Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid

Número 878 | 6 de noviembre de 2026 | XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 6 de noviembre de 2026

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-3818/2026 RGEP.17564. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la situación de la carretera M-305 a la altura de la Cuesta de la Reina?

2.- PCOC-3891/2026 RGEP.17822. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Beatriz Tejero Oller, diputada del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué papel puede tener el alquiler con opción a compra en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid?

3.- PCOC-3961/2026 RGEP.18047. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué estrategias persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos?

4.- PCOC-4074/2026 RGEP.18459. 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: ¿Cómo garantizará el Consejo de Gobierno la seguridad del proyecto piloto de transporte de viajeros mediante vehículos autónomos?

5.- PCOC-4368/2026 RGEP.19458. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué mecanismos utiliza el CRTM para modificar frecuencias cuando se detectan problemas de saturación?

6.- C-1290/2025 RGEP.21717. Comparecencia del Sr. D. Alejandro Escribano Bello-Morales, Portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por Metro Línea 7B, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre la situación actual de las familias afectadas por las obras del Metro en San Fernando de Henares (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 35 minutos. 40436

- Interviene la señora Tejero Oller comunicando las sustituciones en su grupo. 40436

– PCOC-3818/2026 RGEP.17564. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la situación de la carretera M-305 a la altura de la Cuesta de la Reina? 40436

- Interviene el Sr. Guardiola Arévalo formulando la pregunta. 40436-40437

- Interviene la señora directora general de Carreteras respondiendo la pregunta. 40437

- Intervienen el Sr. Guardiola Arévalo y la señora directora general ampliando información. 40437-40440

— PCOC-3891/2026 RGEP.17822. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Beatriz Tejero Oller, diputada del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué papel puede tener el alquiler con opción a compra en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid? 40440

- Interviene la Sra. Tejero Oller formulando la pregunta. 40441

- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación respondiendo la pregunta. 40441

- Intervienen la Sra. Tejero Oller y la señora directora general ampliando información. 40441-40443

— PCOC-3961/2026 RGEP.18047. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué estrategias persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos? 40444

- Interviene el Sr. Guardiola Arévalo formulando la pregunta. 40444

- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación respondiendo la pregunta. 40444

- Intervienen el Sr. Guardiola Arévalo y la señora directora general ampliando información. 40445-40447

— PCOC-4074/2026 RGEP.18459. 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: ¿Cómo garantizará el Consejo de Gobierno la seguridad del proyecto piloto de transporte de viajeros mediante vehículos autónomos? 40448

- Interviene el Sr. Pérez Gallardo formulando la pregunta. 40448

- Interviene el señor director general de Transportes y Movilidad respondiendo la pregunta. 40448-40450

- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el señor director general ampliando información. 40450-40451

— PCOC-4368/2026 RGEP.19458. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué mecanismos utiliza el CRTM para modificar frecuencias cuando se detectan problemas de saturación? 40451

- Interviene el Sr. Martínez Pérez formulando la pregunta. 40451-40452

- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid respondiendo la pregunta. 40452-40453

- Intervienen el Sr. Martínez Pérez y el señor director gerente ampliando información. 40453-40455

— C-1290/2025 RGEP.21717. Comparecencia del Sr. D. Alejandro Escribano Bello-Morales, Portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por Metro Línea 7B, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre la situación actual de las familias afectadas por las obras del Metro en San Fernando de Henares (por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). 40455

- Exposición del Sr. Escribano Bello-Morales, portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por el Metro en la Línea 7B. 40455-40460

- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Cadórniga Varela, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Catalá Martínez. 40460-40470

- Interviene el Sr. Escribano Bello-Morales, portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por el Metro en la Línea 7B, dando respuesta a los señores portavoces. 40470-40473

— Ruegos y preguntas. 40474

- Intervienen la Sra. Tejero Oller y la Sra. Acín Carrera. 40474

- Se levanta la sesión a las 11 horas y 48 minutos. 40474

(Se abre la sesión a las 9 horas y 35 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. Comenzamos la sesión del 6 de noviembre de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. *(Rumores.)* Les recuerdo que ya saben que en esta sala hay mucho eco y cada cosilla que digan va a sonar para todo el mundo; así que vamos a intentar mantener el silencio al máximo. Como cuestión preliminar, anunciamos las sustituciones. ¿Vox? *(Pausa.)* No.

La Sra. **TEJERO OLLER**: Sí, bueno, va a hacer la comparecencia y una pregunta...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Ah!, la va a hacer Javier, ¿no?

La Sra. **TEJERO OLLER**: Sí, Javier.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Socialista? *(Pausa.)* ¿La hace? Vale. ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿PP? *(Pausa.)* Bien, pues vamos a pasar al orden del día. Antes que nada, me ha comentado el señor Guardiola la posibilidad de modificar el orden del día por un asunto personal, que me hubiera gustado ayudar en ese sentido, pero, por respeto a los directores generales...; en fin, si lo hubiera sabido antes, de verdad que lo hubiera hecho. Bueno, pues vamos a pasar al primer punto del orden del día.

PCOC-3818/2026 RGEP.17564. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la situación de la carretera M-305 a la altura de la Cuesta de la Reina?

PCOC 3818/26, a iniciativa del señor Guardiola, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, sobre qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la situación de la carretera M-305 a la altura de la Cuesta de la Reina? Para responder a esta pregunta y en representación del Gobierno se incorpora a la mesa la señora directora general de Carreteras, doña Natalia Quintana, a la cual damos la bienvenida y le rogamos que se incorpore con nosotros. *(Pausa.)* Como ya se saben los tiempos, voy a empezar con el móvil a contar los tiempos hasta que me entere, como siempre, de cómo va esto. *(Pausa.)* Bueno, cinco minutos en tres tiempos. Cuando usted quiera, señor Guardiola.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Gracias, directora general, por venir aquí. Queríamos preguntarle qué valoración hace el Consejo de Gobierno sobre la situación de la M-305 a la altura de la Cuesta de la Reina. Les hice por Registro varias preguntas. Le pregunté cuándo tenían previsto terminar la obra. La respuesta es que las obras se encuentran en ejecución. A ver si puede aclararnos cuándo lo tienen previsto. También le preguntamos sobre a qué institución corresponde la titularidad de la carretera M-305, y nos respondieron que a la Comunidad de Madrid. Esto nos alegra, ya que hubo varios portavoces interesados hablando de que esto era culpa de Castilla-La Mancha. También preguntamos a qué institución corresponde el arreglo y mantenimiento, y la respuesta es que la M-305 es titularidad de la Comunidad de Madrid y, por tanto, le corresponde su conservación, arreglo

y mantenimiento, lo cual nos alegra. También les hemos pedido por escrito el informe que acredita lo que está sucediendo y nos lo ha denegado la Mesa. No sé si usted nos lo puede facilitar o hacerlo público. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Quintana, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Gracias, presidente. Señor Guardiola, la valoración de la DGC es clara; estamos ante una incidencia grave en una infraestructura estratégica para la movilidad de Aranjuez, pero también ante un ejemplo de cómo debe actuar una Administración responsable: vigilar, anticiparse, garantizar la seguridad y actuar cuando aparece un problema. La M-305 soporta actualmente más de 25.000 vehículos diarios, en torno a 2.000 de ellos de tráfico pesado, y constituye una conexión fundamental entre el sur de Madrid y el norte de Toledo. Hay un dato que quiero destacar: desde el principio no se produjo ningún accidente. Cuando finalmente cedió el terreno -y esto no fue una cuestión de suerte-, fue consecuencia del seguimiento que venían realizando nuestros servicios técnicos de las sucesivas campañas de auscultación y, sobre todo, de una decisión que siempre anteponemos ante cualquier otra consideración: la seguridad de los usuarios. Porque, cuando se produjo el hundimiento, señoría, la Comunidad de Madrid ya había cerrado preventivamente la carretera y las obras de emergencia ya se habían iniciado. Esta es nuestra valoración. Hubo un problema grave, sí, pero también hubo prevención, anticipación y capacidad de respuesta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Guardiola.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Señora directora general, nos alegra esa anticipación y que no haya ocurrido nada a nadie, lógicamente. Queríamos preguntarle si tuvieron alguna reunión previa con la Confederación Hidrográfica del Tajo advirtiéndole del hundimiento; es decir, quien puso la voz de alarma fue la Confederación. Queríamos preguntarle esto, si hubo esa reunión previa. Después, le he hecho varias preguntas, ¿no? ¿A quién le corresponde el informe? Me gustaría que pudiera entrar a valorar y a comentar las preguntas que le he comentado. No sé si usted puede comentarlo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Directora general, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Sí, desde luego que hubo reuniones con la Confederación, y no fue la Confederación quien lo detectó, fue la Dirección General de Carreteras. De hecho, no pudimos actuar antes en la emergencia porque la Confederación decidió no vaciar la acequia porque estaba en plena campaña y estaba en carga. Si me permite, le voy a explicar la cronología, porque creo que los hechos son bastante esclarecedores. La Dirección General de Carreteras venía observando deformaciones en el firme en el tramo de la 305; como digo, la Dirección General de Carreteras, no la Confederación. En noviembre de 2025, la Dirección General de Carreteras intervino para corregir la rasante. En abril de 2026, tras detectase la fractura de una barrera rígida central, intensificamos el seguimiento y realizamos siete campañas de auscultación topográfica del firme. Este seguimiento nos llevó a cerrar preventivamente la calzada de entrada hacia Aranjuez el 17

de julio, y la calzada de salida, el 30 de julio. El 1 de septiembre comenzamos las obras de emergencia para demolición y construcción del puente sobre la Real Acequia del Jarama, situada en el punto kilométrico 0+800, en Seseña, curiosamente, en la comunidad de Castilla-La Mancha. El hundimiento se produjo la tarde del 2 de septiembre. Por tanto, quiero subrayar que, cuando cedió el terreno, la carretera ya estaba cerrada y la actuación de emergencia ya estaba en marcha.

Después, hemos seguido trabajando, señor Guardiola. Durante la primera quincena de septiembre se ejecutó una glorieta provisional, que quedó configurada provisionalmente el viernes 4 y, definitivamente, el lunes 7, con un nuevo asfaltado y señalización. Esta obra permite mantener la funcionalidad del tráfico, evitando a los conductores recorridos alternativos de aproximadamente 15 kilómetros adicionales. Paralelamente, se ha procedido a la demolición de la calzada y del tablero existente, la retirada de los elementos afectados, la excavación de los terrenos adyacentes y el relleno con hormigón de las simas detectadas. También se han realizado prospecciones geotécnicas y arqueológicas y los sondeos necesarios para determinar la cimentación y la profundidad de los pilotes del nuevo puente; es decir, la obra avanza según la programación prevista. El Consejo de Gobierno ha destinado 3,7 millones de euros para construir una nueva estructura de 25 metros y la previsión es finalizarla durante los primeros meses de 2027.

Sobre las causas, también quiero ser muy rigurosa. La Comunidad de Madrid defenderá sus informes técnicos y no comparte las afirmaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Nuestros estudios técnicos y forenses concluyen que estamos ante un fallo geotécnico del terreno asociado a la circulación del agua y al arrastre progresivo de materiales, y no ante un fallo estructural de la carretera. Disponemos de evidencias que sustentan esta conclusión: simas y oquedades fuera de la propia estructura, circulación de agua a través del terreno, el desplazamiento del socavón respecto a las bóvedas y fisuras pasantes en los muros de la acequia. Por tanto, actuamos primero para garantizar la seguridad y restablecer la movilidad, pero eso no prejuzga ni las causas definitivas ni las responsabilidades que correspondan, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Cierra sus intervenciones el señor Guardiola con el tiempo que le queda hasta cinco minutos; cuando quiera.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Bueno, entiendo que lo que nos ha explicado es un poco el informe que ustedes tienen. Yo animaría a la Dirección General a que hicieran público el informe para que todos pudiéramos leerlo, ya que lo hemos pedido varias veces por la Mesa y parece que no podemos acceder. Entonces, si están tan seguros de los informes, pues háganlos públicos y así los podemos analizar todos y podemos verlo, igual que ha hecho sus explicaciones la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Como la directora general ha dicho, esta carretera pasa por encima de la Real Acequia del Jarama, que está explotada por la Confederación Hidrográfica del Tajo, y la usa la comunidad de regantes que hay en esa comarca. Data esta acequia del reinado de Felipe II, que ha tenido diversas ampliaciones y, bueno, pues la tenemos aquí desde el siglo XVIII, la estructura final. La Confederación

Hidrográfica del Tajo ha explicado que el socavón se produjo porque el puente desplomado está sustentado directamente sobre la bóveda de canal y no sobre otra estructura, y de esa explicación también aportan ellos fotografías. Hemos podido tener acceso a esos informes y se ve perfectamente que toneladas de cemento, más 25.000 vehículos, que le he entendido que decía, con vehículos pesados, que pasan por allí, está claro que una acequia no está preparada para soportar el peso que le ha puesto esta carretera.

Aun así, yo quería hacer una reflexión sobre esto, porque al final los perjudicados son los vecinos y vecinas, que tienen que tardar más para ir a su puesto de trabajo y volver de su puesto de trabajo. Quizás hay gente que no entienda este debate o que no conozca este debate. Yo he traído una fotografía. Esto es una carretera de la Comunidad de Madrid, específicamente, como estábamos hablando, la M-305 de acceso a Aranjuez. Esto no es una prevención ni es algo que... *(Rumores.)* Bueno, estaba puesto con unos conos, correctamente, pero ha llegado un momento en que una carretera no puede llegar hasta estos niveles. ¿A usted le parece normal que la principal vía de acceso a una ciudad de 65.000 habitantes acabe en estas condiciones? No entendemos cómo se ha podido llegar a este punto de falta de inversión y de prevención para que esto pueda ocurrir.

En cuanto a su respuesta, en el momento del hundimiento, ya tenían una excusa preparada para culpar al Gobierno de España, ¡una acequia del siglo XVIII! Tenían antes la excusa que la solución, y eso es algo que nos preocupa. Se hicieron un vídeo corriendo, al momento, para decir que era culpa del Gobierno de Pedro Sánchez, ¡por supuesto! Encontraron ya la excusa perfecta, y dicen al final que es una carretera con toneladas de peso, donde se ha ido asfaltando una posición encima de otra, donde cada vez que había un hundimiento, porque no es nuevo este hundimiento -lleva muchos años, que parece un tobogán cada vez que bajaba por allí-, pues se ha ido echando más cemento, más cemento, y esta estructura se ha hundido por una acequia del siglo XVIII. Pero ¿qué fue antes, la acequia o la carretera?

Ustedes sabían desde hace tiempo que esta carretera estaba mal, como usted misma ha reconocido, y lleva años hundida, como bien ha reconocido, que los ciudadanos de Aranjuez que pasábamos por allí sufríamos ese tobogán que daba hasta miedo. Ahí hace pocos años arreglaron el firme, ¡más peso encima! Entonces, han tenido esos carriles cortados durante el verano, y en eso entendemos que ha habido una anticipación, pero sabían que la carretera no estaba bien y no les ha quedado otra que arreglarlo de verdad, cuando ya se ha hundido, con el sufrimiento que tienen los vecinos y vecinas de Aranjuez, que es perder más tiempo en la salida, con los atascos que eso conlleva cada mañana, por ejemplo, estas últimas semanas, y al final eso repercute en el tiempo y en la calidad de vida, tanto para la ida como para la vuelta. Creemos que no se ha actuado de forma correcta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Bueno, última intervención, señora Quintana, para cerrar.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Bueno, igual necesito algún segundo más, porque la confusión es importante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, le dejaré lo mismo.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Es increíble que se diga que toneladas de peso de una carretera están sobre una acequia; hubiera cedido muchísimo antes. Lo que está claro es que es una acequia que no tenía mantenimiento, como ya estamos acostumbrados. Pueden intentar construir el relato político que quieran, señoría, pero la cronología es difícil de rebatir. Detectamos las deformaciones e invertimos en la carretera. Intervenimos en ella, realizamos siete campañas de auscultación, cerramos por precaución el 17 de julio, cerramos el 30 de julio. Esa imagen que está sacado es con la carretera cortada, ya cerrada. Iniciamos las obras de emergencia el 2 de septiembre, y el hundimiento se produjo el 3 de septiembre; por tanto, cuando cedió el terreno, la carretera estaba cerrada, los usuarios protegidos y las obras habían comenzado. Así que, si lo que pretenden insinuar es falta de vigilancia, falta de conservación o falta de anticipación por parte de la Comunidad de Madrid, los propios hechos desmienten su argumento.

