación porque es que no hay un ladrillo puesto; quiero decir que hay tomillo, y cuando haya ladrillo puesto, habrá que poner el autobús. ¡Es de sentido común! Ya le digo que eso se tiene identificado completamente.

Le tengo que reconocer que en los anteproyectos hubo dos errores: Paracuellos y Rivas-Vaciamadrid, que no se tuvieron en cuenta sus crecimientos. Se ha rectificado en los proyectos y se tienen en consideración. Se ha incrementado todo con respecto a lo actual un 20 por ciento, los kilómetros, los vehículos, los viajeros, el coste del servicio, el kilómetro producido. Quiero decir que ha habido un porcentaje bastante importante, un 20 por ciento, en donde vamos a tener lógicamente garantizado que sea de más calidad, que sea mucho más sostenible, como ha dicho el portavoz del Partido Popular, mucho más accesible y, en definitiva, lo que se ha planteado es que sea mucho más eficaz.

Los comportamientos sociales han ocurrido. Ustedes tendrán que reconocerme que, tras el covid, el comportamiento social de los madrileños cambia por completo, y eso hizo cambiar al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, modificar líneas, expediciones, refuerzos y cambios. La gente se marchó de las grandes ciudades y se fue a pequeños municipios, y eso hizo que tuviéramos que rectificar con el actual contrato que existe, en las dificultades que tenemos en estos momentos con respecto a tener más autobuses de los que aparecen en los contratos; pero, aun así, se intenta todos los días y, por tanto, se refuerza y se modifica. Como digo y suelo decir, todos los planes son flexibles, y se identifica esa flexibilidad en que esas modificaciones se producen sin ninguna duda.

Me hablaba el Partido Socialista de falta transparencia. No sé. Usted lo ha dicho y yo lo reitero, vengo del mundo municipalista, al cual quiero mucho, y además tengo por costumbre -y lo sigo haciendo- ver todas las semanas probablemente a más de tres alcaldes, pero semanales, o concejales que vienen a ver las alegaciones aprobadas o incorporaciones que no alegaron, o incluso municipios que no dijeron nada y que se han incorporado dentro del mapa, entendiendo que tampoco es responsabilidad íntegra del municipio el transporte; también es responsabilidad del consorcio saber que ese municipio necesita una mejor conexión con algún lugar, y eso lo hemos hecho sin necesidad de que haya alegaciones, porque ha habido municipios que no han alegado. Pero municipios como Torrelodones, a los que hacía referencia, es que le hemos aceptado un 43 por ciento de sus alegaciones; o Alcorcón, un 66 por ciento. Vamos a ver, es que no se han tomado en consideración las alegaciones que técnicamente... Insisto, yo no me levanto por la mañana y tomo decisiones unipersonales; es un trabajo de carácter técnico y a todos esos ejemplos que la señora Acín me ponía de alegaciones, que no me las sé todas -lo siento, soy incapaz de retener tantas alegaciones-, son alegaciones que se han contestado con carácter técnico, y esos municipios que vienen, que han preguntado y han vuelto a venir, o como vendrá la alcaldesa de Rivas, a la cual le tengo un mayor aprecio por cercanía con mi municipio y porque la conozco hace tiempo, pues se les darán las explicaciones oportunas y probablemente lo entenderán perfectamente, y seguirán pidiendo lo mismo, porque lo que tienen que

hacer los alcaldes es seguir pidiendo, y yo lo entiendo. Y ante esa virtud, ¿no? O el defecto, la virtud no de no dar, sino explicarles que técnicamente a lo mejor no es posible hoy, que a lo mejor sí es posible mañana, porque las circunstancias de cada municipio cambian por completo, y se han ido haciendo y haciendo actuaciones que determinan eso. Insisto, sí que me dolió lo de la falta de transparencia, porque yo soy una persona, como he dicho, municipalista y, por tanto, en mi exigencia está la transparencia y haber trabajado en esa labor que también decía el portavoz del Partido Popular con respecto a la transparencia...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Decirles que hemos aceptado el 47,52 por ciento de todas las alegaciones, en su montante global. He dicho antes que, de partidos, el 41 por ciento; a sindicatos, el 71 por ciento; a ayuntamientos, que es una parte importante, más del 54 por ciento de sus alegaciones, en global; por lo tanto, es importante.

Y no quiero dejar de contestar a la señora Acín con respecto a los ITS; tiene toda la razón. Hay un planificador en puesta en funcionamiento, se ha anunciado el tema de ABT... Los usuarios tienen derecho a saber si llega o no llega su autobús, para que se organicen de otra manera. Estoy totalmente de acuerdo, y viene recogido en el anexo 10 de los proyectos. No me da más tiempo a contar, pero... (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: No hay reparto de minutos. Seguimos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Te lo cuento luego.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor consejero delegado. Señor Pérez Gallardo, no hagamos preguntas porque en cinco minutos no va a haber muchas respuestas, más bien sería aclaraciones de lo que estamos hablando. Muchas gracias. Tiene tres minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Yo voy a hacer una valoración. La verdad es que me he quedado más preocupado de lo que venía. Yo soy de letras también, pero creo que un porcentaje sé hacer. Nos ha dicho que está diseñado el mapa para empezar con 261 millones de viajes, y acabar en 360, si no lo he entendido mal. Creo que es lo que le he entendido. (El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID**: *Viajeros*.) Eso, de viajeros. Sin embargo, los datos que el Gobierno ha dado, la demanda, ya en el 2024 han sido para todo el transporte público en general 1.700 millones, de los cuales se distribuyen: interurbanos, ya en el 2024, en 307. Es decir, que ustedes planifican empezar en 261, pero ya lo hemos superado, ya estamos en 307 en el 2024; o sea, con un crecimiento anual de un 10,5 por ciento, que es el que más crece. Metro está creciendo, un 8; la EMT un 4,7; Metro Ligero, un 10,2; Cercanías no llega todavía a eso, pero lo que estamos viendo es que lo que más crece de todo el transporte público es el interurbano, y está creciendo un 10,5. Si en el 2024 cerramos con

307,2 millones, si le vamos aplicando ese mismo crecimiento -claro, igual alguna señoría del PP está sacando la calculadora-, en el 2025 tendremos 339, y en el 2026 ya habremos superado los 360 millones de viajeros que ustedes dicen que van a tener dentro de diez años; es decir, que esto nace desfasado. Es un poco lo que nosotros les estamos diciendo, que estamos creciendo a un ritmo insostenible en nuestra región y que estamos creciendo principalmente en las zonas periféricas de la región, que utilizan más el transporte interurbano. Por eso desde este grupo insistimos tanto en que tiene mucho más sentido reforzar carreteras, reforzar transporte interurbano o reforzar Cercanías que no seguir empeñados en poner bicis en Madrid o el metro en Madrid, y que es ahí donde tenemos que reforzar, en el interurbano, porque es donde está creciendo la población y donde están colapsando los servicios, y es un poco la valoración que nosotros hacemos. Si dice que en diez años estaba previsto dar a los 360 millones de usuarios, yo creo que en el propio 2026 vamos a llegar a esa cifra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señor Martínez Pérez, tres minutos; cuando usted quiera.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Esta vez no voy a agotar los tres minutos; son preguntas muy concretas. Le preguntaba, y es verdad que también la tenía yo apuntada y no ha contestado, sobre las zonas tarifarias de la Comunidad de Madrid, qué pasará, qué tienen pensado hacer con ellas y, sobre todo, también preguntarles -ya se ha subido este año- si hay previstas más subidas en el billete del autobús.

Tanto el portavoz del Partido Popular como el propio director gerente parece ser que se han ofendido cuando he hablado de falta de transparencia. Sigo diciendo, señor Sardinero, que ha habido falta de transparencia, porque no han publicado en este caso ustedes los listados de por qué no se han aceptado las alegaciones, y cuando se haga, yo pediré disculpas y me retractaré, en este caso, o no de las palabras. Es decir, hay falta de transparencia cuando hay usuarios -ya no hablo de ayuntamientos- que no saben por qué no se han aceptado. Entonces, la pregunta es sencilla y con esto finalizo: ¿publicará el consorcio un informe completo, detallado y accesible que justifique las decisiones adoptadas en cuanto a las alegaciones presentadas por ayuntamientos, partidos políticos, sindicatos y usuarios en general? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias. Usted ha retomado una pregunta, lo cual me parece correcto; o sea está perfecto, no es una nueva pregunta. (*Rumores.*) Lo digo porque es que luego tiene cinco minutos solo; es no hacer preguntas nuevas, nada más. Bueno, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Está bien que nos cuenten el tema de por qué se ha decidido que no va a existir esa unificación tarifaria. Yo no sé por qué la mezclaron con el mapa concesional, tampoco sé por qué la presidenta dijo que con plantas en los balcones acabábamos con el cambio climático. Quiero decir, hay elementos que yo no puedo conocer, pero que ustedes igual nos dan respuesta. Mire el tema de saber por dónde va, quiero decir, tener horarios fijos y transparentes, al final evita la incertidumbre de los usuarios. La incertidumbre de los usuarios en la Comunidad de Madrid es muy amplia, porque si tú ahora ves la región y tienes la M-300 de obras, pues no sabes dónde está el autobús

que te va a unir a Alcalá, Los Hueros, El Viso, Loeches y Arganda. No sabes, con la obra de la M-607 dónde está el autobús que une Manzanares con Madrid; es más, ahí están recogiendo firmas. Quiero decir que necesitamos algún sistema que genere certidumbre y que genere información al minuto de cómo se están moviendo los autobuses.

