

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 654

5 de diciembre de 2025

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 5 de diciembre de 2025

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-2900/2025 RGEF.10911. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Luisa Escalante Miragaya, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid la evolución de las obras de la Estación Santiago Bernabéu de la Línea 10 de Metro?

2.- PCOC-4990/2025 RGEF.21623. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid,

al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué nuevas medidas se están estudiando para facilitar que los jóvenes puedan comprar una vivienda?

3.- PCOC-4991/2025 RGE.21624. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué diagnóstico hace el Gobierno regional sobre las causas que impiden a los jóvenes madrileños acceder a una vivienda en propiedad?

4.- PCOC-4993/2025 RGE.21626. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué indicadores utiliza el Gobierno regional para evaluar el éxito de sus políticas de vivienda joven?

5.- PCOC-680/2025 RGE.2005. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿En qué estado se encuentra el nuevo mapa concesional de los servicios de autobuses interurbanos de la región?

6.- C-1554/2025 RGE.23785. Comparecencia de un representante de la asociación "vecinos del barrio de las águilas", a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: explicar las necesidades de transporte que tiene el barrio (por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos.	29947
— PCOC-2900/2025 RGE.10911. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Luisa Escalante Miragaya, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid la evolución de las obras de la Estación Santiago Bernabéu de la Línea 10 de Metro?.....	29947
- Interviene la Sra. Escalante Miragaya, formulando la pregunta.	29947
- Interviene el señor consejero delegado de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.	29947-29948

- Intervienen la Sra. Escalante Miragaya y el señor consejero delegado, ampliando información.....	29948-29951
— PCOC-4990/2025 RGE.21623. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué nuevas medidas se están estudiando para facilitar que los jóvenes puedan comprar una vivienda?.....	29951
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	29951-29952
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	29952
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	29953-29954
— PCOC-4991/2025 RGE.21624. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué diagnóstico hace el Gobierno regional sobre las causas que impiden a los jóvenes madrileños acceder a una vivienda en propiedad?.....	29954
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	29954
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	29955
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	29955-29956
— PCOC-4993/2025 RGE.21626. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué indicadores utiliza el Gobierno regional para evaluar el éxito de sus políticas de vivienda joven?.....	29957
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	29957
- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	29957-29958

- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la señora directora general, ampliando información.....	29958-29959
— Modificación del orden del día: retirada del punto quinto, PCOC-680/2025 RGEF.2005.	29960
— C-1554/2025 RGEF.23785. Comparecencia de un representante de la asociación "vecinos del barrio de las águilas", a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: explicar las necesidades de transporte que tiene el barrio (por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	29960
- Exposición de la Sra. Cedazo León, representante de la Asociación de Vecinos del Barrio de Las Águilas.....	29960-29964
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Guardiola Arévalo, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez.	29965-29974
- Interviene la Sra. Cedazo León, representante de la Asociación de Vecinos del Barrio de Las Águilas, dando respuesta a los señores portavoces.	29974-29977
— Ruegos y preguntas.	29977
- No se formulan ruegos ni preguntas.	29977
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos.	29977

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. También damos la bienvenida a los invitados que veo que se van incluyendo dentro de lo que es la sala. Bueno, vamos a una cuestión preliminar: solicito a los portavoces que comuniquen si hay sustituciones. ¿Vox? *(Pausa.)* No. ¿Partido Socialista? *(Pausa.)* Tampoco. ¿Más Madrid? *(Pausa.)* Tampoco. ¿Partido Popular? *(Pausa.)* Tampoco. Muy bien. Venga, vamos al punto primero.

PCOC-2900/2025 RGE.10911. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Luisa Escalante Miragaya, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid la evolución de las obras de la Estación Santiago Bernabéu de la Línea 10 de Metro?

Invitamos a la mesa al señor Vázquez, don Ignacio Vázquez, que ya saben ustedes que es el consejero delegado de Metro de Madrid. Le damos la bienvenida; buenos días. Como conocen ya los tiempos, saben ustedes que son tres turnos, máximo cinco minutos, máximo... *(Rumores.)* No, bueno, yo simplemente lo aviso. Señora Escalante, cuando usted quiera.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Vázquez. ¿Cómo valoran la evolución de las obras de la estación Santiago Bernabéu de la línea 10 de metro?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señor Vázquez, cuando usted quiera.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Muy Buenos días a todos. Señor presidente, señora diputada, la evolución de las obras del estadio Santiago Bernabéu es a día de hoy claramente positiva. Estamos avanzando las obras a buen ritmo y conforme a la planificación que teníamos establecida desde la Comunidad de Madrid y desde Metro de Madrid. Según el último informe técnico disponible, los trabajos se sitúan ya en torno a un 35 por ciento de ejecución. Esto significa que hemos superado los hitos estructurales más relevantes de esta fase. Por ejemplo, ya se han completado las rampas de extracción de tierra y más de un 66 por ciento de la losa de superficie, que es la que permitirá -una buena noticia, creo yo- devolver la normalidad al tráfico del paseo de la Castellana a comienzos de 2026; es decir, en el próximo mes. Es un avance muy significativo y muy visible para volver a la normalidad del tráfico y ayudar a la normalidad en ese entorno, y aprovecho para dar las gracias por la paciencia a todos los conductores y vecinos de ese entorno. Pero la transformación que estamos llevando a cabo va mucho más allá; la estación va a multiplicar por tres su superficie hasta superar los 12.400 metros cuadrados, lo que nos permitirá responder de forma adecuada a la demanda real de esta zona, que en días de partido u otros eventos puede superar los 34.000 viajeros.

Esta ampliación no se hace para el estadio; se hace para la seguridad de los madrileños, así como de los visitantes. Igual que en el Metropolitano, existen dispositivos capaces de evacuar a más de 20.000 personas en media hora. En Bernabéu necesitábamos una estación preparada para gestionar de forma segura grandes concentraciones de público y garantizar una salida rápida y ordenada en caso de emergencia. Para ello, estamos construyendo un gran vestíbulo central, pasarelas intermedias, y dotando a la estación de los estándares de la estación 4.0, con nuevos tornos, nueva iluminación, drenado renovado, impermeabilización moderna y acabados completamente actualizados.

Quiero destacar además que las obras se están ejecutando compatibilizándolas con la explotación de la estación. Solamente se ha cerrado el vestíbulo de Plaza de Lima porque el antiguo quedaba absorbido por la nueva estación, pero el vestíbulo norte ha permanecido abierto en todo momento. Los comercios han mantenido su accesibilidad y visibilidad, y los flujos de viajeros han seguido funcionando con normalidad. También es importante recordar que el proyecto tuvo que adaptarse, por cumplimientos, para cumplir los requisitos del Ayuntamiento de Madrid -algo con lo que estábamos de acuerdo-, que pidió reducir la ocupación en superficie para preservar zonas arboladas y compatibilizar los trabajos con las actuaciones del estadio. Esto nos obligó a modificar la solución constructiva y ejecutar parte de las conexiones mediante minas exteriores a la caja de estación, lo que supuso un incremento del 5 por ciento sobre el contrato adjudicado. Es una circunstancia técnica que gestionamos con total rigor y transparencia. En resumen, las obras están avanzando bien, los hitos se están cumpliendo y seguimos trabajando para entregar una estación moderna, accesible y preparada para los próximos años. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Vázquez, le quedan dos minutos. Señora Escalante, cuando quiera.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Muy bien. Muchas gracias, señor Vázquez. Mire, según la documentación oficial de Metro de Madrid que ustedes mismos me han remitido, la estación de Santiago Bernabéu funcionaba perfectamente desde 1982 con cuatro accesos, capacidad suficiente para una estación de una única línea, sin correspondencia y sin ninguna razón técnica que justificara una ampliación de esta magnitud. Sin embargo, lo que tenemos es un gasto de 82 millones -repito, 82 millones- para una estación de metro, para crear nuevos espacios, un vestíbulo duplicado, una planta intermedia que antes no existía y hasta 12 ascensores panorámicos; una reforma que aumenta la superficie de estancia, pero no la capacidad real de transporte, porque la ley física, señor Vázquez, es la misma: la capacidad de una estación no la dan los ascensores, la dan los trenes que caben en la línea, y en la línea 10 los trenes son los que son, convoy serie 9000, 107 metros, sin posibilidad de alargar andenes ni composiciones. Pueden ponerle luces, mármol, que vaya a cantar Bisbal todos los días, un spa, si quieren, que la capacidad no va a cambiar, no van a caber más pasajeros en cada tren, señor Vázquez. Su propia documentación lo reconoce; por mucha ampliación que hagan, la evacuación es exactamente la misma. Entonces, ¿para qué esta obra? Desde luego, no es para mejorar el transporte, es para convertir una estación pública en un acceso preferente a un negocio privado.

Están vendiendo Madrid destinando 82 millones de euros a una estación que no los necesita, mientras el resto de Metro está como está; líneas cerradas durante meses, usuarios viajando como sardinas en lata, un caos permanente, averías crónicas, un abono transporte que se encarece y una brecha cada vez mayor entre su propaganda y la realidad diaria de la ciudadanía. Una brecha que se ve en los barrios; mientras en la estación Santiago Bernabéu levantan 12 ascensores panorámicos y vestíbulos propios de un resort, en barrios como Ventilla llevan 15 años reclamando un ascensor. Son 15 años para que una persona con movilidad reducida, una familia con un carrito de un bebé o una persona mayor puedan usar su estación de metro en igualdad de condiciones; o el ejemplo de Las Águilas, un barrio de más de 50.000 habitantes donde los vecinos y vecinas reclaman una parada de metro desde hace décadas. ¿Y qué hace el Gobierno de Ayuso? Decirles que se peinen y que, si quieren coger el metro, que anden veinte minutos hasta la estación más cercana. Y podríamos seguir, porque hay decenas de estaciones esperando durante años ascensores que nunca llegarán; o el ejemplo de la línea 7B de metro, un agujero negro de promesas incumplidas.

Mientras tanto, ustedes se gastan 82 millones de dinero público para colocarle una estación temática y ascensores panorámicos al estadio Santiago Bernabéu, a un negocio privado; un metroescaparate para su objetivo de miamizar Madrid. Lo más indignante es que ustedes son capaces de gastarse estos 82 millones de euros en una estación de lujo mientras miles de personas con movilidad reducida no pueden coger el metro por falta de accesibilidad. Esta es su gestión; lo pagamos los madrileños y el beneficio se lo quedan otros. La señora Ayuso puede convertir Madrid en un catálogo de macroeventos. Ustedes, en su deriva autoritaria, están transformando la ciudad en un escenario permanente, donde los derechos de los vecinos y las vecinas importan menos que la estética de su espectáculo. Este es su modelo: un resort urbano, una versión castiza de Miami, pantallas gigantes, macroeventos, ruido continuo y una región planificada no para quienes la habitan, sino para quienes la consumen.

La estación del Bernabéu es exactamente eso, una estación pública convertida en un parque temático. Un estadio que ya ha visto cancelar conciertos, que ha generado problemas de ruido y movilidad y que incluso ha llevado a distintas instancias judiciales a examinar autorizaciones concedidas, a pesar de que la reforma del estadio aún no estaba terminada. Y mientras eso ocurría, mientras ustedes seguían adelante con esta obra que, insisto, no tiene justificación técnica alguna, que implica desvíos de tráfico, demoliciones interiores y un impacto constante sobre el entorno, hoy sabemos que nos han mentido, además, con su calendario de obra; nos dijeron que eran 24 meses y en realidad son 38. Y siguen sin explicar por qué esta obra se aceleró, exactamente cuándo se aceleró. En sus propias memorias justificativas figura que las modificaciones de obra y de presupuesto se atribuyen a imperativo municipal; es decir, son decisiones que llegan desde fuera de su ámbito, y cuando las modificaciones vienen por imperativo municipal y además intervienen constructoras como Acciona, es normal que la ciudadanía se pregunte quién decide realmente la obra pública en Madrid, ¿el Gobierno autonómico, el ayuntamiento o intereses que no se sientan en esta Cámara? Esto resulta cuanto menos revelador, mientras los madrileños estamos pagando 82 millones de euros por la reforma, pagando los dispositivos extraordinarios de seguridad, pagando el coste de la movilidad en el distrito de Chamartín, pagando la NFL, que hasta los propios sindicatos policiales han denunciado que los dispositivos policiales no pueden

ser asumidos con dinero público. Ya termino, presidente. Por eso hoy les pregunto: ¿dónde está la utilidad pública de esta estación?, ¿de verdad creen que esta estación mejora la movilidad o van a reconocer que la han convertido en una estación temática para un estadio, negocio privado? ¿Van a tener que ser los tribunales los que otra vez dejen claro que no hay razón pública ni funcional para destinar 82 millones de euros a una galería de caprichos privados? Madrid no necesita sus escenarios, señor Vázquez; necesita un metro que funcione y necesita un Gobierno honrado, que deje de construir para los negocios privados y empiece a construir para la gente. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Escalante. Dos minutos y quince segundos, y ya finaliza usted, señor Vázquez.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Finalizo si lo consumo, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, seguro que lo va a hacer muy bien.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Bueno, cuando uno cuenta verdades, lo interpretará mejor o peor, pero lo hace bien, porque eso es lo importante. Bueno, empezar recordándole que -seguro que lo sabe-, aunque no lo ha mencionado hoy, creo que todos los madrileños debemos estar muy orgullosos de que Metro de Madrid, con más de 550 ascensores actualmente y en menos de dos años con más de 600 ascensores, sea el primer metro de Europa en accesibilidad y el cuarto del mundo, pese a que los otros tres son metros que tienen menos de 50 años, y Metro de Madrid tiene más de 100 años. Por tanto, es un esfuerzo encomiable y es algo que quieren todos los madrileños, el facilitar el acceso a Metro de Madrid a cualquier ciudadano.