Y hay algo más. Ante una situación como esta, teníamos dos opciones: entrar desde el primer día en una discusión entre Administraciones sobre quién es el responsable, o resolver el problema de los ciudadanos. Nosotros optamos por lo segundo. Habilitamos una solución provisional, evitamos 15 kilómetros de recorrido adicionales, aprobamos 3,7 millones de euros y estamos construyendo un nuevo y enorme puente. Al mismo tiempo, defenderemos las conclusiones de nuestros técnicos y exigiremos las responsabilidades que correspondan, porque gobernar, señor Guardiola, no consiste en llegar cuando ya se ha producido el problema para preguntar quién tiene la culpa; gobernar es detectar el riesgo, anticiparse, proteger a los ciudadanos y dar soluciones, y eso es exactamente lo que ha hecho la Comunidad de Madrid. Ante el hundimiento, vigilancia y prevención; durante la emergencia, seguridad y respuesta inmediata; y ahora, inversiones. Estos son los hechos, y el relato político tiene muy poco contenido. No vamos a consentir que nos den lecciones de gestión quienes incumplen todos los días sus compromisos, que nos den lecciones de planificación quienes llevan años anunciando infraestructuras que nunca llegan y, desde luego, que nos den lecciones de responsabilidad quienes confunden gobernar con relatar. Muchas gracias, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Quintana; le agradecemos su presencia esta mañana aquí y que tenga una buena jornada. Vamos al punto segundo.

PCOC-3891/2026 RGEP.17822. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Beatriz Tejero Oller, diputada del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué papel puede tener el alquiler con opción a compra en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid?

Pregunta 3891/26, a iniciativa de la señora Tejero Oller, del Grupo Parlamentario Vox, sobre qué papel puede tener el alquiler con opción a compra en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid. Para ello, en representación del Gobierno invitamos a la directora general de Vivienda y Rehabilitación, la señora Piccio-Marchetti; cuando quiera, se incorpora a la mesa y le damos la

bienvenida. *(Pausa.)* Bueno, como ya saben ustedes, por el artículo 196.2 se hizo la delegación, y también conocen los tiempos; así que vamos a empezar con la señora Tejero.

La Sra. **TEJERO OLLER**: Gracias. Bienvenida, muchas gracias por estar aquí. Bueno, la pregunta es clara: ¿qué papel puede tener el alquiler con opción a compra en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid? En esta comunidad hay una generación entera que lo está haciendo todo bien; estudia, trabaja, cotiza y paga su alquiler religiosamente el día 1 de cada mes, y aun así no puede comprarse una casa. No es por la cuota de la hipoteca, que muchas veces sería muchísimo más baja que el alquiler que ya paga, es por la entrada que tiene que pagar, que es el 20 o el 30 por ciento del precio, más los gastos que tienen que hacer para la compra; decenas de miles de euros que no pueden ahorrar porque cada vez más se los come el alquiler. Paga a fondo perdido lo que podría ser su casa.

El alquiler con opción a compra rompe ese círculo y es muy sencillo; el inquilino paga una renta asequible, el precio de venta queda fijado desde el primer día, de una parte de lo que paga a cuenta como pago de la vivienda, y pasado un plazo, podría comprarla. Es ahorro convertido en propiedad y es pasar de inquilino a ser propietario sin tener que heredar y sin tener que pedírselo a sus padres. Entonces, querríamos saber qué papel puede tener, qué tiene previsto la Comunidad de Madrid en cuanto a esto, porque ya llevamos una proposición no de ley al pleno de la Asamblea y ustedes votaron en contra. Sí que es verdad que en Madrid se está optando por esta opción y queríamos saber si cabe la posibilidad de que la Comunidad de Madrid saque viviendas en alquiler con opción a compra. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Tejero. Cuando quiera, señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. En contestación a su pregunta, el alquiler con opción a compra creemos que puede tener un papel muy importante en las políticas de vivienda de la Comunidad de Madrid, y así lo estamos desarrollando, como figura que permite hacer justo lo que usted dice, el acceso a la vivienda en propiedad, descontando de su precio parte de las cantidades que se han satisfecho en concepto de alquiler, porque además lo que permite es poder generar el ahorro necesario, sobre todo para aquellos que pueden tener una expectativa de mejora de sus ingresos. Sí que creemos que es una buena política de acceso, que estamos fomentando desde el Gobierno, igual que otras medidas de acceso a la vivienda en propiedad, como puede ser el programa Mi Primera Vivienda, que ya ha facilitado el acceso a más de 8.000 jóvenes. La recuperación de esta figura del alquiler con opción a compra ya se anunció por la presidenta de la Comunidad de Madrid en el debate del estado de la región del año 2022 y posteriormente se incluyó en el programa electoral, y desde el Gobierno estamos trabajando en la forma de volverlo a llevar a la práctica. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora Tejero, cuando quiera.

La Sra. **TEJERO OLLER**: Gracias. En la Comunidad de Madrid, para comprar una vivienda, hace falta tener ahorrados más de 124.000 euros de entrada, y eso sin contar los impuestos, notaría ni registro; 124.000 euros es lo que cuesta una casa entera en otras comunidades. El problema de nuestros

jóvenes y de muchas familias trabajadoras no es pagar una cuota mensual, porque muchos ya pagan cada mes un alquiler más alto de lo que pagarían en la hipoteca; el problema es reunir de golpe esa entrada. Mientras intentan ahorrarla, la vivienda sube un 12 por ciento en este último año y el Euribor ha subido más de un punto en doce meses, y el alquiler no da tregua. En estas condiciones, ahorrar la entrada se convierte en un objetivo que se aleja cada año. Por eso defendemos una fórmula que ya existe, que es sencilla y que funciona: el alquiler con opción a compra. ¿Y en qué consiste? Una familia entra a vivir en una vivienda pagando un alquiler, como cualquier otro, pero desde el primer día ese precio de compra queda fijado y en una parte importante de cada mensualidad se descuenta ese precio; es decir, cada mes de alquiler deja de ser dinero perdido y se convierte en un ladrillo de su casa. Permítame ilustrarlo con un ejemplo: pensemos en un piso de 90 metros cuadrados en el sur metropolitano, que cuesta 270.000 euros. Si esa familia quiere comprarlo hoy, necesita tener en el banco unos 81.000 euros de entrada y gastos. La mayoría sencillamente no los tiene. Si lo alquila de forma tradicional, pagará unos 1.200 euros al mes. Dentro de cuatro años habrá pagado casi 58.000 euros, no tendrá nada a su nombre y ese mismo piso costará bastante más. Pero, con el alquiler con opción a compra, esa familia entra con una pequeña prima, unos 8.000 euros; para cada mes, paga algo muy parecido a un alquiler normal, y a los cuatro años ya tendría acumulados más de 50.000 euros que restan de ese precio. Es decir, sin darse cuenta, ha ahorrado la entrada y además compra al precio de hace cuatro años, no al de hoy. Esa es la diferencia; el mismo esfuerzo mensual, pero un resultado completamente distinto. Y tiene más ventajas: la familia puede probar la vivienda y el barrio antes de comprometerse con una hipoteca a treinta años. Llega al banco con una parte del precio ya pagada y con años de historial de pago, en una posición muchísimo mejor. Y si su vida cambia, no está obligada a comprar; es un derecho, no una obligación.

Sabemos que hay que hacerlo bien, que hay que regular con transparencia la parte de la renta que se descuenta y qué pasa si al final no compra, y hay que proteger al inquilino inscribiendo su derecho en el Registro de la Propiedad, pero eso no es una razón para no hacerlo, es una razón para hacerlo con garantías. Además, no hablamos de una teoría; el Ayuntamiento de Madrid, como ya he dicho, tiene previsto utilizar esta fórmula. Lo he explicado, creo que todos lo conocemos y además coincidiremos todos en que sería una forma de comprar una vivienda más normal y más asequible. A mí se me plantean unas preguntas: si ustedes también están de acuerdo en esta opción, si ya están pensado que se va a hacer, ¿por qué no se hace?, ¿por qué no se ha hecho?, ¿por qué el Partido Popular, cuando Vox lleva una propuesta no de ley al pleno, vota en contra del alquiler con opción a compra? Es lo que me gustaría saber y que nos dijera, porque, si se va a hacer, estupendo, pero háganlo ya, porque es una opción muy viable para los jóvenes. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Tejero, por ajustarse a los tiempos. Ya agotamos el tiempo, señora Piccio-Marchetti; cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues voy a empezar contestando a lo último que ha señalado, porque espero recordar bien, pero, si no, lo aclaramos después. Creo recordar que la proposición de Vox de alquiler con opción a compra iba relacionada con las viviendas del plan Vive y, aunque este Gobierno está por supuesto a

favor, como ahora le explicaré, y está regulando el alquiler con opción a compra, las viviendas del plan Vive, por el tipo de suelo, que es demanial, propiedad de la Administración, que no se puede transmitir, justo en ese caso no se puede aplicar el alquiler con opción a compra, pero no porque no consideremos que es una figura buena, que sí lo consideramos, sino por el tipo de suelo en el que se implantan las viviendas del plan Vive. Creo que por ahí puede estar la explicación respecto a esa proposición no de ley.

Como sabe, hay amplia tradición en esta Comunidad de Madrid de implantación del alquiler con opción a compra. En el Reglamento de Vivienda Protegida del año 2005 y en el del año 2009 era una figura muy importante; en un primer momento, para jóvenes, que después se amplió a todo tipo de población. En el año 2017, como consecuencia de la coyuntura económica, desapareció esa figura en la Ley 9/2017, de 3 de julio, pero precisamente porque en los nuevos tiempos hemos visto que, dada la situación económica y dificultades de acceso de muchos jóvenes, puede ser una buena medida, como le he dicho, se incluyó en el programa electoral, y en ejecución de esa propuesta y también del plan de choque de vivienda 22-25, se modificó esa Ley 9/2017 para volver a incorporar otras formas de acceso a la vivienda protegida que pudieran ser, además del alquiler y la compra, otras fórmulas diferentes. En esa línea se está trabajando en el nuevo reglamento de vivienda protegida, que se encuentra en tramitación, donde expresamente se prevé como una figura de acceso el alquiler con opción a compra. Ha estado en información pública y todo el mundo ha tenido acceso a él, para precisamente dar esa posibilidad de acceder a los ciudadanos que ahora mismo no tienen la capacidad de hacer frente a esa hipoteca, pero que sí podrán hacerlo con el transcurso del tiempo.

Compartimos todas esas ventajas que usted ha expuesto en su intervención, porque además creemos que es una buena forma de poder acceder a la propiedad de una vivienda; es más, lo regulamos para esa vivienda asequible y protegida de la Comunidad de Madrid en este nuevo reglamento que, como le digo, está en su fase final de tramitación, que únicamente le queda el informe de la Comisión Jurídica Asesora para que el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid pueda aprobarlo. En ese reglamento se prevén cuáles son las partes de la renta que se descontarán del precio futuro, cuál es el precio al que puede venderse la vivienda, y todo ello con la finalidad de dar más opciones para los madrileños y, en particular, para nuestros jóvenes, para poder acceder a una vivienda en propiedad.

Como sabe, nuestro Gobierno trabaja en ello intensamente. He mencionado el plan Mi Primera Vivienda, donde más de 8.000 jóvenes han accedido a una vivienda en compra y no quiero dejar de mencionar también la regulación que aprobó el Consejo de Gobierno el pasado miércoles, por el que ese plan Mi Primera Vivienda va a ser una opción también para que tengan que aportar menos dinero para la entrada aquellos que acceden a una vivienda de obra nueva. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Piccio-Marchetti; continúa usted con nosotros para el tercer punto.

PCOC-3961/2026 RGEP.18047. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué estrategias persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos?

Pregunta 3961/26, a iniciativa del señor Guardiola, Arévalo, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre qué estrategias persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos? Como saben, ya lo he dicho, va a ser la directora general de Vivienda y Rehabilitación, señora Piccio-Marchetti, la que responda en nombre del Gobierno. Cuando usted quiera, señor Guardiola.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Muchas gracias, directora general. Le preguntábamos qué estrategia persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos. Me gustaría saber qué consideración tiene sobre el impacto que tiene el alquiler turístico en la presión de la vivienda residencial en Madrid específicamente, porque es donde mayor concentración hay, pero también en nuestra región. ¿Considera que no deberían existir viviendas de uso turístico ilegales en nuestra región? Es algo que nos inquieta bastante, porque hay bastante proliferación en nuestra región. También, al introducir un elemento que surge de este problema, que es el alquiler de temporada, si ven al final que se ha generado un sustitutivo a las viviendas de alquiler de uso turístico por la regulación nacional, si no está suponiendo esto un problema más para el uso residencial de la vivienda. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. Señora Piccio-Marchetti, cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues buenos días. Me gustaría decirle que creo que no soy la adecuada para hablarles sobre la regulación de los pisos turísticos en la Comunidad de Madrid, sino que esta pregunta debería dirigirse a las personas con competencia en la materia, que son los responsables de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, y en particular a la Dirección General de Turismo y Hostelería, que probablemente le contestará mucho mejor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un momentillo. Sí, es cierto, a veces hay confusión porque nos vienen preguntas que pueden ser mixtas, con dos posibilidades, y la verdad es que no nos queda más remedio que afrontarlas cuando nos vienen de la Mesa de arriba; es cierto que a veces es complejo porque son preguntas que son como híbridas. *(Rumores.)* Bueno, usted va a responder, entiendo, ¿no?

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): En la siguiente intervención intentaré contestarle lo más ajustadamente que pueda, pero con las limitaciones de hasta donde conozco la normativa turística.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Pues segunda intervención.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Por hacer una apreciación, directora general, yo no decido quién viene. Yo hago una pregunta al Consejo de Gobierno y el Consejo de Gobierno decide a qué parte del Gobierno la manda, pero preguntamos al Gobierno. Entonces, entendemos que, a lo mejor, afecta a parte de su materia, porque la pregunta que he hecho sobre el alquiler turístico se relaciona con cómo está impactando en el uso residencial, que yo creo que sí que está en su materia, en este aspecto. Por nuestra parte, no hemos pedido que venga usted, lo ha decidido su Gobierno; con lo cual, si tiene alguna apreciación, pues hágaselo llegar. También entendemos que debería haber una coordinación entre su dirección general y la gestión de la vivienda de uso turístico. Nos preocupa que no haya esa coordinación, o a lo mejor nos lo quiere aclarar en la siguiente intervención.

Yo les he realizado varias preguntas, que a lo mejor en estas sí tiene competencias su consejería, y una de ellas es cuántas inspecciones se han realizado mensualmente durante el último año -2025- por parte de la Comunidad de Madrid para fiscalizar la vivienda de uso turístico. La respuesta que tuvimos fue que 993 inspecciones, cuando el año pasado teníamos solo en la ciudad de Madrid 15.000 viviendas de uso turístico irregular. Creemos que no está siendo suficiente la parte de inspección, y le reitero las preguntas que le he hecho en la primera intervención. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Pues nada, segunda intervención, señora Piccio-Marchetti.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, pues totalmente de acuerdo. Bueno, precisamente por eso estoy aquí, para contestar como mejor pueda a esa pregunta suya que literalmente era qué estrategias persigue el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid para regular los pisos turísticos. Es decir, la pregunta se dirige a la regulación de pisos turísticos, por lo que creo que le contestarían de una forma más adecuada en otras partes del Gobierno. No obstante, precisamente por la buena coordinación que existe entre los distintos organismos de la Comunidad de Madrid, voy a trasladarle la respuesta que nos han facilitado desde la Dirección General de Turismo y Hostelería.