Bueno, voy a tener que ir con esto. Cómo nos movemos, no lo digo yo, no es una creencia mía; lo dice la encuesta domiciliaria de movilidad de 2018, que es un documento público propio de la Comunidad de Madrid. Yo siempre se lo digo: vénganme leídos, porque es que luego me dicen unas cosas... Estos son sus informes, que no lo hice yo. Es más, yo la volvería a hacer, pero no quieren. Hagamos una encuesta nueva y veamos si ahora ya han cambiado los patrones y ya nos movemos todos igual. Le dejo ahí lanzada la invitación a que lo hagamos. Bueno, si lo quiere hacer el consorcio directamente, pues tampoco está mal.

Hablan de la gobernanza multinivel; es que para eso existe el consorcio. Creo que este es el primer ejercicio desde hace muchísimos años en el cual hay que reconocer que el consorcio se ha empleado en la labor para la cual estaba creado; creo que es para este trabajo, creo que ha sido el ejemplo en el cual el consorcio ha dejado de ser una entrada y salida de dinero de caja y ha empleado esta gobernanza multinivel, y eso hay que reconocerlo.

Ustedes hablan de que no van a poner un autobús donde hay... No sé si ha dicho romero... ¡Tomillo!, perdón. El tema es que, claro, estamos planificando a diez años. ¿Qué problema vemos con esto? Vemos el problema de que luego nos vamos a llenar de parches. Quiero decir, el sistema previo de los servicios de los interurbanos se fue llenando sobre la marcha de parches para cubrir esas nuevas necesidades. Si estamos planificando con datos muy antiguos, pero a una vista de diez años, que luego igual entre que lo sacan, lo hacen, lo anuncian y tal, nos vamos a que estamos planificando para quince o veinte años, hay que tener ya esto en mente. No sé si habrá tomillo, pero ya empieza a haber calles. Entonces, no lo conocen los municipios. Usted dice "nosotros esto lo tenemos en cuenta", pero se les ha olvidado comentárselo a los municipios. Se les ha olvidado decir a Paracuellos "hola, buenas, contemplamos cómo va a crecer vuestra población y tenemos estos escenarios previstos". Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Señor Catalá, tres minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Bueno, antes de nada, lo que le quisiera decir al señor Martínez es que no me ofende; yo discrepo de él, pero, como es un diputado elegante, respetuoso y con el que da gusto debatir, para nada me ofende en nuestras confrontaciones. Efectivamente, la gobernanza multinivel del consorcio funciona de manera casi perfecta. Hay un elemento que falla, y yo creo que la señora Acín, que ha dicho que por fin está funcionando, nos puede echar una mano a todos, y es que en el consorcio también participa el ministerio en el que sus dirigentes son los altos cargos, y la aportación del ministerio ha pasado sorpresivamente en los últimos años del 12 por ciento de aportación al 6 por ciento. ¡Vaya, y el consorcio hace políticas públicas! Yo creo que sus señorías de Más Madrid deberían poner el dinero que le deben, no al consorcio de la comunidad,

sino a los madrileños, que es a los que se lo están quitando. Pues sí, deberían hacerlo para que de verdad funcionase el sistema multinivel.

Yo voy a ser muy breve, presidente. Voy a decir algo que todo el mundo en esta sala sabe, aunque no lo verbalice: el Partido Popular va a ganar las próximas elecciones en la Comunidad de Madrid, y va a ganar por cosas como la que acabamos de ver hoy aquí. En primer lugar, porque los falsos relatos de que el Partido Popular solo gobierna para algunos son mentira. La propia señora Acín ha estado defendiendo alegaciones de municipios que gobierna el Partido Popular y que, por los motivos técnicos que sea, el consorcio no ha hecho, mientras que, por otro lado, el consorcio acepta un 60 por ciento de alegaciones de municipios donde no gobierna el Partido Popular, porque el Partido Popular gobierna para todos. El segundo, porque, pese al desastroso paisaje fantasmagórico del transporte que están planteando ahora, como consecuencia de la confluencia de las obras, la auténtica realidad es que esas obras, al contrario que en Cercanías, donde la gente va apelotonada porque no hay inversiones, donde vemos que hay problemas es porque se están haciendo inversiones; inversiones que en los próximos años van a dar un resultado de adaptación a los mayores aumentos de población. En tercer lugar, porque el Partido Popular es, como se muestra con este mapa concesional, sinónimo de buena gestión. Por eso todas las personas presentes en esta sala, ¡todas!, aunque algunas no lo digan, saben que el Partido Popular ganará las elecciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Por último, señor Rodríguez Sardinero, en su última intervención tiene que ser casi telegráfico, porque no sé cuántas preguntas tendrá, pero son cinco minutos nada más. A ver qué tal se nos da. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, tampoco son tantas y algunas son reiteradas, a las cuales yo no he contestado y quiero darle alguna contestación. Empezando por el final, a la señora María Acín, el 29 de septiembre - yo creo que fue la semana pasada, creo recordar- estuve con el alcalde de Paracuellos; luego, sí sabe el alcalde de Paracuellos cuáles son las razones técnicas por las cuales no se ha tenido en consideración alguna de las alegaciones que ha hecho el Ayuntamiento de Paracuellos, y como le he reiterado, en breve tendré a la alcaldesa de Rivas. Le contaré cuáles son esas razones técnicas que, insisto, son razones técnicas que actualmente son imposibles, pero que lo mismo dentro de un año hay que ejecutarlo, porque esos ladrillos aparecen, esas escuelas o esos edificios. Es decir, serán edificios que el Ayuntamiento de Paracuellos va a construir, o la Comunidad de Madrid pondrá un colegio público o pondrá un centro de salud, y al final tendrá que dar cobertura a esos nuevos barrios que aparecen en Madrid.

Siento la preocupación que tiene el señor -no me acuerdo del nombre- Pérez de que no se ha calculado, a pesar de ser de letras. Le reitero que está supercalculado. Le vuelvo a decir que en el año 2024 aparecían unos kilómetros y hemos hecho 2.100.000 kilómetros más, con 75.000 expediciones más. Usted en ese sentido no se tiene que preocupar, que sí que está calculado y está diseñado para dar cobertura a todos esos vecinos o nuevos madrileños que aparezcan por la Comunidad de Madrid. Le he dicho que la pandemia supuso un antes y un después para el transporte público, y configuró otro

sistema. No sé si mejor o peor, ¡otro!, y se adaptó el transporte público, porque no hay otra manera. El transporte público se debe de adaptar a esos cambios sociales que hace la sociedad, que, por lo tanto, hacen que tengamos que estar siempre en disposición de esa posibilidad de cambios, y se va a producir, si es necesario.

Con respecto a la transparencia, decirle, señor Martínez, sobre el expediente -y usted sabe también de expedientes- que el consorcio no tiene ninguna obligación ni la tenía de contestar a nadie, ¡a nadie! Podía no haber contestado, porque el procedimiento no me lo exige en este caso, en el ámbito de las alegaciones. No hay necesidad, y al fin y al cabo yo quise responder por una cuestión principalmente de educación a gente que escribió alegaciones al consorcio, y lo suyo sería que recibiera al menos una carta dando las gracias y diciendo que algunas de sus consideraciones se han tomado en cuenta. Claro que no les dije cuáles de ellas, efectivamente, pero ya en los proyectos aparecen, e incluso trabajamos para los ayuntamientos, para que les sea más fácil, sobre todo para los más pequeños, como decía la señora María Acín; trabajamos en un visor que publicaremos en la web del consorcio, donde el ayuntamiento en concreto podrá pinchar y ver cómo van las ampliaciones o el número de autobuses, y también el número de recorridos o expedientes van a aparecer. Bueno, estamos intentando diseñar para ser más transparentes como usted bien dice. El expediente está justificadísimo y los usuarios pueden ver sus modificaciones en los proyectos. ¿Que es difícil? Pues claro que es complicado. Por eso digo que vamos a intentar hacerlo lo más visual posible y lo más telemáticamente posible, para que la gente lo pueda ver.

Con respecto a la zona tarifaria A y B, es verdad que está ligado a lo que es el mapa concesional por una sencilla razón: nunca se habla o nadie lo tiene en consideración, salvo los ayuntamientos que vienen a verme, las prohibiciones de tráfico. Es decir, vamos a eliminar un montón de prohibiciones de tráfico que van ligadas a esas zonas tarifarias y esto va a dar lugar a que se dé esa posibilidad de pasar de una zona A a zona B; además de eliminar esas prohibiciones de tráfico, que suponen cuestiones que nadie entiende, como un autobús verde pasa por una rotonda y no es capaz de parar, a pesar de ser verde. Bueno, pues eso desaparece y eso va a provocar, señor Gallardo, también muchísimas más frecuencias y muchísimas más expediciones, para que los usuarios puedan adaptarse a esa movilidad que va a cambiar por completo con este mapa concesional. Yo quiero agradecer las aportaciones de todos los grupos políticos aquí presentes y las de todos los grupos políticos de los municipios, que también han presentado, y que, sin lugar a duda, han mejorado, como decía el señor Catalá, muchísimo el mapa concesional que la Comunidad de Madrid va a llevar y va a aprobar en breve.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rodríguez Sardinero. Espero que haya tenido tiempo para todo, que yo creo que sí, más o menos, un poco ajustado, pero, bueno, es que no es fácil; así que le agradezco mucho la síntesis y que tenga muy buena jornada. Buen día. A continuación, punto sexto y vamos a invitar al señor director general, don Miguel Núñez, aquí a la mesa, que es el director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Comunidad de Madrid, de la Consejería de Transportes, para participar en este sexto punto.

C-1120/2024 RGE.17371. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre el cierre de nueve meses anunciado del tramo comprendido entre la estación de metro Metropolitano y la de San Fernando de Henares de la línea 7B de Metro de San Fernando de Henares. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea). (*)

(*) La Mesa de la Comisión, en su sesión de 19-9-25, ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.