Recordarle también que no sé muy bien de dónde saca la cifra de 84 millones, y le recuerdo que Metro Madrid es una empresa pública que opera también en el ámbito privado bajo esas normativas y que existe una cosa que son las deducciones de IVA. Por otro lado, recordarle que la línea 7B, algo que a todos nos ha compungido y en lo que nos hemos volcado, aunque nunca es suficiente para mejorar la calidad de vida de las personas que han sufrido la pérdida de sus viviendas, a día de hoy está operando con total y absoluta normalidad, algo de lo que nos debíamos todos congratular, sin quitarle un ápice de importancia a todo lo que pasó. También decirle que los vecinos de Ventilla, que son absolutamente prioritarios para el Gobierno de la Comunidad de Madrid, inaugurarán una estación con más de un ascensor, totalmente accesible, antes probablemente que la de Bernabéu. A día de hoy se está actualizando, se está licitando y en breve, en los próximos meses, se iniciarán las obras. No sé si lo sabía usted, pero es un anuncio y un compromiso que hizo la presidenta y que cumplirá. Como le digo, empezará a funcionar a la vez o antes que Santiago Bernabéu.

En primer lugar, la obra no es una reforma convencional -estamos todos de acuerdo-, es una transformación integral. Estamos hablando de una estación que, cuando concluya, será una de las más modernas de toda la red y una referencia de la accesibilidad a la instalación, con 12 ascensores panorámicos y 24 escaleras mecánicas. Y todo ello se está ejecutando en un entorno urbano especialmente complejo, con obras colindantes de enorme envergadura y con la obligación de

compatibilizar -y a mucha honra- la actividad en superficie con las necesidades de movilidad de los madrileños. Quiero destacar también que, a pesar de su complejidad, la estación y la línea han podido mantenerse operativas, como hemos dicho anteriormente, y que se han podido salvar todos aquellos árboles que forman parte del patrimonio arbóreo de la ciudad de Madrid, que son también un emblema, que creo que usted también estará de acuerdo con esa modificación. Respecto a quién decide las obras, pues la normativa está muy clara, que creo que usted la conoce, y si no la explica, pues quizás tiene otras intenciones, como confundir o manipular. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez, y le agradecemos mucho su presencia hoy aquí con nosotros. Bueno, ya ha finalizado la pregunta; con lo cual, bueno, cuando usted quiera.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Siempre es un placer. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Que tenga una buena jornada. Bueno, pasamos al punto segundo.

PCOC-4990/2025 RGE.21623. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué nuevas medidas se están estudiando para facilitar que los jóvenes puedan comprar una vivienda?

En representación del Gobierno vamos a invitar a la señora Piccio-Marchetti, que es la directora general de Vivienda y Rehabilitación para responder a la pregunta. Buenos días. Le damos paso al señor Pérez.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí, muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora directora general, por acudir aquí una vez más. Le traigo tres preguntas sobre vivienda joven; a ver si somos capaces de profundizar un poco más allá de los habituales anuncios triunfalistas que tenemos, ¿no? Yo considero que tiene usted el trabajo más bonito de esta legislatura, porque creo que tiene la responsabilidad -no solamente es suya, es de todo el Gobierno- de poder resolver el problema principal que tienen los españoles, concretamente los madrileños y concretamente los jóvenes en Madrid, que es el tema de poder acceder a una vivienda, que estamos viendo que esto ya no es que sea un sueño ya inalcanzable, sino que es algo que muchos jóvenes han dado por perdida esa batalla. Ya no es una opción, ni siquiera para aquellos que tienen una capacidad adquisitiva mayor, que tengan un salario o una estabilidad buena, si vemos todos los datos de quienes están accediendo a comprar una vivienda. Si nos comparamos con años anteriores, en la propia Comunidad de Madrid los datos son bastante desalentadores. Por eso le digo que creo que tienen ustedes una gran oportunidad de poder cambiar las cosas, ¿no?

En los últimos meses han anunciado nuevamente planes de choque, que a mí me hacen entender que por fin se empiezan a dar cuenta de que igual lo que estaba pasando hasta ahora no

funcionaba o no era suficiente. O sea, por ahora, yo solamente he visto muchos anuncios, y muchos de esos anuncios de planes de choque es continuar con las medidas que ya se venían haciendo; si acaso, reforzándolas un poco más o dotándolas un poco más de magnitud, pero no algo sustancial. Si acaso, lo único sustancial podría ser esta reforma que ustedes plantean, pero que todavía no la hemos visto, de la ley del suelo. A mí me gustaría, si se puede hoy, indagar un poco más en qué se está trabajando, las nuevas medidas, no las actuales, pero sobre todo orientadas a la compra de vivienda por parte de los jóvenes. Hablamos aquí de que esto no es lo único, que ahí está el alquiler y hay muchas opciones, y no están solamente los jóvenes, pero la pregunta es específica, a ver si nos puede decir las nuevas medidas que están estudiando y que están implementando desde el Gobierno de la comunidad para facilitar que los jóvenes puedan adquirir en compra una vivienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. Le quedan dos minutos y veinte segundos, para que lo sepa. Señora Piccio-Marchetti, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. Lo primero, coincidir con usted en que tenemos un trabajo muy bonito, trabajar para fomentar el acceso a la vivienda de los madrileños, al que le quiero trasladar que estamos dedicando todo nuestro esfuerzo. Además, especialmente, en relación con lo que usted preguntaba, estamos trabajando para poder facilitar el acceso a una vivienda a los jóvenes, tanto en compra como en alquiler, sobre todo para permitirles emanciparse y poder desarrollar su proyecto de vida. Para ello hemos puesto diferentes iniciativas, pero me voy a centrar, de acuerdo con su pregunta, en las que están relacionadas con el apoyo a la compra. Sabe que nuestro criterio es fomentar la compra, sobre todo para aquellos jóvenes que puedan hacer frente al pago de las cuotas de la hipoteca. Debo mencionarle el programa Mi Primera Vivienda, que se puso en marcha a finales de 2022, con el objetivo de facilitar el acceso a una vivienda en propiedad a aquellos que no superarán los 35 años de edad, que, contando con recursos económicos suficientes para hacer frente a esa cuota, no tenían, sin embargo, el ahorro previo necesario para poder hacer frente al 20 por ciento inicial. En la primera edición se ofrecían préstamos hasta el 95 por ciento del importe del valor de la hipoteca para menores de 35 años y en la siguiente edición se amplió esta posibilidad para que pudieran obtener créditos que les permitieran financiar hasta el cien por cien del valor de la compra. El programa ha ido evolucionando desde las tres entidades iniciales hasta las nueve que ahora están adscritas y ya son 3.848, casi 4.000, las hipotecas firmadas, que han beneficiado a más de 5.780 jóvenes.

Respecto a las nuevas propuestas de este plan de choque, una de ellas es específica, que es ampliar este plan Mi Primera Vivienda para también poderlo destinar a la compra de vivienda nueva durante esos años que se están haciendo aportaciones a la promotora hasta que luego se subrogan las cuotas hipotecarias. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Le quedan dos minutos y cincuenta y cinco segundos. Señor Pérez Gallardo, dos minutos y veinte segundos; cuando quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias. Bien, no sé si es la única medida que tienen ustedes, pero esta es una medida que ya tienen. Me refería a si tienen algo de cara al futuro, pero, bueno, hablemos de la primera vivienda. Siempre se les olvida decir que este plan o esta medida fue una condición que Vox les pusimos en esos presupuestos; es decir, para apoyar esos presupuestos. Es una medida que al principio a ustedes no les gustaba. Decían que no era buena, pero al final accedieron y la hicieron suya. Sin embargo, sí que difería una de las cosas principales de lo que nosotros les propusimos en esos presupuestos a lo que ha sido, que es la fórmula jurídica con la que se ha hecho esta medida; una cosa es un aval, que es como se vende, pero no lo es, porque al final es más bien una garantía. Es decir, nosotros pensábamos que, si se usase más con el formato aval, podría llegar a mucha más gente, porque el depósito que habría que hacer por cada una de las operaciones sería menor. En los dos años, entiendo 2023 y 2024, que contabilizan esas ayudas, que hayamos llegado a 4.000 hipotecas, bueno, está bien, pero es muy, muy, muy, muy insuficiente para lo que necesitamos. Sobre todo, el problema en estos dos años que ha pasado en la Comunidad de Madrid es que ha aumentado muchísimo el precio de la vivienda. Por lo tanto, es que ya no vale ese límite de los 400.000 euros que tienen y ya no vale que solamente sea llegar a ese 95 por ciento, porque hay jóvenes que no pueden ni siquiera pagar los gastos, aunque existiese el cien por cien; jóvenes con buenos salarios y con una buena estabilidad económica. Por lo tanto, el plan Mi Primera Vivienda yo creo que ya se ha quedado corto, pero es que necesitamos muchos más planes para que consigan abaratar el precio de la vivienda, porque, si no, por muchos avales o por muchas ayudas que les podamos dar para el acceso, jamás vamos a poder llegar a que los jóvenes puedan tener una vivienda en propiedad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. ¿Sabe que se le ha acabado el tiempo, verdad, señor Pérez Gallardo? Bueno, pues usted finaliza, señora Piccio-Marchetti, con dos minutos y cincuenta y cinco segundos. Gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bueno, por aclarar, siempre nos ha gustado este programa. No sé por qué dice que no nos gustaba Mi Primera Vivienda, porque siempre ha sido una iniciativa de este Gobierno, que nosotros hemos puesto en marcha en la Comunidad de Madrid de forma pionera y, como bien sabe, ha sido imitado y puesto en marcha también en otras comunidades autónomas, incluso a nivel estatal, con fórmulas similares. En nuestro caso, no es un aval, es una cuenta de garantía, como bien sabe, porque fue la fórmula que se consideraba más adecuada para no consumir deuda del Gobierno, porque en general somos un Gobierno responsable con la deuda que generamos, pero sí que tiene un efecto multiplicador, porque en las últimas convocatorias las entidades bancarias han ofrecido apalancamiento y hay algunas que incluso una cantidad de 5 a 1; es decir, por cada euro que invierte la Comunidad de Madrid, ellos ponen cinco veces ese dinero para poder financiar la cuota de hipotecas, con lo cual, creemos que tiene un efecto multiplicador.

Por supuesto que seguimos trabajando en más medidas, porque siempre creemos que se puede hacer más. Complementariamente a esta medida del programa Mi Primera Vivienda, que, como le decía, en el plan de choque se está poniendo en marcha también para la obra nueva, también vamos a introducir en el nuevo reglamento de vivienda protegida la posibilidad de acceder a una vivienda en

alquiler con opción o con derecho a compra para poder fomentar también así el ahorro de los jóvenes. Y por supuesto que seguimos trabajando en la reducción de los impuestos y las bonificaciones fiscales, que creemos que también es una magnífica medida para fomentar el acceso a la vivienda de nuestros jóvenes. Como saben, en la Comunidad de Madrid, nuestro impuesto de transmisiones patrimoniales es del 6 por ciento, uno de los más bajos de las comunidades autónomas; además, desde 2019 hay una bonificación del 10 por ciento cuando se adquiere la vivienda habitual por menores de 35 años. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Para el punto tercero, le rogamos que también permanezca con nosotros. Es la Pregunta 4991, también del señor Pérez Gallardo, que entiendo que va a continuación de la anterior.

PCOC-4991/2025 RGEP.21624. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué diagnóstico hace el Gobierno regional sobre las causas que impiden a los jóvenes madrileños acceder a una vivienda en propiedad?