Sobre la regulación específica, en junio del 24, el Gobierno de la Comunidad de Madrid puso en marcha el plan de refuerzo del control de la actividad de las viviendas de uso turístico, que constituye el eje operativo de la estrategia de la comunidad para ordenar esa modalidad de alojamiento turístico. Sus principales líneas son: en primer lugar, el refuerzo del control administrativo mediante el incremento de efectivos para el control de las viviendas de uso turístico inscritas en el registro de empresas turísticas de la Comunidad de Madrid; en segundo lugar, el endurecimiento de las sanciones ante la reincidencia; en tercer lugar, la modificación de la normativa turística; por último, la colaboración e intercambio de información con los municipios.

Respecto al primer punto, el personal dedicado al control de las viviendas de uso turístico se ha incrementado de 16 a 30 efectivos. Creo que con eso contesto a la pregunta que acaba de lanzar sobre las inspecciones y también pongo de manifiesto que es una competencia de la Consejería de Cultura. La actuación busca que en el registro autonómico consten únicamente viviendas que cumplen

los requisitos turísticos y municipales exigibles mediante la revisión de las declaraciones responsables presentadas por los titulares de las viviendas de uso turístico ante la Dirección General de Turismo y Hostelería. Por su parte, el refuerzo sancionador presta especial atención a quienes continúan ejerciendo la actividad pese a una resolución que declara su imposibilidad o después de haber comunicado la baja.

Respecto a la modificación de normativa turística, uno de los hitos del plan ha sido la aprobación del Decreto 27/2026, de 25 de marzo, que modifica el Decreto 79/2014, regulador de los apartamentos turísticos y las viviendas de uso turístico. Esta reforma actualiza los requisitos mínimos de calidad, capacidad, equipamiento e información al usuario y adapta la regulación a los pronunciamientos judiciales. También incorpora expresamente la prohibición de desarrollar esta actividad en viviendas sometidas al régimen de protección pública. El decreto recoge que el uso turístico puede aprobarse, limitarse, condicionarse o prohibirse conforme a la normativa de propiedad horizontal y reconoce expresamente la potestad de los ayuntamientos en el ejercicio de sus competencias urbanísticas a establecer límites proporcionados al número de viviendas de uso turístico por edificio o zona y a los periodos de actividad por razones imperiosas de interés general. Asimismo incorpora la declaración responsable, la identificación, cuando proceda, del número y fecha del título habilitante urbanístico municipal. De este modo se mejora la conexión entre la declaración autonómica y los requisitos municipales sin sustituir las competencias de los ayuntamientos. Complementariamente, el 22 de octubre del 26, la Asamblea de Madrid aprobó la modificación de la Ley de Ordenación del Turismo, actualizando el marco normativo vigente desde 1999. Esta actualización legal complementa el Decreto 27/2026. La ley establece el marco general de la ordenación turística, mientras que el decreto regula los requisitos específicos de las viviendas de uso turístico.

Finalmente, la colaboración municipal se materializa en solicitudes de información sobre la normativa aplicable, consultas técnicas y remisiones de listados. La documentación interna de la Dirección General de Turismo recoge solicitudes a 154 municipios y más de 200 comunicaciones. En Madrid capital se consulta la base Conex de la agencia de actividades para comprobar la existencia de licencia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Guardiola, última intervención; cuando quiera.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Gracias, presidente. Directora general, creo que hay una cuestión que no tenía previsto hacer en mi intervención, pero que me preocupa, y es la propia estructura del Gobierno. Es decir, que no vean ustedes que la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación tuviera la gestión de la vivienda de uso turístico, porque consideran que esa vivienda es para el turismo y no de uso residencial, creo que ya supone el principal problema que tenemos. Miren, los alojamientos turísticos urbanos constituyen uno de los principales problemas en la concentración de la expulsión de los vecinos y vecinas en las zonas urbanas más tensionadas. Al final, estamos sacando del mercado de uso residencial viviendas que tienen un interés de uso turístico, que no lo tenían antes. Al final vemos cómo la expulsión de la población residente, la gentrificación acelerada, genera una pérdida de cohesión social en los barrios donde -principalmente en Madrid- están puestos estos usos turísticos. En ciudades europeas como Berlín, Ámsterdam o Lisboa se han adoptado medidas legislativas estrictas para proteger

el uso residencial y limitar la conversión a viviendas de alojamiento turístico para que la gente pueda seguir viviendo en sus barrios. Entonces, no tratar esto desde Vivienda nos parece ya una crítica o una autocrítica que creo que deberían empezar a gestionar.

Tenía algunas preguntas preparadas, pero, bueno, voy a ir apremiando, porque no me va a poder responder. Miren, por ejemplo, en la ciudad de Madrid, desde el Partido Socialista, hemos creado una plataforma contra las VUT ilegales que solo en dos semanas ha recibido 500 llamadas denunciando la situación que están viviendo con esas viviendas de uso turístico, y mientras, el alcalde de Madrid, por ejemplo, no hace nada. Eso sí, la oposición tenemos que habilitar un espacio para quejas, porque no existe ninguno. Al final, el 90 por ciento del sector de la vivienda de uso turístico es ilegal. ¿Ustedes se imaginan -no sé- que el 90 por ciento de los supermercados en la Comunidad de Madrid fueran ilegales, o que el 90 por ciento de la comida que nos suministran viniera de forma ilegal? No sería lógico. Pues lo mismo con un bien que es de primera necesidad, como es la vivienda. Tenemos 15.000 viviendas de uso turístico, solo en la ciudad de Madrid, que están de forma irregular.

Mire, si dejamos que se mida solo por rentabilidad una casa, nos encontramos que, claro, es más rentable el uso turístico al mercado residencial, o que es más rentable dividirla por habitaciones, o que es más rentable quitarle el salón, o que es más rentable quitarle la cocina. Claro, si miramos solo las casas por nivel de rentabilidad, al final la gente no tiene un espacio donde poder vivir; solo queda la rentabilidad. Gracias, presidente.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Bien, trasladarle que las medidas que se están tomando en la Comunidad de Madrid están dando sus resultados. Ha habido 3.053 bajas de empresas inscritas en el Registro en 2026 y todavía ha habido, en lo que va de año, 2.000 expedientes y 2.000 bajas más. Por otra parte, respecto a los datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística, las viviendas turísticas suponen un 0,45 del total de viviendas en la Comunidad de Madrid, con datos de mayo de 2026; es el porcentaje más bajo de las comunidades autónomas turísticas. Querría decirle que nosotros sí que somos respetuosos con las competencias. Por supuesto que trabajamos en la vivienda turística, pero respetamos lo que debe hacer cada uno, a diferencia del Gobierno central, que aprobó el registro único de arrendamientos de corta duración, que fue anulado después por el Tribunal Supremo por considerar que el Estado carecía de competencias para establecer esta regulación de viviendas turísticas, que, por otro lado, se han incrementado también como consecuencia de las regulaciones que consideramos inadecuadas en materia de alquiler tradicional. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias, señora Piccio-Marchetti, por estar con nosotros y le deseamos que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto cuarto.

PCOC-4074/2026 RGEP.18459. 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: ¿Cómo garantizará el Consejo de Gobierno la seguridad del proyecto piloto de transporte de viajeros mediante vehículos autónomos?

La Pregunta 4074, del señor Pérez Gallardo, del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno: ¿cómo garantizará el Consejo de Gobierno la seguridad del proyecto piloto de transporte de viajeros mediante vehículos autónomos? Para ello invitamos en representación del Gobierno al director general de Transportes y Movilidad, Luis Miguel Torres Hernández, al cual damos la bienvenida y rogamos que pase a la mesa. Y para comenzar la pregunta le damos la palabra al señor Pérez Gallardo; cuando quiera.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor director general, por venir hoy aquí. Queríamos preguntar un poco para que nos pueda decir cómo está avanzando este proyecto piloto que ya lleva unos meses, que empezó en septiembre en Madrid. Bueno, saber cuáles son los avances y sobre todo un poco también de cara a la seguridad. Hace poco les hice varias preguntas por Registro, para contestación por escrito, a este respecto. Lo primero era saber un poco si esto iba a afectar a los presupuestos; si nos afectaba también este proyecto piloto a las arcas públicas. Me contestaban que en principio no, que, bueno, este proyecto estaba en fase de definición, que el desarrollo no ha supuesto ninguna creación ni concesión de nuevas autorizaciones de VTC o licencias de taxi, y que estaba todo en coordinación con las entidades participantes y Administraciones competentes en materia de transporte, pero sí que decían que para el ejercicio de 2027 estaba previsto una asistencia técnica especializada destinada a apoyar labores de seguimiento, evaluación, análisis técnico-jurídico y desarrollo de los trabajos necesarios para implantar, en su caso, esta tecnología en condiciones de máxima seguridad y plena garantía. Entonces, bueno, no sé si también nos puede avanzar un poco qué va a suponer esta contratación o cómo se está planteando. Luego, también sobre las autorizaciones, cómo se va a hacer esto. Entiendo que todavía está todo esto en piloto y que, en función también de las pruebas, de cómo salgan estos pilotos, pues se hará una cosa u otra, pero nos decían que la habilitación jurídica que se va a utilizar para esto son las mismas tanto de autotaxi como de VTC.

Bueno, quería preguntarle también un poco cómo han recibido en estos sectores esto y, en definitiva, todo lo referente al vehículo autónomo como transporte público, este piloto, cómo está funcionando, qué novedades hay y cuáles son un poco las previsiones que tiene el Gobierno de cara a implantar ya este servicio, no solamente como un piloto, sino ya como un servicio público totalmente desplegado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. Señor Torres, cuando quiera responder.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Torres Hernández): Muchas gracias, presidente. Gracias, señoría, por su preocupación constante por el área de movilidad, en concreto, lo que tiene que ver con el sector del taxi y la VTC. Este es uno de los proyectos que yo

creo que convierten claramente a la Comunidad de Madrid en una comunidad pionera en lo que se refiere al avance en este sector y en esta materia. Precisamente es la Comunidad de Madrid quien puede avanzar en la implantación de un sistema como el de la movilidad autónoma en el ámbito del taxi y la VTC, porque somos la comunidad que a nivel nacional claramente ha conseguido establecer ese nivel de convivencia necesario entre ambos sectores y que ha superado ya algunos debates que vemos en otras comunidades, sobre la precontratación u otras cuestiones.

La seguridad es el principal de los objetivos que siempre nos ha presidido en todas las medidas en este ámbito; baste de ejemplo que somos la única comunidad en España que, por ejemplo, exige a los conductores de VTC tener un certificado y superar una prueba, como se viene exigiendo de siempre al taxi. La llegada del vehículo autónomo al sector del taxi y la VTC, probablemente, en general, en cuanto a la movilidad, puede ser la medida más efectiva para la seguridad desde el carné por puntos. Los datos están ahí y ya es una tecnología que claramente está muy probada en otros países, donde estudios ya concretos sobre millones de millas recorridas desprenden una bajada muy potente en la siniestralidad y en las reclamaciones patrimoniales respecto a los daños a personas y los daños a vehículos y, por tanto, queremos avanzar en eso. Es el principal objetivo, mejorar la seguridad.

En lo concreto, ¿cómo garantizamos la seguridad en este proyecto? Primero, todo lo que estamos haciendo se hace bajo el marco de las pruebas más exigente que hay en estos momentos en Europa, que es el que tiene la DGT, y que es quien en primer paso tiene que homologar la tecnología y los vehículos que luego van a poder funcionar. ¿Qué tiene ese marco de pruebas? Un perímetro definido de la prueba, donde queda claramente delimitada una fase inicial; una tecnología absolutamente acreditada y que, antes de pasar a la fase de transporte de viajeros, ha tenido que cumplir muchas pruebas. Trazabilidad total; cada vehículo viene perfectamente identificado y, una vez que supera esa acreditación, no puede ser otro vehículo, es ese vehículo exactamente. Esto viene asegurado a través de una identificación absolutamente inequívoca. Siempre habrá una persona responsable, al menos en la primera fase del proyecto; siempre tendremos un tripulante en el vehículo. La supervisión y seguimiento son absolutamente continuos.

Una segunda garantía importante es la que tiene que ver con los seguros. En una fase inicial, en la fase piloto, donde todavía ni siquiera van viajeros, está en los 5 millones de euros que se exige desde este marco regulatorio de la DGT, y en una segunda fase, donde ya empieza a haber unos determinados servicios, hay 10 millones de euros que exige el marco de la DGT, y hasta 50 millones de euros que exige en el momento en el que se autoriza a llevar viajeros por parte de la normativa de la Comunidad de Madrid.

Esa tercera garantía es la más importante; es decir, nosotros hemos dicho que no va a ser una puerta de entrada a nuevas autorizaciones ni nuevas licencias, precisamente porque es una de las demandas que así nos hizo ver el sector. Para nosotros ha sido muy importante, no solo la llegada de una nueva tecnología, sino garantizar esa seguridad y hacerlo de mano del sector, que es lo que siempre nos ha presidido.

Cuarta garantía, no hay prisas en seguir avanzando. Hay que tener un despliegue gradual, seguir acotando las zonas y, por supuesto, que es algo muy importante, es condicionado a los servicios. Sabemos que es una tecnología que funciona en otros países, pero la configuración de nuestras calles, de nuestra circulación y de nuestro sistema de transporte es diferente y, por tanto, esto nos va a llevar, con ese asesoramiento que planteabas con especialistas en la materia, a ser capaces de, analizando los resultados de este piloto, llegar a una normativa definitiva.

Una quinta garantía es la coordinación entre Administraciones, que es fundamental, no solo con la DGT, que es quien homologa y quien es responsable en el primer momento de esta tecnología, sino también con los ayuntamientos donde se van a desplegar estos pilotos; también esa coordinación con Guardia Civil y Policía Local. Y una última garantía que vamos a cumplir, como siempre, es la de transparencia y regulación basada en las evidencias de este proyecto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Gracias, señor Torres. Señor Pérez Gallardo, por favor.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias. Efectivamente, estaremos también muy atentos a que todas esas garantías se vayan cumpliendo, porque es una nueva tecnología, como hemos dicho. En las ciudades de otros países donde esto está en desarrollo, las tecnologías están siendo diversas: hay tecnologías que lo que están haciendo es que toda la inteligencia y todo ese vehículo autónomo es por el propio vehículo, por sensores; otras es por sensores que también están puestos en las propias vías; otras tienen otros sistemas, por ejemplo, los vehículos Tesla, no tienen nada que ver con otros vehículos autónomos, cómo lo están utilizando y con inteligencia artificial cómo analizan toda esa información. Entonces, por lo que hemos visto también en los desarrollos de otras ciudades, hay inversión también por parte de esas ciudades; es decir, no es lo mismo cómo se construyen las vías, los sensores que se ponen, la propia señalización de las vías, la diferenciación de las vías para los vehículos que para los peatones, y todas esas cuestiones, ¿no?

