

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 655

6 de abril de 2018

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Lucila Toledo Moreno

Sesión celebrada el viernes 6 de abril de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PNL-34/2017 RGEP.1758.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Elaborar los estudios de factibilidad necesarios para acometer la ampliación de la Línea 11 de Metro. 2.- Elaborar los proyectos constructivos que permitan abordar las obras de la ampliación de la Línea 11 de Metro de forma sostenida en el tiempo. 3.- Integrar en el patrimonio de Metro Madrid, S.A., la inversión que se realice en la ampliación de la Línea 11. 4.- Acordar con el Ayuntamiento de Madrid y el resto de Grupos Parlamentarios de la Asamblea de Madrid,

---

la forma de abordar las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro entre Plaza Elíptica y Chamartín, que permita su puesta en marcha, por fases, en un plazo máximo de 10 años.

**2.- PNL-14/2018 RGE.2101.** 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 se dirija al Gobierno de la Nación para que adopte la siguiente medida: Realizar una ampliación del aparcamiento de la estación de tren de Aravaca utilizando las parcelas colindantes pertenecientes a ADIF, para su tramitación en la Comisión de Transportes, Viviendas e Infraestructuras.

**3.- PCOC-211/2018 RGE.2773.** 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 con el cierre de MetroSur se solventarán las deficiencias estructurales de la línea.

**4.- PCOC-246/2018 RGE.3327.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre previsiones que tiene el Consejo de Gobierno para solucionar los problemas de seguridad que se producen en la carretera M-117.

**5.- PCOC-286/2018 RGE.4223.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Marco Candela Pokorna, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que está tomando el Gobierno Regional para ayudar a solucionar los problemas sociales y de convivencia en torno a la finca ocupada conocida como "La Regalada" situada en la zona monumental del municipio de Aranjuez.

**6.- PCOC-288/2018 RGE.4225.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Marco Candela Pokorna, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene la Agencia de Vivienda Social para el edificio vacío de su propiedad situado en el número 22-A de la Avenida del Llano Castellano en el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo.

**7.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 9 minutos. ....	40041

- **Modificación del orden del día:** quedan retirados los puntos segundo y quinto, PNL-14/2018 RGEF.2101 y PCOC-286/2018 RGEF.4223..... 40041
- **PNL-34/2017 RGEF.1758. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Elaborar los estudios de factibilidad necesarios para acometer la ampliación de la Línea 11 de Metro. 2.- Elaborar los proyectos constructivos que permitan abordar las obras de la ampliación de la Línea 11 de Metro de forma sostenida en el tiempo. 3.- Integrar en el patrimonio de Metro Madrid, S.A., la inversión que se realice en la ampliación de la Línea 11. 4.- Acordar con el Ayuntamiento de Madrid y el resto de Grupos Parlamentarios de la Asamblea de Madrid, la forma de abordar las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro entre Plaza Elíptica y Chamartín, que permita su puesta en marcha, por fases, en un plazo máximo de 10 años. . . . .** 40041
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega en defensa de la proposición no de ley. . . . . 40041-40043
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo Del Pozo..... 40043-40048
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo comunicando las sustituciones en sus Grupos..... 40048
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. . . . . 40048
- **PCOC-246/2018 RGEF.3327. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre previsiones que tiene el Consejo de Gobierno para solucionar los problemas de seguridad que se producen en la carretera M-117.....** 40048
- Interviene la Sra. Mena Romero formulando la pregunta. . . . . 40048
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras respondiendo la pregunta..... 40048-40049
- Intervienen la Sra. Mena Romero y la Sra. Directora General ampliando información..... 40049-40051
- **PCOC-288/2018 RGEF.4225. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Marco Candela Pokorna, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid,**

<b>al Gobierno, sobre planes que tiene la Agencia de Vivienda Social para el edificio vacío de su propiedad situado en el número 22-A de la Avenida del Llano Castellano en el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo. ....</b>	40051
- Interviene el Sr. Candela Pokorna formulando la pregunta. ....	40051
- Interviene la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social respondiendo la pregunta. ....	40052
- Intervienen el Sr. Candela Pokorna y la Sra. Directora Gerente ampliando información. ....	40052-40054
<b>— PCOC-211/2018 RGEF.2773. 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 con el cierre de Metrosur se solventarán las deficiencias estructurales de la línea. ....</b>	40054
- Interviene el Sr. Vicente Viondi formulando la pregunta. ....	40055
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid respondiendo la pregunta..	40055
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Consejero Delegado ampliando información. ....	40055-40058
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	40058
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	40058
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 5 minutos. ....	40058

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 9 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, del 6 de abril. Se han solicitado dos modificaciones del orden del día consistentes en la retirada de la PNL 14/18 y de la PCOC 286/18. ¿Acepta la Comisión estas modificaciones? *(Asentimiento.)* Pasamos al primer punto del orden del día.