Para explicar las razones de la comparecencia le voy a dar la palabra al Grupo Parlamentario Vox, en esta ocasión, al señor Calabuig, que es quien durante tres minutos o menos lo explica. Muchas gracias.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias a usted, señor presidente. Buenos días, señorías. Bienvenido, don Miguel, una vez más a hablar de una cosa reiterativa. Había pedido la comparecencia al consejero, por supuesto, pero desde aquí lo que quiero es transmitirle que se recupere lo antes posible, que se cuide y que sea muy obediente a las instrucciones de los médicos, que no sea rebelde, y le mando un cariñoso abrazo. Era para hablar, como usted bien sabe, de una noticia que apareció en julio del año pasado, que es de cuando figura mi solicitud, del año 24, sobre que se cerraba la línea 7B del metro entre la estación del Barrio del Puerto, o entre el Estadio Metropolitano, y San Fernando, con 9 meses de retraso. Se decía que se iba a parar, que luego volvería a llegar el metro -yo entiendo- ya hasta el hospital, que es una cosa que espero que luego me aclare, pero las noticias que han llegado últimamente son -de hecho, lo dijo la señora presidenta el otro día en el debate sobre el estado de la región- que será en noviembre de este año, con lo cual, un retraso de 7 meses sobre los 9; es decir, un cierre de la línea de 16 meses en vez de 9.

Usted me dijo entonces -le pregunté- que se cerraba principalmente por unos trabajos que iba a hacer Metro, unos trabajos de señalización y conservación, y que los trabajos de la Dirección General de Infraestructuras iban a entrar después de ellos, que no querían molestarles a los de la compañía Metro en los suyos. Pero el caso es que desde aquel 27 de julio del 2024 que ha anunciado que se iba a cerrar hasta ahora han pasado a ser 16 meses en vez de 9. Entonces, claro, como usted comprenderá, con todo este retraso, aunque la pregunta era la razón de aquel cierre, y ahora nos vamos a 16 meses, me gustaría ampliar un poquito más la pregunta, que supongo que tendrá muchas contestaciones. Primero, cuáles fueron las razones, efectivamente, de aquel cierre; que confirme que el metro, como se está diciendo últimamente, va a llegar en noviembre a San Fernando, al hospital del Henares, si va a ser así; cuándo se acabarán las obras en el entorno de la calle de la Presa, en el entorno del centro El Pilar, porque yo estuve por allí y todavía aquello parece un campo de batalla, con las calles sin terminar, sin arreglar; y cuáles son sus relaciones con los vecinos afectados. Me gustaría que me hiciera usted un resumen de todo esto que le acabo de decir. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien explicado, la introducción, y muchas gracias. Lo digo porque queda bastante claro lo que usted pretende, el objeto de esta comparecencia. Señor Núñez, buenos días; bienvenido. Tiene usted diez minutos o, si quiere, menos, si es capaz de resumirlo en menos, estupendo, y si no, pues aproveche el tiempo. Sé que es complejo; es un tema complejo que ya hemos tratado muchas veces. Usted tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días, señor presidente. Señoras y señores diputados, gracias por invitarme una vez más para poder aclarar las distintas actuaciones que estamos ejecutando desde hace años en el entorno de San Fernando de Henares y Coslada. Como siempre, agradezco la posibilidad de venir a contestar, bien preguntas escritas o de contestación oral, y una comparecencia, como en este caso, me va a permitir explayarme más y entrar un poco más en profundidad en las distintas actuaciones y, ¡cómo no!, en las preguntas que usted me ha señalado. Sin embargo, voy a dejar para el final las actuaciones de señalización y reseñalización de los sistemas de CBTC y ATP, que son esas señales que usted me comentaba al principio y que es el motivo de la pregunta, porque necesito contestar antes a unas preguntas previas para poder enmarcarlas en un contexto general.

Efectivamente, si bien la primera pregunta la dejo para el final, voy a contestar a la siguiente pregunta que usted me ha hecho. Efectivamente, tal y como ha señalado la presidenta en el debate del estado la región, la línea 7B se reabrirá íntegramente hasta el hospital de Henares a lo largo del mes de noviembre. Actualmente estamos ultimando las actuaciones en infraestructuras, y ahora señalaré lo que estamos ejecutando ahora mismo, que está vinculado a su pregunta, a la señalización. Una vez ejecutadas las obras civiles, la última etapa, la última fase de estas actuaciones que tenemos que emprender son aquellas que están vinculadas al sistema de guiado de los trenes. Bueno, además, vine hace poco y voy a dedicar mi primera intervención a explicar estas actuaciones que están recogidas en el plan integral que se presentó aquí en octubre de 2022. Y si ustedes lo consideran o algún grupo parlamentario lo considera, en el momento de la réplica contestaré a otros temas más sociales, aunque vine aquí a alguna comparecencia hace poco, a instancia de la señora Cadórniga, a explicar los expedientes relacionados con el tema de los vecinos.

Bien, pues únicamente para ubicarles, aunque me consta que no hace falta, solamente hablamos o únicamente hablamos del tramo 3 de la línea 7B, es decir, de 6.596 metros y 7 estaciones, desde Barrio del Puerto, Coslada Central, La Rambla, San Fernando, Jarama, Henares y Hospital del Henares. Desde su puesta en servicio en el 2007 ha habido patologías, tanto en la infraestructura de metro como en superficie, y han afectado directamente a los vecinos de San Fernando, y ha ido parejo, como no podía ser de otra manera, de contratos administrativos cuyo objeto era paliar dichos defectos. Por ese motivo, desde el primer momento, Mintra, y desde su extinción, la Dirección General de Infraestructuras, han realizado actuaciones para resolver o atenuar estos problemas. No voy a enumerar los contratos administrativos, porque estaría diez minutos enumerando y me voy a concentrar en los que hemos ejecutado en última instancia, que son los más complejos y que están recogidos en el documento, como he señalado, de actuaciones integrales relacionados con la 7B.

En este estudio propio del resultado de los estudios geológicos e hidrogeológicos realizados se hacía un análisis de las afecciones, la determinación de las causas, las distintas actuaciones en las infraestructuras ferroviarias, la consolidación del terreno, infraestructura de saneamiento y sobre los distintos tipos de edificios, en función de la cimentación de cada uno de ellos, de una manera particularizada. Las medidas de atención a los vecinos también estaban contempladas en dicho documento, así como la información de realojo, preparación de pago de indemnizaciones, resumen del impacto presupuestario de estas actuaciones y una propuesta que se ha ido modulando a instancia del Ayuntamiento de San Fernando para la zona del parque de San Fernando y de las inmediaciones de los viales. Este informe plasmaba las actuaciones pasadas, las que estaban en desarrollo en aquel momento y las futuras, y como digo, ha sido actualizado hace poco.

Desde la consejería, esta Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, se ha invertido más de 120 millones de euros, 117 a instancias del órgano promotor de la Dirección General de Infraestructuras y más de 2,7 a instancia de Metro, relacionado con la pregunta que usted señalaba. A día de hoy podemos decir que hemos llegado a término en más del 90 por ciento de las actuaciones, quedando pendientes aspectos muy relevantes y muy importantes, que son los relativos a los expedientes de responsabilidad que fueron aprobados en la última orden y que se encuentran pendientes por parte de los afectados de la entrega de la determinada documentación necesaria. Estos expedientes son relativos a daños funcionales.

Comenzando con las actuaciones de consolidación del terreno que han tenido por objeto la estabilización y recuperación de los asientos, que se han producido en el entorno del PK 2+890, fundamentalmente en el entorno de las calles Presa, Ventura de Argumosa, Nazario Calonge y plaza de Fernando VI, y a título enunciativo, se concluyó que la causa de los movimientos del terreno era la presencia de agua con baja saturación de sales, renovada permanentemente por el pozo de bombeo. La solución ha consistido en reducir la aportación de agua al terreno, la presencia de cavidades a diferentes profundidades y corregir los asientos de los edificios de la zona. Los tratamientos realizados fundamentalmente han sido la inyección de mortero de cemento por gravedad, para rellenar las cavidades del terreno y de baja movilidad en las proximidades del túnel; inyecciones de lechada de cemento a presión en las proximidades de los edificios para asegurar que el terreno entre en carga y, por tanto, aumentar la compacidad del mismo.

En números, las unidades de mortero vertical han sido 930, 53.273 metros lineales, 6.900 toneladas de inyección. Con respecto al mortero inclinado, 509 inyecciones, 28.190 metros lineales, 3.170 toneladas de inyección. Con respecto a las inyecciones tubo manguito, 195 unidades, 9.623 metros lineales, 1.084 toneladas; es decir, el equivalente más o menos a tres piscinas olímpicas en un entorno de apenas 20.000 metros cuadrados.

En cuanto a las actuaciones relacionadas con las infraestructuras ferroviarias, que han tenido por objeto el relleno de los huecos existentes entre el revestimiento del túnel y el terreno para disminuir al máximo posible la circulación de agua, la zona de aplicación ha sido toda la línea 7B, no solamente el entorno del pozo 2+890, y los trabajos han consistido en la ejecución de la impermeabilización del

túnel en todo el tramo mediante inyecciones de lechada tipo IRS en todas las dovelas del túnel, todas las dovelas del túnel, de todos los anillos, con una penetración de 1 metro en el terreno; consolidación del terreno del tramo y en el trasdós del túnel. Por otro lado, la consolidación en la zona relativa al pozo 2+890, la penetración ha sido entre 3 y 4 metros y se ha llegado hasta el nivel de lutitas, a más de 28 metros de profundidad. Esto se ha dividido en dos tramos: el tramo 1, que se encargó por emergencia, el tramo de San Fernando, y por urgencia, el tramo de Coslada, que ha hecho que, debido a las características de la consolidación del túnel, se han realizado, se han aprobado y se han fiscalizado dos modificaciones negativas en cuanto a la inyección de mortero; es decir, el contorno del túnel fuera del pozo, donde estamos actuando con mayor intensidad, estaba en mejores condiciones de lo que nosotros habíamos planificado en el año 2022. Como consecuencia de esas actuaciones, señalar de manera telegráfica, para no extenderme mucho más, que se ha producido una reducción significativa de los caudales procedentes del pozo; si hemos llegado a momentos, entre octubre del 21 y octubre del 22, en torno a 1.200 metros cúbicos día, hasta puntas de 1.800 metros cúbicos día, estamos en torno ahora mismo a 100 metros cúbicos día.