Es verdad que yo no sé si podemos homologar o podemos pensar que la ciudad de Madrid es semejante a Austin o a algunas ciudades de China donde esto se está dando, que son ciudades nuevas totalmente, con unos desarrollos tecnológicos bestiales y con unas inversiones que se han hecho por parte de las Administraciones públicas para que estos proyectos puedan ser viables. A nosotros, claro, lo que al final nos preocupa es que, para hacer un supuesto ahorro, estemos haciendo unas inversiones que nunca van a suponer ese ahorro. Es decir, a nosotros nos parece muy bien que la tecnología esta llegue, y nos parece muy bien que sea el sector privado quien la financie y que sean ellos quienes lo hagan, pero, claro, quería preguntarle un poco por la inversión que van a tener que hacer las Administraciones públicas para poder adaptar esa realidad a nuestras calles, porque si al final no va a suponer un ahorro para la propia Administración pública, pues igual hay que replantearlo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; todavía le quedaría una última intervención, señor Pérez Gallardo. Director general, no creo que le dé tiempo a dos, así que cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Torres Hernández): Señoría, efectivamente, no me va a dar tiempo, pero trataré de decirlo. Esto de lo que se trata es de

afianzar esa alianza público-privada; no se trata de un desembolso de inversiones por parte de la Administración para implantar una tecnología, sino que, frente a la confrontación del modelo de restricciones que tenemos a nivel nacional, hay un modelo en el que las infraestructuras están mejor habilitadas y el marco jurídico es más favorable. Nuestra idea es seguir favoreciendo esto, pero, desde luego, el beneficio tiene que ser para todos, principalmente para el usuario, si el usuario con esto sale beneficiado. Pensamos que tiene una derivada de beneficios muy interesante, como cubrir zonas con poca demanda, más despobladas, sin limitación horaria, porque no tienes esa penosidad laboral, por ejemplo, para los conductores. Bueno, hay una serie de ventajas, que es lo que a nosotros nos interesa y, sobre todo, es por lo que hemos querido liderarlo.

Una principal razón -con esto termino, presidente-: tenemos que evitar que se nos llenen otra vez las aceras de patinetes y, cuando queramos reaccionar como Administración, digamos: ¿y ahora qué hacemos? Por eso la Comunidad de Madrid ha decidido ponerse a la cabeza de un proyecto tan importante como este, que va a cambiar sin duda la movilidad de los próximos años. Teníamos dos opciones: ponernos de perfil y sorprendernos cuando estuviesen las calles llenas de vehículos autónomos, o dar un paso al frente, tratar de liderarlo y ahora hacer una transición que nos permita salvaguardar los empleos, salvaguardar el sistema público de transporte de la Comunidad de Madrid, que a mi juicio es el mejor de Europa, sin ninguna duda, y, sobre todo, que al final el madrileño vea los resultados beneficiosos para su día a día. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor Torres, y que tenga una buena jornada hoy. Bien, vamos a pasar al punto quinto.

PCOC-4368/2026 RGEP.19458. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué mecanismos utiliza el CRTM para modificar frecuencias cuando se detectan problemas de saturación?

Para responder al punto quinto, que es la Pregunta 4368/26, del señor Martínez Pérez, del Grupo Socialista, al Gobierno: qué mecanismos utiliza el Consejo Regional de Transportes de Madrid para modificar frecuencias cuando se detectan problemas de saturación, invitamos al director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Pablo Rodríguez Sardinero, a quien damos la bienvenida. *(Pausa.)* Señor Martínez, cuando quiera usted.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor Sardinero. Le preguntamos hoy qué mecanismos utiliza el Consorcio Regional de Transportes para modificar las frecuencias cuando se detectan problemas de saturación. Y se lo preguntamos porque, mientras ustedes hablan de estudios, planificación y seguimiento de la demanda, hay madrileños que siguen esperando al futuro mapa concesional y esperando en las paradas a que llegue un autobús en el que puedan subirse. No estamos hablando de una preocupación abstracta. En los últimos meses, vecinos y usuarios de la línea 551 de Pelayos de la Presa han denunciado autobuses completos y esperas de hasta dos

horas; en la línea 227 en Alcalá de Henares colectivos vecinales han alertado de saturación en horas punta y viajeros que se quedan sin poder acceder a autobús; en la línea 725, los vecinos de Miraflores, Bustarviejo y Valdemanco llegaron a impulsar una recogida de firmas para reclamar más frecuencias; también se nos han trasladado reclamaciones desde municipios de la Sierra Norte, como Soto del Real y Manzanares del Real. No son quejas de un solo municipio ni de un único color político, son problemas que afectan a personas que necesitan el transporte público para trabajar, estudiar o acudir a una cita médica.

Hace unos meses pudimos hablar aquí también en esta comisión de los problemas de las líneas 330, 336 y 337 en Morata de Tajuña. Y permítame que le ponga un ejemplo que conozco especialmente bien, San Martín de la Vega. Ya hemos hablado varias veces de las líneas 412 y 413, que son fundamentales para la movilidad de nuestros vecinos por la conexión que tienen con Madrid y Pinto. Además, la demanda de estas líneas en los desplazamientos vinculados al Parque Warner Madrid añade presión al servicio en determinados días y temporadas. Durante años hemos trasladado problemas de saturación, especialmente los fines de semana y en momentos de mayor frecuencia al parque. En 2023 reclamamos refuerzos y en enero del 2024 el Gobierno regional anunció nuevos servicios semanales en la línea 412. Quiero reconocer que aquellos refuerzos fueron algo positivos, pero insuficientes. En octubre de ese mismo año volvimos a solicitar más expediciones en ambas líneas, y la pregunta es evidente: si se sabe que hay fechas en las que la demanda crece de forma extraordinaria, ¿por qué tenemos que esperar a que se produzca la saturación para actuar? La apertura del Parque Warner los fines de semana, los festivos y las temporadas de mayor afluencia no son acontecimientos inesperados, se pueden prever, y los vecinos de San Martín de la Vega no pueden convertirse en viajeros de segunda categoría cuando aumenta la demanda turística.

El transporte público debe servir a quienes nos visitan, pero también a quienes vivimos allí los 365 días del año. Le pido tres respuestas concretas en esta comisión: ¿qué porcentaje de ocupación o qué indicadores activan una revisión de frecuencias al Consorcio Regional de Transportes? ¿Cuánto tiempo transcurre de media desde que se detecta la saturación hasta que se adoptan medidas? ¿Cuántas líneas han incrementado efectivamente sus frecuencias durante 2025 y 2026 por problemas de ocupación? Y añado una cuarta, con su permiso, y es si existe un protocolo de refuerzo preventivo para situaciones previsibles de alta demanda, como las que se producen en el entorno del Parque Warner Madrid o como las que se producen en el verano, cuando se visitan los pantanos de la sierra. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Señor Rodríguez Sardinero, cuando quiera, primera intervención.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy buenos días a sus señorías y muchas gracias, presidente. El Consorcio Regional de Transportes realiza un seguimiento continuo de la demanda y del funcionamiento de los servicios. Cuando detectamos problemas de saturación, se analizan las expediciones y las franjas horarias afectadas, identificamos las causas y, cuando es

necesario, adaptamos la oferta en coordinación con los operadores. Muchas gracias, y me reservo el segundo turno para contestar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Martínez, réplica, por favor.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. No sé si esperarme al segundo o al tercer turno para volver a preguntarle, señor Sardinero, porque es verdad que al final este juego que tenemos entre unos y otros... Le he preguntado y por lo menos esperaba respuesta. Mire, con usted he hablado mucho de esto y es verdad que se siente impotencia cuando llevas veinte minutos en la parada del autobús y, cuando quieres subir, te das cuenta de que el autobús está lleno, que incluso más de 20 personas vienen de pie en un trayecto de cuarenta minutos, y no solo me refiero a mi municipio. He hablado también de los autobuses y los refuerzos, sobre todo en verano, para los madrileños que visitan la sierra, las piscinas y los pantanos de la Comunidad de Madrid, pero me esperaba alguna respuesta. Es verdad que simplemente le he preguntado qué mecanismos; es decir, usted en los últimos meses habla mucho del futuro mapa concesional, que espero que sea futuro. En la próxima legislatura espero que no estén ustedes y podamos reforzar verdaderamente las líneas de autobuses.

Estamos hablando de ir a trabajar, no estamos hablando de ir de excursión, y yo creo que lo he comentado en esta comisión -se lo he comentado al consejero-, que no se puede presumir por parte de la presidenta de la Comunidad de Madrid de ir al Parque Warner para celebrar con una Mahou, o para montarse en un vehículo, y presumir de que somos el tercer lugar más visitado de la Comunidad de Madrid y, sin embargo, no se implanten medidas para que los vecinos que viven en San Martín de la Vega no tengan problemas y vean cómo día sí y día también se tienen que quedar en Villaverde Bajo-Cruce más de cuarenta y cinco minutos porque los autobuses llegan saturados, no solo de gente que viene a trabajar, sino también de gente que viene a visitar el municipio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. A ver, señor Rodríguez Sardinero, tiene hasta los cinco minutos y a ver si le puede responder.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Sí, tiene razón su señoría y le voy a responder incluso a esas cuatro preguntas que usted me ha hecho aquí en esta sala. La actuación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid combina tres ámbitos: el diagnóstico, la respuesta operativa y la planificación a medio plazo. En cuanto a cómo decidir dónde y cómo modificar una frecuencia, pues analizamos cada servicio. No basta una cifra global de viajeros; se necesita conocer qué ocurre en cada expedición, tramo y franja horaria. Por ello, contrastamos los datos de viajeros, validaciones, con la información de los operadores a través del SAE, los seguimientos en tiempo real que se realizan desde el consorcio a través del Citram y también atendemos las peticiones de ciudadanos y ayuntamientos, concejales o alcaldes, como usted ha hecho referencia. El diagnóstico es clave para identificar las causas de una elevada ocupación. Teniendo en cuenta lo que acabo de decir, tenemos un crecimiento sostenido de viajeros por las bonificaciones, como está ocurriendo por el incremento del coste del combustible, que se ha notado; también por incidencias en Cercanías, que en lo que va del

año hemos contabilizado más de 2.000 incidencias frente a 447 del año 2021, con lo que es bastante importante esta situación que nos lleva a la saturación o incluso a afectar a algunas líneas donde se encuentra alguna estación de Cercanías; y también las obras, que yo creo que ya lo he expuesto en esta sala, en la comparecencia ante una asociación que ya estuvo justamente en este mismo lugar, donde aumentan los tiempos de recorrido hasta más de veinticinco minutos en hora punta de la mañana y alteran intervalos entre los autobuses. Por eso analizamos conjuntamente ocupación, horario y tiempo de viaje.

En segundo lugar, el diagnóstico se traduce en una respuesta operativa: reforzamos expediciones o introducimos buses de más capacidad, o se ajustan horarios a las franjas de mayor demanda, o se revisan recorridos y conexiones. Coordinamos las medidas con los operadores y, cuando corresponde, con los ayuntamientos, como también sucede. Esta adaptación tiene resultados concretos, y contesto a una de sus preguntas en cuanto al tema de refuerzos. En el año 2025 los refuerzos de la red interurbana superaron las 66.500 expediciones adicionales, que traducido en kilómetros es más de 2,3 millones de kilómetros, junto con más de 150 modificaciones de horario, itinerario y otras características de las líneas. En lo que va de año, de enero a septiembre, hemos hecho 50.354 refuerzos, lo que significa también un importante número de modificaciones. No significa que todas las dificultades estén resueltas, evidentemente. Ya lo he dicho en muchas ocasiones, el transporte determina una manera cotidiana de modificar la red y además el transporte es dinámico, no es nada estático. Supone que, dependiendo de circunstancias, como he dicho con anterioridad, pues se producen afecciones a las que tenemos que dar respuesta.

Luego, complementamos la gestión diaria con la planificación a medio plazo. El nuevo mapa concesional al que usted ha hecho referencia contempla mejoras de oferta, conexiones, intermodalidad y nuevas tecnologías para mejorar la información con el ciudadano. En ese horizonte, más presente que futuro, se sitúa también el proyecto del nuevo Citram, donde se contemplan herramientas de inteligencia artificial, analítica avanzada, que anticipará la demanda y dará apoyo a la planificación de recursos. En definitiva, señorías, diagnosticar para actuar, comprobar resultados y planificar las necesidades futuras, y así conectamos respuestas a los problemas de hoy con la preparación de la red para mañana. Ejemplo, líneas 412 y 413, cuando su señoría, en calidad de alcalde, tuvo la amabilidad de llamarme y contarme cuál es el problema que se estaba produciendo, creo recordar que en el mes de octubre, primeros de octubre o últimos de septiembre, y hemos reforzado las líneas 412 y 413 en 19 expediciones, y no es porque usted sea el alcalde de San Martín de la Vega, sino que eso sucede con el resto de las líneas donde se han ido produciendo problemas, que es real el caso de las líneas de nuestros municipios de la Sierra Norte.

Hemos tenido también las obras de la A-1, que nos producen afecciones importantísimas, donde, por ejemplo, llegar desde Buitrago a nuestra ciudad supone cuarenta y cinco minutos más de lo que se tardaba con anterioridad. Intentamos resolver los problemas, como le he dicho, identificando el diagnóstico, con trabajo en equipo con los operadores y con los ayuntamientos, y luego la puesta a disposición en función de esas necesidades, que intentamos, como he dicho, producir, y se ha producido

en el año 2025 ese incremento del número de expediciones, incremento en número de kilómetros y, por lo tanto, ese incremento de modificaciones en la red. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero, le deseamos que tenga una buena jornada. Y vamos a pasar al punto seis.

C-1290/2025 RGEP.21717. Comparecencia del Sr. D. Alejandro Escribano Bello-Morales, Portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por Metro Línea 7B, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre la situación actual de las familias afectadas por las obras del Metro en San Fernando de Henares (por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Es una comparecencia del señor Escribano Bello-Morales, que, cuando, quiera, puede pasar a la mesa, al cual le damos la bienvenida. *(Pausa.)* Es el portavoz de la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por el Metro en la Línea 7B. Es a petición del Grupo Más Madrid -él ya ha estado aquí, ya ha comparecido en alguna ocasión-, y es al objeto de informar sobre la situación actual de las familias afectadas por las obras del metro en San Fernando de Henares; por el artículo 211. Aunque más o menos se conoce ya la forma, se lo recuerdo: tiene usted una primera intervención de quince minutos -tiene aquí el reloj para que usted pueda controlar los tiempos-; los grupos tendrán una intervención máxima de diez minutos, que normalmente no los suelen usar porque prefieren escucharle a usted, y usted cierra con diez minutos. Entonces, cuando quiera, empezamos.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA ASOCIACIÓN VECINAL DE PERSONAS AFECTADAS POR EL METRO EN LA LÍNEA 7B** (Escribano Bello-Morales): Muchas gracias a todas y a todos por estar aquí, sobre todo por aceptar esta comparecencia, que yo creo que es importante a la vista de la evolución que ha tenido el problema de la línea 7 de metro en los últimos meses, también en los últimos años, y por las afecciones que ha generado, no solamente desde una perspectiva estructural al municipio de San Fernando de Henares y Coslada, sino también por sus efectos sociales, que yo creo que es el elemento quizás más importante ahora mismo y que está generando graves problemas a la mayoría de la población de nuestra ciudad y a la ciudad de Coslada.

Antes de iniciar la cuestión, haciendo un pequeño repaso de la actualidad, sí que quería plantear una cuestión que yo creo que es de consenso y un principio que creo que, independientemente de la ideología política, independientemente de dónde estemos, sí puede ser un punto de partida común, y es el siguiente: yo creo que a todos, independientemente de la Administración que generase un daño a una familia, a una persona o a un individuo, a fin de cuentas, a un ciudadano o una ciudadana en nuestro país, independientemente de la comunidad, si es el Gobierno central o un ayuntamiento, si fuésemos afectados, nos gustaría que esa Administración nos dejase en el punto de partida antes de que los daños se iniciaran. Es decir, si hemos perdido una casa, nos gustaría que nos devolvieran nuestra casa; si hemos tenido un problema con nuestro negocio, nos gustaría que nos devolviesen a la situación que estábamos antes de que se generase un daño en nuestro negocio, por poner dos ejemplos. Creo

que todo el mundo estaría de acuerdo en que nos gustaría que la Administración resolviese de forma efectiva el problema para poder recuperar la vida y poder seguir con autonomía, con nuestra libertad.