**PNL-34/2017 RGEF.1758. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Elaborar los estudios de factibilidad necesarios para acometer la ampliación de la Línea 11 de Metro. 2.- Elaborar los proyectos constructivos que permitan abordar las obras de la ampliación de la Línea 11 de Metro de forma sostenida en el tiempo. 3.- Integrar en el patrimonio de Metro Madrid, S.A., la inversión que se realice en la ampliación de la Línea 11. 4.- Acordar con el Ayuntamiento de Madrid y el resto de Grupos Parlamentarios de la Asamblea de Madrid, la forma de abordar las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro entre Plaza Elíptica y Chamartín, que permita su puesta en marcha, por fases, en un plazo máximo de 10 años.**

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, don Alberto Oliver Gómez de la Vega.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, se acordarán de lo que el representante del Partido Popular, señor Berzal, dijo al final del Pleno de 16 de marzo de 2017, en relación con la propuesta que valorábamos de la línea 11. Cito literalmente: "¡Qué bonito es predicar y qué difícil dar trigo! Dígame usted de dónde sacamos el dinero y estaremos dispuestos a hacer eso y más, pero, repito, sin quitar un solo euro de otras necesidades prioritarias que demandan todos los madrileños". Esto es lo que dijo el señor Berzal al señor Rubio.

Dicen ustedes que no hay dinero, pero aparece amianto y sacan 150 millones de euros de debajo de las piedras; dicen que no hay dinero para infraestructuras –dijeron en marzo de 2017- y apenas siete meses después anunciaron que van a ampliar la línea 11, eso sí, solo hasta Atocha; el Gobierno de la Nación habla de austeridad, pero se compran el Proyecto Castor por 1.300 millones de euros y el Constitucional -que no los podemitas- lo declara inconstitucional; o las carreteras radiales, que todavía no sabemos lo que nos van a costar, pero asumimos que va a ser en torno a 5.000 millones de euros, o Bankia -Caja Madrid para ustedes-, que nos va a costar un ojo de la cara a todos los españoles. No habrá dinero cuando se trata de lo público, porque cuando se trata de lo privado bien que hay dinero. Dicen que no hay dinero, pero se empeñan en bajar los impuestos, cuando en la práctica Madrid es en muchos casos casi un paraíso fiscal.

¿Saben ustedes lo que es redistribución? En mi Grupo Parlamentario entendemos que para que la sociedad funcione tiene que intentar no dejar a nadie en el camino, y, para que eso ocurra, los que más ganancias perciben o acumulan deben aportar más al Estado en forma de impuestos, preferiblemente directos, que en teoría están destinados a reducir la brecha social, y, en caso de ser posible, evitar que ninguna persona pierda la dignidad por falta de recursos. Ustedes dicen que no hay dinero, pero bajan los impuestos cuando ya son bajos de por sí. Al menos si hiciesen como don M. Rajoy, que anuncia que los baja para luego subirlos, pues igual nos quedábamos más tranquilos.

Les comento rápidamente la proposición no de ley, que al igual que el año pasado consta de varias partes. En primer lugar, pedimos elaborar los estudios de factibilidad para la ampliación de la línea 11. Nos comentó el señor Berzal, en la PNL del 16 de marzo de 2017, que estaban hechos, pero que la situación financiera, no de Metro sino de la Comunidad de Madrid, no permitía la ampliación. Bien, de lo primero, permítame que dude, ya que lo primero que ustedes han hecho para la mini ampliación que han anunciado a bombo y platillo para construir, por supuesto a partir de 2019, ha sido licitar los estudios de factibilidad. Así que, ¿cómo nos podemos fiar de que esté hecho para la continuación de la línea hasta Chamartín? Le pedimos que vayan avanzando. En segundo lugar, pedimos elaborar también los proyectos constructivos que permitan abordar las obras de ampliación de la línea 11 de Metro de forma sostenida en el tiempo.