El por qué el cierre de estos meses, respondiendo a su pregunta, pues cabe señalar que la línea 7B dispone de un sistema de señalización de control de tráfico basado en comunicaciones, el CBTC, y complementario con un ATP, que es la protección automática de trenes en código de velocidad. Esto se complementa además con la operación automática de trenes en distancia objetivo. Estas disposiciones, para poder hacer el guiado de los túneles, están dispuestas a lo largo del túnel. Lo que se hizo es actualizar toda la señalización en un primer momento, luego se ha ejecutado la obra y, en vez de ponerlos en un momento continuo inmediatamente posterior, se ha ejecutado toda la obra y ahora mismo lo que se está implementando no es solamente en este tramo sino en los 6 kilómetros de toda la línea de metro, es decir, no es solamente en el tramo de Coslada como en el tramo de San Fernando, para no tener que hacer dos safety case por parte de la empresa Siemens, que es la que lo tiene, que es lo que nos da la garantía y la seguridad de que los trenes pueden operar en código sin ningún tipo de problema.

Los sistemas de señalización de la parte 7B fueron dados de baja, por tanto, para ejecutar estas obras relacionadas con la infraestructura y estos trabajos han supuesto la desinstalación y posterior reinstalación de ciertos elementos de señalización, una vez finalizadas las obras, y de ahí las pruebas pendientes del sistema. Por tanto, actualmente lo que ha sido necesario ha sido evaluar el impacto de esas modificaciones y volver a avalar el sistema, que es lo que ahora mismo estamos realizando. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. Ahora, a continuación, los grupos van a intervenir. Bueno, hay muchos conceptos que son complejos y tal, pero no se corten ustedes en preguntar; lo de las lutitas, que son materiales terciarios que están por debajo del cuaternario, que es el que tiene el problema, que son muy impermeables. Bueno, en fin, pregúntenle ustedes al director general, que de esto sabe mucho. Señor Pérez Gallardo... Ah, no; es verdad, es el señor Calabuig por siete minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Sobre todo del cuaternario y del terciario, que veo que el señor presidente debió estudiar mejor la carrera que yo, pues yo no me acuerdo de aquello.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, es muy interesante, pero es que es complejo de seguir; por eso lo digo. Señor Calabuig, cuando usted quiera.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Sí, ahora lo importante es que estamos donde estamos. Tenía hecha una participación hoy, pero, por lo que ha contado el señor director general, entiendo que haber pasado a siete, en vez de atender a tres estaciones con la señalización esa que ha nombrado usted, ha sido lo que ha aumentado de 9 a 16 meses el retraso. Eso es lo que he entendido. Bueno, por lo que parece, ustedes están ya satisfechos con haber rellenado todas las oquedades y todos los espacios entre el suelo, entre el terreno y las diferentes estructuras, cimentaciones, el túnel, y entiendo que ustedes están considerando todo aquello ya como consolidado. Recuerdo en mi época juventud que también me preguntaban: ¿a qué equivale? ¡He echado tanto hormigón como tres piscinas olímpicas! Eso es una auténtica burrada, pero, en fin, es un dato que a la prensa le gusta.

Bueno, tenía la pregunta de por qué se retrasaba, pero ya yo creo que más o menos nos lo ha explicado; así que voy a ir más rápido, señor presidente, lo cual me va a agradecer al final. Pero vamos a hablar ahora de los vecinos. Yo me he dado una vuelta por ahí y los vecinos se preguntan -yo también un poco y quiero que me lo asegure todo- si va a estar de verdad a finales de noviembre el metro en el hospital. ¿Para siempre?, ¿eso es seguro?, ¿con todas las garantías? Por lo que me ha contado, entiendo que sí; pero, en fin, con los suelos, los terrenos y los cuaternarios y los terciarios, como dice el presidente, nunca se sabe qué pasa con ellos.

Luego está el tema de las viviendas que han sido desalojadas, que han sido derribadas y los vecinos han sido recolocados. ¿Cómo está el tema de la indemnización con ellos? ¿Han llegado a un acuerdo con todos ellos?, ¿con cuántos no? Porque a mí el otro día me dijeron que ninguno, que todos han presentado una denuncia ante lo que ustedes han presentado como oferta como para firmar; todos están en procedimiento judicial, entiendo que contra la comunidad o contra la consejería; no sé exactamente eso. Aquello está todavía como un campo de batalla. Estuve yo por allí y, en fin, están metidos en el centro El Pilar, las calles pues están... Bueno, bajaron; supongo que bajaron en su momento. Supongo que toda esa reparación de calles, aceras, servicios o la canalización del agua en subsuelo que, por lo que usted ha dicho, ha reducido una gran cantidad de aportación de agua y me encanta -muy bien-, pero hay vecinos que viven allí y tienen que hacerse la reparación de su casa. Por lo menos es lo que me han contado y yo he entendido, que ustedes les han dicho "encárguense ustedes y qué cuesta la reparación de su casa, que nosotros les vamos a dar el dinero para hacerlo". No sé si eso es así, si ya han llegado a acuerdo con ellos, porque es una angustia también vivir en una casa donde tienes a los albañiles a tu alrededor, que te levantas y los tienes allí arreglándote las fisuras, las grietas, las puertas que no cierran, el suelo que se ha bajado; en fin, los servicios de electricidad, fontanería... Todo eso, estar viviendo con ellos, es un auténtico..., iba a decir coñazo, pero no, me voy a guardar la palabra. Sé muy bien lo que es y no se lo recomiendo a nadie.

Por otro lado, querría saber qué pasa con las indemnizaciones, querría saber qué pasa con estos propietarios que todavía viven allí y cómo van a poder arreglar sus casas. Y sé también, por otro lado, que el transporte alternativo parece ser que ha funcionado bastante bien, que el único problema que tiene es que, como es gratuito, se llenan todos los autobuses a tope. En definitiva, yo estuve allí y me preguntaba una vecina que cuando terminaremos, y la pregunta es muy sencilla: ¿estará para el próximo verano aquello? A mí me da la sensación de que sí, pero quien mejor lo sabe son ustedes; si para el próximo verano dejarán ya de sufrir y pasar suplicios los vecinos de San Fernando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig, por su concreción. A continuación, el señor Guardiola, siete minutos o menos.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias presidente. Gracias, director general de Infraestructuras, por estar hoy aquí. Desde luego que nos ha hecho un informe técnico de todas las actuaciones que han estado llevando: 6.900 toneladas de inyección, que han estado llenando como si fueran tres piscinas olímpicas, y lo agradecemos, pero, la verdad es que escuchándole la pregunta seguramente que tengan los afectados es por qué no lo hicieron antes, ¿por qué no lo hicieron en su día si eran conocedores y había gente técnica? Y eso es al final la cuestión política. Porque no podemos dejar de repetir lo que ha ocurrido en esta comunidad con la línea 7B de metro. Existe una crisis habitacional y sigue existiendo; existe un drama social, y sigue existiendo, y tiene responsables. Como comunidad, o como personas que gestionáis la comunidad, seréis conscientes de que esto no puede volver a ocurrir en nuestra comunidad ni en ningún espacio. Es que no podemos parar de repetir que esto fue una consecuencia de unas decisiones erróneas por unos intereses electoralistas en aquellos tiempos del Partido Popular, y lo están sufriendo las familias. Más de 600 viviendas afectadas, 217 desalojadas, 83 viviendas demolidas, 21 calles dañadas, comercios que no han tenido ningún tipo de recuperación y que han tenido que cerrar. A ello se le suma las pérdidas de dotaciones públicas, que albergan concejalías o escuelas infantiles y otras dependencias municipales. Esto es solo lo que podemos contabilizar, pero ¿cómo afecta al municipio de San Fernando de cara a perspectivas de futuro, de inversiones o de gente que quiera irse ahí a vivir? Eso también es un lastre que sufren los vecinos y vecinas, los negocios y demás personas que están allí.

Nos ha comentado que no, ¿pero ustedes están estudiando posibles riesgos para el futuro? Nos ha comentado que no, pero quería reflejar la pregunta. La verdad es que es curioso que Vox nos traiga esta comparecencia aquí, que se preocupe por los vecinos de San Fernando, que yo entiendo que el portavoz de Vox se preocupa, pero es que, cuando este asunto se llevó al Parlamento Europeo y los vecinos afectados lo llevaron al Parlamento Europeo, a la Comisión de Peticiones, en el Parlamento Europeo se iba a crear una comisión de investigación para que se analizara qué había ocurrido aquí, y el Partido Popular y Vox votaron en contra de que se creara esta comisión de investigación. Entonces, entiendo que tiene que hacer su trabajo el portavoz de Vox -del Partido Popular no voy a comentar de esto-, pero, cuando el Partido Popular le necesita para que no se investiguen determinados asuntos, como las residencias o la línea 7B, ustedes no se ponen con los vecinos.