Señor Pérez Gallardo, cuando quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Bien, sabe que a nosotros las medidas que hacen nos parecen insuficientes, sobre todo porque el alcance que tienen, por los datos, es mínimo. Entonces, pensamos que igual parten de un diagnóstico equivocado, porque las soluciones que se dan o las medidas que se dan no se dimensionan como deberían estarlo, por lo menos como nosotros consideramos que deberían estar dimensionados; porque -repito- creemos que es el principal problema que tiene que resolver el Gobierno de la Comunidad de Madrid, el tema de la vivienda, concretamente lo que está suponiendo este tema de la vivienda para los jóvenes. Entonces, bueno, le pregunto por el diagnóstico que hacen. Me vale que le eche la culpa a Sánchez, que está bien, pero no solamente hay una parte económica, que la hay, efectivamente, y me atrevería a decir que es la principal. Es decir, los salarios están estancados y el coste de la vida, vamos, es inasumible para muchos; por lo tanto, el poco ahorro que les queda ya es mínimo. Pero es que también hay muchas causas dentro del ámbito de la propia vivienda y que también agravan esta situación; cada vez tenemos más demanda, cada vez tenemos menos oferta, cada vez tenemos más inseguridades jurídicas, cada vez la situación es peor, y no somos capaces las Administraciones públicas de ir al ritmo que deberíamos ir para poder solventarlo. Entonces, me gustaría que ahondase un poco en el diagnóstico que hace el Gobierno sobre estas causas para ver realmente si las medidas y las soluciones que se están poniendo están basadas en un buen diagnóstico.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señora Piccio-Marchetti, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues continuando con lo que usted ya exponía sobre el diagnóstico, por supuesto que siempre podemos hacer más. Somos conscientes de las dificultades con las que se encuentran muchos jóvenes para acceder a una vivienda, y con el análisis o con el diagnóstico que hemos realizado, para nosotros el principal problema es el desequilibrio que existe tan grande entre la oferta de vivienda disponible y la demanda. Está habiendo un incremento de población muy grande en la Comunidad de Madrid que está produciendo un desequilibrio muy importante entre la oferta y la demanda, que está tirando de los precios hacia arriba. Además, como usted también ha mencionado, los salarios no han ido evolucionando en la misma medida, con lo que eso ha hecho que pierdan también capacidad de acceder a los precios de una vivienda, tanto en venta como en alquiler.

También existe otra serie de factores que dificultan el acceso, como es la limitada disponibilidad de suelo finalista, el tiempo tal vez excesivo -bueno, tal vez no, seguro que es excesivo- que tardamos en desarrollarlo; el incremento de los costes de construcción y urbanización; también la necesidad de tener un ahorro previo muy importante, especialmente para poder acceder a la vivienda en propiedad, y los requisitos que se exigen, en muchos casos muy importantes, para poder firmar un contrato de arrendamiento, también por inseguridad jurídica, en muchos casos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Señor Pérez Gallardo, tres minutos; cuando quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: A mí la verdad es que me sorprende, porque creo que aciertan en el diagnóstico; es decir, creo que ha hecho usted un diagnóstico perfecto. Entonces, lo que no entiendo muy bien es por qué las medidas no siguen ese diagnóstico. Lo primero, desequilibrio entre la oferta y la demanda, igran desequilibrio entre la oferta y la demanda! Hay dos formas de atajar; atajar a la oferta y atajar a la demanda. Mientras el Gobierno de la Comunidad de Madrid siga haciendo políticas para que aumente la demanda, yo creo que es un error, ¿no? Es decir, es que ustedes siguen -lo vimos en el pleno de ayer- aplaudiendo ese crecimiento descontrolado que tiene la Comunidad de Madrid. Yo creo que todo crecimiento es bueno, pero, cuando el crecimiento es descontrolado y nos impide a las Administraciones públicas ir creciendo a la vez en esos servicios públicos que va dando, pues se crea al final unas desigualdades y se crea al final una descompensación fuerte. Sobre la oferta, tampoco están ustedes incentivando la oferta de forma masiva para que ayude. Entonces, si ustedes diagnostican y ven que el principal problema es el desequilibrio entre la oferta y la demanda, no entiendo cómo lo están haciendo al revés. Es decir, deberían aumentar la oferta y disminuir la demanda; sin embargo, lo que ustedes están haciendo es disminuir la oferta y aumentar la demanda. Yo creo que esto es al revés.

En el tema de salarios, yo creo que no tienen ustedes -o por lo menos usted- competencia; entonces, voy a hablar del siguiente. Efectivamente, la limitada disponibilidad de suelo finalista. Hoy en día todo suelo finalista se está construyendo. Además, quieren construir vivienda asequible, que es importante, pero hay que poner ese suelo finalista, y todos los desarrollos que hay planteados para los próximos diez años en nuestra región solamente suponen unas 150.000 viviendas, según datos propios de los ayuntamientos de nuestra región. Y ustedes trajeron un concepto jurídico, que yo creo que es

bueno y que lo tienen que explotar más, que es ese plan territorial; es decir, conseguir hacer un plan territorial que afecte a más de un municipio para poner suelo finalista. Y no solamente consiste en cambio de normas y cambio de usos y planes de desarrollo, sino financiación, incluso gasto público en ello, porque también todas las grandes promotoras que se dedicaban en su día a poner suelo finalista nos dicen que hoy en día lo ven implantable, por los tiempos que hay, que se podría agilizar, y por los costes. Entonces, yo creo que es un foco donde ustedes también desde la Comunidad de Madrid podrían hacer muchísimo más de lo que se está haciendo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Ya ha terminado su tiempo. Señora Piccio-Marchetti, usted cierra con tres minutos y veinticinco segundos. Gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues muchas gracias. Me alegro de que le parezca que coincidimos en el diagnóstico y, desde luego, nosotros, teniendo en cuenta ese diagnóstico, en lo que estamos trabajando es en poder generar oferta suficiente de vivienda para poder dar respuesta a toda esa demanda. Para ello, estamos desarrollando un conjunto de medidas que lo que pretenden es generarla, y especialmente en ese corto plazo. Ahí surgen las quince nuevas iniciativas que se han presentado en un plan de choque de vivienda para los años 26 y 27, que completa ya el anterior, que está finalizado prácticamente en su totalidad, y que recoge estas quince medidas que le decía mayoritariamente destinadas al incremento de oferta en nuestra región. Algunas de ellas son a corto plazo, como el poder incrementar la densidad y la edificabilidad de la construcción para que en esos suelos que ya tenemos ordenados y programados se puedan hacer más casas a las que puedan acceder fundamentalmente nuestros jóvenes, pero también intentar abaratar los costes de la construcción para que puedan también acceder con mayor facilidad; también posibilitar cambios de uso y flexibilidades en la normativa, extendiendo la posibilidad de cambio de uso que ahora existe para el terciario a hospedaje, por supuesto, con carácter excepcional y temporal, en la situación en la que nos encontramos; también para el uso terciario a hospedaje y, en algunas condiciones, para el uso dotacional.

Hay una medida en la que coincido con usted, que también es importante, que es establecer ese nuevo plan territorial de vivienda para pensar también a largo plazo. Es decir, una vez que esas reservas de suelo que tenemos ahora hayan finalizado, tener definido dónde van a poder estar esos nuevos crecimientos y dónde podrán desarrollarse viviendas, por supuesto, con todos los servicios complementarios y todos los usos que necesitan para esos nuevos vecinos que tengan que venir a la región de Madrid, y también para los que ya tenemos y que necesitan una vivienda. Una nueva aceleradora urbanística para correr más en los trámites, y fundamental, una nueva ley del suelo, de impulso y desarrollo equilibrado en la región, que permitirá sobre todo tener esos nuevos suelos y esas nuevas viviendas en un periodo mucho más corto de los actuales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Le pedimos igualmente para el punto cuarto que permanezca aquí con nosotros.

PCOC-4993/2025 RGE.21626. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué indicadores utiliza el Gobierno regional para evaluar el éxito de sus políticas de vivienda joven?

Señor Pérez Gallardo, cuando quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Efectivamente, le preguntaba al principio por las nuevas medidas, que creo que son insuficientes, pero nos ha contado un poco más de lo mismo. Sin embargo, me ha gustado bastante la intervención sobre el diagnóstico que ha hecho usted, y les invitamos a que se lo tomen en serio. Es decir, estoy convencido de que esta intervención que me acaba de hacer se la voy a tener que afear varias veces en pleno por no hacerlo. Pero, bueno, ojalá podamos ver los efectos de todo esto. Luego, no ha salido el plan Vive, hasta ahora. Yo entiendo que saldrá ahora en esta pregunta. La pregunta que les hago es qué indicadores, qué medidas, qué datos utilizan ustedes para saber si lo que se está haciendo va bien, si funciona o no, porque yo creo que es importante; es decir, ustedes por lo menos aciertan en el diagnóstico y reconocen que hay un problema. Reconocen cuál es el problema y ponen medidas; algunas ya las llevan poniendo desde el año 21 y 22. Muchas de las medidas que además traen como plan de choque es continuar en esas medidas. Entonces, yo les pregunto: qué indicadores tienen ustedes para ver que ese es el camino, para ver que las medidas que habían traído funcionaban, estaban dando resultado y los datos mejoraban. ¿Tenemos algún indicador positivo en tema de políticas de vivienda joven, ya me da igual que sea en compra o en alquiler, que nos haya dicho que hemos mejorado en algo? No sé si nos puede dar un poco más de luz en esto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Gracias. Señora Piccio-Marchetti, por favor, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Pues no sé si conseguiré darle luz, pero desde luego lo que le puedo asegurar es que no paramos de trabajar en todo aquello que consideramos que puede mejorar el acceso a la vivienda. Discrepo, porque en este plan de choque hay muchas medidas nuevas que hasta ahora no se habían puesto en marcha en nuestra región y creo que no tendremos que debatir, o espero que sea poco en la Asamblea, porque casi siempre desarrollamos todo aquello que nos comprometemos a hacer, como muestra el cumplimiento de los diferentes objetivos y el programa electoral.

El Gobierno, en relación con la pregunta concreta, evalúa las políticas que hacemos y que se dirigen en particular a los jóvenes mediante indicadores, objetivos contrastables y, sobre todo, en la mayoría de los casos, respaldados por organismos oficiales, y a través también de la respuesta real y efectiva de la ciudadanía ante los distintos programas que impulsamos. En primer lugar, querría trasladarle los datos del Observatorio de Vivienda y Suelo, organismo dependiente del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, que confirman que Madrid ha hecho un buen trabajo en la promoción de vivienda de protección pública en España. Los informes correspondientes al segundo semestre refrendan que somos la región que más vivienda en alquiler a precio asequible está construyendo y poniendo en

el mercado, situando a la Comunidad de Madrid como aquella que más está haciendo a nivel nacional. Tiene el 53 por ciento de las calificaciones provisionales de vivienda protegida, en este caso, en el año 2024, pero en el primer semestre de 2025 son el 35 por ciento de las calificaciones definitivas en el primer semestre, cuando la población de nuestra región no alcanza el 15 por ciento del total nacional. Además, por supuesto, utilizamos los datos concretos de cada uno de nuestros programas para poder evaluar sus resultados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti. Señor Pérez Gallardo, tres minutos y diez segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Bueno, pues aquí es donde creo que más está fallando; solo me ha dado un indicador, en el fondo. Ustedes están comparando la vivienda asequible, la nueva vivienda asequible en alquiler, en términos absolutos, porque me lo ha dado en términos absolutos; es decir, que más vivienda ponen, comparado con otras regiones. Es el único indicador que ustedes dan; es decir, cuánto mejor lo hacemos con respecto a otras comunidades autónomas, y además en términos absolutos. Es que creo que es un error este dato; o sea, usar este indicador no me dice nada, porque habría que compararlo con muchas otras cosas. A mí me gustaría compararlo con Madrid. Es decir, efectivamente, este año se ha puesto más vivienda asequible que el año pasado; por lo tanto, la medida, que fue lo de cambiar los precios de la vivienda asequible, fue buena. Ese dato, por ejemplo, sí que me parece bien; es un indicador correcto, porque estoy comparando conmigo y hemos conseguido que haya más promociones de vivienda. Pues bien, y ahí se hablaría en términos absolutos. ¡Pero es que también necesitamos hablar en términos relativos! Es decir, esa vivienda que se está poniendo, cuánto representa sobre lo que se necesita, a cuánta gente llega.

