

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 460

19 de mayo de 2017

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Bartolomé González Jiménez

Sesión celebrada el viernes 19 de mayo de 2017

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PNL-74/2017 RGEF.3739.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: 1.- Se proceda a modificar las rutas de las líneas de transporte interurbano de pasajeros números 641, 642 y 645 según se define en la exposición de motivos de esta Proposición No de Ley. 2.- Que se ponga en funcionamiento los nuevos trazados antes del inicio del próximo curso escolar.

**2.- PCOC-153/2017 RGEF.2049.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario

---

Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace de las condiciones laborales de los maquinistas de Metro de Madrid.

**3.- PCOC-185/2017 RGEF.2797.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno Regional cumplir con sus obligaciones en la financiación del Tranvía de Parla.

**4.- PCOC-188/2017 RGEF.2941.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Isabel Andaluz Andaluz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo tiene previsto el Gobierno Regional hacer efectivo el importe de las sentencias que condenan a la Comunidad de Madrid por responsabilidad patrimonial al no haber abonado las subvenciones del Cheque Vivienda Joven a las personas que adquirieron viviendas en el municipio de Colmenar Viejo.

**5.- PCOC-206/2017 RGEF.3248.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas de seguimiento y control que contempla la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras en los contratos de concesiones de transporte interurbanos de viajeros por carretera.

**6.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 4 minutos. ....	27597
— <b>Modificación del orden del día:</b> Tramitación en cuarto lugar del punto quinto, PCOC-206/2017 RGEF.3248.....	27597
— <b>PNL-74/2017 RGEF.3739. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: 1.- Se proceda a modificar las rutas de las líneas de transporte interurbano de pasajeros números 641, 642 y 645 según se define en la exposición de motivos de esta Proposición No de Ley. 2.- Que se ponga en funcionamiento los nuevos trazados antes del inicio del próximo curso escolar. ....</b>	27597
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley.....	27597-27599

- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, la Sra. Mena Romero. ....	27599-27600
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	27600-27603
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz por alusiones. ....	27603
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz en relación con la no aceptación de las enmiendas. ....	27603
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo, comunicando las sustituciones en sus Grupos. ....	27604
- Votación y rechazo de la proposición no de ley. ....	27604
<b>— PCOC-153/2017 RGEF.2049. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace de las condiciones laborales de los maquinistas de Metro de Madrid. ....</b>	<b>27604</b>
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta. ....	27604
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de la Empresa Pública Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. ....	27604
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información. ....	27605-27607
<b>— PCOC-185/2017 RGEF.2797. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno Regional cumplir con sus obligaciones en la financiación del Tranvía de Parla. ....</b>	<b>27607</b>
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta. ....	27607
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	27607-27608
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Director Gerente, ampliando información. ..	27608-27611
<b>— PCOC-206/2017 RGEF.3248. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre</b>	

<b>medidas de seguimiento y control que contempla la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras en los contratos de concesiones de transporte interurbanos de viajeros por carretera.....</b>	27611
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta.....	27611
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	27611-27612
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y Sr. Director Gerente, ampliando información.....	27612-27615
<b>— PCOC-188/2017 RGE.P.2941. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Isabel Andaluz Andaluz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo tiene previsto el Gobierno Regional hacer efectivo el importe de las sentencias que condenan a la Comunidad de Madrid por responsabilidad patrimonial al no haber abonado las subvenciones del Cheque Vivienda Joven a las personas que adquirieron viviendas en el municipio de Colmenar Viejo. ....</b>	27615
- Interviene la Sra. Andaluz Andaluz, formulando la pregunta.....	27615
- Interviene el Sr. Director General de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. ....	27615
- Intervienen la Sra. Andaluz Andaluz y el Sr. Director General, ampliando información.....	27615-27618
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	27618
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	27618
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 11 minutos. ....	27618

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 4 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a iniciar la sesión. Antes de comenzar el orden del día, les propongo una pequeña alteración en el mismo: puesto que hay un Director General que va a contestar a dos preguntas, para no hacerle subir y bajar, haremos las preguntas de los puntos números 3 y 5 seguidas, y pasaremos la pregunta del punto 4 a la última posición, antes de ruegos y preguntas. Si no hay ningún problema, empezamos con el primer punto del orden del día. *(Asentimiento)*.

**PNL-74/2017 RGE.3739. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que: 1.- Se proceda a modificar las rutas de las líneas de transporte interurbano de pasajeros números 641, 642 y 645 según se define en la exposición de motivos de esta Proposición No de Ley. 2.- Que se ponga en funcionamiento los nuevos trazados antes del inicio del próximo curso escolar.**

Para presentar la iniciativa, tiene la palabra su portavoz, señor Rubio Ruiz; sabe que tiene un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vicepresidente. Buenos días a todos. Una vez más, traemos aquí el tema de transporte de Villanueva de la Cañada y una demanda histórica de los villanovenses. ¿Por qué traemos el tema de nuevo? Primero vamos hacer un breve repaso: hemos tratado en esta Comisión los problemas de este municipio, del que conviene recordar que se encuentra a 27 kilómetros de la capital, que tiene una población censada en torno a los 20.000 habitantes y una población flotante que oscila entre 15.000 y 20.000 personas adicionales, porque cuenta con dos universidades privadas, la Universidad Camilo José Cela y la Universidad Alfonso X el Sabio, y un parque de ocio acuático, Aquopolis, yo creo que por todos conocido.

A nivel de transporte con Madrid capital, la oferta, que consideramos impresionante por lo deprimente, es: a Madrid-Moncloa, la línea 627, que tiene su origen en Brunete, con una duración de trayecto a Madrid-Moncloa en hora punta –con datos reales medidos por usuarios y no las medias que aporta el Consorcio- que oscila entre 50 y 55 minutos; luego hay otra línea, la línea 581, que comunica con Príncipe Pío, que tiene su origen en Quijorna, y que tiene una duración de 75 minutos de media. La manipulación de la información, en nuestra opinión, hace que cuando entramos en la web del Consorcio tengamos mucha más oferta y nuestra iniciativa parece a todas luces innecesaria. Me explico. Si vemos las líneas interurbanas que pasan por el término municipal de Villanueva de la Cañada –y ojo en este concepto, porque es la perversión de la manipulación informativa que tiende, en nuestra opinión, a la desinformación o por lo menos juega con ello y juega con conceptos como término municipal en lugar de municipio; veamos los siguientes casos-, tenemos la 575, que, si bien no llega a Madrid, comunica Boadilla con Brunete a través de la 513, y es cierto que pincha el término municipal del Villanueva de la Cañada, a 2 kilómetros de la urbanización La Raya del Palancar, que se

encuentra a más de 3 kilómetros así, en sí mismo, del núcleo urbano, porque en total, estamos hablando que se sitúa a 7 kilómetros del núcleo urbano. Tenemos la línea 623, que sí comunica con Madrid, pero que muere o tiene la cabecera en Villafranca del Castillo, que es una urbanización que se encuentra a más de 5 kilómetros del núcleo urbano; es decir, no presta como tal servicio al núcleo poblacional más importante. Luego tenemos las líneas 641, 642 y 643 en Valdemorillo, que tratamos hoy en la PNL, y la 669 en el Escorial, que llegan a Madrid-Moncloa. Todas pinchan el término municipal quedando a 1 kilómetro del núcleo urbano desde la M-503.

Consideramos que esto es un engaño o una manipulación para dar una oferta ficticia, mientras que los problemas de los vecinos de Villanueva de la Cañada con el transporte, sí son reales y siguen siendo iguales. La realidad es que numerosos vecinos de Villanueva de la Cañada se desplazan en sus vehículos privados a Villanueva del Pardillo para hacer uso de estas líneas de autobús que estamos mencionando hoy. Esto es una realidad diaria y el motivo es muy simple: están hartos de esperar, están hartos de tardar entre 10 y 15 minutos más que sus vecinos de Villanueva del Pardillo, a pesar de que este municipio esté más alejado de Madrid, porque están hartos de tener una sola línea medio eficaz y que los vehículos que prestan el servicio se encuentren en situaciones lamentables o que deriven en múltiples averías, porque están hartos de vehículos atestados en horas punta y están hartos de que en caso de huelga por solicitar mayores medidas de seguridad –que no estos criticando en ningún caso la realización de huelgas- y unas condiciones laborales dignas –que además deben cumplirse-, se quedan incomunicados con Moncloa y tienen que recurrir continuamente a sus vehículos privados.