La verdad es que usted ha comentado que llevan el 90 por ciento de las actuaciones y queda el 10 por ciento, que son los expedientes de la documentación de los familiares; ese 10 por ciento es de lo más importante que hay. Ese 10 por ciento, no sé hasta cuándo van a mirar a otro lado, cuando las familias están sufriendo durante años las consecuencias de una desastrosa gestión. Al final, el hundimiento, las grietas en viviendas, 73 demolidas en San Fernando, cientos de familiares que han perdido sus hogares, comercios... Es repetir otra vez lo mismo, pero creemos que esa gran catástrofe técnica y política es como para repetirlo.

Quería preguntarle al director general si los madrileños están por encima del partido al que representa, si la consejería considera que los madrileños están por encima del partido al que representan, porque entonces no entendemos por qué no demandaron en su día y pidieron responsabilidades en ese momento al Gobierno de Esperanza Aguirre y a los dirigentes que estaban en su momento. Queríamos hablar ahora del tema de responsabilidad patrimonial, cómo lo van a gestionar, porque somos conocedores de que han estado mandando cartas los últimos meses, según nos informan los vecinos. Ustedes nos informan de que no reconocen las 600 viviendas que les informan, que tiene una lista el Ayuntamiento de San Fernando de Henares. Mi compañera Isa Cadórniga les preguntó sobre cómo van a recuperar los servicios municipales, como, por ejemplo, la escuela de idiomas, la escuela de adultos, la escuela infantil o la concejalía de Educación y Juventud, si van a pagar también estos expedientes, lo que han sufrido también las propias dependencias municipales.

Luego, respecto a esto, creo que nos ha dicho que ha costado todo 120 millones, ¿no? No sé si viene contemplado también las ayudas que faltan por dar o es hasta ahora esos 120 millones, si nos lo puedo aclarar. Los vecinos nos van informando que hace unos meses enviaron esas cartas donde les pidieron los expedientes de responsabilidad patrimonial. Los vecinos no confían mucho, la verdad, en que vayan a pagar todas las reformas necesarias para cada vivienda afectada, y lo que están haciendo ustedes es realizar un trámite administrativo que a las familias les hacen la vida insostenible, porque no pueden llegar, necesitan el dinero ya. Ustedes arman una amalgama administrativa en la que no llega ya y al final muchos están optando por la vía judicial, y esto va a hacer que se alarguen más esas ayudas. Con lo cual, si ustedes son conocedores, porque es evidente, y asumieron el error que cometieron, no les hagan sufrir más años con la falta de ayudas, porque ellos, al final, es verdad que las ayudas no es lo que necesitan, lo que necesitan son sus casas, pero, en ausencia de casas, necesitan unas ayudas suficientes para poder dejar de seguir viviendo esta situación de parón en su vida, porque tenemos a la gente que al final no sabe dónde va a vivir, cuál es su estabilidad. Son contratos de tres meses, en algunos casos. ¿Considera usted suficiente el dinero que se les está dando o que se les está prometiendo dar a los familiares? No sé si van ustedes al final a hacer un plan integral de vivienda que garantice una vivienda digna a cada familia. ¿Van a ampliar las ayudas a los comercios que han tenido que cerrar? Los daños morales no sé si los están contemplando, io que se busquen la vida! Todas estas historias la verdad es que no pueden volver a ocurrir, pero antes de cerrar y de vanagloriarse por una supuesta apertura el mes de noviembre, ese 10 por ciento que falta por realizar es el 10 por ciento más importante. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola, por ajustarse a los tiempos. Señora Acín, cuando usted quiera, siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Obviamente, el director general iba a venir a hablarnos de conglomerado, mortero y las lutitas, y por eso yo creo que siempre está muy bien recibir esta información, pero empezamos a necesitar una intervención y unas respuestas de carácter político. Por lo tanto, igual hubiera sido buena idea que viniera a comparecer el viceconsejero y pudiéramos haber hablado de otros ámbitos que creo que son los que están un poco en el centro de casi todas nuestras intervenciones. Nosotros asumimos que lo que falta de esta obra, bueno, aparte de los expedientes de responsabilidad, que ahora vamos, es la puesta en marcha de los trenes. Asumimos que será en octubre y que, por tanto, esta fecha de noviembre viene unido a esto y asumimos que se cumplirán. Bueno, yo creo que desde este Gobierno regional llevan semanas haciendo unos discursos un poco triunfalistas sobre esta reapertura de la línea. Coincidimos en que es una gran noticia que los vecinos y vecinas puedan volver a moverse en metro. El problema y el miedo que tenemos es que, desde que se inauguró en 2007, esta línea ha sido paralizada en nueve ocasiones, y en las nueve ocasiones el tema era definitivo, igual que están hablando ahora, "se va a reabrir la línea, va a estar en funcionamiento." Entonces, entenderán que los vecinos y vecinas, y también obviamente los que vamos por ahí, pues tengamos un poco esta incógnita de si en realidad será definitiva, que asumo que es una respuesta que usted no nos puede dar, quiero decir que asume usted que es definitiva, pero ese runrún está ahí.

Nos preocupa mucho que la reapertura de la línea y la creación de un parque estilo solar vacío -un parque curioso- dé carpetazo un poco a lo que nos preocupa más, que es la problemática social creada en San Fernando de Henares. Ya no estamos hablando de las 600 viviendas afectadas, muchas no reconocidas, 73 viviendas derribadas o un suelo que sigue inestable. Yo sé que no es lo habitual, pero, respecto al tema del suelo inestable, me gustaría enseñarle una imagen que es de la semana pasada. ¡Ah, igual no lo ve! Es un edificio en el que la parte de abajo se está abriendo con una raja no menor. Esto es de la zona cero, de Nazario Calonge, y esta vivienda de la que estamos hablando, en la que la base del suelo se está abriendo, no está reconocida como una vivienda que tiene daños. Entonces, ahí está la primera pregunta, y es qué van a hacer con los vecinos y las vecinas con las viviendas que tienen daños, pero no están reconocidos. ¿Se van a abrir más expedientes? Nos podrá decir que pueden recurrir a la oficina específica que abrieron ahí, pero los vecinos y vecinas van a la oficina y no obtienen una respuesta. Es decir, pueden registrar sus peticiones, pero nunca han recibido una respuesta por parte de la Comunidad de Madrid respecto a si se va a hacer caso a que tienen grietas. En la foto hay grietas en los edificios, aquí hay grietas en los marcos de las puertas. Nos gustaría saber qué va a pasar ahí, ¿estas viviendas que tienen daños se quedan en la nada?, ¿cuántas van a reconocer?, ¿cuándo van a ir por ahí?, porque es algo que nos inquieta.

También nos inquieta que hayan propuesto a los vecinos que reparen ellos mismos, y esto creo que me lo podrá confirmar usted, porque, si yo contrato a mi propia empresa de reparación, si luego sucede algo, que no esté bien reparado o hay algún problema, la Comunidad de Madrid ya se desentiende. Entonces, hemos recibido y han recibido los vecinos esta propuesta un poquito como un

regalo envenenado. Hay gente que necesita reformar y hay gente que necesita reparar; el problema es que no pueden hacerlo, porque lo que no quieren es que la Comunidad de Madrid desaparezca y deje de tener la responsabilidad sobre eso mismo.

También me gustaría saber si desde su dirección general o desde dónde se van a reponer las dotaciones municipales; la escuela Infantil, la escuela de idiomas... La escuela de idiomas, por ejemplo, era referente para toda la zona del este. ¿Qué pasa con todas esas dotaciones municipales? La Comunidad de Madrid tiene ahí la responsabilidad de reponerlas. Yo no sé si es su dirección general o es en otro ámbito de la consejería, o incluso en otras consejerías. Espero que usted me dé, por favor, esta respuesta.

Los tribunales están siendo muy rotundos. En 2019 ya concluyeron que la responsabilidad de la situación era de la Administración regional por no tener en cuenta las singularidades del terreno, pero es que el pasado 30 de junio otro juzgado dictaminó que la Comunidad de Madrid debe aumentar la indemnización concedida; en este caso, a un garaje situado en San Fernando de Henares. Consideramos que esta sentencia es muy importante; por un lado, porque desmiente la versión oficial de que era imposible pagar compensaciones más altas. Ustedes se han atado a que no pueden pagar compensaciones más altas porque se fijan en una ley estatal; hagan una ley de la Comunidad de Madrid. Si ustedes tienen la voluntad de que estas familias no vayan a los tribunales y pasen un doble suplicio, hagan una ley específica que permita que las familias reciban las compensaciones, cuanto menos, justas. Y luego, porque esta sentencia, obviamente, genera un precedente para la treintena de reclamaciones que está en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid; quiero decir que ustedes han obligado a las familias, en un ejercicio que permítame decirle que es cruel, a ir a los tribunales a pedir el dinero que les corresponde, y están teniendo sentencias que ya les están diciendo que van a tener que pagar.

Y lo último en este sentido, me gustaría saber si desde su dirección general o desde las otras dentro de la consejería, con las que asumo que ustedes trabajan de forma coordinada en este tema, van a cambiar el rumbo o van a seguir pagando las indemnizaciones que están ofreciendo. Yo sé que usted lo sabe; hay gente que sigue pagando la hipoteca en casas que están derruidas. Esto es insoportable a nivel emocional y demás para las familias. Si la Comunidad de Madrid pretende abrir la línea de metro, abrir el parque y desentenderse, es un grave, grave error. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín, por ajustarse a los tiempos. Señor Catalá, Grupo Popular.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias presidente. Bueno, gracias, señor director general, por venir a comparecer hoy y hacer una explicación técnica detallada, que yo creo que, cuando nos encontramos o cuando hablamos del problema de San Fernando, oye, conocer todos los detalles técnicos de lo que se ha hecho y se está haciendo creo que aporta certidumbre, aporta transparencia. En la comparecencia anterior hablábamos de conocer todo lo que hace la Administración. Sus señorías a veces desprecian un poco al director general cuando viene y les hace una exposición de la obra civil,

pero es que es un verdadero ejercicio de transparencia. Entonces, deberían ustedes aclararse. Resulta que si lo que les cuentan no lo conocen, ¡lo despreciamos!, porque, ¿a quién le importan los lechados o el hormigón?, si yo venía a hablar de otra cosa.