Les voy a contar una teoría que tengo, por si igual algún día tenemos el honor de formar parte de un Gobierno; entiendo que es imposible por el juego político de colgarse medallitas, pero para que prospere una infraestructura de estas características, que tiene un coste importante sufragado por todos los madrileños y las madrileñas, tiene que intentar consensuarse de la manera más amplia posible, aunque uno tenga mayoría absoluta, por varias cuestiones: las medallas duran un día y los pactos son duraderos; los ciudadanos han votado varias sensibilidades, ¿no creen que consensuando esas cosas se puede llegar a soluciones mejores? En este tipo de obras que duran más de un Legislatura podría darse un cambio de Gobierno entremedias, ¿no sería mejor que estuviésemos de acuerdo de partida? Entiendo, señorías, que después de tantos años gobernando con mayorías absolutas y haciendo y deshaciendo sin ningún criterio, como es el caso de Metro Ligero Oeste, de MetroSur, de la línea 7B, es complicado adaptarse, pero sinceramente creo que los mecanismos de control y el dialogo con otras fuerzas es necesario. Por ejemplo, me consta que, a pesar de lo mal que se lleva la Comunidad de Madrid con el Ministerio de Fomento, han estado ustedes dialogando y han llegado a acuerdos. Pues piensen que en realidad el Ministerio podría haber hecho las ampliaciones sin consultar, pero probablemente sería un plan peor. Y esto entronca muy muy bien con el punto 4 de la moción, que se trata, nada más y nada menos, de que acuerden. ¿Con quién? Pues con el Ayuntamiento de Madrid y con el resto de Grupos Parlamentarios la mejor manera de abordar las obras de ampliación de esta línea entre Plaza Elíptica y Chamartín.

El punto 3 consiste en integrar en el patrimonio de Metro de Madrid la inversión que se realice en la ampliación de la línea 11; les pongo en contexto. En el momento de defender esta PNL sobre la línea 11 el año pasado, el valor patrimonial de Metro era de 390 millones de euros; hoy, un año después, con la magnífica gestión del señor Carabante –por cierto, aprovecho para recordar que

esta Cámara votó a favor de pedir responsabilidades políticas por el tema del amianto hace apenas unas semanas y el señor Carabante todavía no ha dimitido-, el valor de Metro a cierre de 2017 era de 332 millones de euros; esto supone una pérdida de valor solo en el último año del 15 por ciento.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Oliver, vaya terminando.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Sí, termino ya. Asimismo, me permito recordar que cuando el Ayuntamiento de Madrid, gobernado por el señor Gallardón, cedió las acciones a la Comunidad, la empresa estaba valorada en 1.100 millones de euros -3,3 veces más de lo que hoy vale-. Este punto en sencillo: el Ayuntamiento de Madrid quiere volver al accionariado de Metro pero, evidentemente, no puede hacerlo en las condiciones en las que se cedieron las mismas.

Saben ustedes igual que yo que la línea 11 de Metro es equivalente al Eje Este-Suroeste que presentó ayer el Ministro y que todo el mundo ha considerado clave para poner Cercanías en un nivel adecuado. Es un proyecto con el que todos los partidos políticos hemos estado de acuerdo en uno u otro momento. ¿De verdad que es tan difícil sentarnos con el Gobierno todos los Grupos de la oposición y sacar esto adelante? Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Al no haberse presentado enmiendas, procedemos a la intervención de los demás grupos políticos, de menor a mayor. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Juan Rubio Ruiz por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Oliver, me ha sorprendido, yo pensaba que veníamos a hablar de la ampliación de la línea 11 de Metro y estamos hablando de paraísos fiscales y de modelos sociales que tenemos que desarrollar; ¡es impresionante, todo con el Metro! Coincido completamente con el señor Oliver en que ha habido un cambio profundo en el posicionamiento del Partido Popular; de hecho, en esta misma Comisión, se votó en contra de la ampliación de la línea 11 hasta que asistimos -no asombrados porque ya estamos acostumbrados a estas puestas en escena- en el debate sobre presupuestos, si no recuerdo mal, a la inclusión de la ampliación de la línea 11 por parte de la Presidenta Cifuentes. Efectivamente, no sabemos a qué se debía este cambio.

En relación con la proposición no de ley, reconocemos desde el principio la buena intención de la misma, y hay cosas que entendemos y compartimos completamente, en este caso, con el señor Oliver, que es el que la ha defendido. Si vamos al punto 1 -elaborar estudios de factibilidad-, me parece redundante tener que solicitarlo. No podemos iniciar un proyecto de esta naturaleza sin realizar estos estudios, de la misma manera que no podemos iniciar las obras sin realizar un proyecto de ingeniería, y no podemos hacer este proyecto de ingeniería sin hacer un estudio geotécnico; es de cajón, es parte del procedimiento tener que ver la viabilidad de la obra.

En el punto 2 se dice de forma sostenida en el tiempo; claro, no queremos en ningún caso encontrarnos con una "Ciudad de la Justicia II". Creo que los madrileños no quieren tener un precioso

refugio para la lluvia de no sé cuántos kilómetros y que no puedan circular trenes, y es absolutamente lógico y razonable.

Si vamos al punto 3, además de todo lo indicado por el señor Oliver, a mí me parece perfecto que se integre en el patrimonio de Metro para recuperar ese patrimonio que se lleva perdiendo de forma continua y continuada desde hace años, y es cierto que se ha incrementado esa curva de pérdida desde la gestión del señor Carabante, pero nosotros también queremos verlo como una sola unidad para evitar tentaciones de externalización de servicios de operación; en definitiva, para evitar la tentación de privatizar parte de la operativa de Metro.