La realidad, como decía, es que se confunde a los vecinos, estos mismos usuarios, que tienen derecho a ser informados de las razones que impiden la mejora de la prestación del servicio de transporte público tan demandado desde hace tanto tiempo por parte de los villanovenses. Lo digo porque hoy nos puede sorprender con limitaciones propias de las concesiones realizadas a las concesionarias del servicio y en las, sinceramente lo digo, espero y deseo que no sean estos los derroteros que se tomen desde el Gobierno Regional. Las razones son simples: como todos ustedes saben, la tarifa de equilibrio en el transporte interurbano se calcula por kilómetro recorrido y no por usuarios transportados, con lo cual, en este caso de autoperiferia, la línea 627 no vería afectada la financiación por la implantación de esta medida. Insisto en que esperamos que no sea la causa, pero si así fuera nos gustaría conocer las razones por las que hay limitaciones geográficas que no conducen a nada y, si es así, también nos gustaría saber cuándo se van a modificar estas cláusulas y de esa manera permitir una gestión más eficaz.

Como decía, esta es una demanda histórica y, como ustedes saben, yo resido en este municipio, con lo cual soy conocedor de primera mano de las demandas vecinales; es más, a título anecdótico les puedo decir que esta situación me supone muchas veces tener que transportar a mis hijos en mi vehículo privado ante la falta de transporte público, y eso es algo que me afecta directamente. Como lo es, eso es lo que más me duele, como no puede ser de otra manera.

También es conocedor de esta situación el Alcalde, puesto que lleva en el cargo desde 1979 pero, al parecer, no le afectan ni las necesidades ni las demandas de los vecinos, puesto que les aseguro que esto se le lleva comunicando muchísimos años y sigue manteniendo este aislamiento funcional al que nos tiene condenados.

El coste que supone esta modificación es simplemente el incremento de kilometraje, que estimamos en 3 kilómetros por sentido, puesto que las paradas y marquesinas que utiliza actualmente la línea 627 podrían ser utilizadas por las nuevas líneas. No son líneas nuevas, es decir, pretendemos hacer un uso lógico de los recursos existentes y que, por proximidad geográfica, puedan realizar el servicio con un impacto mínimo a los usuarios actuales. Es un servicio que, con solo 3 kilómetros de modificación, de adición en este caso, beneficia potencialmente a 35.000 personas a diario y a un elevado número –eso sí, indeterminado- de visitantes del parque acuático; de hecho, hay una parada que presta servicio al parque acuático. Es un servicio que demostraría que los gestores de VP sí se han leído el libro “¿Quién se ha comido mi queso?” y una oportunidad para demostrar que los gestores de este Partido Popular pueden ser capaces de levantar la vista de sus mesas y pensar en los ciudadanos, en sus necesidades y en sus demandas; una oportunidad para demostrar que les preocupa la calidad de vida en nuestra región y que les preocupa y quieren potenciar el transporte público. En definitiva, esperamos el apoyo para incluir en este concepto el sentido común y también a los criterios de gestión. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. A continuación interviene, como Grupo enmendante, el Grupo Socialista; tiene la palabra la señora Mena por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **MENA ROMERO**: Muchas gracias, Presidente. Buenos días a todos. Que es evidente la deficiencia del transporte público en Villanueva de la Cañada creo que eso es algo que todos lo tenemos claro. Además, hemos visto cómo continuas reclamaciones de vecinos y estudiantes universitarios nos piden más y mejores autobuses. También hemos visto en los últimos meses cómo los trabajadores de la empresa Auto Periferia han tenido que convocar varias jornadas de huelga para poder llevar a cabo sus reivindicaciones laborales y salariales. Los conductores de esta empresa tienen la responsabilidad de transportar diariamente, a veces en situaciones precarias, a miles de vecinos de Villanueva de la Cañada y de otros municipios.

Creemos que la propuesta que hoy nos trae el Grupo Parlamentario de Ciudadanos prolongaría las rutas y, posiblemente, que se soportasen jornadas aún más largas en horas y kilómetros, con el riesgo evidente para la seguridad de los trabajadores y viajeros. No tenemos muy claro que mejoraran ni la calidad del viaje ni los tiempos de espera, puede incluso generar más trastornos para los viajeros teniendo en cuenta que los vecinos y vecinas de Valdemorillo podrían quejarse del aumento del tiempo para llegar a su propio destino.

Vecinos y vecinas de Villanueva de la Cañada nos piden que tengamos en cuenta una línea que para ellos es más importante, que es la de llegada del hospital de referencia, que es el Puerta de

Hierro, ya que para acudir a sus consultas y citas médicas deben esperar una hora y media hasta que llegue el siguiente autobús. Por tanto, no queremos decir que su propuesta sea un disparate, pero en estos momentos lo que los vecinos de Villanueva de la Cañada nos indican es un aumento de la frecuencia de esta línea, de la 580, que es la del hospital, así como de la línea 627, que es la que les lleva al intercambiador de Moncloa.

En todo caso, lo que sí deberá tener en cuenta el Consorcio es reordenar, mejorar e incrementar las líneas de Villanueva de la Cañada y, en consecuencia, deberá exigir a la empresa concesionaria que aumente sus frecuencias. Eso sí, sin perjuicio en ningún caso de los derechos de los trabajadores, sin incurrir en contrataciones precarias y asegurando el cumplimiento de los tiempos de descanso recogidos en su convenio. El Consorcio debe estudiar todas las posibilidades reales para que los vecinos y vecinas de Villanueva de la Cañada no sufran permanentes retrasos y demoras en sus viajes diarios entre sus residencias y sus lugares de trabajo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Mena. Pasamos ahora a las intervenciones de los Grupos no enmendantes, de menor a mayor y, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Oliver, como ya sabe, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días, señorías. Señor Rubio, nos alegramos de que usted sea tan fan del transporte público porque tiene que traer a sus hijos en coche hasta Madrid. *(Palabras retiradas por parte del señor Oliver Gómez de la Vega.) (Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.- Rumores en los escaños de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, céntrese en el tema y evite alusiones casi personales, que yo creo que no vienen a cuento.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Disculpe. Retiro lo dicho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se agradece.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: En Villanueva de la Cañada, a pesar de lo que muchos crean, porque tiene una renta per cápita bastante elevada, muchos vecinos son usuarios del transporte público. También muchos de estos vecinos son asalariados y curiosamente son también usuarios de pleno derecho del Abono Transporte y lo suelen utilizar a diario para ir a trabajar a Madrid.

Como ustedes sabrán, una buena parte de los trabajadores asalariados también entran a trabajar por las mañanas, incluso algunos temprano. Estos trabajadores, para llegar temprano a sus empleos, se ven obligados a desplazarse hasta Villanueva del Pardillo para llegar, ya que las alternativas que se ofrecen desde Villanueva de la Cañada no son viables para llegar a una hora decente desde el casco de la ciudad. ¿Qué es lo que tienen que hacer esos vecinos? Coger el coche, la



bicicleta o cualquier otro medio de transporte para llegar a Villanueva del Pardillo, aparcar ahí y coger un autobús para llegar a Madrid a una hora razonable.

No sabemos si la solución de Ciudadanos es la mejor, igual en el Consorcio de Transportes hay profesionales que podrían optimizar la misma si así se hiciese, pero vamos a votar a favor porque es la única manera que tenemos de llamar su atención, incluso en municipios donde gobierna el partido Popular desde 1979.