Yo creo que la noticia fundamentalmente aquí es que se reabre la línea; es decir, que los vecinos de Coslada y San Fernando van a recuperar un servicio público de transporte que es esencial, tanto para ir al hospital como para su movilidad diaria, y me sorprende que años después sigamos en estos dimes y diretes de política de baja estofa, dándonos entre nosotros cuchilladas a propósito de un tema que ha generado tanto dolor y tanto sufrimiento, que entiendo la desafección de la gente cuando vea esta comisión hablando del tema de San Fernando. Creo que es la primera vez que el señor Guardiola viene a esta comisión y con el tema de San Fernando, me parece; por eso ha traído de vuelta temas que ya hemos debatido muchas veces, que se pueden volver a debatir, pero hoy el objetivo y el punto era otro. Decía su señoría que por qué no se ha hecho esto antes. Porque antes si hicieron otras cosas, es que, desde el momento en el que comenzaron y se detectaron los problemas, la consejería viene actuando. Es decir, no ha habido ni un solo momento desde que se han detectado los problemas en la infraestructura de San Fernando en que la Administración autonómica no haya actuado, ¡solo faltaría! Es que era su obligación. Entonces, es que antes se hacían otras cosas.

Vuelve a decir el señor Guardiola que esto fue por un motivo electoralista del Partido Popular. ¡No es verdad, señoría!, no es verdad. Es decir, que la Administración haya sido la culpable de la generación de este drama ha motivado que se haya pedido perdón, pero, aunque esto no sea de quién es culpa, que es un tema ya bastante pasado y creo que los ciudadanos están hartos de que hablemos aquí de culpas de unos y de otros, la auténtica realidad es que fue una confluencia de Administraciones públicas las responsables de esto que sucedió. Usted conoce la revista municipal de San Fernando de Henares, cuando decía "lo conseguimos". El ayuntamiento, gobernado por Izquierda Unida, dijo "lo conseguimos". Es que el ayuntamiento dice: "si lo conseguimos" -en plural- "fue porque ha sido una tarea de todos, asociaciones, movimientos por el transporte público, asociaciones ecologistas, el ayuntamiento..." ¿Usted de verdad cree que hay alguna Administración que por interés electoralista estuviese dispuesta a acometer una obra consciente del daño y del drama que ha generado? No es justo. Su partido votó a favor de las mociones en el Ayuntamiento de San Fernando para que esta obra se realizase, y ahora que digamos, "ah, votó a favor, no, pero luego la infraestructura ha salido mal" Ha sido un drama, y por eso lo que se ha tenido que hacer es, lo primero de todo, asumir la responsabilidad, después pedir perdón y luego actuar, que es algo que todos los presidentes, consejeros de Transporte, directores generales competentes del asunto han hecho; reconocer el error, pedir perdón y actuar.

Nos ha referido también los datos de la catástrofe. Pues es que, por desgracia, nos lo sabemos todos. Nos lo sabemos porque se han hablado aquí, porque aquí han comparecido asociaciones, porque ha comparecido la Administración autonómica, porque todos los miembros de esta comisión hemos ido decenas de veces a San Fernando, porque, en fin, los ciudadanos han expuesto negro sobre blanco lo que es esto.

En cuanto a si las indemnizaciones son suficientes o no, pues, mire, yo siempre digo lo de siempre, que comparado con qué son mucho o poco. ¿Cuánto es la indemnización correspondiente, en opinión del Partido Socialista, que debería darse? Y si conforme a la normativa actual no se puede dar, pues yo llevo varios años diciendo lo mismo, modifiquen la Ley 39 del procedimiento, modifiquen la Ley 40, también del año 2015 del régimen jurídico del sector público, modifiquen el Real Decreto 429 del año 1993 regulador del procedimiento de responsabilidad patrimonial administrativa de las Administraciones. ¡Eso es competencia estatal y podrían hacerlo!, y si no lo hacen, bueno, será porque no quieren o porque no lo ven procedente, pero lo que no pueden venir aquí es a decir “no está haciendo usted aquello que yo podría hacer y usted no” No es justo. Modifiquen esa normativa. Dice la señora Acín que se apruebe en la propia normativa. Es curioso, ¿qué tipo de ley habría que sacar? Es decir, cuando tenemos normativa básica del Estado regulada en leyes que establecen preceptos básicos y reales decretos sobre esta materia, ¿qué ley habría que sacar? No me lo diga; traigan una modificación normativa para ello. Tráiganla y debatamos todos sobre ella, a ver cómo solventan esa circunstancia.

En todo caso, yo sí quisiera trasladarle, señor director general -y perdón, porque quizás me he entretenido demasiado, no tanto en lo que usted ha dicho, sino en lo que dicen los otros grupos-, que en mi opinión es muy importante que usted dé datos técnicos de la actuación en la infraestructura, pero le voy a pedir, si puede, también en su segunda intervención que nos aporte algún dato desde la perspectiva más social o humana; por ejemplo, hablaba la señora Acín de la oficina. Esa oficina que se abrió en 2022, ¿cuántas consultas o personas ha atendido? Porque dice la señora Acín que uno va allí, coge el número, como en la pescadería, ¡y ya está! Díganos a cuántas personas se han atendido o cuántas consultas se han hecho, en qué situación se encuentran los expedientes de responsabilidad patrimonial, si nos puede dar algún dato de porcentajes de resolución, de concesión.

También le quería preguntar -perdone, si me sumo a las preguntas de todos los demás- en qué situación se encuentra el parque urbano, ¿qué plazos maneja su dirección general? Poco más. Es que, si no, le estamos aquí abrumando a preguntas; con lo cual, aquí me quedo. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Bueno, pues son siete minutos para no sé cuántas preguntas; a ver si las puede usted sintetizar en siete minutos. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Sí, gracias. Si me permiten, como el debate ha ido fundamentalmente a la parte social, voy a terminar con la parte más técnica que está formulado especialmente por el señor Calabuig y el señor Guardiola. La línea de metro sí se va a abrir hasta San Fernando de Henares en noviembre. Contestando al señor Guardiola sobre el desglose del presupuesto, el documento está a disposición, donde se hace una comparativa del presupuesto inicial y luego el presupuesto, pero sí que están incluidos en estos 117 millones, y por no entrar en detalle de las actuaciones, hay 17,3 millones de euros relativos a actuaciones en viviendas afectadas, así como todos los gastos en los que ha incurrido la Comunidad de Madrid, hasta el cobro de las indemnizaciones por parte de los vecinos; es decir, los gastos que ha sostenido la Comunidad de Madrid, como no podría ser de otra manera, en alojamiento, manutención, mudanza de muebles y enseres, alquiler del trastero, suministro de agua, energía, gas y

telefonía, alquiler del garaje, servicio de taxi, vigilancia de muebles e inmuebles, desde el momento del desalojo hasta el cobro de responsabilidad patrimonial, en torno a 17,3 millones de euros.

Por otro lado, en el abono de indemnizaciones de responsabilidad patrimonial está valorado, independientemente de que a fecha de hoy se han abonado -y ahora entrará en los expedientes, como me han solicitado- en torno a 11,5 millones. Están previstos 23,3 millones de euros con los cálculos recogidos por parte de la Comunidad de Madrid. Es decir, sí están recogidos en torno a 40 millones de esos 120, un tercio destinado al tema de viviendas y vecinos.

Con respecto -termino con una de sus preguntas y enlace con una del señor Catalá-, efectivamente, al 10 por ciento, es mucho. El 10 por ciento es lo más importante y por eso la oficina de atención a los vecinos, que estaba prevista su finalización a principios del año 2026, se va a prorrogar, en principio, a lo largo del año 2027 para que no quede ningún expediente de daños funcionales que no pueda ser atendido desde esa oficina y no tener que trastocar más la vida cotidiana de esos vecinos, porque, efectivamente, lo más importante es resolver de la mejor manera posible, de la más pronta y de la más cómoda esos expedientes de responsabilidad patrimonial.

Señora Acín, los expedientes que nosotros tenemos recogidos con una causalidad directa entre la infraestructura ferroviaria no son 600, que es el censo que tiene el ayuntamiento, sino 400 viviendas; es decir, es un número muy elevado. Como no puede ser de otra manera, que estamos hablando de dinero público, tiene que haber una causalidad directa entre el origen y el daño producido. En otros expedientes no está probada esa causalidad; por lo tanto, no podemos incurrir en un gasto público para solventar esos expedientes. Sin embargo, usted ha señalado que el suelo es inestable. Yo le confirmo o yo le ratifico, como he hecho en otras comparecencias, que el suelo a fecha de hoy es estable, desde el año 2023 no tenemos subsidencias en el terreno. Desconozco la foto que está usted señalando en Nazario Calonge; no obstante, la oficina está abierta de lunes a viernes. Por lo tanto, obviamente ese vecino puede ir, como han ido todos los demás, las 1.650 personas que han ido desde que se abrió la oficina a preguntar, a consultar y agendar una visita, que la formula personal de la dirección, o sea, funcionarios públicos y personal técnico cualificado, que hacen informes, y esos informes, si se piden, se mandan íntegramente a los vecinos. O sea, yo he firmado numerosas remisiones de informes a todos aquellos vecinos que lo han solicitado.