En nuestro caso creemos que, en lo que atañe a los vecinos y vecinas de San Fernando de Henares, esto no ha ocurrido por los siguientes motivos que paso a relatar. En primera instancia, tendríamos que hablar de los daños generados a los edificios, a los derribos, a los comercios y las problemáticas derivadas de todo esto. Hablamos actualmente de que hay 74 viviendas derribadas, familias que han perdido su casa, familias que pagan una hipoteca de una casa que no existe y que están condenadas a ir a juicio para recuperar por lo menos una indemnización que les permita buscarse la vida posteriormente, ya que las que se han recibido no nos permiten acceder al mercado de la vivienda en condiciones, tal y como está el precio de mercado de la vivienda en la Comunidad de Madrid.

En segundo lugar, hablamos de los daños derivados a más de 600 viviendas afectadas, que buena parte de ellas todavía no están reconocidas, que tienen diferentes afecciones, diferentes grietas, daños, y sobre todo pérdidas patrimoniales en torno al valor de la propia vivienda que afectan directamente también a la economía de las familias afectadas. Hablamos también, por supuesto, de las familias que han tenido, en algunos casos, que acceder a ese paquete de ayudas que se consiguió después de muchos años para que puedan reparar integralmente su vivienda, pero esos paquetes, por ejemplo, como el caso de los vecinos y vecinas de un edificio muy concreto de Virgen del Templo, están ascendiendo a unos 3.000 euros de indemnización para arreglar una vivienda entera, que está llena de daños provocados por la línea 7B de metro y, por cierto, evidentemente, en el expediente de responsabilidad patrimonial que ha abierto la Comunidad Madrid. Estamos hablando de 8 comercios derribados, 24 comercios dañados, que no han recibido ninguna indemnización por el lucro cesante de sus negocios anteriores a enero del año 2024, ya que el BOCM los reconoce como efectivamente afectados, pero no hay indemnización de los cuatro años anteriores, en los que desde el año 2021 hasta el año 2024, y hasta la actualidad, las zonas comerciales han estado dañadas o cerradas y no se ha podido desarrollar con naturalidad la actividad comercial, provocando, evidentemente, ingentes pérdidas a comerciantes, que no solamente dependen de tener una buena situación, de poder estar abiertos, sino también de tener vecinos y vecinas en el entorno que acudan allí. Muchos vecinos y vecinas, entre los que me incluyo, ya no estamos allí, porque se nos ha derribado nuestra vivienda.

Hablamos también de la devaluación de las viviendas que no están damnificadas pero que están en el entorno; familias que compraron su vivienda, que vivían en el entorno de la zona centro del municipio, y que por los problemas generados por la línea 7B de metro su vivienda ya no vale lo mismo, que el precio de mercado ha caído, o directamente están cerca de las zonas afectadas; con lo cual, pasa exactamente lo mismo. Quién quiere comprarse una vivienda en una zona en la que ha habido trabajos porque se han derribado 74 viviendas, y que todavía, además, no hay una solución definitiva para este problema.

Hablamos también de los daños a los usuarios en términos de transporte, porque el metro ha estado en torno a unos siete años cerrados de su vida útil, que son exactamente 2.532 días de cierre de la línea, con lo que eso supone para las trabajadoras y los trabajadores de San Fernando de Henares

que tienen que desplazarse a Madrid; porque San Fernando y Coslada son ciudades dormitorio y la mayor parte del grueso de la población trabaja dentro del cinturón de la M-30.

Con respecto a los servicios públicos, estamos hablando de que la escuela de idiomas, que era un centro importantísimo de todo el corredor de Henares, ha desaparecido; no está. La sala de exposiciones Juan Carlos I, la escuela de adultos, el centro de juventud, la casa de la mujer, el centro multifuncional de educación compensatoria y la escuela infantil El Tambor han desaparecido del corazón de nuestro municipio. Hablamos de que estas demoliciones en el centro neurálgico cultural de nuestro pueblo empezaron el 7 de marzo del año 2023. Se continuó entre el 18 de abril y el 14 de octubre del año 24. Desde el año 2023, desde ese momento, no ha habido ninguna planificación para restituir los servicios municipales a los vecinos y vecinas, que ya no es solamente para las personas que no tienen vivienda. Se ha desarrollado un parque, una infraestructura de espacio público abierto, pero no hay ninguna planificación a día de hoy, o por lo menos no la conocemos, para restituir puntualmente todos los servicios públicos perdidos.

Pero yo me quiero centrar hoy en una cosa que me parece especialmente relevante y que se ha mencionado de forma abstracta en las últimas comparecencias en las que he estado aquí, en las que he tenido el gusto de estar aquí, pero que no teníamos datos ponderables para cuantificarlo, y ahora sí los tenemos, que son los daños psicosociales generados a los vecinos y vecinas de San Fernando de Henares. Esta realidad es una realidad que ha estado soterrada; una realidad que se ha procesado de forma individual por parte de muchos vecinos y vecinas afectadas y que desde esta asociación encargamos al centro de estudios Sira, que es un centro especializado en problemáticas relativas a los malos tratos, torturas generadas por conflictos armados, problemas por causas naturales, etcétera, para que realizase un estudio en dos sentidos: un estudio cuantitativo con datos en torno a entrevistas con afectados de toda la zona afectada en el centro del municipio, pero también un espectro mayor y, por supuesto, recogiendo testimonios personales que yo hoy sí quiero traer aquí, para que escuchen las voces de vecinos y vecinas anónimas y cómo están procesando el problema que están viviendo con la línea 7B de metro.

Por empezar con los datos específicos, el 96 por ciento de las personas encuestadas consideran que las autoridades, es decir, en este caso el Gobierno de la Comunidad Madrid como autoridad responsable, y también, en general, otras que podrían haber desarrollado otras iniciativas, han generado mayor sufrimiento emocional a las personas afectadas. El 98 por ciento tiene una percepción de que ha habido poca o ninguna acción por parte de la Administración para responsabilizarse y minimizar el malestar. El 88 por ciento plantea que hay inconformidad con la respuesta y el apoyo recibido por parte de las instituciones. El 64 por ciento de los encuestados afirma que la situación les ha afectado laboralmente. El 86,2 por ciento reporta haber sufrido a nivel económico por la pérdida del valor de su vivienda o situaciones generadas en torno al problema del metro. Un testimonio señala lo siguiente: "Tenía un trabajo en un puesto de responsabilidad como mujer, y en el entorno en el que me muevo no ha sido fácil llegar a él. Gracias a esto nos manteníamos toda mi familia y yo. Soy una mujer divorciada. Sufrí una mudanza forzosa de la que me avisaron con quince días de antelación; corriendo a buscar un alquiler. Tuve que hacer entrega de mis llaves a una empresa que se

suponía que iba a arreglar mi casa por segunda vez, porque ya me habían realojado anteriormente durante un año. Cuando hice la entrega de mis llaves, intuí que ya no iba a volver, y así fue. Empecé a tener problemas que yo no tenía, como dolores de cabeza, mareos, falta de concentración, temblores, palpitaciones. Entré en depresión; estuve un año de baja y perdí mi trabajo. Ahora no soy la de siempre, mi nivel de ansiedad está por las nubes y tengo miedo a no rendir como siempre." El 90 por ciento afirma que su vida cotidiana ha sido interrumpida. Otro testimonio señala: "Hemos vivido meses con la mayoría de nuestras pertenencias en cajas y más de un año en un guardamuebles." El 61,5 por ciento afirma que ha habido un deterioro de las relaciones sociales personales con familia, parejas o amigos. Afectados relatan -abro comillas- "apatía, cansancio, falta de ganas de socializar, de hablar con vecinos, por no hablar del tema, de angustia al salir y estar con mucha gente".

Esto también ha tenido impactos importantes en la salud mental de las familias afectadas. El 40 por ciento ha tenido que pedir ayuda psicológica a partir del inicio de las obras. El 46 por ciento señala que están recurriendo a medicación específica para calmar los nervios y la ansiedad. El 63,8 por ciento de las personas entrevistadas considera que el daño experimentado es irreversible. Otro testimonio señala lo siguiente: "Creía que tenía ya todo resuelto en mi vida, por mi jubilación, y ahora no tengo mis recuerdos de toda una vida. Por culpa del derrumbe de los pisos, me asusté. Me robaron todos los recuerdos que eran más queridos de mi vida, cosas de mi niñez y de mis hermanos fallecidos. Eso me destrozó; es irrecuperable. Para mí es parte de mi dignidad.".

En términos generales, estamos hablando de que también hay afecciones físicas. El 61,4 por ciento de los afectados entrevistados señala que tiene dolores de cabeza generalmente; el 68,9 por ciento, que sufre tensión muscular; el 79,1 por ciento, que sufre problemas del sueño; el 34,8, episodios de crisis, nervios, ansiedad o angustia y -esto me parece especialmente grave- el 8,5 por ciento episodios de autolesión. Señala otro testimonio lo siguiente: "A veces no puedo hacer frente a esta situación y muchas veces pienso que no deseo seguir viviendo. He trabajado y luchado tanto por ese hogar, para tener un futuro para mi hijo. Me han despojado de todo. Ya no tengo nada. Tengo 57 años; no puedo empezar de nuevo. Es una situación de desesperación, impotencia. No sé cómo explicarlo." Otro testimonio señala: "En el año 25, ya una vez que nos dijeron que no seguían pagando el alquiler, y tener que pedir una ayuda que no llegaba, y tampoco tener idea clara de si nos iban a pagar la vivienda o no, intenté suicidarme.".

Con respecto a los menores de edad, evidentemente, este problema ha tenido un impacto gravísimo. Estamos hablando de que el 66,7 por ciento ha desarrollado en el marco de las obras -hablamos desde 2021, cuando se inicia el gran aparataje de obras desarrollado por el Gobierno de la Comunidad Madrid- afecciones respiratorias, como asmas o alergias, producidas por el polvo del entorno. Estamos hablando de que el 69 por ciento ha sufrido afecciones con respecto al estudio y al aprendizaje. El 56,1 por ciento señala que ha sufrido un impacto negativo en el disfrute de su tiempo libre porque está permanentemente pensando en esto. El 75 por ciento crece con inseguridad e inestabilidad vital; el 71 señala que hay afecciones a la confianza de las instituciones que supuestamente les tienen que proteger; y el 61 señala que hay falta de arraigo y rechazo por su propio barrio por el problema generado. Hay varios testimonios que paso rápidamente a relatar. Uno señala: "Mis hijos

actualmente tienen 10 y 11 años y se han pasado años preocupándose por si su casa se iba a hundir, como ha pasado con la de otros vecinos enfrente." "Mi hijo tuvo que dejar la carrera universitaria por el estrés, teniendo que acudir al psiquiatra." Otro testimonio señala sobre su hijo: "Está desde hace cinco años en tratamiento psicológico; le cambió el carácter, dejó de comunicarse con nosotros. No quería estar en casa ni con nosotros. Repitió el curso." El 63 por ciento de las personas afectadas señalan que tienen dificultad para seguir con su vida cotidiana y el 89,7 por ciento también manifiesta que le ha generado esta problemática una dificultad para planificar sus vidas y su futuro.

Estamos hablando en términos generales de que las familias afectadas que han perdido su vivienda llevan desde el año 2021 con la vida paralizada; personas que han acudido a juicio para recuperar su vivienda, que no pueden acceder a un futuro. En mi caso particular, porque soy uno de los afectados, todavía ni siquiera he accedido a la fase judicial y, por tanto, otros vecinos seguimos con la vida paralizada. A esto nos referimos cuando hablamos de la vida paralizada, cuando no somos dueños de nuestro propio destino. Señala otro testimonio: "En mi caso, creo que esta situación de desamparo se está alargando tanto que me desespera; no saber qué será de mi vida, la sensación de que toman por mí las decisiones. La indemnización que nos pretenden dar no nos llega para comprarnos una casa." Relata otro afectado: "Ya no sabes ni dónde quieres vivir. Tengo miedo y siento rabia.".

En otro plano, estamos hablando de la problemática hidrogeológica y del daño técnico, cambiando de vertiente. Estamos hablando de que, desde junio del año 2023, el Colegio de Geólogos señaló que el daño generado al suelo de San Fernando de Henares era irreversible, desde una perspectiva hidrogeológica, y que la única alternativa posible a este daño, a este escenario, porque nunca antes se han enfrentado a que una Administración pública haya desencadenado un problema hidrogeológico de forma artificial, de forma inducida por la obra de metro, planteaba que había que desarrollar un análisis predictivo, no solamente del problema de metro, del túnel y su entorno, sino del suelo completo de San Fernando de Henares, para ver dónde están las afecciones, actuar conforme a esas afecciones y ver el futuro que iban a tener dichas afecciones para los edificios, evidentemente, y para el municipio y la población civil. Esto, a día de hoy, creo que no se ha hecho. No se ha desarrollado ninguna iniciativa en este sentido; con lo cual, desde la plataforma y, por supuesto, desde la asociación a la que pertenezco, sí entendemos que es necesario que se haga, pero no se ha hecho.

Por último -y voy terminando con una consideración final-, el pasado mes de julio asistimos al desalojo de tres familias nuevas que han perdido su vivienda; tres viviendas unifamiliares ubicadas en la calle Nazario Calonge, 14, 16 y 18, que han tenido que salir de sus casas forzosamente, y están apuntaladas porque se caen. El 3 de agosto se les dio 72 horas para salir de ahí, teniendo en cuenta que el ayuntamiento desplegó la ruina física del edificio y, por tanto, había que evacuarlo. El Gobierno de la Comunidad Madrid no ha reconocido a estas familias afectadas, algo que es sorprendente, teniendo en cuenta la larga lista de familias que han estado en esta situación y que actualmente están sin casa. Se han alegado muchas cosas, pero nosotros entendemos que los daños generados en unas viviendas que están pegadas a 1 metro, ¡literalmente 1 metro!, de la zona afectada donde más se ha trabajado en los últimos años, entendemos que algo tendrá que ver con las obras de Metro. La pregunta que nos hacemos hoy aquí, que yo hago también aquí, es por qué la Comunidad de Madrid se niega a reconocer

a estas familias que han salido de sus casas con una mano delante y con otra detrás, que no tienen ningún amparo legal, ningún parapeto de ninguna Administración, y que ahora mismo, si su casa es derribada, tendrían que pagar el derribo de su propia casa, porque ninguna Administración les ampara. Tendrían que hacerse cargo del derribo de su propia casa y también del traspaso de sus propios elementos internos a la vivienda, de su propio inmobiliario, porque no tienen a dónde ir ni tampoco dinero con el que pagar. ¿Cómo resolvemos esta situación? Estamos hablando del desamparo absoluto de tres familias o cuatro, previsiblemente, porque hay otro edificio que acabará también en esta situación, que no tienen respuesta de ninguna Administración. Actualmente sabemos que el Ayuntamiento de San Fernando de Henares a una de las familias ha podido realojarla internamente, pero, y el resto, ¿qué ocurre?