El problema de los vecinos de Villanueva de la Cañada es el tiempo que tardan en ir a Madrid desde ahí, máxime cuando hay pueblos vecinos donde llegar a Madrid es cuestión de veinte minutos, mientras que desde Villanueva de la Cañada esos tiempos son más que duplicados. Como bien saben, las Administraciones Públicas, en este caso el Consorcio Regional de Transportes, ostenta la competencia de la prestación del servicio público, por encima de que sea una empresa concesionaria la que lo haga efectivo; en consecuencia, tiene la obligación de garantizar la calidad, la seguridad y la igualdad en el uso y disfrute del derecho a la movilidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver. Como Grupo no enmendante mayoritario, el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fernández-Quejo por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias. Gracias, señor Presidente. *(Rumores en los escaños de los Grupos Parlamentarios Podemos Comunidad de Madrid y de Ciudadanos.)* Señor Rubio, la línea 627, Madrid-Moncloa-Villanueva de la Cañada-Brunete, presta servicio a los municipios de Brunete, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo, Las Rozas y Majadahonda y a la urbanización Entreálamos; además, también presta servicio a la Universidad Alfonso X El Sabio, como núcleo atractor importante. Los servicios autorizados en días laborables son de 159: 81 en uno de los sentidos y 78 en el de vuelta, parte de los cuales discurren por Villanueva del Pardillo, y unos de ellos y otros discurren por la urbanización Villafranca del Castillo, que pertenece a Villanueva de la Cañada, existiendo diferentes combinaciones según pasen o no por la Universidad Alfonso X El Sabio.

En octubre de 2016, por petición del Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada, se incluyeron dos expediciones nuevas, expediciones cuyo recorrido se inicia en el propio municipio y cuya sucesión de paradas es diferente de las de las líneas anteriores. El objetivo de estos dos nuevos servicios es que se pueda acceder a Moncloa desde Villanueva de la Cañada en un tiempo menor, dadas las características de los usuarios en ese tramo horario, cuyo motivo de viaje fundamental es desplazarse a la capital por trabajo o estudios.

Los dos servicios con salida en la calle del Cristo, en Villanueva de la Cañada, son los que tienen como hora programada las 6:55 y las 7:30, y yo les tengo que decir, señorías, que se ha eliminado alguna parada para que el tiempo de recorrido sea menor, como la del Burgocentro de Las Rozas, donde se perdía mucho tiempo debido al alto nivel de tráfico que se suele concentrar en esa franja horaria. Pero antes de llegar a Las Rozas las opciones del itinerario son muy limitadas por los propios viarios. Por lo tanto, se consideró que el recorrido por Villanueva del Pardillo es el único viario

posible para realizar el trayecto y es coincidente con las paradas existentes y, además, se tuvo en cuenta que únicamente estas son de descenso de viajeros por existir prohibición de tráfico para la recogida de viajeros hacia Madrid, según el título concesional, y se mantuvieron dichas paradas de descenso en ese municipio.

Así pues, eliminarlas o no tenerlas como paradas solo hubiera conllevado problemas con los posibles escolares que se desplazan a los centros de Villanueva del Pardillo desde Villanueva de la Cañada. Además, estas paradas son utilizadas fundamentalmente por usuarios de la línea 627, con origen en Brunete, que también desean llegar a Villanueva del Pardillo. Sin embargo, los viajeros de Villanueva de la Cañada suelen utilizar con más frecuencia la línea 626, que es la de Las Rozas-Majadahonda-Villanueva de la Cañada, para ir a Villanueva del Pardillo, en lugar de la citada 627. De todo esto se deduce que la afección al tiempo de recorrido no es tanta, es mínima, y la razón por la que se ha incluido estas paradas en el recorrido es esa.

Sobre los tiempos de recorrido de estos servicios, comparados con otros de la misma línea y en la misma franja horaria, así como la demanda de viajeros de los mismos, le diré que la línea tiene un horario de las 6:30, por Villanueva del Castillo, con una carga de 32 viajeros, y 40 viajeros en Las Rozas, y su tiempo de viaje son entre 41 y 42 minutos; en el de las 6:55, suben 23 en Villanueva de la Cañada y 26 en Las Rozas; el de las 6:40, que va por Villafranca del Castillo, recoge a 14 vecinos de Villanueva y 27 de Las Rozas; el de las 7:00, que va por Villanueva del Pardillo, recoge 44 de Villanueva y 59 de Las Rozas; el de las 7:10, que va por Villafranca del Castillo, 31 de Villanueva y 51 de Las Rozas; el de las 7:30, recoge 21 viajeros de Villanueva y 24 de Las Rozas, y el de las 7:30, por Villanueva del Pardillo, recoge 38 de Villanueva y 54 de Las Rozas. Esta es una introducción que pudiera parecer ajena a los planteamientos de su PNL, pero lo que hemos hecho es intentar demostrar que el número de viajeros que suben en Villanueva de la Cañada no justifica en absoluto la solicitud que ustedes hacen con esta PNL de desviar las líneas interurbanas 641, 642 y 645, con el fin de incrementar la oferta en cuanto al número de expediciones que se pueden ofrecer a los viajeros de ese municipio.

En el Consorcio estamos atentos a los valores de demanda de las líneas, se está siempre pendiente de eso y se están estudiando constantemente todas las líneas que operan en Madrid y, en concreto, de la zona que estamos tratando. Y lo que hace siempre el Consorcio es sencillo: incrementar la oferta si lo considera necesario. Pero lo que nos indican los datos actuales es que esta PNL está dirigida a una demanda de mayor y mejor calidad de oferta que razona una falta de plazas que no es real. Si la conexión con Villanueva del Pardillo se centra en la necesidad de facilitar el acceso a los escolares de ambos municipios, los dos municipios están conectados, tanto con la 627, que hay sublíneas que discurren por Villafranca del Castillo, como por la 626. Y, en la actualidad, las líneas 641, Madrid-Moncloa-Valdemorillo, y la 642, Madrid-Moncloa-Colmenar del Arroyo, son líneas que básicamente cubren la demanda de los municipios de Colmenar, Navalagamella, Valdemorillo, junto con Villanueva del Pardillo, a la cual complementan, aunque tengan la línea 643, Madrid-Moncloa-Villanueva del Pardillo, que por sí sola no sería suficiente para este último municipio. O sea, que en opinión del Consorcio, le diré que la complementariedad de estas tres líneas no tiene sentido

que se vea penalizada por esta petición de incremento de tiempo y de posible demanda a otros vecinos de otros municipios. Yo creo que se generarían efectos perniciosos en los usuarios actuales de estas líneas. Por otra parte, si nos referimos a la línea 645, Madrid-Moncloa-Robledo de Chavela-Cebreros, es muy larga, tiene 80 kilómetros en sus expediciones más alejadas, que son las que llegan desde Cebreros, y este hecho hace que, teniendo en cuenta su baja oferta, comparativamente con la 627, yo creo que no procede incrementarla ni en longitud ni en tiempos de recorrido.

Ustedes proponen que se modifiquen unas líneas para beneficiar a unos ciudadanos determinados de un municipio, pero se tiene que dar cuenta de que perjudica en recorridos y en tiempos a otros ciudadanos de otros municipios. Nosotros pensamos que esa no es la solución. Por otro lado, el Partido Socialista cita otras posibles soluciones, otros posibles problemas distintos a los que usted plantea.

Mire, nosotros vamos a votar en contra de la PNL, pero también le digo que, si usted se sentara con el Consorcio de Transportes, después de estudiar el problema, quizá se pueda encontrar alguna modificación en las líneas, alguna solución a los problemas que usted nos plantea en esta PNL y que quizá pudieran ser compatibles con todos los municipios que abarca la línea. Entonces, aunque nosotros votemos en contra, yo le diría que se sentara con el Gerente del Consorcio y vieran si existe alguna posibilidad para mejorar, en alguna medida, lo que usted propone. Nada más. Muchas gracias, señorías. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fernández-Quejo. *(El señor Rubio Ruiz pide la palabra.)* Señor Rubio, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Por alusiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Es consciente de que el señor Oliver ha pedido disculpas y se han retirado las palabras del orden del día, ¿no? Tiene la palabra. Con brevedad, por favor.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Sí, con mucha brevedad. Poner en duda la moralidad -aunque luego se retiren las palabras, queda constancia de ellas, por lo menos verbalmente- del resto de personas, por utilizar un ejemplo, me parece -y no voy a atacar más- poco ético y poco elegante. Solamente eso. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rubio. *(El señor Oliver de la Vega pide la palabra.)* No vamos a abrir un debate, señor Oliver. Manifiesto que usted ya ha pedido disculpas y se han retirado las palabras del orden del día. Yo creo que no se puede hacer más. Además, esta Mesa se lo ha agradecido en el momento en el que lo ha hecho. *(El Sr. OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA: Era por que quedara en acta.)* Ya ha quedado en acta porque lo dice usted en su intervención anterior. Gracias. Antes de pasar a la votación, pregunto al señor Rubio si acepta la enmienda que propone el Grupo Socialista.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: No. Los vecinos de Villanueva no quieren esa solución. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Entiendo que no se acepta. Antes de pasar a la votación, pregunto a los Grupos si tienen alguna sustitución. ¿El Grupo Parlamentario de Ciudadanos? (*Denegaciones.*) ¿El Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid? (*Denegaciones.*) ¿El Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sí. Mi compañera doña Mónica Carazo Gómez sustituye a mi compañero don Rafael Gómez Montoya y mi compañera doña Isabel Andaluz Andaluz sustituye a mi compañero don Agustín Vinagre Alcázar. Como ven ustedes, estoy bien rodeado en el Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **PRESIDENTE**: No voy a hacer ningún comentario. ¿El Grupo Parlamentario Popular tiene alguna sustitución?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Sí. Doña Ana Belén Barbero Martín sustituye a don Eduardo Oficialdegui Alonso de Celada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ahora sí, pasamos a votar la Proposición No de Ley 74/17. (*Pausa*).