Luego, es que el principal indicador tiene que ser el precio. Bueno, miento, el principal indicador tiene que ser el propio acceso; es decir, cuántos jóvenes acceden a una vivienda, ya sea en alquiler o en compra. Ese debería ser el principal indicador. ¿Este año tenemos más jóvenes que tengan su vivienda en propiedad que el año pasado o no?, ¿este año tenemos más jóvenes que se han podido independizar o no? El dato es que no. Y no solamente es no, sino que sabemos que el año que viene va a peor, porque la tendencia todavía no se ha corregido. Entonces, yo creo que fallan también en los indicadores que están utilizando. La comparativa con otras regiones viene bien para las campañas electorales, para sacar pecho, pero no para valorar las políticas que se están haciendo; además, estoy convencido de que ustedes ni se lo creen, porque no se puede comparar en términos absolutos. Entonces, yo creo que deberían ustedes mejorar esto, buscar nuevos indicadores para así poder atajar más y dimensionar bien las políticas de vivienda en materia juvenil.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Tiene treinta segundos para una tercera intervención, si quiere. Señora Piccio-Marchetti, cuando quiera, tiene dos minutos y cincuenta y cinco segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues decirle que, por supuesto, también analizamos los indicadores de nuestras propias políticas. Como usted ha señalado, tenemos que mencionar también el plan Vive, nuestro programa de

construcción de vivienda asequible en alquiler. Son más ya de 14.000 viviendas las que están en marcha, 5.175 ya entregadas, donde el 75 por ciento de los inquilinos tienen edades inferiores a los 35 años. Hay 8.370, incluyendo estas 5.175, que tendrán sus obras terminadas antes de finalizar el año siguiente. Hemos puesto en marcha también el plan Vive Solución Joven, con 3.404 viviendas, que están ahora mismo en licitación, todas estas para jóvenes menores de 35 años.

El plan Mi Primera Vivienda, que, como le decía antes, ya son casi 6.000 jóvenes los que se han beneficiado de estas hipotecas y, por tanto, han podido acceder a una vivienda en propiedad. Hemos dado ayudas al alquiler a la vivienda por importe de más de 10 millones de euros, que no hemos dejado a ningún joven fuera, cumpliendo los requisitos. Se han suscrito contratos a través del plan Alquila para jóvenes, donde alcanzan más de la mitad de los contratos de arrendamiento firmados. Hemos evaluado también los resultados de la implantación de la Ley 3/24 de implantación de vivienda protegida en suelos con calificación inicial de oficinas, donde hay ya más de 3.800 viviendas con licencias concedidas y otras 4.000 en tramitación. En definitiva, creo que tenemos muy medidos los resultados de nuestras políticas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda un minuto y veinte segundos, por si lo quiere agotar. Señor Pérez Gallardo, treinta segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí, me lo vuelve a dar en términos absolutos. Yo les pregunto: y esos datos que da usted, al porcentaje de la población que deberían aplicarse esas políticas, ¿cuánto representan? Y no es solamente cuánto representan, sino si ese porcentaje de beneficiados de este tipo de políticas está consiguiendo que mejore la situación para el resto; es decir, ¿estamos consiguiendo, por ejemplo, que los precios se abaraten?, ¿estamos consiguiendo que cambie la tendencia tan negativa que estamos teniendo, o por lo menos que se frene?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señora Piccio-Marchetti, para cerrar, por favor, un minuto y veinte segundos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bueno, por cerrar, si quiere, y puesto que lo que pide usted es la evaluación de nuestras políticas en valor absoluto, me decía que solamente comparamos nuestra política de vivienda protegida con lo que hacen otras comunidades autónomas; pero bueno, si quiere, también le puedo dar el dato simplemente comparándonos con lo que ha sido la región de Madrid. Puedo darle un dato, y es que, cuando se actualizaron los módulos de vivienda protegida para reflejar el incremento de costes y la elevación que se había producido en el incremento de precios al consumo, las solicitudes de calificación provisional, solo en la región de Madrid, se habían multiplicado por siete; es decir, se habían elevado un 700 por cien. Pasamos de 1.854 solicitudes de calificación provisional que hubo en 2023 a 12.648 en el año 2024. Es decir, con nuestra propia política y ese dato que usted quería en valor absoluto, no comparándonos con nadie, es que hemos multiplicado por siete la producción de nueva vivienda protegida en nuestra región. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti, por venir a la sesión de hoy y le deseamos que tenga una buena jornada. A continuación les indico que la portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid, doña María Acín, remitió un escrito solicitando la retirada de la Pregunta 680/25, que figuraba como el siguiente punto, que es el quinto del día. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 107 del Reglamento, la pregunta decae, archivándose sin ulteriores trámites. A continuación pasamos al punto sexto.

C-1554/2025 RGE.23785. Comparecencia de un representante de la asociación "vecinos del barrio de las águilas", a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: explicar las necesidades de transporte que tiene el barrio (por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Invitamos a la señora doña Raquel Cedazo León. Tiene aquí un portátil y le han grabado esto, para que usted lo tenga. Le damos la bienvenida, lo primero, y también a los invitados. Sí les ruego, por favor, que se abstengan de hacer grabaciones, porque ya se graba la sesión, y sí les pido a los invitados que respeten estas normas, por favor, y bienvenidos, antes que nada. Participa aquí con nosotros doña Raquel Cedazo León, a la cual damos la bienvenida. *(Pausa.)* ¿El documento no está? Vamos a ver, disculpen las molestias. *(Rumores.)* Sí, vamos a ayudarle a conectar el portátil y ya está. *(Pausa.)* Nada, solucionado más rápido. Bueno, ya está. Venga, vamos a la comparecencia de doña Raquel Cedazo, que representa al barrio de Las Águilas, a la que, como he dicho, le damos la bienvenida a la Comisión de Transportes. Le informo, doña Raquel, que tiene usted un turno inicial de quince minutos; luego los portavoces de los grupos tienen diez minutos para hacer sus apreciaciones, que normalmente no lo suelen agotar, porque prefieren escucharle a usted. Entonces, nos ceñimos a los tiempos, y si quiere, le voy diciendo cuando le queden tres minutos y así se regula un poco usted los tiempos. Una vez que intervengan los grupos, después de su primera intervención, que ya le digo que no van a intervenir los diez minutos, usted tiene diez minutos posteriormente para rebatir las indicaciones o dar más información, si se la piden, ¿de acuerdo?, pero no se establece un debate. No sé si me explico; o sea, simplemente usted va apuntando las preguntas y luego responde. Bueno, pues cuando usted quiera, tiene quince minutos.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Buenos días, ¿se me escucha? *(Pausa.)* Sí. Buenos días. Mi nombre es Raquel Cedazo y estoy aquí como representante de la asociación vecinal del barrio de Las Águilas, una asociación no ligada a ningún partido político que lo que busca siempre es mejorar la calidad de vida de todos los vecinos y vecinas. En primer lugar, dar las gracias a la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la oportunidad de trasladar las necesidades de nuestro barrio en materia de transporte. Queremos también agradecer al Grupo Socialista la solicitud de esta presentación que nos permite llegar hoy hasta la Asamblea de Madrid. Hemos dividido la presentación en cuatro partes: unos mapas iniciales para visualizar de manera clara la ubicación de los barrios Las Águilas y Cuatro Vientos, así como los trazados actuales de Metro y Cercanías que nos afectan; hablaremos después del proyecto

de ampliación de la línea 11 de metro; presentaremos los datos y situación actual del transporte y, finalmente, abordaremos la petición que traemos hoy aquí.

Para los que no conozcan el barrio, ven el ámbito de referencia, que incluye dos zonas: Las Águilas y Cuatro Vientos. Los separa una calle, como veremos, y por eso están incluidos los dos barrios. En Las Águilas viven actualmente más de 52.000 personas y es el sexto barrio más poblado de Madrid, con más de 5.800 menores, más de 32.000 personas en edad laboral y más de 14.000 personas mayores de 65 años. Esto significa que cualquier mejora en el transporte público tiene un impacto directo en un volumen muy significativo de la población. Por otra parte, Cuatro Vientos, aunque es más extenso en superficie, porque tiene el aeródromo, cuenta con más de 6.400 habitantes; de ellos, menores son unos 1.230 y en edad laboral hay en torno a las 4.700 personas, y mayores de 65 años son casi 500 personas. En conjunto, estamos hablando de cerca de unas 60.000 personas cuyo día a día depende de disponer de alternativas de transporte público adecuadas, accesibles y bien planificadas.

Aquí vemos el mapa del distrito de Latina. Esta zona que veis aquí abajo... ¿Funciona el puntero? (*Rumores.*) Se refleja, me parece. Bueno, la parte 106 es el barrio de Cuatro Vientos, que vemos separado. Esta es la avenida de la Aviación Española y este es el barrio de Las Águilas, y aquí está el aeródromo. Entonces, todo lo que es vivienda es esta zona de aquí, como veremos en las siguientes diapositivas. Vemos una vista más general del barrio, donde tenemos de referencia Madrid centro, que estos son los dos barrios que acabamos de mencionar. Esto nos da una visión clara de dónde está situado. Como se aprecia, Las Águilas está delimitado por varios ejes muy claros: está la A-5, la carretera de Extremadura; la avenida de los Poblados, Parque de las Cruces, carretera de La Fortuna y todo lo que es la M-40, y ya esta zona sería la zona de Leganés.

Si hacemos un poquito más de zoom para ver los detalles de dónde nos encontramos nosotros, hemos localizado ahí las estaciones de metro. Las estaciones de aquí son las estaciones de metro de la línea 10, la estación de Cuatro Vientos, que también tiene Cercanías, la C5, la estación Aviación Española es línea 10, Las Águilas y Maestra Justa Freire tienen línea de cercanías, la C5, que va por aquí, y llega hasta Aluche. En Aluche hay también línea 5 y Cercanías. Hemos también ubicado unos parkings que se utilizan mucho para llegar hasta las zonas de transporte y poder aparcar. Ese es un parking público, que luego daré datos, y este es un disuasorio, que se utiliza también por barrios de la zona sur y municipios de la zona sur, que se acercan aquí a aparcar. Para que os hagáis una idea, de aquí, que hemos cogido como punto de referencia el...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Cedazo, es que no se la va a grabar...

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): ¿No se me oye?

El Sr. **PRESIDENTE**: Si es más porque...

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Porque se me vea.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, lo digo porque, como se graba...

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Perdón, queda grabado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda grabado y es mejor para usted.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Vale. Bueno, pues si hay alguna duda, yo creo que ya con los planos... Entonces, para que os hagáis una idea, desde la zona de Aluche a una zona que hemos puesto... Mira, aquí con el ratón se me ve mejor. Entonces, aquí hay una zona de referencia que hemos cogido, que es el instituto García Morato, que es bien conocido en el barrio, y de aquí a Aluche son 1,7 kilómetros. Parece así en el plano que está bien, pero no, son 1,7 kilómetros, que, a un ritmo normal, de una persona ágil, son 25 minutos andando, y eso hay que tenerlo muy en cuenta. Aquí tenemos, a la izquierda, el plano de Metro, y a la derecha el plano de Cercanías. Aquí se ve un poquito pequeño, pero, para que os hagáis una idea, estas son las estaciones mencionadas anteriormente: esta es Cuatro Vientos y aquí está Aviación Española, que son justo las que señalaba en el mapa. Aluche está aquí, que es de la línea 5, y luego otras que nos pillan más alejadas serían La Peseta y Carabanchel Alto; para La Fortuna ya hay que cruzar la M-40 y eso es imposible.

Realmente la gente que vive cerca de las estaciones está bien comunicada; o sea, realmente en la línea 10, desde Aviación Española a Plaza de España son 6 paradas. Eso está bien, pero, como vamos a ver ahora en los mapas, no todo el mundo está cerca de esas estaciones. Ese es el problema que tenemos. Bueno, a la derecha tenemos el mapa de Cercanías, donde vemos aquí las estaciones de Aluche, Maestra Justa Freire, Las Águilas y Cuatro Vientos. Cuatro Vientos también es bastante inaccesible, porque no se puede llegar andando, hay casi 3 kilómetros, y las demás, como veremos, además son inaccesibles, ¿vale?, no hay ascensor.

Respecto a la actividad económica, hemos recogido unos datos muy interesantes que representaba el diagnóstico social, Estudio de necesidades sociales del distrito de Latina, que se elaboró en 2019, donde hay unos datos que dicen que la actividad económica es muy relevante dentro del distrito de Latina; contamos con más de 1.800 empresas y locales, lo que representa aproximadamente el 30 por ciento de todo el tejido empresarial de Latina. Estas actividades, además, generan más de 4.400 empleos, situando a nuestro barrio como el tercero que más empleo aporta dentro del distrito; además, tenemos más de 18.500 personas afiliadas a la Seguridad Social -ya digo que son datos de 2019-. Todo esto muestra que Las Águilas es un barrio dinámico, productivo y con un peso económico importante, y que una buena movilidad es esencial para sostener esta actividad y permitir que siga creciendo. Como decía el ponente anterior, se necesita crecer en vivienda, se necesita crecer en economía, pero también necesitamos crecer en transportes, que es a lo que venimos hoy aquí. El barrio se nutre de pequeño comercio de toda la vida, pero en los últimos años ha crecido también considerablemente los nuevos supermercados; se han creado supermercados en estas zonas de aquí, como Mercadona, Lidl, Ahorramas, y por aquí, la zona más de la derecha, tenemos un Aldi. O sea,

estamos bien dotados económicamente y el barrio está creciendo, ¿vale? Hay mucha gente que viene a trabajar al barrio a estos sitios.