Con esto quiero hacer, digamos, una reflexión final en torno a unas preguntas que me parecen interesantes para cerrar el turno y escuchar lo que tengan que plantear. Termino como empecé, después de haber trasladado esta información, les pregunto a todos y a todas: ¿consideran que las medidas implementadas han servido para devolver las condiciones de vida que tenían los afectados antes de que se produjera esta negligencia, esta catástrofe? ¿Creen que el problema ya está resuelto? ¿Qué harían ustedes si estuvieran en nuestra piel? ¿Cómo van a resolver el problema técnico?, ¿qué medidas concretas van a implementar para todo el municipio? ¿Cómo van a desarrollar un informe hidrogeológico con un modelo predictivo?, ¿van a hacerlo? ¿Cómo van a resolver el problema social? ¿Van a valorar el problema psicosocial desde esta perspectiva que les he trasladado, desde la individualidad y la problemática de las familias afectadas? ¿Van a sentarse con las familias para alcanzar soluciones y que no acaben en vía judicial? ¿Van a crear, como venimos planteando, un plan integral y una ley autonómica que mejore las cuantías y que también agilice los plazos administrativos que venimos sufriendo? Estas son algunas de las preguntas que les traslado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias por ajustarse al tiempo; cuando ha llegado a diez minutos se ha puesto a cero, lo digo porque no sé si lo ha visto.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA ASOCIACIÓN VECINAL DE PERSONAS AFECTADAS POR EL METRO EN LA LÍNEA 7B** (Escribano Bello-Morales): Sí, gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Ahora empezamos con las intervenciones de los grupos. El Grupo Vox, diez o menos. Gracias.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Escribano, por venir nuevamente a la Asamblea de Madrid para contarnos un poco la situación de los afectados por la línea 7B, bajo la perspectiva de la asociación a la que usted representa. Bueno, como bien sabe, esta comparecencia se rige por el artículo 211 del Reglamento de la Asamblea, y en el propio Reglamento se marca que las intervenciones de los grupos parlamentarios son simplemente al exclusivo objeto de pedir aclaraciones. Yo voy a intentar ceñirme a eso, más que a lanzar mi propuesta, que yo creo que para eso tenemos otras comparecencias, pero en esta, cuando vienen expertos, vienen afectados o vienen personas que no forman parte de la Administración pública y no forman parte del

Gobierno, las intervenciones de los grupos parlamentarios están para pedir a los comparecientes que nos aclaren sus puntos de vista, y no tanto para hacer una valoración política cada uno. Por lo tanto, yo voy a intentar ceñirme, aunque es un poco imposible hacerlo, porque, efectivamente, es un tema complicado que se lleva arrastrando muchos años. Entonces, bueno, voy a intentar ceñirme a pedirle aclaraciones sobre cuestiones que usted nos ha contado, que creo que son muy útiles y creo que es importante escuchar aquí, la verdad, para poder buscar al final soluciones entre todos.

Lo primero, nos hacía una consideración inicial, que, efectivamente, yo creo que debería ser la norma común y debería ser un poco en lo que se base todo, de volver al punto inicial. Cuando hay un perjuicio de un tercero frente a otro, y eso acaba en la justicia, lo que se pide es que se vuelva, efectivamente. Pues, cuando es con la Administración pública, yo creo que debería ser más todavía. Pero la realidad es que en este caso de San Fernando va a ser imposible. Es imposible volver a la situación inicial, cuando se han derribado viviendas, y creo que nos ha contado muy bien todo lo que eso supone, todo el daño que eso supone para las familias, para las personas, ya no solamente físico o económico, que incluso, efectivamente, con la situación de la vivienda, con el encarecimiento de los precios, con la situación actual, es que es un daño que ni siquiera con las ayudas que se les dan y con toda la reparación que se les pueda dar, incluso después de la justicia, se cubre. Pero también es muy importante -yo creo- poner en valor, para poder ver hasta dónde llega el problema, esos daños psicosociales que usted ha comentado.

Yo aquí sí que quería preguntarle... Porque yo entiendo por qué hoy la izquierda trae esto; lo entiendo perfectamente, y además les digo que creo que les están usando, y creo que quieren usarles para al final decir que todos son iguales, y que esto se gestiona de forma igual en todos sitios. Y, aunque nosotros hemos sido muy críticos con el Gobierno de la Comunidad de Madrid, en cómo ha gestionado muchas veces este problema de la línea 7B, creo que puedo decir que no todos somos iguales, y no todos son iguales. Porque sí que han incluido en las indemnizaciones los daños psicosociales. Bueno, lo primero que hicieron fue asumir las consecuencias de Gobiernos anteriores a los suyos. Yo sí que he visto durante todos estos años un cambio del Gobierno, de las direcciones generales de infraestructuras y del resto de la Comunidad de Madrid, y sí que han puesto todo encima de la mesa, según lo que la ley marca. Es que seguramente tenemos que cambiar la ley. Yo creo que seguramente haya que cambiar la ley porque, efectivamente, si según la ley se están dando las indemnizaciones máximas que permiten y estas no cubren los daños que han supuesto, pues lo que está mal es la ley, no la aplicación de la ley, claro, porque yo creo que la Administración pública lo que no puede hacer nunca es prevaricar. Pero, efectivamente, yo creo que lo que está pasando en San Fernando de Henares pone de manifiesto que hay que cambiar la ley, ley nacional, que es por la que se están rigiendo para dar estas indemnizaciones, y también cómo se están calculando estas indemnizaciones.

O sea, nosotros lo hemos dicho desde el principio, y hacía usted una consideración final que nos preguntaba un poco sobre soluciones y propuestas. Nosotros hemos dicho desde el primer momento que hay que hacer una valoración en conjunto de todo San Fernando de Henares, incluso parte de Coslada. Hay que hacer un estudio hidrográfico real, porque hemos dicho muchas veces que lo que han ido haciendo es poner parches concretos a problemas concretos, y al final el agua se va moviendo, y

vas moviendo el problema. Incluso es que igual hay que plantearse cerrar la línea 7B. No soy yo quien lo tiene que hacer; o sea, lo tienen que hacer los técnicos. Yo creo que los políticos lo que tenemos que poner encima de la mesa son esos estudios, esos planteamientos.

Pero le decía que yo creo que la izquierda lo que está pretendiendo es utilizarles para lanzar ese mensaje de que todo se hace igual en todos los sitios, y no es verdad, ¡y no es verdad! Porque, aunque desde este grupo parlamentario, por ejemplo, siempre hemos propuesto que había que hacer esos planes integrales, que había que hacer esos estudios integrales, hemos apoyado siempre que se ha puesto encima de la mesa en estos siete años que llevamos desde que Vox llegó a esta institución cualquier cosa de San Fernando de Henares que otro grupo parlamentario haya propuesto; siempre lo hemos apoyado, viniese de la izquierda o viniese del Partido Popular, porque siempre hemos considerado que todo lo que se haga es poco. Porque realmente hoy usted ha podido relatar los daños que supone la línea 7B a estas familias y ha podido relatar una parte; seguramente le faltarían horas para poder relatar todos estos daños, y nunca se van a poder compensar. Afortunadamente, estamos hablando de daños físicos, económicos, de las viviendas, de los edificios y tal, y daños psicosociales, pero no ha habido que lamentar cosas mayores. Pero, efectivamente, para esas personas, cada vez más familias, incluso para las que ya están, solamente la incertidumbre de qué va a ser, es muy fuerte.

Hay que seguir avanzando; por una parte, resolver el problema. Nosotros siempre hemos dicho que creemos que es importante hacer ese estudio mucho más amplio del actual. Estamos hablando de que seguramente habría que hacer un radio de kilómetros que sobrepasa San Fernando, que llegue también al término municipal de Coslada, y, sobre todo, en el túnel de la línea 7B. Bueno, en toda la vía de la línea 7B. Vamos a ver qué pasa, incluso llegando a plantear que igual necesitamos utilizar ese túnel para canalizar el agua. ¡No lo sé! Es decir, ese estudio lo tendrán que hacer los técnicos, lo tendrán que hacer los ingenieros, que los tienen. Yo creo que la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Infraestructuras en esto siempre han sido diligentes.

Y, de verdad, los señores del Partido Popular saben que no soy muy de alabarles en su gestión, pero en esto siempre hemos dicho que vimos un cambio hace más de cinco años en la dirección del Partido Popular y concretamente de la dirección general, que lo primero que hicieron fue asumir las responsables, y lo segundo, poner todos sus recursos y todos sus esfuerzos. Hemos visto también que ese cambio ha llegado a cosas positivas; es decir, se ha tratado con las familias, se han hecho las indemnizaciones máximas, se ampliaron las indemnizaciones metiendo los daños psicosociales; se pusieron también todos los esfuerzos. Efectivamente, con esto no vale; es decir, seguimos con el problema vigente y no se ha resuelto. Yo creo que también esto nos tiene que hacer replantear, pues, oye, que igual tenemos leyes caducas, que están haciendo unos cálculos caducos, que vienen del ministerio, y que igual no valen para hacer estas indemnizaciones. Hay que ponerlo sobre la mesa y, sobre todo, con cierta esperanza de un cambio en el Gobierno de la nación que ahí igual también pueda colaborar. Entonces, bueno, yo quería dejar esto de manifiesto.

Y, por último, otra consideración, que yo creo que he tocado todos los puntos que usted ha hablado, y me faltaba simplemente que usted hablaba de los centros públicos del ayuntamiento, que

se han quedado sin esos servicios públicos del ayuntamiento. Nos ha relatado algunos, y también no sé si puede profundizar un poco en ello, pero, para nosotros, la verdad, es que la experiencia con el Gobierno de San Fernando creo que no ha sido la mejor, incluso se ha negado a venir aquí. Este grupo parlamentario ha intentado reunirse con él y nos lo ha prohibido, porque este tema de verdad no creo que sea un tema ideológico, creo que es un tema técnico. No ha querido nunca reunirse. Bueno, yo creo que también, efectivamente, todos tienen que asumir sus responsabilidades, y vuelvo un poco a la consideración de que, efectivamente, creo que no todos lo están haciendo igual. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor Pérez Gallardo; hacía tiempo que no venía, pero ya ha perdido facultades de ahorrar tiempo. *(Risas.)* Señora Cadórniga, cuando quiera.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Escribano. Gracias por comparecer una vez más en esta Asamblea y dar voz a las personas afectadas por la línea 7B. Quiero empezar por el reconocimiento al esfuerzo que supone seguir explicando este drama social; tener que reunir documentos, buscar asesoramiento, reclamar reuniones y acudir a los tribunales, mientras intentan reconstruir su vida. Quería también poner en valor lo que usted ha manifestado, todas las medidas que han adoptado y todas las medidas para valorar el daño psicológico, que lo es, y ahora el TSJ lo ha reconocido como tal. Pero, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, entendemos que es insuficiente, que hay que reconocer mucho más. Mire, ningún vecino debería necesitar convertirse en especialista en geología, en tasaciones o en responsabilidad patrimonial para conseguir algo tan elemental como vivir con tranquilidad en su casa. Y quiero que sepa que el Grupo Parlamentario Socialista conoce perfectamente la diferencia entre reabrir una línea de metro con 2.572 días de cierre total en todos estos años y reparar el daño causado a vecinos y vecinas, porque recuperar la circulación de los trenes no devuelve la dignidad a las personas, no devuelve las viviendas, no devuelve la estabilidad económica y no devuelve la confianza a quienes lo han perdido todo.

Mire, si nos vamos a 2007, porque hay que ir a la historia, sabemos perfectamente en qué condiciones se abrió esta línea. Esperanza Aguirre, en víspera de las elecciones, inauguró una línea a sabiendas de que había deficiencias muy graves en las pruebas y en los controles finales. Nosotros estamos exigiendo esa información, porque a día de hoy no la tenemos completa, y pedimos que estén disponibles los documentos originales y que se explique por qué se adoptaron esas decisiones. El Grupo Parlamentario Socialista le reclama una vez más al Partido Popular que no anteponga el rendimiento electoral de una inauguración por delante de la prudencia que exige o que exigía una infraestructura de este tipo. Todos recordamos esa foto de la vergüenza y todos recordamos las paellas en las que se vanagloriaban de la gran inversión y de la ampliación de la línea 7B.

Se han detectado entradas anómalas de agua en el pozo de bombeo. Eso lo tenemos acreditado. Por tanto, estamos hablando de antecedentes conocidos desde el comienzo de este drama social. La pregunta política era inevitable: ¿qué se hizo con esa advertencia?, ¿qué decisiones se adoptaron?, ¿quién comprobó que las medidas funcionaban? Absolutamente nadie. Nadie asume a día de hoy responsabilidades políticas, y no basta con que un Gobierno nos diga ahora que se ha gastado tanto dinero, porque el dinero que han gastado es totalmente insuficiente. Deben explicar por qué no

se evitó ese daño. Deben destinar el dinero a reparar un daño causado por una infraestructura pública, que no es el favor del Partido Popular, ver si se enteran; es una obligación de la Administración.

También quiero detenerme, señor Escribano, en lo que esto ha supuesto para las personas. Usted lo ha anunciado, pero yo no me gustaría dejar pasar lo de "intenté suicidarme", " a veces no puedo hacer frente a esta situación y pienso que no voy a seguir viviendo", "entré en depresión, estuve un año de baja y perdí el trabajo", "mi hijo tuvo que dejar la carrera universitaria por el estrés, teniendo que acudir al psiquiatra", "convirtieron nuestro hogar en una sala de torturas", donde 50 de las personas que dieron su testimonio llevaban más de quince años conviviendo con los problemas que creó en sus viviendas la llegada del metro a San Fernando. Miren, la justicia y la comisión jurídica asesora empiezan ahora a reconocer -y leo literal- la zozobra y el temor causados en esas familias que han vivido desde hace años con la incertidumbre de no saber si sus desalojos serían definitivos o no, de si las grietas que torturaban sus viviendas tendrían solución o no, de si el sufrimiento derivado de aquella situación es aceptado como daño moral indemnizable y si la cuantía reconocida como indemnización por parte de la comisión jurídica asesora realmente reconoce todos los daños. Es una de las preguntas que le hago a usted, señor Escribano.

Por otra parte, también me gustaría hacer otra pregunta. Aunque usted lo ha manifestado en su intervención, quiero abordar especialmente también los nuevos desalojos de Nazario Calonge números 14, 16 y 18 y la urgencia en abandonar las viviendas. La comunidad, cómo no, quitándose del medio, atribuyó los daños a una fuga particular, pero esto sabemos que no es verdad, y ustedes una vez más reclamaron alojamiento y asistencia. Quiero poner también en valor a los alcaldes de San Fernando de Henares, Javier Corpa, y al alcalde de Coslada, Viveros, por la labor tan encomiable que han realizado, que han acompañado a los vecinos y a las plataformas en todo este proceso.

También quiero que sepa que el Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado desde el primer momento un plan integral de vivienda que valore cada una de las situaciones, que valore quién tenía una vivienda, quién tuvo que salir de ella y qué coste ha tenido, como es su caso, que valore los niños que no han podido recuperar su vida normal y que valore también los alquileres y el daño patrimonial que ha causado esta situación tan grave a la ciudad de San Fernando.

En definitiva, una discusión sobre responsabilidades no puede convertirse en una excusa para dejar a una persona sin una respuesta habitacional. ¡No puede ser! La compensación recibida no les ha permitido a ustedes recuperar su vivienda adecuada. Me gustaría saber si ustedes tienen una valoración hecha, qué obstáculos están encontrando, qué perjuicios consideran insuficientemente valorados y con qué documentación pueden acreditarlo. Respecto a las sentencias, ¿qué cantidades reconocidas están pendientes de cobro? Queremos saber si han ofrecido a la comunidad revisar otras valoraciones para evitar que cada familia tenga que iniciar su propio pleito, porque esto es una vergüenza; que ustedes se tengan que gastar el dinero en reclamaciones judiciales es lo último que nos quedaba por ver. Queremos saber si persisten retrasos en el cobro y qué sucede cuando termina una ayuda y todavía no existe una solución residencial. Me gustaría también preguntar por la mesa técnica, porque sabemos que se ha paralizado. Quería saber en qué situación se encuentra ahora y también sobre la seguridad

e información técnica que tenemos sobre la reapertura de la línea 7B. ¿Reciben ustedes los resultados de las mediciones? ¿Conocen ustedes los protocolos ante nuevos daños y saben a quién pueden acudir ante una evaluación urgente?