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 5 votos a favor, 6 votos en contra y 4 abstenciones. Por tanto, queda rechazada la PNL 74/17.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-153/2017 RGEF.2049. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace de las condiciones laborales de los maquinistas de Metro de Madrid.**

Invito al señor Carabante Muntada a que nos acompañe en la mesa y le damos la bienvenida. (*Pausa.*) Señor Oliver, tiene usted la palabra para formular la pregunta.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. ¿Qué valoración hace de las condiciones laborales de los maquinistas de Metro de Madrid?

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Carabante, tiene usted la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE MADRID S.A.** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, mi valoración es muy positiva. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Oliver, su turno de réplica.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor Carabante, yo le agradezco que haga las valoraciones tan claritas. En cualquier caso, creo que desde que usted ha llegado a Metro la gestión está teniendo muchos más oscuros que claros. Gracias a la providencia, la firma del convenio colectivo se hizo antes de que usted asumiese las competencias como Consejero Delegado, porque mucho me temo que, si llega usted antes de la firma, estaríamos sufriendo huelgas mucho más graves que las que tenemos ahora mismo en la empresa pública que usted gestiona.

Los maquinistas son el colectivo más sancionado con mucha diferencia -con más de un 80 por ciento de sanciones a día de hoy-, los más vigilados desde un punto de vista sancionador, y, sin embargo, Metro no se ha dignado a realizar ningún estudio de riesgo físico o psicológico asociado al puesto de trabajo, en el que, por ejemplo, se midan las partículas en suspensión, se valore el estrés de trabajar en un túnel, y, si se ha hecho esa valoración, pediría al señor Carabante que por favor nos lo pudiese facilitar. La Dirección de Metro ha llegado a decir que lo que quieren los maquinistas es jubilarse antes. ¡Hombre, no pensaría el señor Carabante que si las condiciones de trabajo no son las óptimas, los trabajadores querrían aumentar la edad de jubilación! La última contratación de maquinistas, los últimos 180, entraron con contrato indefinido a tiempo parcial; en la firma del convenio se consiguió que 97 pasasen a completa, pero quedan casi 90 en parcial. Cuando se trata de huelga, Metro es una empresa esencial, y cuando se trata de reponer las jubilaciones, ¿qué tipo de empresa es? Porque sabe usted que las empresas esenciales tienen una tasa de reposición del cien por cien. Entonces, nos gustaría saber si el señor Consejero Delegado de Metro considera que Metro es una empresa esencial o, sin embargo, tiene otro tipo de calificación, porque para las huelgas ustedes utilizan un criterio y para la reposición de trabajadores parece que se utiliza otro. Esperamos que Metro adelante a este verano la transformación de los contratos a tiempo parcial, evitando crear trabajadores de primera y trabajadores de segunda.

Según una resolución de Inspección de Trabajo, se recomienda habilitar comedores en las cabeceras de las líneas. Me gustaría saber si Metro ha considerado esa opción o, por el contrario, la ha descartado de manera definitiva.

Otro punto, que no es menos importante, es que la ubicación de entrada y la salida de los maquinistas no coinciden, siendo la valoración de los trabajadores, de media, de unos 32 minutos desde el punto de entrada al punto de salida, y según la valoración de Metro, de 24 minutos. ¿Tiene el Consejero Delegado de Metro pensado algo para solucionar este tema? Le agradecería que nos lo contase.

Señor Carabante, sabemos que usted no ha llegado a Metro a negociar sino a imponer, como a usted le gusta a decir, y a proteger a sus amigos, como se puede leer en el Diario de Sesiones del día 4 de abril de este mismo año. Sin embargo, le comento que los madrileños les pagamos por que gestione adecuadamente nuestros servicios públicos. Muchísimas gracias, señor Carabante, por comparecer hoy aquí y explicarnos todo esto.

El Sr. **PRESIDENTE**: En el turno de dúplica, tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO MADRID S.A.** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, es verdad que, si usted hubiera formulado una pregunta en relación con los motivos de la huelga del sindicato de conductores –yo les sigo llamando conductores y no maquinistas-, yo le hubiera contestado a eso en la primera intervención. Usted me ha preguntado cuál es la valoración que hago de las condiciones laborales de los conductores de Metro, y es lo que yo le he contestado.

En todo caso, no voy a eludir el debate de la huelga porque a mí me alegra que usted ponga de manifiesto que prefiere estar con los huelguistas que, de manera absolutamente injustificada, llegan a perjudicar muy notablemente a todos los madrileños; e, insisto, que se pone del lado de quien hace esos paros absolutamente injustificados y que no tienen ningún sentido. En todo caso, mi valoración no es importante, la que yo hago de las condiciones laborales de los conductores, que ya le digo que, en mi opinión personal, es positiva; lo bueno es cómo opinan los demás y los datos. El sueldo de entrada de un conductor son 38.000 euros; si le sumamos los pluses, que normalmente todos tienen por correturnos, por las horas extraordinarias y demás, estamos en torno a 45.000 o 48.000 euros. El sueldo medio en España es de 26.000 euros; yo creo que ese dato da suficiente nota de por qué las condiciones laborales de los conductores son, afortunadamente para ellos también, muy beneficiosas. Pero no solo lo digo yo, también lo dicen los sindicatos, porque le tengo que recordar que –y usted hablaba de la Providencia, no sé si divina o no, de que yo no fuera Consejero Delegado- en el convenio se recogen las condiciones laborales, y están sustentadas por todos los sindicatos de Metro Madrid, Comisiones, UGT, Solidaridad Obrera, que no parecen que sean sindicatos muy cercanos no solo a este Consejero Delegado sino a este Gobierno, que fueron los que firmaron las condiciones laborales sobre las que debe regirse la relación laboral de los conductores, y son ellos los que dicen que son adecuadas. Y, señoría, lo más importante, los propios conductores, por sus hechos, dicen que son buenas. ¿Sabe usted cuántos conductores han decidido cambiar de trabajo? Cero; no hay rotación. Si fueran unas condiciones tan penosas para el ejercicio del trabajo, tendríamos una altísima rotación en Metro. No hay un solo conductor que abandone Metro y se vaya a buscar un trabajo a otra empresa; yo creo que eso es un buen dato y un buen elemento para valorar esas condiciones.

En todo caso, le quiero decir que esos 48.000 euros, que cobra aproximadamente un conductor cuando lleva ya cinco o seis años en la empresa, es el sueldo que le pagan las personas que viajan en ese metro, del que usted dice que ahora la huelga que hace está justificada. Yo no vengo a imponer nada, a lo único que vengo es a defender los intereses de la compañía, los intereses de los trabajadores y, muy especialmente, los intereses de mis accionistas, que son los que me pagan el sueldo, y mis accionistas son los madrileños. Por tanto, yo voy a anteponer siempre los intereses, el beneficio, el transporte y el servicio público que tenemos que dar a los madrileños a las reivindicaciones –absolutamente injustificadas y absolutamente innecesarias- que reivindican los conductores. A mí me gustaría que usted, a quien también le pagan el sueldo esos madrileños, que cobran mucho menos de los 48.000 euros que cobra el que conduce el tren, que es el que viaja en ese metro todas las mañanas cuando se va a trabajar, usted defendiera también esos intereses, y no los intereses políticos y laborales absolutamente injustificados de ese colectivo. Le voy a decir que,

además, es un colectivo que decidió no firmar el convenio colectivo, y decidió no firmar el convenio colectivo después de haberse comprometido y después de haber participado en todas las Mesas de negociación y haber suscrito y haber dicho públicamente que estaba de acuerdo con esas condiciones. Habrá que reflexionar por qué, cuando el sindicato lo que hace es incorporar todas aquellas demandas, al final, el sindicato, a mi juicio por un motivo distinto al de la defensa de los intereses de los trabajadores, decide no firmar.