Por poner un punto más allá a este noviembre del 2025, ¿qué va a ocurrir de ahora en adelante? Pues lo que va a ocurrir de ahora en adelante es que la Comunidad de Madrid no se va a ir de ahí. Está metido en este análisis del contrato, en esta actualización, 8,2 millones de un servicio de auscultación, supervisión geotécnica, control, consultoría, mantenimiento, conservación y actividades de vigilancia de infraestructuras y terrenos, por importe de 8.212.000 euros. Esos proyectos no están en el papel, sino que ya están adjudicados desde hace unos meses. De esta manera, mantendremos una instrumentalización de más de 511 aparatos que medirán distintas cosas, entre ellas, la superficie, los edificios, mediante 189 regletas y 122 miniprismas, que lo que hacen es mirar los movimientos, los asientos que tienen los terrenos. Esto se completa con 5 estaciones de ETR, con 5 estaciones de rotación satélite fijas, que dan datos 24 horas, siete días a la semana, en un programa informático. Nos permite

saber a tiempo real qué está ocurriendo en superficie. Se completa esto con 18 extensómetros de varilla a 25, 40 y 50 metros para ver si el terreno, no solamente en superficie tiene posibles asientos, sino también hasta 40 metros. Completamos con 10 piezómetros para conocer las variaciones del nivel piezométrico; es decir, las conexiones entre el acuífero terciario y cuaternario, que ha sido lo que ha provocado estos movimientos de agua entre ambos acuíferos. Por otro lado, completamos el seguimiento del túnel con unos sensores, con unos sensores Tilt y con 179 miniprismas en el túnel para comprobar a tiempo real si se producen convergencias en los distintos anillos. Además, hemos conveniado con la Politécnica de Madrid estudios de deformaciones de terreno mediante satélites InSAR, donde podemos comprobar que no todo el municipio de Coslada y San Fernando produce esponjamientos, no como consecuencia del túnel, sino por las características geológicas, y se producen desde 1990, quince años antes de que se produjera el túnel. Ese convenio, que no era lucrativo -no hemos querido hacer ninguna remuneración económica a la Politécnica para que fuera aséptico-, lo vamos a seguir prorrogando en los siguientes años para ir actualizando esa información, para ver cómo va evolucionando. Es decir, tenemos auscultación en el túnel a menos 40 metros, auscultación desde esos menos 40 hasta el terreno, en los propios edificios y vía satélite, para dar esa garantía de seguimiento y de confianza a la zona. Creo que he contestado más o menos todo. Ah, bueno, con respecto a lo que decía la señora Acín, tengo que decirle que desde mi ámbito competencial no tengo competencias como para hablar sobre dependencias escolares, etcétera. Eso está fuera de mi rango. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Núñez. Vamos a ver, último turno, tres minutos para aclaraciones o preguntas que no se han respondido, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Seré muy corto, presidente; se lo aseguro, se lo juro. Confirmeme, porque en la primera intervención ha dicho hasta el hospital y ahora ha dicho hasta San Fernando... (*Rumores.*) Hasta el hospital, ¡perfecto! Luego, le he preguntado: ¿estará todo para el verano?, ¿estará aquello ya limpio de gente? He visto estos días que estuve por ahí la cantidad de testigos que hay; los piezómetros no los vi, que supongo que estarán por allá, pero, vamos, he visto muchos testigos para poder controlar aquello. Yo les recomiendo simplemente generosidad. Usted sabe que empezar una obra es difícilísimo y terminarla es peor. Generosidad, y decididos a resolver el problema a todos los vecinos que están allí, con generosidad en sus presupuestos; quítenlo de otro lado, pero en esos presupuestos ayuden.

Señor Guardiola, no sé si en Bruselas el Partido Popular y el partido Vox se pusieron de acuerdo para algo, que no tengo ni la más remota idea ni sé qué pinta la línea 7B en Bruselas. Yo le aseguro que yo, con Mariano Calabuig y diputado de Vox aquí en Madrid, me he preocupado por los vecinos de San Fernando, de sus efectos y lo que han tenido que sufrir con estos problemas en San Fernando. Nada más y muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. Señor Guardiola, tres minutos.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Muchas gracias, presidente. Bueno, muchas gracias, director general, por aclarar algunas de las dudas. Sí que es verdad que usted ha dicho que en algunas no tiene competencia. Usted nos ha dicho que ese 10 por ciento se han comprometido a que llegue hasta 2027 y más tarde se van a solucionar todos, le he creído entender. Lo digo porque en 2027 hablaremos y nos veremos aquí en la comisión, y esperemos que sea verdad.

También queríamos comentar que, ahora que van ustedes a hacer esta apertura de la línea 7B, creemos que no debe ser desde un punto triunfalista, cuando aún tienen a las familias sin organizar su vida. También decirles -y esta petición también se la hacemos por extensión al presidente de la comisión- que estaría bien que pudiéramos ir a visitarlo los miembros de la comisión y ser conocedores de cómo se han dado estas obras, más allá de lo que nos ha comentado aquí en la Asamblea de Madrid. Creo que puede resultar interesante y lo traslado a la comisión.

Queríamos agradecerle por lo menos el tono en el que nos ha transmitido nuestras inquietudes, los asuntos técnicos y algunos asuntos políticos. En ese agradecimiento también nos apena el tono que ha llevado el portavoz del Partido Popular, porque creemos que poco pueden alardear de este asunto. Nos comenta que ya hemos debatido sobre esto. Bueno, bien, la comparecencia la ha traído Vox y debatiremos sobre esto las veces que haga falta hasta que se solucione ese 10 por ciento que falta por resolver. También dice que recordamos los datos de la catástrofe. Bueno, es que recordamos datos de la catástrofe porque hay viviendas que aún no son reconocidas y porque hay dependencias municipales sobre las que el director general ha dicho que no son de su competencia, que aún no se han resuelto y hay temas aún sin resolver en este sitio. La verdad es que el Partido Popular nos acostumbra a llevar ese discurso triunfalista con estos temas del transporte, como, por ejemplo, el discurso triunfalista de que tenemos el mejor metro y el mejor transporte del mundo. La verdad es que no podemos considerar tener el mejor metro, el mejor transporte del mundo, cuando hay aún 600 viviendas y más personas que no tienen un hogar o que han perdido sus hogares. No se puede considerar el mejor transporte del mundo tal y como tenemos ahora mismo el transporte, en el que tenemos a ciudadanos hacinados todas las mañanas, duplicando la hora en la que llegan a su casa o a su puesto de trabajo, al igual que no se puede considerar el mejor transporte del mundo cuando actualmente tenemos empujadores en vez de servicios suficientes en el metro de Madrid. Creemos que los discursos triunfalistas en algunos aspectos los podemos considerar, pero en este asunto del transporte público, la verdad, es que deja mucho que desear; así que por lo menos el tono creo que debería ser como el del director general.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola. Señora Acín, cuando quiera, tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Director general, claro, es que, cuando nosotras hablamos de un plan integral, hablábamos de que estuvieran diferentes consejerías trabajando juntas. Claro, usted me dice: es que esto sale de mi ámbito competencial. ¡Sin duda! Entonces, dígame a quién quiere que nos dirijamos. Yo no tengo ningún problema en ponernos en contacto con quien sea, porque aquí hay todavía respuestas que dar, tanto en el ámbito municipal, de los servicios que han perdido, como de la

parte de las familias. Usted nos dice que la Comunidad de Madrid no se va, que van a seguir vigilando el terreno, el seguimiento del túnel, el convenio con la Politécnica, y está muy bien que a nivel técnico la comunidad no se vaya. ¡Es que no pueden hacer otra cosa!, simplemente no es un tema de elección, la Comunidad de Madrid tiene que seguir ahí. El problema es el resto de las cosas que están pendientes, ¿dónde está la Comunidad de Madrid? Si nuestro miedo es que se vaya, no la parte técnica, sino que se vaya la parte, bueno, política, que es la que tiene que tomar decisiones sobre los problemas sociales que todavía siguen ocurriendo en San Fernando de Henares.

No me ha respondido. Yo entiendo que sí, que, si los vecinos aceptan hacer las obras por ellos mismos, la Comunidad de Madrid deja de tener ahí un papel y, por lo tanto, la responsabilidad de lo que suceda será de los vecinos. Esto me gustaría que nos lo aclarase, porque, claro, los vecinos tienen estas preguntas.

Nos dice el señor Catalá que cuánto es suficiente. Pues, mire, yo he abierto ahora mismo Idealista, que a ustedes les suele gustar, y en la zona del entorno de Virgen del Templo las casas oscilan entre 219.000, 248.000, 220.000 euros ¿Le parecen umbrales a los que atender? Yo creo que son umbrales a los que atender, y estos son umbrales mínimos, porque hay que atender las problemáticas sociales, de salud mental, de estabilidad vital que los vecinos de San Fernando han perdido. Entonces, no sé, pero por aquí se puede empezar, no en 150.000. Igual se tiene que empezar por esto, porque creo que hacer indemnizaciones en base a un catastro o a una estimación previa ni recoge la realidad de la vivienda de la Comunidad de Madrid ni lo que han sufrido en este año los vecinos y vecinas. Por lo tanto, sí hay umbrales que empezar a tener en cuenta que son muy superiores.