La tranquilidad se construye con documentos accesibles y con respuestas fiables, y la Comunidad de Madrid no está a la altura. Quiero referirme una vez más al daño psicológico. La asociación, su asociación, ha publicado un informe psicosocial sobre las consecuencias de esta situación. Le pido que lo aporten a esta comisión y que nos expliquen las principales necesidades de atención, si existe asistencia continuada y adaptada a los afectados, y queda la recuperación del municipio. El Ayuntamiento de San Fernando ha colaborado en todo, pero queremos saber qué equipamientos de los que se han perdido siguen sin recuperarse. Queremos saber también qué compromisos escritos han cumplido y el presupuesto y el calendario para su reposición. Queremos también saber cuándo se reunieron por última vez con el consejero, a qué acuerdos concretos han llegado y qué reclamaciones quedan pendientes; también qué les ha prometido el Partido Popular y no les ha dado todavía. Esta continuidad obliga a responder por las decisiones del pasado y por las obligaciones del presente. La última palabra de esta historia no puede ser una demolición, una mudanza forzosa o una sentencia que llegue después de tantos años de desgaste; tiene que ser una respuesta pública y tiene que permitir a las personas afectadas volver a vivir con seguridad y dignidad.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista les ofrecemos toda la ayuda. Vamos a seguir reclamando todas y cada una de las reivindicaciones que venimos haciendo desde el principio. Estamos con los alcaldes y estamos, por supuesto, tanto con la Asociación Vecinal de Personas Afectadas por la línea 7B como con la plataforma que usted preside. Estamos al lado de las personas y, sinceramente, no vamos a permitir que esto quede en el olvido, porque el daño es tremendo y hay un responsable único, que es el Partido Popular de la Comunidad de Madrid. Aquí, como le decía anteriormente, no ha habido ninguna responsabilidad política; nadie la ha asumido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya está el tiempo.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Y si nadie la asume, porque todos no somos iguales, sí que pedimos que les atiendan, porque el drama social lo han provocado ellos. Muchas gracias, señor Escribano.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¡Están muy animados a agotar los tiempos! Señora Acín, cuando quiera usted.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Bienvenido, señor Escribano, de nuevo a esta Asamblea, a esta comisión. Usted ya ha pasado más veces por aquí que la presidenta Ayuso ha visitado San Fernando; así que tenemos más explicaciones y más formas de entender la realidad por su parte que por la realmente responsable de la situación. Quiero comenzar con el último punto, que son los vecinos desalojados en verano, donde la Comunidad de Madrid de nuevo se ha desvinculado de la situación, aunque, como ya nos ha comentado, las casas afectadas están a escasos metros de la zona cero y han achacado la situación a las fugas de agua de una vivienda particular. A mí esto me hace

retrotraerme a los primeros comienzos de toda esta problemática, en los cuales la Comunidad de Madrid negó la mayor y negó su responsabilidad. Me parece que es un retroceso que no nos podemos permitir, porque hoy ya hemos superado o creía que habíamos superado esas bases.

Le agradezco que nos haya hablado del informe realizado por Sira. Lo hemos visto nosotras también en varias ocasiones. Tuvimos el momento de dárselo al consejero en mano, pero la verdad es que creo que ha sido desechado o cuando menos ignorado por la Administración madrileña. Hay elementos importantísimos y duros en ese informe, pero creo que uno de los que nos deberíamos hacer cargo en común desde esta comisión, pero incluso desde el amplio espectro político de la Asamblea, es que las Administraciones competentes han generado mayor sufrimiento emocional a los afectados. Yo creo que eso es una responsabilidad que debemos asumir todos y todas, y que es algo realmente terrible.

Dado que nos lo ha pedido, yo si le contesto a alguna de las preguntas que nos ha planteado. Sobre la vuelta al punto de partida, yo entiendo que es imposible, sobre todo porque el sufrimiento emocional y las pérdidas, también económicas y materiales, ya se han dado. Lo que sí consideramos es que la Comunidad de Madrid les tiene que indemnizar de forma adecuada y justa, y si hay que cambiar la ley, para eso tenemos un Legislativo y que cambie la ley. A nosotras siempre nos ha parecido cuando menos sádico que se obligue a las familias que han perdido absolutamente todo a ir a los tribunales, y lo cierto es que los tribunales les están dando la razón en tanto que las compensaciones ofrecidas por la Comunidad de Madrid son raquíticas. Por lo tanto, yo desde aquí hago también un llamamiento al nuevo consejero, que tal vez tiene un momento y tenga a bien en esta etapa sentarse a revisar lo que está sucediendo en San Fernando de Henares, y sobre todo lo que tiene que ver con las indemnizaciones patrimoniales.

Nos habla del informe hidrogeológico; bueno, yo creo que es imprescindible. Aquí lo hemos hablado en muchas ocasiones. Lo hemos presentado en las enmiendas presupuestarias desde hace -no sé- cuatro o cinco años y siempre ha sido votado en contra por el Partido Popular. También es cierto que lo que se incluye en los presupuestos no es real, y les voy a hablar aquí de un dato muy concreto de la liquidación de 2025, en el cual la partida de indemnización a los afectados era de 14 millones y sufre de repente una desaparición de 7 millones de euros. Así que, lo que se cierra en presupuestos es real, hasta que deja de serlo, al menos para la Comunidad de Madrid.

En cuanto a si se ha acabado la problemática, pues obviamente no, porque hay familias desalojadas en 2026; porque el ascensor de Hospital tuvo que ser cerrado hace unas semanas y el propio Metro, al menos su community manager en redes, reconoció que era por infiltraciones de agua. Así que, esta es una problemática que, aunque la Comunidad de Madrid quiera cerrar, abriendo un parque estilo solar, pues no ha acabado, y le queda todavía una buena temporada, fundamentalmente por todas las viviendas que no han sido aún reconocidas y tienen afectaciones. Y de nuevo me dirijo -ojalá nos esté viendo- al nuevo consejero de Transportes e Infraestructuras para que haga un esfuerzo aún mayor para ir a todas estas casas que tienen afectaciones reales, afectaciones como grietas, como

puertas movidas, como estanterías caídas, y por fin las reconozcan y puedan comenzar al menos los procesos de reparación y de restitución.

Sobre la vía judicial, como ya les he dicho, yo creo que es un profundo error cómo está planteado, cómo ha sido planteado por la Comunidad de Madrid. Hace nada se aumentó por los tribunales madrileños las indemnizaciones que se lee están dando a las familias, y yo creo que eso es un elemento importante, que no se puede quedar en el tintero, el cómo esta Administración ha obligado a estas familias a acudir a los tribunales de una forma totalmente insufrible. Estamos hablando de familias que ya no digo que han perdido todo, es que hay familias que están pagando hipotecas de las casas que no existen. Me parece que es como ya llevarlo al máximo del sufrimiento y del absurdo. Hay familias que pagan una hipoteca por una casa que ha sido derribada; familias que pagan un IBI por casas que no existen; familias que están pagando los gastos de las comunidades, que su casa se ha tirado, pero el garaje que estaba en otro edificio no se ha tirado y entonces tienen que pagar los gastos de la comunidad. Yo creo que aquí se han hecho esfuerzos, al menos desde la oposición, para traer propuestas concretas para que se solucione esta situación, y a mí me da la impresión de que la Comunidad de Madrid quiere darle carpetazo. Yo entiendo que quiera darle carpetazo, porque es una situación difícil de gestionar, pero para eso están las instituciones.

Voy a terminar con una apreciación que no puedo obviar, y es que, en general, cuando hay una problemática social y hay partidos que consideran que los implicados tienen una ideología equis, se nos acusa a los partidos de izquierda de usar a las personas. Yo, claro, parto de que las personas, las plataformas, las asociaciones, pues no son *(Palabra retirada.)* Perdón, esto debe ser retirado. Quiero decir que tienen criterios propios, que tienen una problemática propia que han venido a exponer en diferentes ocasiones y que eso no les invalida. Yo creo que este tipo de afirmaciones intentan invalidar a las personas que hay trabajando en su tiempo libre, toda su vida, por una problemática muy concreta, en la que la Comunidad de Madrid tiene una responsabilidad directa e innegable. Entonces, me parecería que, cuando menos, habría que obviar este tipo de afirmaciones de que alguien les usa. Yo no siento en ningún caso que les hayamos usado. Creo que desde que conocimos esta situación, hace ya muchos años, nos pusimos a disposición. Creo que todos los grupos parlamentarios pudieron ponerse a disposición para escuchar, para atender, para visitar, para estudiar y para ser al final correa de transmisión, que también es una parte de lo que nos toca. Le agradezco de nuevo su presencia aquí. Nos seguiremos viendo en San Fernando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, muchas gracias, señora Acín; entiendo que retiramos lo de "gilipollas".

La Sra. **ACÍN CARRERA**: A mí me parece bien, pero lo que ustedes deseen.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, yo creo que es mejor; lo digo más que nada para el acta, que quede un poquito más... Además, como se ha escuchado, se entiende que se retira. Bueno, señor Catalá, a ver si el tiempo es parecido al de la señora Acín, que se ha esmerado mucho. Gracias.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Gracias, presidente; lo intentaremos. Bueno, señor Escribano, buenos días y muchas gracias por volver aquí a esta comisión, que es ya casi tan suya como nuestra, donde yo creo que con todo el sentido del mundo usted viene a explicarnos la perspectiva o la visión que usted tiene sobre el asunto, y un poco, como decía el señor Pérez Gallardo, lo hace a través de un peculiar instrumento parlamentario, que son las comparecencias reguladas en el artículo 211 del Reglamento de la Asamblea. Mi opinión, si me permiten, es casi el menos parlamentario de los procedimientos, porque usted viene aquí a comparecer como experto y nosotros luego solo podemos hacerle preguntas, pero ahí termina el parlamento, termina la interlocución; con lo cual, dado que usted ya ha venido cuatro veces, pensaba que podía ser interesante retomar las cosas que se nos quedaron pendientes la última vez y que, por lo tanto, fluyese de alguna forma más el diálogo.

Antes de nada, eso sí, me va a permitir que me salga un minuto, no de la cuestión, sino del parlamento con usted, para decirle, señora Cadórniga, que usted vale mucho más personal y políticamente que esa expresión que ha pronunciado diciendo que el Partido Popular hizo a sabiendas... Es que, decir eso es generar una verdadera desconfianza en los ciudadanos y, sobre todo, una atribución de culpas y de responsabilidades penales, de responsabilidades incluso humanas y personales que yo creo que no vienen a cuento. Yo sé que usted en el fondo no se lo cree. Por lo tanto, yo creo que, de verdad, no tiene sentido decirlo. O sea, ¿usted lo que nos está diciendo de verdad es que el Partido Popular, o en concreto la Administración dirigida por el Partido Popular, realizó una intervención consciente de que se iba a producir un drama humano y aun así pensó que iba a ganar cuatro votos en el Corredor del Henares y que, por lo tanto, lo hizo antes? No me creo que eso sea verdad, señora Cadórniga; no creo que usted se lo crea. Entonces, creo que no es bueno decirlo, de verdad.

Volviendo a lo anterior, señor Escribano, como le digo, creo que puede resultar interesante, dado que el 211 inhabilita que yo pueda volver a responder a lo que diga usted, que retomemos un poco su anterior intervención. A propósito de la misma, yo creo que -y esto quizás enlazado también con lo que ha dicho la señora Cadórniga- usted dijo que, con respecto al Ayuntamiento de San Fernando de Henares iba a hacer una puntualización, que la extensión de la línea en el año 2006, en esa curva que va al hospital, no la solicitó el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, la solicitó el Ayuntamiento de Coslada. Eso no es verdad, no es verdad. ¿Usted conoce la revista Calle de la Libertad? Supongo que, como es vecino de San Fernando de Henares, sí, porque es la revista municipal. Entonces, esto lo hemos mencionado muchas veces, pero yo me he traído la página impresa que todo el mundo conoce, donde dice la revista municipal "Lo conseguimos." Dice "sí, lo conseguimos, porque ha sido una tarea de todos, las asociaciones vecinales, los movimientos de transporte público, las asociaciones ecologistas y el ayuntamiento", y aquí está la alcaldesa con el consejero. Ya saben que a mí no me gusta hablar de las culpas, que es lo que le decía a la señora Cadórniga, pero es que no es verdad, cuando intentamos adjudicar culpas a unos o a otros, que esto sea así. El metro a San Fernando y a Coslada yo creo que fue una voluntad política compartida, por la Administración autonómica, por las Administraciones municipales, en concreto, por la de San Fernando, que ha generado un drama humano, y ahora entro ahí. Por cierto, el Ayuntamiento de Coslada, dirigido en ese momento por el Partido Popular, como usted sabe, se opuso a este trazado, ¡se opuso! Sí, sí, y si no, podemos recuperar una noticia del diario El País, del 5 de octubre de 2004, donde decía... *(Rumores.)* Sí, señora Cadórniga. Bueno, como el señor

Escribano va a venir más veces, el próximo día les voy a traer la noticia y se la voy a leer entera. Sí, así es. *(Rumores.)* Entonces, la cuestión de las culpas, de verdad, creo que no tiene sentido.

Dijo usted en su intervención la última vez que -y le cito literalmente- los marcos legales en los que se ampara el Gobierno de la comunidad para dar las indemnizaciones se pueden cambiar con la ley autonómica perfectamente. ¿Sigue usted sosteniendo esto? Porque sabe que no es verdad; o sea, que no es cierto, que no es jurídicamente ajustado. Creo que ha sido el señor Pérez Gallardo el que ha dicho que el marco legislativo en virtud del cual se conceden las indemnizaciones son las Leyes 39 y 40 de 2015. Entonces, yo aquí les diría que el tiempo es verdad que se acaba de la legislatura, pero yo diría que tendrían que ser los partidos que están en el Gobierno del Estado, que son Más Madrid, Sumar, Podemos, Frente Amplio, o como sea, los que deberían haber llevado una modificación de esta normativa precisamente para modificar esos umbrales. Dicho lo cual, entrando un poco en el tema que mencionaban ustedes de que las indemnizaciones han sido insuficientes, la Administración autonómica considera que desde el punto de vista legal ha llegado al máximo de lo que puede indemnizar, que no puede ir más allá, porque la normativa se lo topa o se lo prohíbe; por lo tanto, aquí lo que usted plantea es que, aun considerando técnica y jurídicamente que no se podría ir más adelante, ¿cree que la Administración tenía que haber ido más allá?, ¿que eso tenía que haberlo autorizado alguien, sobrepasando los límites de la ley? En todo caso, esto no es abocar u obligar a los vecinos a un contencioso, en nuestra opinión; los vecinos tienen todo el derecho del mundo. No me mire así, señora Acín. Es que los ciudadanos, cuando recibimos decisiones administrativas que consideramos que no son justas, que no son adecuadas, que no son las que corresponden, no es que te aboquen, es un derecho el acudir a los tribunales a que modifiquen esa decisión. Oigan, en nuestra opinión, ojalá los tribunales reconozcan mayores indemnizaciones, si así lo estiman. ¡Es que para eso están los tribunales!, para juzgar la adecuación o no de las decisiones administrativas. La Administración autonómica considera que ha dado lo máximo posible, por cierto, cuando ha dicho siempre la presidenta Ayuso y el Gobierno que no habría límites presupuestarios, que lo que fuese necesario, todo lo que la ley permitiese, pero siempre dentro de la ley.

Señalaba usted que no se ha producido una solución definitiva, y no sé a qué se refiere con que no ha habido una solución definitiva. Por ejemplo, decía que no se han restituido los servicios municipales. Eso entiendo que es competencia del Ayuntamiento de San Fernando, que habla usted de la escuela oficial de Idiomas, que es competencia de los municipios.