¿Por qué venimos hoy aquí? Porque la reivindicación del metro y de mejora de los transportes llevamos muchos años pidiéndola en el barrio. Yo tengo 44 años y soy del barrio de toda la vida, pero tenemos una oportunidad única, que es la ampliación de la línea 11 de metro. El proyecto está en marcha; se inició el contrato el 11 de mayo del 2024, en principio, para 14 meses, pero se ha ampliado 7 meses más. La finalización, por tanto, será en torno a febrero del 2026; entonces, en uno o dos meses se sabrá, en principio, la redacción de ese proyecto. Cito textualmente: el proyecto contempla un máximo de dos estaciones nuevas o de intercambio y una longitud máxima de nueva red de metro de 4 kilómetros, uniendo la estación de La Fortuna con la actual línea 10 de metro. Esto que muestro es un plano que no es oficial, que hemos cogido de internet y que, bueno, da una pista de por dónde van las cosas. Está la zona norte, que va hacia Valdebebas, y la zona sur que veis ahí, que la idea es conectar La Fortuna con no se sabe, porque el proyecto no lo dice, pero pensamos que con Cuatro Vientos, porque, bueno, Cuatro Vientos, efectivamente, tiene Cercanías y tiene metro, y eso descongestionaría bastante todo lo que es el tráfico que viene de la zona sur.

Nuestra petición es dar servicio al barrio de Las Águilas. Como ven aquí, estamos en el medio, y no estamos bien comunicados, que fue la respuesta que nos dio el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, el señor Pablo Rodríguez Sardinero. Nosotros hemos hecho la petición a los distintos organismos, a la empresa adjudicataria del proyecto, para ver si nos daban información, pero nadie nos ha dado información para saber si podemos seguir reclamando y conseguir que, efectivamente, nos pongan la parada ahí. La única respuesta que hemos tenido fue en junio del 2025, este año, que nos respondió el señor Rodríguez Sardinero que, por cierto, hubiera estado bien hablar hoy con él para ver el porqué de esta respuesta, y dice -no se lee ahí bien- que la actual planificación de la ampliación de la línea 11 no contempla su extensión hacia Las Águilas, y otras soluciones alternativas para dotar de metro al barrio, como nuevas estaciones, ramales o la exploración de y grietas de las líneas existentes, o son inviables o requieren de unos costes muy elevados, contraviniendo los principios de sostenibilidad y eficiencia -estas son palabras que me gustaría luego resaltar, sostenibilidad y eficiencia- que deben regir toda inversión pública. Entendemos sus esfuerzos para mejorar bla, bla, bla, y dice que, ya que Las Águilas dispone de una cobertura aceptable del sistema de transporte público, muy similar a la de otras zonas, que la mayor parte de la población se encuentra a menos de 900 metros -me hubiera gustado hablar con él para ver qué significa eso de la mayor parte- de algunas de las tres estaciones de Cercanías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tres minutos le quedan.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Quedan tres. Además, dice que encima tenemos una frecuencia media de paso de cinco minutos, que eso, si nos fijamos en los datos que nos da el Consorcio, es falso; como vemos aquí, no son cinco minutos. Si acaso, llegamos en la hora punta. Esto es lo que hemos hecho en un programa de Gis, y en los círculos rojos podemos ver, centrados en las estaciones de tren, un radio

900 metros, y de Metro -están en azul-, centrados en 500. Como veis, aquí tenemos mucho hueco. Ya hemos dicho que 900 metros ya cuesta andarlos hasta el tren, hasta el metro y hasta cualquier otro sitio, pero es que aquí, fijaos -voy a ir ya pasando muy rápido-, hemos sacado los datos censales de estas zonas, porque son públicos, y tenemos 13.265 habitantes. Si nos ponemos a compararlo, el barrio de La Fortuna, que consiguió el metro en 2010, son 15.000 habitantes actualmente. ¿Por qué no nos merecemos un metro? Porque este metro sí que dota a 500 metros en radio al barrio de La Fortuna, y nosotros, que estamos ahí dentro, somos 13.000 personas. El barrio está creciendo en vivienda, como decía el compañero de antes, pero los transportes no están creciendo en proporción. Bueno, hemos hecho estos radios porque precisamente hay un plan de movilidad de 360 que hace los estudios en 500 metros, a partir de los metros, y en 900 metros a partir de las Cercanías. Luego, si quieren más datos, se los puedo dar.

Bueno, tenemos muchos problemas adicionales, como la movilidad nocturna. Llegar desde el núcleo, que es Cibeles, en un autobús nocturno son cincuenta minutos, que son 34 paradas. A todo eso hay que sumar los trayectos hasta llegar a los diferentes puntos. Las estaciones que tenemos son inaccesibles, están marcadas en rojo. Llevamos 51 años de Cercanías en el barrio y ninguna estación es accesible, señores. O sea, ini la de Aluche!, que Aluche tiene metro, pero es que luego llegas a Aluche, y no puedes bajar a coger el tren, porque no hay ascensor. Y tampoco es una ingeniería excesiva, se pueden poner unos ascensores que permitan que la gente baje ahí. Hay aparcamientos, uno disuasorio, que se llena a las siete y media de la mañana; si llegas más tarde, ya se ha llenado, con unas 344 plazas, que además usan todos los municipios del sur, y en Aluche, de toda la vida, hay un aparcamiento que también se llena, con 355 automóviles. Tampoco podemos contar con que las personas tengamos coches para movernos en el barrio; eso es un dinero. No es sostenible, que es a lo que iba, que decía el señor Sardinero.

También ir al hospital es un calvario. No vamos a entrar en temas de salud, pero el hospital de referencia que tenemos es el Hospital Clínico. Ese hospital está a 16 kilómetros y para llegar ahí hay que hacer transbordos múltiples, 48 minutos, eso solo trayectos. Han puesto un autobús, que sí, va de puerta a puerta, el 138, y tarda 1 hora y 12 minutos. Una persona mayor que coja el autobús tarda en torno, como nos vienen diciendo, 1 hora y 45 en llegar; eso para la ida, y luego vuelta. Para la llegada desde Moncloa, luego hay que andar otro trocito desde el metro. Eso es un total calvario para los vecinos.

Seguiremos con nuestra petición porque entendemos que no solo es el hospital; el día a día de las personas es moverse, llegar al trabajo, zona norte -ya con esto termino-, y la solución no puede ser tener coches. Lo que nosotros queremos es medidas de transporte para llegar ya a un punto en el que nos pueda conectar bien; estamos hablando de medias de 20 minutos por trayecto, que eso al día son 40 minutos. No podemos pretender que nosotros, nuestros hijos, tengamos que dedicar 40 minutos al día extras para luego poder moverse al trabajo, a las universidades y a todos los sitios. Entonces, bueno, esa es nuestra petición. Seguiremos luchando y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cedazo. Ahora a continuación, como he dicho, intervenciones de diez minutos o menos; señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, doña Raquel; la verdad es que ha sido una exposición estupenda. La verdad es que le agradezco esto porque yo creo que ha hecho una visión muy global. Yo tenía varias preguntas, una sobre todo para ver si nos pueden ustedes dar un poco más de conocimiento sobre cómo está la EMT, o sea, cómo está yendo, porque una de las posibles soluciones igual podría ser que, efectivamente, mejorar esa intermodalidad, que es necesaria. Aunque estamos hablando de un barrio muy poblado, el sexto más de Madrid, dentro de la ciudad de Madrid, cuanto más nos alejamos del centro, la intermodalidad va siendo más necesaria por el tema también de las distancias y de la densidad poblacional. Es verdad que su barrio -y me ha gustado la exposición que ha hecho, tiene buena densidad población y, además, en aumento; una de las cosas que nosotros también estamos pidiendo es que, para poder crecer en vivienda, que necesitamos crecer en vivienda, es necesario crecer en infraestructuras, porque si no se colapsan ya los barrios y todo, o sea, tanto en transporte público como carretera. Entonces, quería preguntarles un poco por la EMT, ¿cómo es? Si realmente esos autobuses son ágiles o, al final, como están también las calles colapsadas, igual se tarda más tiempo en EMT que en ir andando. Luego, es verdad que, claro, en su barrio están las dos líneas de metro -más bien, la de cercanías por el norte, y por el sur, la de metro- como en los extremos del barrio. ¿Ha mirado datos sobre cuál es la que más se usa? Porque es verdad que, si tenemos el despliegue -el metro lo da por estaciones, el número de usuarios que van y se van metiendo; lo suele publicar-, podríamos ver un poco qué se usa más, ¿no?

Luego, no me ha quedado muy claro -igual no es cosa suya y es cosa de los estudios- por qué utiliza los 900 metros para cercanías y 500 para metro; igual no es cosa de ustedes, sino del propio plan de movilidad, pero no sé si nos podría detallar un poco más. Yo sí que le cojo una cosa muy interesante también, que creo que es importante en aras también de esta intermodalidad, que es el tema de los aparcamientos disuasorios. Claro, si efectivamente a las siete y media se llena es como no tener nada. ¿Saben de alguna propuesta o ustedes han presentado alguna propuesta como asociación para emplear incluso algún otro punto que puedan haber localizado?

Imagino, y también es un poco por desconocimiento, que lo que no tienen tampoco es transporte de autobuses de interurbano; lo mismo, como mucho será en la A-5 y en la Avenida de los Poblados, no creo que más allá de esos dos tengan. Luego, también me ha sorprendido, si nos puede aclarar un poco, lo que decía del Clínico como hospital de referencia y no otros, como el Gómez Ulla o el 12 de Octubre. Efectivamente, en algún punto, incluso desde el mismo instituto que usted nos ha dado, yo creo que a plaza Elíptica es prácticamente lo mismo que a Aluche en distancia; no sé si es porque hay accesos que son imposibles, porque, claro, efectivamente, habría que atravesar la avenida de la Aviación y varios; entonces, no sé si igual también es que la parte peatonal está mal planteada, porque, efectivamente, cuando se diseña el transporte público se hace un poco en conjunto, es decir, no solo metro.

Yo le voy a ser sincero, si yo tuviese que diseñar la ampliación de la línea 11, efectivamente, tendría que estudiarlo bien, pero no sé si sería posible hacer esa parada a Las Águilas. Podría hacer aquí como hacen mucho los políticos, prometerle algo y decir: total, no lo voy a hacer. Pero, siendo sincero, no sé si es posible que esa curva suba hacia el barrio de Las Águilas, en términos económicos me refiero; posibilidad hay porque es cuestión de meterle la tuneladora y que vaya por ahí. Además, tampoco estamos hablando de muchísimos kilómetros extra, porque imagino que simplemente sería esa diagonal que va por debajo del aeródromo, sería casi rodear el aeródromo. Técnicamente también habría que verlo, ¿no?, pero, efectivamente, yo entiendo que cuando se toman decisiones de esta envergadura, porque además estamos hablando de muchísimo dinero, pues habría que verlo, y lo que pregunto es si hay o ustedes tienen planteadas otras alternativas que no sean la del metro; por ejemplo, podría ser más fácil e igual nos basta con que haya una línea de la EMT más diagonal, que no las están planteando, o que arreglando estas tres pasarelas peatonales nos ahorremos 400 metros de no sé qué. Al final, la gente que vive el barrio sabe muchas veces cuál es la forma clave; entonces, quería preguntarles si, aparte del metro, han ustedes planteado otras cosas.

Y luego lo que sí que veo clave es lo de la accesibilidad en las estaciones de cercanías. Yo creo que eso también es muy clave darlo, sobre todo cuando han dado ustedes los datos de la población. Tienen un gran porcentaje de población mayor de 65 años, y yo creo que es importante también reforzar esa accesibilidad en estas paradas, debería ser prioritario. Y yo creo que con esas preguntas nosotros nos hacemos una idea.

Sí que quiero también recalcar que ustedes son un barrio grande, es decir, que es importante también tenerlo en cuenta; estamos hablando de 55.000 habitantes, es decir, que estamos hablando de muchísimos habitantes en un corto espacio y, por lo tanto, cualquier medida que se haga puede tener una repercusión muy grande. Por ello, yo creo que son medidas buenas, si se hacen, y que urgen. Y nosotros insistiremos también. Yo sé que desde el Ayuntamiento de Madrid, desde las juntas de distrito, hemos planteado algunas mejoras, sobre todo para convertir ese Aluche en un gran intercambiador y mejorarlo, que también podría hacer que hubiera más autobuses urbanos más ágiles que puedan llegar como los hay, por ejemplo, en el centro de Madrid, que son más pequeñitos.