Me decía que es que aquí hablamos de culpa; no, hablamos de responsabilidades, y hay responsabilidades políticas. La línea llegaba hasta aquí y la señora Aguirre dijo “me la pones para aquí, hasta el hospital de Henares, y aquí monto una paellada”; las elecciones de 2007. ¡No me cuente rollos de que no hay responsabilidades políticas! Obviamente las hay, y si probablemente la señora Aguirre no hubiera sido de su mismo Partido Popular, con una influencia importante en la presidenta actual de la Comunidad de Madrid, y esta obra la hubiese hecho otra institución, creo que estarían ustedes también pidiendo responsabilidades judiciales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Señor Catalá, tres minutos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Señor Guardiola, no es un tono triunfalista, pero sí que es un tono de alegría; es decir, yo creo que la resolución de problemas, incluso con mayor razón de los problemas creados por la Administración, por la resolución de esos problemas, tiene que ser un motivo de alegría. Obviamente, no es algo triunfalista y para montar aquí un autoelogio del Partido Popular, pero yo creo que nos deberíamos alegrar de que el problema de San Fernando sea hoy un problema menor que hace un año o que hace cinco, y que estemos en el camino. En eso el Partido Popular empuja e insiste a la consejería para que deje algún día de ser un problema. Nada evitará el drama y el daño causado. Nos dicen que no asumimos responsabilidades, pero el Partido Popular, la Administración autonómica, ha pedido perdón por el daño causado; se ha reconocido el daño y se han

puesto todos los medios humanos, materiales, de inteligencia y de tiempo con los que cuenta la Administración autonómica para la resolución de esto. Si fue la presidenta Ayuso la que dijo que era el principal problema de los desvelos del Gobierno y que era un drama en el que no se iban a escatimar de ninguna de las maneras ni en tiempo ni en presupuestos ni en inteligencia. Por lo tanto, bueno, tampoco hagamos discursos que no son correspondientes.

Hay un tema que yo vengo detectando en los últimos días, y es que la izquierda, la izquierda caviar, se está refiriendo a los jefes de servicio de Metro como empujadores; son jefes de servicio, son profesionales que tienen una formación y a los que es una ofensa llamarles empujadores. Solo una izquierda caviar les llama de esa manera. ¿Qué es lo siguiente? A las maestras de educación infantil la van a llamar cuidadoras. ¿Cómo llaman ustedes al personal de limpieza? ¡Es que no me lo quiero ni imaginar! Cuando cogen una bandera política, les da igual pasar por encima de la dignidad y el respeto a profesionales.

En todo caso, somos conscientes todos, obviamente, de que ahora mismo hay muchas obras que están afectando a la movilidad de Madrid, pero voy a poner un símil que ustedes me van a entender. Seguro que todos ustedes reconocen que su casa es una casa limpia, pero seguro que, cuando hacen obras, está sucia o no está tan limpia como siempre. Pues en este momento, con las infraestructuras y las obras que estamos encontrando, obviamente el sistema de movilidad de Madrid está tensionado. Pero, a diferencia de lo que sucede con el Cercanías, que está tensionado por falta de inversiones, el de la Comunidad de Madrid está tensionado porque se están realizando esas inversiones, porque tenemos la gran obra de la A-5, porque tenemos los intercambiadores, porque tenemos la automatización de la línea 6, y mientras tanto, solo queda pedirle perdón a los ciudadanos que se ven afectados en el día a día -muchos de los que estamos aquí- por esas obras, como se vieron muchos ciudadanos afectados, por ejemplo, por las obras de Madrid Río. Pero el día que terminen, Metro de Madrid seguirá siendo el metro que recibe la nota de los ciudadanos más alta de todos los metros europeos en los últimos veinte años. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Por último, para cerrar el debate, cinco minutos, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias a todos los diputados por sus aportaciones. Por cerrar un poco los temas, señor Calabuig, fechas: en noviembre se reabrirá la línea de metro. Ahora mismo los trabajos que se están realizando es de puesta en servicio de ascensores, escaleras mecánicas, todos esos temas que conllevan, y la finalización del sistema de guiado de los trenes por la compañía Siemens, que es quien lo tiene, que tienen que expedir en este mes de octubre un safety case, que es la garantía para poder seguir operando y hacer las marchas en blanco, que son las pruebas para que los maquinistas hagan ese recorrido, que finalizará las próximas semanas.

Con respecto a superficie, nos quedan viales y parque; van a tener dos momentos temporales distintos. El parque, aunque parezca un solar, está consensuado con el ayuntamiento; de hecho, en

nuestra propuesta había canchas deportivas, había una zona de esparcimiento para canes, etcétera, pero han sido los servicios técnicos municipales del Ayuntamiento de San Fernando de Henares los que ha determinado la imagen final de ese parque urbano. Ese parque va a ir más retrasado con respecto a los viales; es decir... Perdón, al revés, el parque creemos que lo vamos a poder entregar a principios del año 2026; el problema que tenemos es el suministro de ciertos materiales y piezas de esparcimiento de niños que hemos solicitado, bueno, para cumplir unas ciertas características y condiciones que quería el ayuntamiento, que están encargadas y se están fabricando. Entonces, independientemente de que la obra civil puede que esté acabada en este año 2025, hasta el año 2026 esos materiales y ese mobiliario urbano del parque no se podrá integrar. Respecto a los viales, estamos haciendo un cajeado absoluto de la sección transversal para abajo, estamos limpiando todo ese cajeado, estamos cambiando todos los colectores y luego ya revertiremos la imagen en calle, en superficie, también de acuerdo a los requerimientos y a las terminaciones que nos han facilitado y que nos ha requerido el Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

Disculpeme, señor Guardiola, porque creo que no me he explicado; nosotros vamos a prorrogar la oficina hasta el año 2027, o hasta cuando haga falta, pero nuestro interés es que ese 10 por ciento finalice cuanto antes, si puede finalizar en 2025, en el 2026, porque son requerimientos de documentación complementaria que falta, como escrituras, bueno, cosas varias, que estamos haciendo.

Señora Acín, nosotros hemos optado por una finalización de los expedientes de responsabilidad funcional de entrega de crédito para que los vecinos puedan, no repararlo ellos sino contratar a la empresa que ellos consideren. Obviamente, por lo tanto, en el caso de que haya algún desperfecto, como cuando hacemos cualquier vivienda, cualquier reparación en nuestra vivienda, el responsable será la empresa contratada. Pero esos expedientes que se están haciendo, se están haciendo de la mejor manera, de la manera más holgada, obviamente, con precios del Colegio de Arquitectos y Aparejadores de Madrid, y de una manera amplia. Es decir, si hay que hacer una reparación en la pared de una habitación, obviamente se pinta toda la habitación, se arregla toda la habitación, como no podría ser de otra manera.

Con respecto a si las indemnizaciones de los expedientes de responsabilidad patrimonial son suficientes o no, bueno, eso está muy tasado por parte de la Secretaría General Técnica, y los servicios jurídicos son los que lo llevan. Ahí se valora no solamente el valor de la vivienda, el valor de la vivienda real, los muebles y enseres, en su caso, y también se mayoran con los daños morales que han podido sufrir todos los miembros de la unidad familiar, independiente de eso. Señalar que, efectivamente, con respecto al garaje que usted señalaba, sí que ha habido una tal, pero no es precedente ni es vinculante para los otros expedientes que están en el Tribunal Superior de Justicia, debido al importe, menos de 18.000 euros; va por un trámite distinto a los trámites ordinarios y no es precedente ni causa, ni es vinculante tampoco para el resto de los expedientes. Únicamente señalar, antes de finalizar, que, efectivamente, porque me compete también en mi rango, estamos ejecutando numerosas obras; esperamos ir devolviendo poco a poco los espacios urbanos, que son los que más molestan a la ciudadanía. En concreto, con la línea 11, ya devolvimos el paseo de las Delicias este verano pasado, en verano del 25; Atocha lo vamos a devolver al estado original a lo largo del primer semestre del 26, y así paulatinamente la ciudad podría ir recuperando su ritmo normal.

Con respecto a la línea 6, como ustedes saben, a 31 de diciembre está previsto una reapertura total y son obras completamente necesarias. Se ha apostado por la automatización de la línea 6, que, como ustedes saben, lleva más del 20 por ciento de los 715 millones de usuarios al año. Por lo tanto, hay que apostar por la mejor línea de transporte, que es la línea de Metro de Madrid. Únicamente concluir que espero que, en noviembre del año 2025, la reapertura sea una realidad y que los 46.600.000 viajeros que en el año 2019 utilizaban la línea 7 la vuelvan a utilizar. Para terminar, únicamente quiero dar mi agradecimiento a todo el personal que ha trabajado en las obras, no solamente al personal funcionario de la dirección general, sino al de todas las contratatas, que lo han hecho -y se lo aseguro- con la mayor profesionalidad y empatía con los vecinos afectados, que son realmente a los que hay que dar muchísimo cariño. Mi agradecimiento también a los servicios técnicos municipales y a los concejales de los ayuntamientos de Coslada y especialmente de San Fernando, que nos han ayudado durante los cinco años; no nos han puesto trabas administrativas, nos han facilitado las actuaciones, como no podía ser de otra manera. Quiero también trasladar mi apoyo a todos los vecinos de San Fernando. La Comunidad de Madrid es una de las primeras Administraciones -yo no conozco otra- que de oficio haya aceptado un expediente de responsabilidad patrimonial, haya aceptado el daño incurrido y quiero trasladar mi apoyo y mi cariño a todos los vecinos de San Fernando de Henares, que les conozco y les pongo cara absolutamente a todos.

Por último, mi agradecimiento, como ha reseñado el señor Catalá, a la presidenta, que dijo que no había ningún tipo de miramiento, que se iban a destinar todos los recursos técnicos, humanos y económicos que hicieran falta para la línea de San Fernando de Henares, y no me han puesto en estos cinco años ningún inconveniente a ese nivel. Por terminar, mi agradecimiento al consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Jorge Rodrigo, que desde aquí le deseo una pronta recuperación. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Núñez, por sus explicaciones en un tema que reiteramos mucho en esta comisión, como usted sabe, precisamente porque sea de los que más nos importa en esta comisión, si no el que más. Así que agradecerle mucho su comparecencia de hoy y que tenga una buena jornada, bueno, lo que queda de ella. Pasamos al punto séptimo.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Bueno, Mesa a continuación.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 39 minutos).

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 2660-8219

Asamblea de Madrid