En cuanto a volver al punto inicial, ¿qué quiere que le digamos? Si más de acuerdo con esa frase que nosotros no hay nadie. Es que no hay forma de volver al inicio... *(Rumores.)* Sí, no hay nadie. ¿Sabían ustedes que hay gente en este grupo parlamentario, aquí sentada en esta sala, que tiene viviendas en esa zona? Nadie está más de acuerdo que nosotros en eso. Y restituir o volver a como si esto no hubiese sucedido, es imposible, absolutamente imposible. Cuando una vida se trunca, cuando una vida se ve rota por algo que no obedece a la culpa de uno, es imposible volver. La cuestión es intentar hacer todo lo posible para restituirlo. En opinión del Partido Popular, se ha intentado hacer todo lo posible, empezando por la asunción de responsabilidades, empezando por la petición de perdón, que lo ha hecho todo el mundo, y continuando por todas las medidas presupuestarias y de actuación en

infraestructuras que han sido posibles. Mencionaba usted el estudio hidrogeológico y las actuaciones que se han hecho. Por dedicar también una pequeña parte a esto, dos o tres minutos, ¿usted considera que las actuaciones de infraestructura de ingeniería civil han sido insuficientes? Se lo digo porque es verdad que usted venía a hacernos preguntas, aunque en realidad nosotros se las hacemos a usted para que usted conforme nuestro criterio; no es que seamos el Ejecutivo, pero es así. Entonces, desde el punto de vista de la ingeniería civil, ¿a usted le parece que no han sido suficientes los 23 millones de euros para la estabilización del tramo Hospital de Leganés-San Fernando?, ¿los 16 de la estación de San Fernando al Barrio del Puerto son insuficientes? O sea, no sé si nos lo puede decir. Cuando hablamos de las lechadas, de las inyecciones de hormigón, ¿usted considera que no han sido suficientes? ¿Qué parte de toda la infraestructura considera usted o su asociación, que es a la que viene a representar, que no ha sido suficiente? En todo caso, yo solo puedo agradecerle, como siempre, que venga a traer la voz de la asociación a la que representa, la visión particular y subjetiva que tiene esa asociación de la obra de San Fernando, como particular y subjetiva es la visión que todos tenemos sobre cualquier elemento de la realidad, que yo creo que complementa nuestro criterio. En cierto modo, no olvidando el drama sucedido, ni las vidas truncadas, ni el daño que queda para la trayectoria vital de cada uno, yo creo que, por supuesto, echar las campanas al vuelo en esta situación del tema de San Fernando no se merece, pero yo creo que usted compartirá con nosotros -si no es así, nos lo dice- que hoy estamos mejor que hace un año, y hace un año estábamos mejor que hace cuatro, y que esta es una situación en la que se han puesto medios y que ha mejorado. No le digo que esté perfecta, ni, por supuesto, con una restitución que será imposible, pero que algo se ha mejorado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias, señor Catalá. Y, bueno, para finalizar, le vamos a dar diez minutos al señor Escribano para responder a estas cuestiones..., bueno, son diez minutos y espero que le dé tiempo; si las agiliza, yo creo que le va a dar tiempo y así no tardamos mucho.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA ASOCIACIÓN VECINAL DE PERSONAS AFECTADAS POR EL METRO EN LA LÍNEA 7B** (Escribano Bello-Morales): Bueno, muchas gracias por todas las intervenciones que han ido en torno a la línea 7B de metro y este problema. Voy a empezar por el orden de las propias intervenciones, intentando responder y condensar todas las cuestiones que han ido surgiendo. La primera de ellas tiene que ver con lo que ha planteado el señor Gallardo, del Grupo Vox. Yo creo que nosotros no intentamos o no planteamos tener una valoración política ni tampoco desarrollar una valoración política, sino traer claramente lo que está ocurriendo, una imagen fiel a lo que está ocurriendo en San Fernando de Henares y, sobre todo, lo que le ocurre a la población damnificada. Yo no creo que sea una cuestión de que me están usando o que nos están usando para un fin específico; yo creo que estoy aquí -y no tendría que estar aquí- porque la Administración competente tendría que haber resuelto el problema. Yo no vengo aquí a plantearle preguntas o a plantear una explicación a su grupo parlamentario, al Grupo Popular, al Partido Socialista o a Más Madrid, vengo a hablar a la Administración que es competente y que tiene que resolver. Como ciudadano afectado, vengo a mi Administración, no a ningún partido. No es una cuestión partidista, es el planteamiento que nosotros hacemos. Estamos aquí por y para buscar soluciones en la Administración pública, no para otra cosa.

En ese sentido, sí quiero remarcar una cuestión, y es que es cierto que ustedes en 2021, en diciembre de 2021, aprobaron, con la abstención del Partido Popular, una proposición no de ley que tenía que ver con una estimación inicial, parecida al daño que hubo en el barrio de El Carmel en Barcelona, para ayudar a los vecinos y vecinas en ese momento a salir adelante, ese plan integral que veníamos planteando. Pero luego, a la semana siguiente, cuando se plantearon dotar ese cuerpo muerto de vida a través de unas enmiendas parciales a los presupuestos de la Comunidad de Madrid, Vox votó que no; con lo cual, si ustedes hubieran querido, en ese momento podrían haber dado, digamos, vía libre a una planificación económica y no llevaríamos cinco años perdidos en ese sentido. Quizás habríamos empezado mucho antes y el sufrimiento habría sido menor, y siento tener que plantearlo así, pero es la realidad de lo que ocurrió. Nosotros recibimos esa noticia de una forma bastante triste, pensando que iba a salir adelante.

Con respecto al argumento genérico del marco de la ley, creo que también respondiendo a varias cuestiones que han surgido de forma general, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid está indemnizando por encima de las tasaciones que ha hecho el Gobierno de la Comunidad de Madrid, en torno a tasaciones -hablo de cifras claras- de 40.000 a 100.000 euros a las familias, en lo que ha salido hasta ahora. Eso significa, o así lo estima el tribunal, que las tasaciones no se han adecuado a los máximos permitidos. Y también se estima otra cuestión: a los daños morales que se están planteando, los tribunales están dando otra serie de argumentos que me parece especialmente interesante plantear, si encuentro el documento. Un momento. *(Pausa.)* Con respecto a los morales -esto me parece especialmente interesante- que están planteando, efectivamente, la ley que rige es la Ley 40/2015 del régimen jurídico del sector público, que conocemos perfectamente, especialmente sus artículos 32.1, 32.2 y 34, que hablan de la responsabilidad patrimonial. En ese procedimiento, de forma subjetiva, digamos, porque no se puede, porque no hay elementos o nominales ponderables en términos de daño psicológico para ponderar una indemnización por daños morales en este sentido, lo que se plantea son diferentes elementos que la Administración competente tiene que valorar, que hablamos de la durabilidad del daño, la intensidad, la pérdida del hogar, el desalojo, las afecciones al proyecto de vida, las consecuencias personales y las circunstancias familiares. Nosotros creemos que, con los datos ponderables del informe que hemos desarrollado, sí tenemos una herramienta que pueda ponderar esto, pero es que esa tarea creo que no le competía a una asociación que está afectada, sino a la propia Administración competente, que tendría que haber afinado esos daños, que, por cierto, están subiendo judicialmente, precisamente porque no están adecuados a las necesidades. Cito simplemente alguna cuestión que ha surgido de estas sentencias judiciales, donde se aprecian daños -abro comillas- "muy intensos", "el sufrimiento psíquico, la zozobra e incertidumbre y el temor que han sufrido los vecinos afectados y que no se ha valorado correctamente." Con lo cual, la propia justicia está dándonos la razón en ese sentido y, por tanto, creo que la argumentación del máximo legal permitido, etcétera, no se ajusta a la realidad, porque la justicia está determinando que efectivamente no es así. Eso creo que es importante plantearlo.

Con respecto a otra cuestión que ha surgido, que son los vecinos y vecinas de Nazario Calonge, creo que es importante plantear una paradoja que me parece especialmente interesante, y es que, efectivamente, se ha utilizado la argumentación de que el número 14 había tenido una fuga de agua y

que, por tanto, el daño generado a estos vecinos no tiene nada que ver con la Comunidad de Madrid, a pesar de que son viviendas que están enfrente de la zona de las obras afectadas. Simplemente, plantear que el 25 de abril de 2025 estos vecinos y vecinas fueron integrados en el reconocimiento de la responsabilidad patrimonial por parte de la Comunidad de Madrid en el BOCM de ese día; con lo cual, están reconocidos puntualmente como afectados, aunque sea por los daños en torno a la vivienda. Lo que es paradójico y chocante es que estos vecinos hayan sido, entre comillas, indemnizados para reparar sus viviendas, que se hayan acogido algunos a esas indemnizaciones para reparar sus viviendas, y ahora, cuando después de la reparación se hunden sus viviendas, no tengan ningún tipo de respaldo por parte de la Administración pública. No se entiende; objetivamente, no se entiende. No se entiende cómo es posible que en la zona donde más se ha trabajado no haya ese reconocimiento y se acuse a los vecinos, en este caso a una vecina, de que se ha dejado una tubería rota, que también podría haberse roto precisamente por los movimientos de tierra que se generan en el entorno. Pero es que esta argumentación no es nueva; estamos hablando de que el 24 de septiembre de 2021 el edificio de la calle Presa, 4, y Alberti, 1 y 3, cuando se desarrolló la primera intervención en este gran edificio, se planteó que los daños estructurales tenían que ver con la propia construcción del edificio y no tanto con la problemática de metro. En enero del 22 pasó lo mismo con los vecinos y vecinas que vivían en la calle Presa, impares; los daños en sus viviendas y sus grietas no tenían que ver con la infraestructura de metro, y fueron desalojados una semana después, el 20 de diciembre. Hablamos de Rafael Alberti número 7, donde se cayó el 6 de septiembre del año 2023 una cornisa a la vía pública, que tuvo que ser acordonada por los bomberos, y en ese momento se presentó el actual portavoz del Gobierno de la Comunidad Madrid, bueno, perdón, del Partido Popular en la Asamblea de Madrid, Carlos Díaz-Pache, que en ese caso era vicepresidente de la Consejería de Transporte y Vivienda, y planteó que esa caída tenía que ver con los daños estructurales del edificio y que no tenía tampoco nada que ver con metro. La semana siguiente el edificio fue desalojado y hoy ha sido derribado. Todos los edificios puntualmente a los que se les ha achacado unas deficiencias previas, han sido derribados. Esas cuatro viviendas van a ser derribadas, probablemente, por el estado técnico que tienen. Con lo cual, creemos que este argumento no vale, porque desde hace cinco años se viene repitiendo y desde hace cinco años la realidad se demostró implacable. Hay derribos porque el terreno se hunde y porque la línea 7 de metro está generando dichos daños.

Con respecto al problema hidrogeológico, es muy importante plantear otra cuestión, y es que desde el año 2008 ya se viene diciendo lo que funciona, y respondo también a preguntas que se han planteado. Señala -y cito textualmente- el informe, las conclusiones de este informe de la Universidad Politécnica de Madrid y Complutense, que es importante tener en cuenta que, con el tiempo, estos materiales sulfatados se van a seguir alterando, por lo que es imprescindible el anteriormente citado estudio geotécnico, el inicial de las obras, así como la vigilancia a largo plazo de la zona, y la naturaleza kárstica del terreno del sistema subterráneo impide que se puedan descartar subsidencias y colapsos. Esto en el año 2008, que es profético de lo que ha pasado. Pero es que el dictamen del Colegio de Geólogos en el año 2023 señala lo siguiente como planteamiento de solución: "No se puede diseñar una solución constructiva eficaz sin conocer a fondo y diagnosticar el proceso geológico que está ocurriendo en el subsuelo de San Fernando de Henares en tres dimensiones. Podría ser incluso que no

existiese solución económicamente viable a largo plazo y que hubiera que tomar otro tipo de medidas. La alternativa al estudio propuesto es seguir ejecutando -o sea, la alternativa al estudio predictivo, evidentemente- diferentes y costosas soluciones y comprobando en superficie su eficacia momentánea, pero sin previsión de futuro." Es decir, parches. Para poder dar una solución definitiva hace falta un estudio predictivo, que es lo que dice el Colegio de Geólogos. No lo decimos como una opinión, lo dice la sociedad técnica más importante en este campo en España, y en Madrid particularmente. Con lo cual, creemos que esa solución se tiene que tomar en cuenta, pero ese dictamen está en un cajón, y no se ha movido ni se ha hecho nada con eso. Lo que pedimos es que se produzca ese estudio y que el problema técnico, que es la raíz del problema social, se cierre definitivamente. A eso me refiero con que no está cerrado el problema. Cuando hablamos de que no está cerrado el problema, hablamos de los servicios públicos. Por ejemplo, restituir la escuela municipal de idiomas y todos los servicios que he mencionado antes, no es competencia del Ayuntamiento de San Fernando de Henares, cuando una Administración ha provocado un daño y los ha derribado; en tal caso, será de la Administración que ha generado los daños, entendemos. Creo que es lo lógico, lo obvio. No le corresponde ni le compete al Ayuntamiento de San Fernando de Henares levantar desde las cenizas sus centros más importantes de educación, de ocio, de cultura. Creo que no; creo que hay una responsabilidad y que no se está tomando. Creemos que eso es así.

En torno a otras preguntas que se han realizado y que me parecen importantes, aunque no me va a dar tiempo a todas, creo que es importante entender que todas las medidas que se han encaminado desde los últimos años nos han dejado en una situación en la que, por ejemplo, yo hace cinco años tenía una vivienda, y mis vecinos y vecinas tenían una vivienda, en condiciones difíciles, pero teníamos una vivienda, y ahora no la tenemos. Ahora estamos dejados al mercado del alquiler en esta comunidad autónoma en la que es imposible acceder, y muchas de las familias ni siquiera han recuperado su estatus de vida inicial al problema, por compactar un poco toda la cuestión.

Por tanto, nosotros creemos que, más allá de plantear que se ha mejorado la situación, lo que queremos son medidas concretas que realmente nos dejen en la situación inicial en que estábamos. Eso no se está produciendo en ninguno de los parámetros propuestos. Eso no está pasando y actualmente estamos en juicios, sin casas, y los comerciantes han perdido un dinero que no van a recuperar. Estamos hablando de que toda la población de San Fernando ha perdido con esta negligencia que nunca debió pasar. Por tanto, lo que decimos y lo que pedimos es que, para que esto tenga una solución -y termino ya-, tiene que haber interlocución. Lo que queremos es sentarnos, que se nos escuche y que las decisiones técnicas estén siguiendo los criterios técnicos que están planteados, y que yo he planteado, y que se nos escuche en torno a las decisiones sociales, porque se puede mejorar la situación sin tener que pasar por un juzgado para reclamar lo que era tuyo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por ajustarse al tiempo, señor Escribano, y, bueno, pues le deseamos que tenga una buena jornada; muchas gracias por venir a comparecer aquí con nosotros. Punto siete.

——— RUEGOS Y PREGUNTAS. ———

(Pausa.) Bueno, pues... *(Rumores.)* Sí, señora Tejero.

La Sra. **TEJERO OLLER**: Quería preguntar si tenemos ya un calendario para saber si se van a mantener en el tiempo las comisiones previstas para noviembre y diciembre, porque creo que alguna comisión ya coincide con alguna informativa de los presupuestos.

El Sr. **PRESIDENTE**: No tengo todavía conocimiento, así que no puedo responder... *(Rumores).*

La Sra. **TEJERO OLLER**: Era simplemente eso, saber si ya había previsión o no.

El Sr. **PRESIDENTE**: De todas maneras, yo informaré a la Mesa y a los portavoces en cuanto tenga noticias.

La Sra. **TEJERO OLLER**: Vale. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Sí, María?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: En previsión de que no queramos adelantarnos y tener comisión ordinaria, yo sí quiero pedir que el día 4 de diciembre, que sería nuestra última comisión, porque perdemos la del 20 y no tenemos a final o mediados de diciembre, podamos usar, quien quiera, todo el cupo de las iniciativas del mes; no de los dos meses, que eso ya me parecería excesivo, pero sí que los grupos podamos activar una larga y tres cortas. *(Rumores).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, pero, si quieren hacer eso, si hay dos, empezaremos a las 8 de la mañana; o sea, ya les aviso. ¡Ya está!, ¡todo tiene solución! *(Rumores.)* Bueno, pues vamos hablando de estos temas. Venga, gracias.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 48 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