Una de las cosas que estamos diciendo en esta comisión en general es que el aumento de población sin el aumento de infraestructuras lo que está haciendo es un colapso de los servicios públicos, también en las carreteras. Si las calles de su barrio están colapsadas porque los accesos a las principales carreteras están bloqueados y están atascados, se empieza a atascar también el barrio y, por lo tanto, el autobús de la EMT es lento y, al final, si tiene tantas paradas hace lo que usted comentaba, que igual se tarde menos en hacerse esos 25 minutos andando que en el propio EMT. Muchas gracias por haber venido hasta aquí y haber traído las peticiones de su barrio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo, por sus apreciaciones. A continuación, por el Grupo Socialista, entiendo que va a ser el señor Guardiola, ¿verdad?, ya que no hay nadie más. Bueno, está aquí el señor vicepresidente, pero, bueno, normalmente cuando él suele hacer la pregunta baja, así que señor Guardiola, cuando quiera.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Hace algo más de un mes trajimos la pregunta al director general del Consorcio, una pregunta para ver la posición que tenía el Gobierno de la Comunidad de Madrid. La conclusión fue que no hacía falta y que esto era casi una propuesta del PSOE, pero no compartimos esa respuesta que nos dio desde el Consorcio y considerábamos importante que escucharan a los vecinos y vecinas, que he de decir que como diputado en el tiempo que llevo aquí es una de las presentaciones o exposiciones más profesionales que hemos recibido aquí; creo que ya nos lo expusisteis cuando nos reunimos con vosotros, pero la verdad es que quiero agradecerles que lo hayan traído aquí y reconocerles ese grado de conocimiento, así que quiero agradecerles a los vecinos y vecinas la exposición, venir aquí y también que lleven reivindicando poder tener acceso a un transporte público de calidad en su barrio, un transporte de metro. Y es algo que llevan reivindicando generaciones, tener una movilidad justa, y quiero agradecerles todo eso. También agradecer al concejal del Ayuntamiento de Madrid, a Pedro Barrero, que está detrás de esto trabajando en el Ayuntamiento de Madrid.

El objetivo de esta comparecencia es que escuchen a los vecinos y vecinas los representantes del Partido Popular. Nos hubiera gustado que estuviera aquí algún representante del Gobierno. Espero que estén siguiendo la comparecencia desde la consejería, porque creo que deben reunirse con ustedes. Creo que de esta comparecencia debe salir una reunión del Grupo Parlamentario Popular o del propio Gobierno de la Comunidad de Madrid para escuchar estas reivindicaciones más detalladamente y buscar soluciones reales. Quería preguntarle a la señora compareciente si se han conseguido sentar alguna vez en estos años, en estos últimos años, con alguien del Partido Popular, de la Asamblea de Madrid o del Gobierno regional. Sabemos la respuesta que dieron en el año 2024, pero queremos saber si después de eso han podido tener alguna reunión. Por qué ahora, se preguntarán quizás algunos grupos políticos. Bueno, pues, aparte de ser una reivindicación histórica, es que existe una posibilidad; después de muchos años con la ampliación de la línea 11, la parte sur, existe la posibilidad de poder cerrar una herida que lleva abierta muchas décadas en un barrio que está en crecimiento. Y es que, además, o se abre ahora o, cuando se cierre, van a condenar a los vecinos de del barrio de Las Águilas a unas décadas sin poder tener una movilidad justa. Al final, el efecto de isla de transporte es algo que existe en pocos sitios de la ciudad de Madrid; es verdad que existen poblaciones que están más desconectadas quizás de lo que es la urbe y demás, pero zonas de gran densidad de población en barrios como pueden ser, por ejemplo, Entrevías o el barrio de Las Águilas, esos grandes barrios que a la vez que tienen mucha densidad, no hay tantos; con lo cual, son reivindicaciones históricas que son justas.

Un apunte al portavoz de Vox que decía que creía que no había posibilidad a no ser que se metiera dinero, esta propuesta la han llevado ustedes en el Ayuntamiento de Madrid en septiembre, con lo cual, bueno, pues... *(Pausa.)* ¡Ah!, vale. Vale que se estudie. Lo que nos dijo el Consorcio es que no está previsto ni a corto ni a medio plazo, y nos argumentó que los estudios técnicos dicen que el 95 por ciento de la accesibilidad del barrio está cubierta; yo creo que en estas imágenes queda bien claro que no. Y, además, que técnica y económicamente tiene elevados costes; bueno, podríamos empezar a hacer una retahíla de lo que ha tenido elevados costes en la Comunidad de Madrid. No voy a entrar en detalles porque no quiero desviar el foco de lo realmente importante, que es hablar de los vecinos y vecinas del barrio de Las Águilas, pero es que al final, por detallar algunos datos y recordar, son 52.000

habitantes; unos 14.000 habitantes sí que están fuera de cualquier tipo de acceso al transporte de movilidad; es el sexto barrio más poblado de Madrid, pero es que, además, no es solo es la población que vive, sino la población flotante que se mueve dentro del barrio, entre ella, lo que han podido contabilizar como población laboral, casi 5.000 puestos de trabajo; seguramente hay una población flotante mayor que pueda hacer ocio, que pueda hacer vida, que no tiene acceso al transporte. Para el Partido Socialista esto es prioritario y esto vamos a seguir reivindicándolo.

Nos dice el señor director gerente del Consorcio que esto es dinero. Bueno, está claro que toda obra e infraestructura pública es dinero y al final ese dinero viene acompañado de voluntad política. No la he oído, pero puede ser que haya dicho que llevan recogidas más de 11.000 firmas. No sé si nos puede decir el Grupo Popular, también se lo pregunté en su día al director del Consorcio, cuántas firmas son suficientes en un barrio para escuchar a los vecinos, es decir, cuántos más tienen que pedir para que por lo menos se sienten a escuchar y a ver alternativas viables. Yo ponía un ejemplo el otro día; yo, desde Aranjuez, que es uno de los municipios más a la periferia de la Comunidad de Madrid, tardo menos en llegar. (*Rumores.*) Bueno, yo no estoy valorando, he dicho uno de los más, no tiene por qué vamos... Tardo menos en llegar a la puerta de Sol en transporte público que lo que tardan los vecinos y vecinas de Las Águilas en llegar al centro de Madrid. Y todo porque el Partido Popular ha condenado a los vecinos, a este barrio de 52.000 personas, a vivir sin un transporte digno. Y esta nueva oportunidad es una nueva forma de reengancharse con el barrio. Sé que la asociación está preparándose para presentar alegaciones dentro del barrio y, al final, están hartos de ser considerados un barrio de segunda y no van a descansar hasta conseguir su estación de metro que les conecte con el resto de la ciudad. No sé si se imaginan vivir en un barrio de Madrid donde para desplazarte tengas que caminar más de 40 minutos a una parada de metro -en muchas zonas del barrio, otras están más cerca, lógicamente-, con un perfil de un 70 por ciento de avanzada edad, es decir, gente mayor; que muchos necesitan ir al hospital, con las necesidades que la propia compareciente ha explicado. Es su hospital de referencia, así lo tienen asignado; no tengo claro que esté más cerca a nivel de transporte el Hospital 12 de Octubre como han evidenciado, pero bueno, al final tienen a la gente mayor condenada a no poder desplazarse a un espacio sanitario de referencia. Y si quieren hacer vida al centro, que al final es donde el Ayuntamiento de Madrid también asemeja la mayoría de la participación del ocio y del entretenimiento, pues se ven abocados a tener que coger la línea 34. En su mayoría tienen otras opciones, pero esta es la más cercana y es una línea de las más concurrida porque tiene una alta demanda, evidentemente, porque hay una ausencia de otro tipo de transporte como es el metro. Y esto al final, como hablamos, es un tema de voluntad política, y es la que no tiene el Partido Popular.

Y la segunda cuestión que plantea el Partido Popular es que técnicamente no es viable porque hay mucha densidad de población y es un barrio que ya está asentado. Hay otros barrios de Madrid donde ahora mismo se han puesto a hacer líneas de metro, son barrios ya asentados; con lo cual, técnicamente no sería un problema. En el propio estudio de extensión de la línea 11 de Metro de Madrid, desde las estaciones Fortuna y Conde Casal se estudiaron cuatro alternativas: la parte sur de La Fortuna a Cuatro Vientos, la parte de Pozo de Agua, la parte de San Francisco con Julián Besteiro, la de La Peseta, pero la consejería enmendó estos estudios y decidió que no pasara por Las Águilas cuando había dentro de esos estudios posibilidades de que eso ocurriera, es decir, que sí se ha estudiado la

posibilidad de que eso ocurra. Y, al final, el Partido Popular ha cogido la opción que menos beneficia a los vecinos y vecinas y que menos cubre el servicio público. Cuando corre prisa, o intereses, o voluntades políticas, se ve con la Fórmula 1 y Valdebebas, se ha hecho rápidamente; que estamos a favor, es decir, no vamos a sustituir un metro por otro. Estamos a favor de que se hagan, pero cuando hay voluntad política corre prisa.

Me gustaría resaltar alguna cuestión que ha dicho la compareciente. Por aclarar, Renfe lleva 51 años sin tener las estaciones con accesibilidad; estamos de acuerdo, es una reivindicación histórica. Están presupuestadas las instalaciones de esas aperturas de accesibilidad para la línea de cercanía del distrito de Latina. Sí tengo que decirle que no se han podido ejecutar en estos últimos años porque no se puede cerrar ahora la línea 5 por el problema que hay con el soterramiento de la A-5, pero en cuanto se dé el soterramiento de la A-5 y haya alternativa de transporte a la C-5 para la mayoría de los vecinos y municipios, eso se va a llevar a cabo, está presupuestado y se va a hacer. Así que la línea 11 se puede y se debe acercar a la zona de la Avenida de Aviación para cubrir la calva de cobertura. También se debe hacer la ampliación de esos aparcamientos disuasorios, que al final se bloquean y más con esta parte del soterramiento de la A-5. Muchas gracias, presidente, y reitero el agradecimiento a la compareciente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Guardiola. A continuación, por el Grupo Más Madrid, la señora Acín, ya que no hay nadie más; diez minutos o menos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Muchas gracias por su presencia aquí, señora Cedazo, y muchas gracias a la Asociación de Vecinos de Las Águilas. Quiero disculpar, lo primero, a mi compañera, que ha estado con vosotros trabajando este tema durante mi baja de maternidad, porque se tenía que ir a otra comisión, así que me voy a hacer cargo yo hoy de esta intervención. Lo primero que queríamos desde el Grupo Parlamentario Más Madrid es darles las gracias por su trabajo constante, por su perseverancia y por algo que en la Comunidad de Madrid ya se está haciendo heroico, que es resistir a la Administración, no rendirse a la gran Administración. Bueno, cuando un barrio -que hemos visto las imágenes- tiene que hacer caceroladas, recoge firmas, envía escritos, participa en reuniones, hace los mapas y los estudios que no está haciendo el Consorcio Regional de Transportes, pues es evidente que tenemos un problema, pero que el problema en este caso está en la Administración.

Nos ha dado ya varios datos usted importantes del barrio de Las Águilas, el sexto más poblado de Madrid y, además, con una población que une trabajadores, estudiantes, jóvenes, pequeños, es decir, es muy diversa. Sin embargo, cuando miramos la infraestructura de movilidad, pues vemos ahí un buen agujerito, una zona en la que no hay nada, está el vacío y, bueno, lo que vemos básicamente es la ausencia de planificación de la Comunidad de Madrid. La red de metros roza, está muy cerquita del barrio, pero en realidad no llega. En la carta del Consorcio Regional de Transportes a la que usted se ha referido, que es la que han recibido, se dice que el barrio tiene una cobertura aceptable del sistema de transporte público. Yo, sinceramente, la verdad es que no sé lo que significa una cobertura aceptable, es decir, qué criterios, qué patrones, qué dimensiones, ¿qué es aceptable para esta Comunidad de Madrid? Porque si aceptable es tener que andar 15, 20, 1,7 kilómetros del punto que

nos ha marcado la representante hoy para llegar a las cercanías o al metro, pues la verdad es que creo que estamos un poco desubicados. Bueno, los vecinos, como hoy hemos visto, han demostrado con mediciones reales que la accesibilidad a la estación es pésima, varias no tienen acceso para familias con carritos, para personas con movilidad reducida, personas mayores, y los tiempos superan sistemáticamente los 15 minutos. Es un barrio de 13.000 personas, quiero decir que no es un barrio pequeño ni de nueva creación. Lo que más sorpresa o indignación nos provoca es que el Gobierno repita: la ampliación de la línea 11 no contempla llegar a Las Águilas. Pero a la vez nos dice el famoso argumento económico, es decir, es muy caro, esto no es sostenible ni eficiente. Pero si no contempla llegar a Las Águilas, no han hecho ningún estudio para que el metro llegue a Las Águilas, ¿cómo sabemos que no es eficiente o que no es sostenible? ¿Cómo sabemos realmente el estudio de costes que esto tendría? ¿Cómo pueden asegurar que es muy caro si la propia Comunidad de Madrid ya ha dicho que no lo contempla? Quiero decir, es todo un sinsentido; básicamente, si algo lo contemplamos, lo estudiamos y la conclusión es que es muy caro, que no es eficiente, que no es sostenible, pues se podría entender, pero aquí partimos de un no y ya luego se despliegan los clásicos, ¿no? Esta mañana hemos hablado de la estación de Santiago Bernabéu, 82 millones de euros para hacer una estación temática al Real Madrid. Esa no es cara; yo entiendo que esa es eficiente, sostenible, barata y ajustada a precios. Bueno, yo creo que hay que ser un poco coherente, sobre todo en lo que tiene que ver con la planificación del transporte.