Yo, insisto, si usted quiere, tenemos aquí un debate mucho más amplio, me pide usted una comparecencia y yo estoy absolutamente encantado de venir aquí, comparecer y explicar los motivos de la huelga, de por qué creo que son injustificados, de por qué creo que hacen mucho daño a los intereses de la empresa y de los madrileños. Además, le digo aquí claramente -y finalizo porque tengo poco tiempo- que nosotros vamos a seguir en la defensa de los intereses de los madrileños y de los intereses de Metro, que es no doblegarnos a unas demandas absolutamente injustificadas; pero es que no solamente son injustificadas las demandas sino que, además, los paros que están convocando el sindicato de conductores son absolutamente desproporcionados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Le agradecemos su presencia hoy aquí y su concisión. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-185/2017 RGE.2797. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene previsto el Gobierno Regional cumplir con sus obligaciones en la financiación del Tranvía de Parla.**

Pido al señor Sánchez que nos acompañe para contestar. (*Pausa.*) Bienvenido. Señor Vicente Viondi, tiene la palabra para formular la pregunta.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. Le preguntamos al Gobierno si tiene previsto cumplir con sus obligaciones de financiación con el tranvía ML4, del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Contesta el señor Sánchez, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vicente Viondi, el Gobierno Regional, a través del Consorcio Regional de Transportes, ha cumplido escrupulosamente las obligaciones que le incumben de la financiación del tranvía de Parla, y así lo va a seguir haciendo en lo sucesivo. Las aportaciones del Consorcio a la financiación del tranvía de Parla derivan del convenio regulador de las condiciones de financiación de los gastos de explotación; concretamente, en una de sus cláusulas, la tercera, se especifica que las aportaciones que realiza el

Consortio se limitan a equilibrar el déficit de explotación del tranvía en un 50 por ciento, correspondiendo el otro 50 por ciento al Ayuntamiento de Parla. Por tanto, ese déficit es el que está poniendo el Consorcio Regional de Transportes para sufragar la financiación del tranvía de Parla. Nada más, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias nuevamente, Presidente; también se las doy al Gerente por su respuesta. Intuíamos, no es que tengamos una bola de cristal, pero intuíamos que esa iba a ser su respuesta, pero también que nos ha iba a dejar sin contestar dos cuestiones que usted sabe bien que están sobre la mesa al respecto del tranvía de Parla. Una de ellas es sobre el Plan Económico-Financiero, aprobado por el municipio, en el que se recoge expresamente la deuda que mantiene la Comunidad de Madrid, reconocida por el Tribunal de Cuentas, que es de 7 millones de euros en infraestructuras. Le recuerdo que el Plan Económico-Financiero del municipio de Parla está impulsado por el Alcalde del municipio, que es de su mismo partido, está aprobado por el Ministro de Hacienda, el señor Montoro, y solo falta que el Gobierno de la Comunidad de Madrid cumpla con su responsabilidad, como han dicho los distintos órganos, y abone la cantidad pendiente en materia de infraestructuras con el municipio de Parla. De eso no nos ha respondido nada, y nos gustaría conocer cuándo lo van a hacer, porque nos consta que, de las cargas económicas que la Comunidad debe abonar al municipio de Parla, reflejadas en ese Plan Económico-Financiero sobre las BESCAM, ya ha habido avances por parte de la Consejería de Presidencia; no sabemos si desde la Consejería de Transportes van a hacer cumplir lo que pide su Alcalde y lo que refrenda el señor Montoro. Nos gustaría tener una respuesta en ese ámbito, y eso es también financiación de la infraestructura.

Y en cuanto a la financiación del servicio, usted nos habla del 50 por ciento, como bien conocíamos, y nosotros nos remitimos a qué respuesta ha dado usted a un acuerdo del Pleno del municipio de Parla, en el que su Grupo Municipal, al cual pertenece el Alcalde, apoyó una iniciativa del Grupo Municipal Socialista, también del Grupo Municipal de Izquierda Unida, que hablaba de una mejora y de una renegociación de la función del tranvía. Esto lo suscribió su Alcalde; no tenemos constancia de que el Gobierno Regional haya dado respuesta, aunque, viendo su intervención en el día de hoy, parece que va a hacer caso omiso nuevamente a las peticiones que le hacen tanto el Alcalde como el resto de los Grupos Municipales del municipio de Parla.

Es verdad que choca esta persistencia hasta ahora en la negativa a buscar una renegociación de la financiación del tranvía, cuando ustedes consideran al propio tranvía de Parla, dentro de la red, como la línea 4 del metro ligero, y tiene unas connotaciones respecto a la financiación totalmente distintas de las de las líneas 1, 2 y 3. Algunas de ellas no salen del término municipal de Madrid y tienen financiación distinta a la que tiene la ML-4, que realiza todo su recorrido en el municipio de Parla.



Pensábamos que, habiendo un Alcalde de Parla del Partido Popular, ustedes cambiarían la posición que habían mantenido hasta el momento respecto a la financiación. Usted seguro que tiene ahí los datos y creo que convendrá conmigo en que el tranvía de Parla funciona; no solo es que cumpla sus horarios y frecuencias, sino que tiene usuarios, hay servicio, hay demanda y es un transporte que utilizan los vecinos y vecinas del municipio. Por tanto, un servicio que funciona y que está mal financiado y mal subvencionado por parte de la Comunidad de Madrid se mantiene sin mejorarlo y, en cambio, tenemos tres líneas de metro ligero que son manifiestamente deficitarias, porque no reciben usuarios suficientes, en las que la subvención se va casi al 95 por ciento del billete, mientras que en el tranvía de Parla se reduce a algo más de 20 céntimos en esa tarifa de equilibrio. Entendemos que esto es una injusticia con los vecinos y vecinas de Parla, con los usuarios del tranvía de Parla. Por tanto, le requerimos que cumpla con su compromiso en infraestructuras, firmado por el Alcalde y por el señor Montoro –ustedes son la última parte del PP a la que le queda firmar-, que cumpla con su palabra y que renegocie la financiación del tranvía, porque también lo pide el PP de Parla, lo pide el PSOE de Parla, lo pide Izquierda Unida de Parla y lo piden, sobre todo, los usuarios, para que el tranvía tenga un servicio aún mejor que el que ya ofrece. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vicente Viondi. Señor Sánchez, antes de darle la palabra en su turno de dúplica, permítame agradecer la presencia del Alcalde de Parla, don Luis Martínez Hervás, así como de los demás miembros del Ayuntamiento que le acompañan. Ahora sí, tiene la palabra en su turno de dúplica el señor Sánchez; dispone de cuatro minutos puesto que solo ha consumido uno en su primera intervención.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Viondi, le decía que la relación del Consorcio con el tranvía de Parla viene regida por el convenio firmado, convenio que, además, está ratificado por el anterior Alcalde de Parla, don Tomás Gómez, el 21 de enero de 2005. Decía textualmente la carta que remite a mi antecesor en el Consorcio, el señor Pradillo Pombo: "En ambos puntos queda claro que las obligaciones económicas en materia de inversión en infraestructuras y adquisición de material móvil, como quiera que el Ayuntamiento es titular de las mismas, en ningún caso con competencia del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, cuya única obligación va dirigida a financiar el 50 por ciento del déficit que se produce en los gastos de explotación y los ingresos por tarifas y por explotación de las actividades complementarias." Por eso le decía desde el principio que el Consorcio Regional de Transportes ha cumplido religiosamente con sus obligaciones.

Por otra parte, en relación con la financiación de otros metros ligeros, es completamente distinta. Con otros metros ligeros el Consorcio se rige en función de la concesión que tiene con los operadores y, en el caso del tranvía de Parla, se rige, como bien he dicho, por el mencionado convenio. Además, la cláusula 1 del pliego de cláusulas administrativas que rige el contrato, aprobado el 3 de febrero de 2005, como he dicho, establece que el Consorcio no financiará las inversiones.

El 4 de febrero de 2011, la sociedad explotadora del tranvía formuló demanda contencioso-administrativa contra el Consorcio, solicitando el abono por parte de este organismo de cantidades adeudadas por el ayuntamiento del tranvía de Parla. El 21 de diciembre de 2012, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 20 de Madrid desestimó el recurso, declarando que el Consorcio no tiene responsabilidad alguna en el impago de la deuda soportada por la sociedad recurrente. Dicha sentencia fue recurrida en apelación a la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia, desestimándose de nuevo el recurso de apelación interpuesto por Tranvía de Parla y ratificando la exoneración de responsabilidad del Consorcio en el impago de la deuda.

Hacia usted alusión al Tribunal de Cuentas. El artículo 38 del pliego de cláusulas administrativas del contrato establece un régimen de pago al concesionario durante los cinco primeros años distinto del general, es decir, pago por kilómetros en vez del cálculo del déficit en función del viajero. Como usted sabe, en el convenio que tiene el Consorcio con el Ayuntamiento de Parla se paga exclusivamente por viajeros, no por kilómetros. El Ayuntamiento ha insistido en dar prioridad al artículo 38 del pliego de condiciones administrativas para la concesión, construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla. Sin embargo, tal y como les he dicho y reconoce la sentencia del Tribunal Superior de Justicia a propósito de la demanda planteada, la aportación del Consorcio no deriva del pliego sino del convenio, que es el instrumento firmado única y exclusivamente con esta finalidad. El convenio se firmó con carácter previo a la existencia del contrato, no modificando este a posteriori, como equivocadamente ha mantenido el Ayuntamiento, y a su clausulado, que está frente a cualquier eventualidad.

Tampoco se compadece con la realidad la afirmación del Ayuntamiento de que el convenio no fija la fórmula para medir los ingresos por tarifa, por lo que no quedaría otro remedio que acudir al pliego de condiciones administrativas particulares para determinar el déficit de explotación. Sin embargo, la cláusula tercera del convenio dispone que, para materializar dichas aportaciones, cada año se estimarán los gastos de explotación y los ingresos, así como el volumen de viajeros correspondiente al ejercicio siguiente y, tal y como señaló la sentencia antes citada, la obligación de aportación al déficit de explotación por parte del Consorcio deriva del convenio, no del pliego. También indicó que el Consorcio actuó por encomienda de gestión y como encomendado aprobó el pliego, no pudiendo adoptar ninguna decisión sustantiva sobre el contrato, tal como el régimen económico de la concesión. Además, a mayor abundamiento respecto a esta situación, los...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Sánchez, vaya terminando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Gracias, señor Presidente; solo consumiré un minuto.

El Sr. **PRESIDENTE**: No.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Unos segundos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha pasado ya treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Bueno, quiero decir que, respecto a la deuda que reclama el Ayuntamiento, procedente del periodo 2007-2012, además de que el Consorcio no tiene que hacer frente a la misma, el tiempo que ha pasado desde que se solicitó esa cantidad supera los cuatro años y, por tanto, ha habido un plazo por el que han prescrito esas reclamaciones realizadas por el Ayuntamiento. Por tanto, quiero concluir diciendo que el Consorcio Regional de Transportes ha cumplido y cumple escrupulosamente con la financiación del tranvía de Parla. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez. A continuación, como les había dicho al inicio, vamos a tratar el siguiente punto del orden del día.

**PCOC-206/2017 RGE.3248. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas de seguimiento y control que contempla la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras en los contratos de concesiones de transporte interurbanos de viajeros por carretera.**

Tiene la palabra el señor Rubio para formular la pregunta.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Doy por formulada la pregunta, centrada en las concesiones de transporte interurbano por carretera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Sánchez, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Rubio, la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a través del Consorcio Regional de Transportes, viene articulando en los últimos años un plan sistemático de medidas de vigilancia, seguimiento y control sobre todas las facetas del servicio público prestado por las empresas operadoras del transporte interurbano. En todos los títulos concesionales se recoge el ejercicio por el Consorcio de Transportes de las funciones de inspección en toda la amplitud contemplada por las leyes. De modo particular, se ha controlado y evaluado el cumplimiento por todos los operadores del Plan de Modernización del Transporte Público Regular de Viajeros, contrastando todos sus apartados, tales como medidas tecnológicas de un amplio espectro, vehículos modernos y adaptados a colectivos de movilidad reducida, planes de formación de los conductores y, en general, medidas que mejoran la gestión.

Dado que todos los operadores están dotados de infraestructuras tecnológicas, especialmente con los sistemas de ayuda a la explotación, y están dotados de un centro de control

local, todos ellos quedan integrados en el Centro Integral de Gestión del Transporte Público Colectivo de la Comunidad de Madrid, el CITRAM, desde el que se supervisa en tiempo real y a tiempo completo la explotación de todos los modos de transporte de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, en desarrollo de los planes de inspección, durante 2016 se han realizado 2.875 inspecciones a las empresas operadoras. El objeto de las actuaciones inspectoras ha cubierto los aspectos de limpieza y conservación de la flota, estado de todos los mecanismos que facilitan el acceso a los colectivos con movilidad reducida, disponibilidad de las hojas de reclamaciones y funcionamiento de los sistemas de información al viajero. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Señor Rubio, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Sánchez, por toda la información que nos ha facilitado. No sé si en esta Comisión, pero, desde luego, en más de una ocasión, mis compañeros –que ahora van a decir que soy muy pesado- me han oído decir que hace muchos años, tantos que estaba yo haciendo la mili y entonces tenía el pelo rubio, un General de Brigada de Artillería me dio una lección que me ha servido desde entonces, que he procurado aplicar en toda mi vida y que básicamente se resume en: se delega la capacidad para la toma de decisiones, pero nunca la responsabilidad. No voy a contar la situación en la que estábamos, haciendo fuego de cobertura de artillería, porque no aplica. Es verdad que esto casi nunca se cumple y menos en el sector profesional en el que nos encontramos ahora mismo todos, que es el de la política, pero a mí me gusta asumir las responsabilidades de los actos de cada uno y, es más, procuro transmitírselo a mis hijos, eso de, si ya eres mayor, tienes que asumir la responsabilidad de tus actos. En cualquier caso, convencido de esta premisa, yo entiendo que el Consorcio es responsable de gestionar todo el transporte, pero no solamente de gestionar sino también de supervisar, de hacer toda esta labor. Parte de esta operativa de los servicios está externalizada, como es el caso del transporte interurbano, en el que estaba centrada la pregunta, y supongo que coincidirá conmigo en que, cuando se externaliza un servicio, puede venir derivado por dos opciones fundamentales: una, por el mismo precio tengo más nivel de servicio y, la otra, por menos precio tengo el mismo nivel de servicio. En definitiva, optimización de costes, porque, si no, estarán conmigo en que sería ridículo externalizar el servicio, puesto que nadie compra fuera nada que puede construir de forma más barata. Por eso digo que es de puro sentido común, por lo cual interpreto y supongo que en este caso –y lo supongo por el bien de los madrileños- lo que se está buscando es un incremento del nivel de servicio que beneficie la operativa como tal.