La ausencia de metro yo creo que algunas veces esta Administración la cuenta como una cuestión de comodidad, pero no es comodidad, es igualdad. Si tú tienes un barrio con metro, pues tienes obviamente mayor calidad de vida, menor coste económico para una familia, mayor conciliación. Estamos hablando de un barrio que no es que esta línea de metro lo va a transformar, es que el barrio ya está en transformación, ya se ha transformado, ya se ha reubicado incluso toda la zona comercial en la parte que nos ha enseñado la compareciente, pues es que el metro no es un no es un capricho, es un sistema de transportes que acompañaría a esa transformación que ya se está dando y, como en otras zonas de Madrid, está creciendo brutalmente en población y hacemos como si nada; excepto Valdebebas, que ahora llegaremos a Valdebebas.

Yo quiero subrayar el trabajo que la asociación ha hecho. Ya no solo la recogida de firmas, es que han elaborado un argumentario técnico, una presentación que, en general, pocas veces vemos ni siquiera de la propia Administración, y está haciendo la asociación de vecinos el trabajo que tendría que hacer la Administración. La Comunidad de Madrid dice que esto no se puede hacer, pero luego no aporta los informes que lo justifican. La asociación de vecinos pide que se estudie, quiero decir, que se haga un estudio de viabilidad, y se dice de base que no; yo creo que aquí la Comunidad de Madrid está equivocada y creo que en no mucho esto va a ser de las clásicas que ustedes van a modificar. Yo creo que en realidad la asociación solo está pidiendo, y este barrio está pidiendo, que la Comunidad de Madrid tenga el mismo compromiso con este barrio que con otros barrios simétricos, ya no solo en población, sino también en intereses económicos, en oportunidades de vida, de establecimiento de población, de negocios, de ocio, de vida; quiero decir que es que el metro son muchas cosas.

La línea 11 la conocemos bien; es más, la parte norte, el cierre norte iba a ser un cierre también circular, haciendo como una segunda circular, una M-40 llevado al símil con las carreteras, pero ¡oh, qué casualidad! la Comunidad de Madrid ha visto que aquí podría salir un ramal que iba hacia Valdebebas cuando todos los estudios previos hablaban de una línea 11 circular que descongestionaría, además, la línea 6 porque la población se ha ido desplazando cada vez más lejos. ¡Sorpresas que nos da la vida! No sé por qué en Valdebebas, que antes era un caladero importante de votos de Ciudadanos; yo puedo ser ingenua, pero igual el Partido Popular ha decidido este desvío hacia Valdebebas para ver si aquí entre lo que están montando de la Ciudad de la Justicia y demás, se pueden llevar a la población. Pero se olvidan de que, en el sur, igual que se pueden hacer los estudios para modificar un trazado, se pueden hacer los otros, y aquí el problema que tenemos es que no lo han estudiado, se han negado, pero no lo han estudiado; por lo tanto, se estudia y se dice si se puede o si no.

Y un tema importante que también me ha parecido interesante: los aparcamientos disuasorios. Los aparcamientos disuasorios tienen que ser disuasorios, no pueden ya estar metidos en la ciudad porque entonces no se disuaden. Aquí había en la Comunidad de Madrid un plan que se llamaba plan Aparca+T, que planteaba un desarrollo bastante bueno y permeable de lo que eran los aparcamientos disuasorios, que iban a hacer que todas las personas que se mueven en su coche privado hacia la ciudad de Madrid o hacia el norte, porque hay un movimiento pendular grande sur-norte por motivos de trabajo, se quedarán mucho más atrás del centro de la ciudad. ¿Y qué ha pasado? Pues que nos hemos vuelto a olvidar de ese plan. Entonces, ustedes hablan de eficiencia y sostenibilidad, pero en realidad todos los planes que tenemos los olvidan. Hacen el titular, le ponen un nombre chulo y tal, y luego nos los olvidamos por el camino. Si tuviéramos en mente el metro, estudiando la viabilidad o no, los aparcamientos disuasorios en toda esta zona de la A-5, de la A-42, de la A-4, que tienen un movimiento enorme diario, estaríamos hablando de una planificación eficiente y sostenible, pero aquí de lo que estamos hablando es de una negación que no sabemos bien a qué se debe. Igual en la asociación de vecinos saben más.

De nuevo le reitero el agradecimiento por venir, por su trabajo, por la paciencia, por recordarnos que la organización vecinal sigue teniendo sentido y sigue haciendo fuerza. Desde Más Madrid seguiremos, como hasta ahora, acompañándoos en esta reivindicación que creemos que es legítima y que creemos que Las Águilas merece, como cualquier otro barrio, al menos una estación de metro y, cuando menos, merece el respeto de una Administración que les dice no y explica los motivos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora Acín. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, señor Catalá, diez minutos o menos.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Diez minutos o menos. Muchas gracias, presidente. Bienvenida, señora Cedazo. Creo que ha sido el señor Guardiola el que ha dicho que esta ha sido una de las mejores presentaciones que hemos visto en esta comisión, y el señor Pérez Gallardo, y yo creo que en cualquier comisión; o sea, es realmente buena la presentación que nos ha traído, el trabajo que hay detrás, Nosotros al final estamos en estas comparecencias, lo que venimos fundamentalmente es a escuchar los problemas de la ciudadanía y es verdad que muchas veces lo que nos encontramos son problemas

subjetivos desde la personalidad de alguien que vive esa circunstancia y usted lo que claramente nos ha manifestado hoy es una perspectiva general, sustentada en datos, en mapas, y nosotros solo podemos darle las gracias por el esfuerzo que sabemos que esto tiene detrás, no solamente el hecho de venir a comparecer, sino la preparación que tiene el asunto y, además, porque lo hace en un tema que para nosotros es absolutamente capital. El Partido Popular lleva treinta años gobernando esta comunidad y en esos treinta años una de las principales líneas de vector de servicio público ha sido el transporte público. Al contrario que en otras regiones de Europa o del mundo, donde el transporte público es como el transporte residual de quien no puede permitirse el coche privado, nosotros siempre hemos tenido un paradigma completamente distinto, que es que, aunque tengas coche privado, elijas el transporte público porque es más barato, porque es más limpio, es confiable, es seguro, es puntual. Y por eso el Partido Popular ha construido, de los 300 kilómetros que tiene metro, 208. El hecho de las líneas de autobuses ahora mismo en esta propia comisión se está debatiendo mucho sobre el mapa concesional de autobuses interurbanos. Para nosotros es una política esencial y en una región metropolitana de capitalidad como lo es Madrid, más aún. Por lo tanto, a nosotros de verdad que siempre nos va a encontrar en cualquier cosa que sea la defensa del transporte público, la extensión del transporte público y su generalización. Es verdad que los recursos públicos son finitos y uno no puede hacer todo lo que quisiera y hay cosas que se quedan sin hacer, lo cual no significa que la motivación o el objetivo de cada uno sea el que es.

Sí quisiera hacer un pequeño matiz, decían que hoy hubiese estado bien que hubiera aquí algún representante del Consorcio; es verdad que el Consorcio pertenece al ámbito del Ejecutivo y esto es el Legislativo. Decía el señor Guardiola que no había aquí nadie del Consorcio, yo sé que le podemos parecer poco, pero somos los que somos en el Legislativo ¡y qué se le va a hacer! En todo caso, tenga usted la absoluta certeza de que en este momento los representantes del Consorcio no pueden estar porque esto es Legislativo y ellos son el Ejecutivo, pero, aun así, no lo pueden estar viendo directo porque hoy hay consejo de administración del Consorcio de Transportes. El consejo de administración tiene una planificación anual y hoy coincide esto, pero pierda usted cuidado y tenga la absoluta seguridad de que esta comparecencia se va a ver en el Consorcio y que nosotros por nuestra parte les vamos a trasladar todas y cada una de las cosas que nos ha dicho.

Y entrando un poco ya en la materia, el transporte tiene que verse desde el punto de vista de la intermodalidad, así lo creemos nosotros; es decir, no tendría sentido poner el énfasis en un transporte ferroviario, o en el transporte en coche, o en el transporte en autobuses, o en los taxis, o en los VTC de una manera aislada, hay que verlo siempre en un conjunto. Eso es lo que hace que la red de transportes sea red y nos permite hablar de esa intermodalidad.

Decía la señora Acín: cuando hablan ustedes de que les parece aceptable, ¿a qué se refiere? Pues a una cosa muy sencilla, a que, aplicando todos los medios de transporte público presentes en una zona, el 95 por ciento de la población queda cubierta con las ratios que establece la Administración.

Se preguntaba el señor Gallardo por qué los 600 metros o 1 kilómetro. Pues se lo diré yo, señor Pérez Gallardo, porque así lo establece el ministerio, porque los criterios técnicos establecen que

-esto lo digo casi como curiosidad- la isócrona de un autobús tiene que ser de 300 o 350 metros, el de metro de 600 y el de cercanías de 1 kilómetro. La aplicación técnica del asunto es que metro y autobús tienen una perspectiva metropolitana urbana y cercanías tiene una perspectiva interurbana, y esa es la razón. Entonces, si el barrio del que estamos hablando, Las Águilas, tiene una situación de transporte aceptable es por los criterios que establece la señora Acín y el señor Guardiola en el Ministerio de Transportes; aquí nosotros solo aplicamos su normativa.

Y la intermodalidad, en realidad, yo creo que es el asunto mollar del transporte en el barrio de Las Águilas. Claro, es que estamos hablando constantemente de la necesidad ferroviaria y ya le digo que, de verdad, a nosotros nos va a encontrar siempre en cualquier reivindicación que sea que el metro llegue a más sitios y a más personas, es que llevamos treinta años haciéndolo y seguiremos reclamándolo, pero es olvidar que ya hay un sistema ferroviario en el barrio. Claro, el problema de ese sistema ferroviario es que funciona muy, muy, muy mal; es que en el último año ha habido 209 incidencias en las estaciones de la C5, de Cuatro Vientos y de Las Águilas. ¡Funciona muy mal! Es que nos ha sacado usted una sonrojante transparencia en la que se ve que las estaciones de cercanías no son accesibles; eso es un verdadero problema. Entonces, claro, cuando hay un medio que cae, el problema es que la intermodalidad se rompe. Entonces, ese es el principal problema que tenemos en este asunto. Con lo cual, pues claro, al PSOE y Más Madrid, que son los responsables de que uno de los elementos de la modalidad de transporte de un barrio como Las Águilas y como Cuatro Vientos vaya muy mal y están diciendo: no, y, con Metro, ¿qué?, yo les diría que se pregunten ustedes qué pueden hacer por este barrio y no qué podemos hacer los demás. Que podemos hacer muchas cosas y tienen toda la razón, pero yo creo que lo propio es limpiar la casa propia o hacer las tareas propias y, luego, ya ponerse a ayudar a los demás. Esto es como las mascarillas en el avión; pues, hombre, primero póngase la suya y luego ayude. Primero, solucione Cercanías y, luego, póngase a exigir el metro a los demás.