Sin embargo, desde hace meses, hemos asistido a diferentes casuísticas que nos han alarmado tanto a nosotros como a muchos usuarios del transporte público y trabajadores de las empresas concesionarias. Hago un pequeño resumen: autobuses abarrotados desde la cabecera de línea, constantes averías mecánicas que obligan a retirar unidades, averías en puertos y sistemas de señalización, averías en rampas de accesibilidad con todo lo que esto implica, falta de limpieza en vehículos que a su vez revierte en que algunos se incendien, poca frecuencia en las líneas, conductores que no saben si pueden parar para que los usuarios con sillas de ruedas motorizadas

accedan a los autobuses y huelgas, muchas huelgas, por supuesto, respetando el derecho a la huelga y, sobre todo, respetando lo que estaban solicitando, en este caso los trabajadores, que pedían desde la solicitud de un horario que permita la conciliación, es decir, conocer, por ejemplo, los turnos que van a tener; tener unas condiciones laborales justas, incremento de seguridad en los vehículos, incremento de la limpieza en los vehículos. Esas son parte de las demandas de los trabajadores, también instalaciones de personal dignas –entendiendo por dignas que cuenten con una taquilla o con una ducha taquilla para dejar la ropa-, disponer de aseos en las cabeceras para que los trabajadores puedan hacer uso de los servicios y no tener que realizar estas acciones en la vía pública como pasa en muchos sitios –incluso en intercambiadores-, que la empresa respete los tiempos de descanso definidos por convenio y que tienen por objetivo, no mejorar la vida y que tengan una vida plácida, como usted bien sabe, sino asegurar las condiciones óptimas de seguridad en la prestación del servicio.

Todo esto, y esto ya lo discutimos en la Comisión de eliminación de barreras arquitectónicas, ha sido notificado públicamente por el Consejero: la obligación de los autobuses de parar para coger sillas de ruedas motorizadas, que estaba en duda, y los derechos de los conductores, que tenían que asumir la responsabilidad de la misma. Me gustaría también que nos explicase cómo han calculado, para una silla de ruedas que, de media, y contando con el usuario –con la persona afectada-, puede pesar unos 300 kilos, y en una frenada de en torno a 20 segundos para reducir de 80 a 10 kilómetros por hora, una frenada que puede ser, evidentemente, una frenada brusca, yo he calculado que genera aproximadamente unos 405 “néwtones”, unos 41,29 kilos por centímetro cuadrado, ¿qué sistemas de anclaje tenemos la seguridad de que funcionan? Esta es la situación y estos son los hechos. Supongo y espero que se redacten los contratos de concesión de la Comunidad y se realice la función de inspección y control, que garantice la prestación del servicio adecuada y que garanticen el cumplimiento de los compromisos adquiridos. No quiero dar muchas vueltas ni buscar recovecos, quiero contestaciones claras y concisas, no grandes generales como: ¿qué medidas se toman para garantizar día a día que los vehículos están en perfectas condiciones de uso? ¿Con qué puntos de revisión se analizan? ¿Qué índices de funcionamiento y tolerancia asignados por indicador y punto de revisión tienen asignados? ¿Qué tipos de revisión realizan: diaria, semanal, por kilómetro recorrido? No lo sé y nos gustaría que nos lo apuntase. ¿Qué control realizan sobre esas revisiones periódicas? ¿Qué plan de mantenimiento y controles previos tienen? ¿Qué medidas tienen para garantizar las condiciones psicofísicas de los conductores: revisiones y periodicidad, control diario del estado general, nivel de alcohol o sustancias estupefacientes, nivel de descanso? Encuestas de satisfacción y propuestas de los trabajadores.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rubio, vaya terminando.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Y medidas de control administrativo, como el control de la documentación y cosas por el estilo. Planes de mejora continuada: esos cursos a los que hacía referencia, conducción eficiente, conducción segura, usando nuevas tecnologías. En definitiva, queremos saber qué se hace para garantizar que ese servicio se presta en todas las condiciones de

seguridad y con garantía de cumplimiento de condiciones tanto para usuarios como para trabajadores de las empresas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. Para el turno de dúplica, con un tiempo de tres minutos y medio, tiene la palabra el señor Sánchez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Rubio, le decía antes que hemos realizado durante el ejercicio anterior 2.875 inspecciones, de ellas resultaron tan solo 136 expedientes sancionadores, y le voy a explicar por qué sucede esto. El nivel de calidad del servicio prestado por las empresas dependientes del Consorcio es altamente positivo. Un estudio de opinión realizado en octubre del año 2016 sobre la calidad del servicio en el transporte interurbano, con una muestra amplia, de 12.956 entrevistados, distribuidos entre las 36 concesiones, ha situado el índice de calidad del servicio en 7,39. Este índice se calcula como el promedio de las valoraciones de satisfacción dadas a los distintos aspectos del servicio, ponderadas por la importancia que otorga el usuario a cada uno de ellos. El índice ha mejorado respecto al 7,33 del año 2015, y en ambos casos siempre se consideran claramente satisfactorios valores superiores al 7. Es decir, la percepción que tiene el usuario del transporte interurbano en la Comunidad de Madrid es altamente satisfactoria.

Le voy a dar algún dato más, nuestra flota de autobuses interurbanos es la más moderna en cuanto a edad media de los vehículos y resulta llamativa la comparación que podamos hacer con otras ciudades españolas y europeas. Señor Rubio, según el Observatorio de Movilidad Metropolitana, la edad media de las flotas de autobuses metropolitanos de las ciudades que participan en él, Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, etcétera, se encuentran entre 7 y 11,3 años, mientras que en la Comunidad de Madrid es de menos de 5 años, en concreto 4,3 años. Según una fuente, el barómetro de la EMTA del año 2015, los autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid encabezan el ranking de la flota más joven interurbana –como he dicho antes, menos de 5 años-, seguidos de ciudades en países bastante adelantados; por ejemplo, tenemos en Finlandia, Helsinki, Frankfurt –fuera ya de Finlandia, lógicamente-, Oslo, cuya edad media se encuentra entre 5,5 y 6 años. Dentro de España, en Barcelona la media de los autobuses interurbanos es de 7 años y en Bilbao de 10. Por tanto, podemos estar orgullosos de la flota de interurbanos, y eso se debe al Plan de Modernización desarrollado por el Consorcio Regional de Transportes.

Me hablaba antes de las sillas motorizadas y su sistema de seguridad, recientemente aprobado con el Reglamento de Viajeros de Transporte para Autobuses Interurbanos. Dichas sillas, como dice, tienen un peso máximo de 300 kilos, incluyendo el ocupante de la silla, y tienen sus anclajes en estos autobuses de última generación de acuerdo a la normativa vigente. Por tanto, cumpliendo todos los requisitos y garantías de seguridad.

En definitiva, quiero remarcar que el transporte público de interurbanos en la Comunidad de Madrid tiene una calidad excelente y presta un servicio adecuado y conforme a la demanda de los

viajeros. Por otra parte, hacía alusión antes a un número alto de huelgas; le recuerdo que solo ha habido dos huelgas en dos empresas que operan dentro de las 36 concesiones que hay en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez, por su presencia hoy aquí y, casi con seguridad, le emplazamos para la siguiente. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-188/2017 RGE.2941. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Isabel Andaluz Andaluz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo tiene previsto el Gobierno Regional hacer efectivo el importe de las sentencias que condenan a la Comunidad de Madrid por responsabilidad patrimonial al no haber abonado las subvenciones del Cheque Vivienda Joven a las personas que adquirieron viviendas en el municipio de Colmenar Viejo.**

Pido al señor García Gómez, Director General de Vivienda y Rehabilitación, se incorpore a la mesa. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, formula la pregunta la señora Andaluz Andaluz, que tiene la palabra.

La Sra. **ANDALUZ ANDALUZ**: Gracias, Presidente. ¿Cuándo tiene previsto el Gobierno Regional hacer efectivo el importe de las sentencias que condenan a la Comunidad de Madrid con responsabilidad patrimonial al no haber abonado las subvenciones del cheque vivienda joven a las personas que adquirieron vivienda, en este caso concreto en el municipio de Colmenar Viejo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Andaluz. Señor García, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Señor Presidente, señorías, señora Andaluz, gracias. Tengo la satisfacción de poder responderle que esas sentencias de responsabilidad patrimonial ya están pagadas a fecha de hoy.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor García. Señora Andaluz, tiene la palabra.

La Sra. **ANDALUZ ANDALUZ**: Gracias. El pasado 17 de marzo nosotros registramos esta pregunta con referencia a personas afectadas en un municipio concreto a demanda de algunas de ellas y porque también somos conscientes, señor García, de que afecta a cientos de jóvenes en esta Comunidad. Entendemos que, además de pertinente, era necesaria. Sentencias favorables de abril y de mayo del año pasado, cuyo pago no se había hecho efectivo hasta, ¡qué casualidad!, después de que nosotros registráramos esta pregunta. Sabemos que no es importante, pero ha sido así. Es decir, a finales del mes de marzo y de abril de este año 2017.

No cabe argumentar que no hay dinero ni presupuesto para justificar este retraso de un año en el pago porque, como usted sabe, esto está previsto en cada ejercicio presupuestario en su

correspondiente apartado. Lo que sí es pertinente decirle es que ustedes no son muy buenos gestores, cosa contraria de la que ustedes presumen de manera machacona. Digo esto porque el retraso en el pago de las indemnizaciones supone incrementar las mismas en intereses de demora, algunas entre 2.000 y 3.000 euros. Sobre el cómputo que esto ha supuesto ya les pediremos información.

Ustedes conforman este Gobierno y dirigen la Administración de la Comunidad de Madrid y han cometido algunos desmanes a lo largo de los Gobiernos del Partido Popular. Y no solo lo decimos yo y mi Grupo Parlamentario, lo dice la justicia y las acusaciones que pesan sobre quienes han gestionado esta Comunidad en los últimos 22 años, todos dirigidos -y sus representantes nombrados- por el Partido Popular.

Volviendo a lo que hoy nos ocupa, esta Comunidad tomó una dudosa decisión contra sus conciudadanos, que son los que dan sentido y la sustentan, en relación a la ayudas directas previstas y legisladas en el Decreto 12/2005, de 27 de enero, sobre el Plan de Viviendas Protegidas 2005-2008 para Menores de 35 años. Se hizo en julio de 2012, dejando de reconocer estas ayudas al amparo de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid de 2012 y Medidas Urgentes de Racionalización, etcétera; esto no lo voy a repetir.

En fin, legislado está, pero parece que fue arbitrario e injusto a tenor de las sentencias. Hace ahora cuatro años, un 16 de mayo de 2013, el diputado de mi Grupo, señor Fernández Gordillo, ya les dijo que se aplicaban estas ayudas por diferentes motivos -él citó varios- y también les dijo que estaban intentando aplicar una ley con carácter retroactivo y que esa acción podía ser constitutiva de un incumplimiento del apartado 3, del artículo 9, de nuestra Constitución. Pues parece que, además de ser expulsado de aquel Pleno -porque dijo alguna palabra al expresidente de la Comunidad de Madrid, señor González, que de ella ahora se les acusa, que fue retirada del Diario de Sesiones y, por lo tanto, yo no la diré-, también tenía razón en lo de las posibles ilegalidades, porque la justicia está fallando a favor de quienes han podido plantear contenciosos contra la Comunidad de Madrid. Quienes no pudieron han pasado verdaderos apuros, tanto personales como económicos y sociales, como consecuencia de aquella decisión.

También en el último Pleno de la anterior Legislatura, en marzo de 2015, nuestro querido compañero recientemente fallecido, don Mario Salvatierra, defendía en una PNL con varios puntos por la que se solicitaba a esta Cámara instar al Gobierno del señor González a anular las órdenes de archivo de las ayudas al cheque vivienda. Claro, fue rechazada por el rodillo del Partido Popular y, una vez más, votaron en contra de favorecer a estos jóvenes afectados. Yo les invito a leer estos dos Diarios de Sesiones, son muy instructivos.

A fecha de hoy, según los datos de los que yo dispongo, en contra de los que usted me ha dicho, que parece que están todas pagadas -será cierto-, de diez sentencias dictadas en firme hace más de un año, solo se han pagado cinco, de las que yo tengo conocimiento. Estamos, pues, ante un hecho de decisiones injustas y arbitrarias. Aun así, todavía es tiempo de que resarzamos esta



tremenda injusticia y se abone a los solicitantes el importe de las ayudas económicas que solicitaron en su momento. Si no se agotó el presupuesto asignado en su momento, en algún sitio estará.

En marzo de 2016, a requerimiento del Juzgado número 22 de lo Contencioso-administrativo, la Interventora General de la Comunidad de Madrid explica cuáles y cómo están los gastos de la partida 78410, relativos a los años 2010, 2011 y 2012. Por lo tanto, es recomendable que esto lo revisemos y lo repasemos. No voy a recordar quiénes estaban en estas fechas al frente de estas políticas de vivienda, pero algunos y algunas hoy siguen siendo parlamentarios de esta Cámara. Como ya he dicho, los pagos de las sentencias tienen sus propias partidas, por lo cual se deben ejecutar cuanto antes.

Restablecer una confianza sólida entre la Administración y los ciudadanos de esta Comunidad debe ser algo muy necesario, y necesitamos hacerlo cuanto antes; no podemos ser un enemigo, tenemos que ser un aliado de los ciudadanos. Nuestros jóvenes se merecen un mejor trato y se les deberían reconocer los derechos consolidados en aquel decreto al que se acogieron al hacer sus solicitudes, que fueron admitidas como válidas, es que todas eran válidas cuando se les admitieron!

Señorías, una reflexión seria y rigurosa y múltiples veces demandada en esta Asamblea sobre el asunto debería permitir encontrar una solución justa. Gracias, Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Andaluz. Para su turno de dúplica, tiene la palabra el señor García.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Muchas gracias, señor Presidente. Señora Andaluz, gracias por sus reflexiones, algunas de las cuales comparto sin lugar a dudas. No voy a entrar en el debate político con respecto a la valoración de la etapa anterior; no es mi cometido y me equivocaría si lo hiciera. Lo que me corresponde en este momento, como no puede ser menos, es cumplir la legalidad y proceder de acuerdo a lo que corresponde, que es, en este caso, la ejecución y cumplimiento de una sentencia en sus estrictos términos, cosa que ya se ha hecho, como le transmitía: se han pagado todas esas sentencias de responsabilidad patrimonial que los juzgados han determinado que debemos pagar.

Eso es clave también para entender esta cuestión. Esas sentencias son de responsabilidad patrimonial, no entran en la cuestión de la retroactividad con respecto a la norma que determina que, a partir de un determinado momento, no se deben pagar los cheques vivienda que se reconozcan a partir de esa fecha. Sin entrar en los casos particulares de cada uno de ellos, y estableciendo un criterio genérico, lo que viene a decir es que esos ocho expedientes en particular, que tuvieron entrada en nuestra Administración previa a la entrada en vigor de la aplicación de esa norma, debieran haber sido tramitados en el normal funcionamiento de la Administración y por causas de la propia organización interna de la Administración, por las razones que fueren, esos ocho expedientes quedaron sin ser tramitados y sin tener la posibilidad de recibir el pago de su aportación al cheque vivienda. Por tanto, lo que viene a decir la sentencia es que esos ocho expedientes en particular y por

esa causa, porque, con el funcionamiento normal de la Administración, debieran haber estado resueltos antes de la fecha de la entrada en vigor de ese efecto de la ley que usted menciona, páguese en el momento en que puedan pagarse.

El momento para pagar es el que determina el procedimiento de ordenación de un pago, de generación de un documento ADOK, de generación de un pago por parte de la Administración que requiere que haya presupuesto adecuado y suficiente, cosa que inicialmente no se tenía, en el año 2016, cuando estaba cerrado el presupuesto -usted sabe que tienen unas fechas de ejecución los presupuestos-, se tramitó su prórroga en el ejercicio 2017 y, como usted bien debiera conocer, los responsables de la Administración no podemos pagar cuando queramos, solo podemos pagar cuando un gasto está intervenido y fiscalizado, se cuenta con presupuesto adecuado y suficiente y se puede ordenar el mismo; cosa que se puede producir en el momento en el que se prorrogó el presupuesto, se aprobó la prórroga del presupuesto en el ejercicio 2017, momento a partir del cual se puede tramitar la modificación de crédito necesario para generar esos fondos para poder ordenar el pago y, lógicamente -y no es casualidad que sea así-, tan pronto como se ha tenido ese dinero disponible, se ha ordenado el pago, no por el hecho de que usted haya formulado la pregunta que hoy venimos a contestar.

Por tanto, la Comunidad de Madrid ha cumplido con su obligación, como no puede ser menos, ha ejecutado el cumplimiento de una sentencia y estas personas, afectadas por responsabilidad patrimonial, no por retroactividad de las disposiciones, han recibido el pago de su cheque vivienda. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García, por su respuesta; le agradecemos su presencia aquí. Pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

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



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



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

Asamblea de Madrid