Y luego decía el señor Guardiola cuántas firmas hacen falta para que no sé cuántos; y decía la señora: para que tengan el mismo trato que los vecinos de Valdebebas. En esta comisión, en esta Asamblea, siempre nos dicen que nosotros gobernamos para los nuestros. Yo nunca he sabido muy bien exactamente que son los nuestros. Según la señora Acín deben ser los de Valdebebas, pero eso no es cierto porque nosotros gobernamos para todos. Pero cojamos el sintagma, pensemos que solo gobernamos para los nuestros. Si en un distrito como Latina nos vota el 46 por ciento de la gente en las municipales; un 43 en las autonómicas y en las pasadas autonómicas nos votó también un 46 por ciento, ¡más nuestro no puede ser! En fin, sumamos más que todos los demás, más que Más Madrid y PSOE juntos, más que Vox, por lo tanto, hacemos nuestras a las personas del barrio de Las Águilas y del barrio de Cuatro Vientos y gestionamos para ellos. Por ejemplo, antes de ayer se anunció la compra de los nuevos autobuses eléctricos, porque a nosotros nos dicen que somos la derecha del tubo de escape, pero luego no paramos de comprar metros y autobuses eléctricos; por ejemplo, para la línea 34 van treinta autobuses nuevos. Es que, claro, tenemos la línea 17, la 34, la 38, el nocturno -del que usted ha hablado del 18-. Y los autobuses funcionan verdaderamente bien; el metro, que pasa por distintas zonas del barrio, también. Tiene que funcionar el Cercanías y, por lo tanto, habrá una buena movilidad.

Y, luego, solamente un pequeñísimo apunte. Se preguntaba usted que por qué el barrio de La Fortuna pudo tener el metro. Bueno, porque, por suerte para los vecinos de Cuatro Vientos y de Las Águilas, el nivel de aislamiento que tenía La Fortuna yo creo que no es equiparable a ninguno de los barrios o núcleos de población de Madrid; está completamente aislado, por carreteras y autopistas, y yo creo que esa fue la circunstancia. El barrio de Las Águilas no está tan aislado como lo estaba La Fortuna. En todo caso, yo ya le digo que le agradezco mucho su exposición, que tomamos muy buena nota de lo que dice y que no podemos estar más de acuerdo en el principio fundamental de su intervención, que ha sido reclamar un transporte público para sus vecinos, que es seña de identidad nuestra. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá. Para responder, en contestación a todos los representantes, ahora le vamos a dar diez minutos, señora Cedazo, para que usted pueda intercambiar sus argumentos; le avisaré cuando le queden dos, si le parece bien.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): En primer lugar, daros las gracias porque vemos que hay apoyo, hay interés y ha habido aportaciones enriquecedoras. Por las preguntas, parece que ha faltado algún dato que, si seguimos en esta labor, intentaremos complementar con alguna información más. Ahora intentaré responder.

Voy a empezar por esto último, porque es que, de verdad, estamos bastante dolidos con cómo se nos está tratando. Justamente nos has dicho ¿intermodalidad o intermovilidad? Bueno, el caso es que podamos contar con distintos transportes, ¿no? Sin embargo, estamos oyendo todo el rato noticias de que se acaba de abrir Atocha cinco pisos para abajo para añadir más transportes ahí, que dices, bueno, si tienen autobuses, si tienen otros Cercanías, si tienen metro, ¿por qué seguimos haciendo más cosas ahí? Por ejemplo, en Madrid Río también otra nueva parada me parece que va a ir, en Santa María de la Cabeza, otra parada. ¡pero si hay muchos transportes alrededor, señor! ¿por qué resulta que están reforzando esas zonas y, sin embargo, no están reforzando esas otras zonas? El proyecto ya está aprobado, ahora solo falta la redacción. Son 4 kilómetros el trayecto; hemos hecho simulaciones también y en un trayecto de 4 kilómetros puede perfectamente pasar por nuestro barrio, ¿vale? Económicamente, pues no sé qué será, ¿un poquito más? No sabemos, o sea, eso ya... Viable es, porque si están metiendo cinco pisos para abajo en Atocha nuevos, en esto, que es un barrio que apenas está construido por esta zona, es viable, ¿vale? Pero los estudios técnicos los tendrán que hacer quien les corresponda.

Intermodalidad -y ya lo ligo con la primera pregunta que me que hizo Javier-: sí, contamos con autobuses; no se ha reforzado prácticamente nada más allá del 138 que se ha añadido para ir al Clínico, que es el hospital que nos corresponde. O sea, cuando tú vas al centro de salud te dicen: usted tiene que ir al Clínico. Todas las especialidades van allí; entonces, es lo que tenemos ahora mismo -no vamos a entrar en detalles de sanidad-. Entonces, tenemos que ir al Clínico; vale. ¿Cómo vamos? Bueno, pues en el 138. Una persona mayor no puede ir en el Cercanías, y, si encima vive por estas zonas de aquí, es inviable coger un autobús, irse al metro, hacer un transbordo, llegar a Moncloa, de Moncloa al

hospital. Hay mucha gente con enfermedades crónicas, con niños, que tienes que llevarles, etcétera; eso es inviable, ¿no? ¿A lo mejor nos acercaría si fuésemos a otros hospitales tipo 12 de Octubre? Bueno, no lo sé, ahora mismo es inaccesible el Cercanías; ojalá dentro de un poco veamos que es verdad que se hacen accesibles todas estas estaciones, ya que cuando termine el soterramiento de la A-5 y demás a lo mejor se ve, ¡ojalá!

Más información sobre los autobuses. Hay autobuses que te acercan a Cuatro Vientos, es el 139, con una frecuencia 30 minutos -el 139, lo pueden consultar-. No ha mejorado nada en todos estos años. Todo el tramo este que estamos marcando por la avenida de la Aviación, desde donde acaban los cuarteles, ahí no pasa un autobús, solo el nocturno, el que acabamos de decir, el N19. Ese autobús, el nocturno, cuando llega de Cibeles, que ya habrá tardado 1 hora y 20 o así, con no sé si 50 paradas, llega al barrio, tampoco pasa por la avenida de la Aviación, para en un punto y luego ya, cuando retorna otra vez a Cibeles, es cuando pasa por ahí. Fíjate si sales un día y te tomas una más y tienes que salir a las doce y media. A las doce y media ya no hay tren, el autobús tarda 1 hora y 20 desde Cibeles, aproximadamente, o donde lo puedas enlazar. Cercanías no hay, y el metro, mucha gente lo que hace es acercarse al metro a través del disuasorio. Si el disuasorio es poco tiempo, tampoco lo puedes usar porque te cuesta dinero; acabas aparcando en las zonas aledañas, en zonas residenciales y estamos saturando el barrio, y no queremos tampoco depender de coches. Vuelvo a lo de la sostenibilidad, hay jóvenes que no tienen coches, por supuesto; personas mayores que no tienen coches; familias que no pueden tener dos coches para acercarse a la parada de metro. Entonces, autobuses interurbanos hay algunos; no podemos contar con los de la A-5 porque esos están lejísimos para acercarse al centro, a Príncipe Pío podrías ir, pero es que eso ya es la A-5. Pasan los de Leganés; los de Leganés sí pasan por el barrio de La Fortuna y te conectan a Aluche, pero la frecuencia no es buena tampoco. Entonces, volvemos a que, si tienes que coger un autobús, te tienes que ir andando hasta la para el autobús 10 minutos, tienes que esperar otros 10 minutos, llegas al primer punto, que es Aluche, o puede ser luego Cuatro Vientos. Tienes que sumar todos los días de tu vida 30 minutos de ida y 30 minutos de vuelta; 60 minutos extra por no vivir al lado del metro, que tiene muchísima mayor frecuencia que cualquier otro medio de transporte. Vale, y la C5 sí que es verdad que ahora mismo está muy mal por lo que por los motivos que sea; da servicio, pero, claro, es que estamos lejos nuevamente, es que son 13.000 personas comparado con el barrio de La Fortuna, es casi prácticamente lo mismo, y entonces no llegamos bien al medio de transporte. Nosotros también queremos esos 40 minutos para conciliar, descansar y hacer lo que nos apetezca.

Respecto a otros autobuses, el 34 es una locura, o sea, coges el 34 y hay otras 50 paradas para llegar hasta Cibeles; es que no se puede usar para ir al trabajo, es que no puedes ir al trabajo y tardar 1 hora y 10 en llegar o conectar con otro con otro medio de transporte. Es que eso no nos resuelve nuestras vidas; entonces, hay que reforzarlo. ¿Nos solucionaría la papeleta? Pues, hombre, si es con mucha frecuencia..., pero si no es con mucha frecuencia, estamos otra vez haciendo los cálculos: 20 minutos de ida más 20 minutos de vuelta son 40 minutos más. Yo no quiero estar 40 minutos toda la semana. Multiplica 40 minutos por 5 y eso súmalo todo el año y te salen las cuentas. ¿Por qué nosotros no? ¿Y por qué en el centro de Madrid, en Valdebebas, no se habla tanto de intermodalidad, sino que se están poniendo estaciones de metro, bastantes?

Otra pregunta, ¿cuál es la que más se usa? No hemos hecho ese estudio, la verdad, pero, hombre, somos vecinos, ya digo, 44 años viviendo ahí, la más que más se usa es la línea 10. Eso fue un salto cualitativo, o sea, en el momento que se puso la línea 10, porque claro, solo disponíamos de cercanías, en el momento que nos conectaron con la línea 10, eso fue llegar a la Plaza de España en 6 paradas. Pero, claro, hay que irse hasta la Aviación Española nuevamente.

Hay mucha gente que coge solo el coche para acercarse a esos disuasorios que están llenos a las 7:30 de la mañana. Hay muchísima gente que se acerca en coche al tren; yo hoy venía con prisa, he cogido el coche y me he acercado hasta la estación de Fanjul -bueno, ahora se llama Maestra Justa Freire-. Eso no es sostenible, no podemos tener coches para acercarnos a los sitios. Entonces, no queremos depender del coche. ¿Propuestas para aparcar en otros nuevos aparcamientos? Pues es que la verdad yo no soy conocedora de eso; no sé si se habrán hecho propuestas en el barrio, no lo sé porque tampoco soy yo experta en todos estos temas, ¿vale? Se podría pensar, pero la verdad es que no queremos depender de coches. Hemos hecho estudios del trazado. Hemos hecho estudios del trazado de los 4 kilómetros que me preguntaba y técnicamente pensamos que se puede, pero eso tendrán que ser los expertos los que hagan los cálculos. Esto puede ser 4 kilómetros o incluso menos, pero esto no da servicio a nadie, ino da servicio! Eso está pasando por ahí, por el Museo del Aire, por la A-5 y otras carreteras entre la M-40. ¿Eso nos ayuda algo en el barrio? ¡Pues no! Pero si lo movemos un poquito, que hay obras mayores en la infraestructura, y se acerca un poquito esta curva ahí, pues oye, ya estamos conectados, estaríamos ganando mucho, la verdad.

El proyecto está aprobado, estamos deseando verlo. A ver si en enero o en febrero ya podemos verlo. En cuanto a si en el Partido Popular nos ha atendido alguien, pues nos ha atendido el concejal del distrito. Le hemos contado nuestras necesidades, que nos apoye, le hemos pedido, y él solo nos dice que confía en la Comunidad de Madrid, que lo van a poner por donde mejor vaya a ir, donde mejor ellos decidan. Hombre, pues no sé, eso no es una respuesta, ¿no? O sea, también desde el distrito nos tienen que ayudar en esto; entonces, si aquí están otros representantes del Partido Popular, por favor, a ver si entre todos podemos conseguirlo, ¿no? Y yo creo que, ya se me acaba tiempo. ¡Ay, una última pregunta!

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, le doy dos minutos más.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Dos minutos más, vale. Se me ha olvidado responder a otra pregunta: ¿que por qué con esta aplicación Gis hemos hecho círculos concéntricos en las zonas de metro y de Renfe? Son los 900 metros que el plan de movilidad sostenible Madrid 360 que presenta el Ayuntamiento, que deja entrever que lo ideal son unos 1.000 metros para cercanías y 500 metros para el metro. Entonces, eso está aquí, lo tienen publicado. Si veis -es que aquí no se aprecia- ahí hay circuitos igual, entonces se ve también la cobertura. Entonces, hemos pensado que es un plan estratégico que tiene Madrid de que hay que llegar a estos ciudadanos en esas distancias, por eso hemos utilizado esas medidas. Eso es público y vemos que, efectivamente, nosotros y mucha gente se queda fuera, o sea, somos 15.000 los que no tenemos... No estamos ni en 1.000, pero es que los que están en 800 tampoco están bien

comunicados, que es que hay que andar 800 metros y a lo mejor una persona ágil pues sí llega en 800 metros a un sitio, pero personas con carritos, que todos los días te encuentras a alguien con un carrito subiendo el Cercanías, o gente que tiene que subir con el carrito del autobús, o personas mayores con poca movilidad; en fin, yo creo que nos merecemos un transporte digno. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cedazo, por las explicaciones que nos ha dado, que yo creo que nos ha quedado muy claro todo lo que nos ha contado, y confío en que vayan bien sus reivindicaciones.

La Sra. **REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL BARRIO DE LAS ÁGUILAS** (Cedazo León): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al punto séptimo. Le deseamos buen día.

—— RUEGOS Y PREGUNTAS. ——

¿Algún ruego o pregunta? (*Pausa.*) Se cierra el orden del día y que tengan buena jornada.

(*Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 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