Llegamos al punto 4 con el que no podemos estar de acuerdo, tal y como ya le he manifestado personalmente al señor Oliver. Nos parece osado, entre otras cosas, porque entendemos que nos inmiscuimos en funciones que no nos corresponden. En definitiva, es una parte de la función del Ejecutivo que el Legislativo no debe asumir. Honestamente creo que no tenemos que ser nosotros quienes nos pongamos a diseñar la obra porque para eso tenemos unos técnicos estupendos y perfectamente capacitados en la Comunidad de Madrid; en breve me vería con el AutoCAD intentando diseñar un túnel, y no me siento capacitado; es más, honestamente, yo no invitaría los madrileños a que utilizarasen una infraestructura que haya diseñado yo.

En cuanto a la colaboración con el ayuntamiento para el diseño de dónde tienen que estar las estaciones lo veo razonable. Lógicamente para el diseño de la ubicación y del desarrollo hay que coordinarse con ellos para ver las canalizaciones que se ven afectadas durante el desarrollo de la obra, pero sigo teniendo el suficiente respeto por los técnicos de Metro y por los técnicos de la Consejería como para entender que es su responsabilidad el diseño, que es su responsabilidad la ejecución, que es su responsabilidad el control de obra, que es su responsabilidad la realización de todos esos estudios y no solamente la viabilidad económica sino los estudios de ejecución técnica.

En definitiva, coincido con el señor Oliver en que es importante un acuerdo político previo para evitar cambios de opinión y cambios de criterios de ejecución debidos a cambios de Gobierno – que se darán, como es lógico-, pero en cualquier caso, nunca permitiremos ni apoyaremos las injerencias en el trabajo de los técnicos. Por todo eso, y dado que estamos de acuerdo con tres de los cuatro puntos y el cuarto lo consideramos evitable, anunciamos que nos abstendremos en esta votación. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el señor Viondi, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Ya anticipo, antes de entrar al objeto de mi intervención, que vamos a votar a favor de la proposición no de ley que nos ha traído el Grupo Parlamentario Podemos. Es verdad que, con algún matiz, es muy parecida a la que ya votamos en marzo de 2016, que si no me falla la memoria –el acta del Diario de Sesiones lo refleja así-, no salió adelante porque el Grupo Popular y el Grupo Parlamentario de Ciudadanos votaron en contra. Como aquí no podemos reconstruir un acta, avanzamos en el tiempo y un año después parece

que esta vez vamos a contar con algún cambio en el voto, creo que del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. ¡Bienvenido sea!

Comparto una de las cuestiones que planteaba el señor Rubio. Miren, señor Oliver y Grupo Parlamentario Podemos, yo no tengo un máster y tampoco soy un experto en ingeniería civil. Me considero un político que tiene unas líneas de actuación bajo unos principios y valores. Me parece que es bueno que consensuemos un poco ese recorrido de la línea 11, pero meternos tanto en faena creo que ya es un exceso. Sin embargo, me parece que, en líneas generales, la propuesta viene a decir cosas razonables y es una necesidad. Si hay alguna infraestructura de Metro de Madrid, después de los años anteriores –sobre todo, los años locos de Esperanza Aguirre, en los que se hacían infraestructuras sin ningún criterio técnico ni de demanda social, como vamos comprobando mes a mes en la Comisión de Endeudamiento con Metro Ligero Oeste o algunas otras extensiones, o con las chapuzas que se hicieron en la línea 7B, que cada tres por cuatro tiene que estar cerrada, o con la ampliación de la línea 10 desde Tres Olivos, que demuestra claramente su incapacidad de asumir la demanda que se preveía-... Entendemos que esta ampliación de la línea 11, esta búsqueda de una intermodalidad superior dentro de la ciudad de Madrid es razonable, y es razonable hacerlo en un tiempo ajustado a las capacidades presupuestarias.

Por parte del Grupo Socialista solo refrendamos lo que ya venía en el programa electoral de nuestra candidatura -que encabezaba Ángel Gabilondo, justo la misma persona que va a encabezar la moción de censura para cambiar el Gobierno de la Comunidad de Madrid en las próximas semanas-, así que vamos a votar a favor de la proposición no de ley. Esperemos que surta algún efecto en los últimos días que le quedan al Gobierno de Cristina Cifuentes.

Al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, que se va a sumar con su abstención, quiero decirle que todo esto sería posible más fácilmente -esta y un sinfín de proposiciones no de ley que se han aprobado en la Asamblea de Madrid- si cambiásemos el Gobierno. No hace falta que ustedes nos den un sí rotundo. ¡Si con que hicieran una simple y modesta abstención a estos señores y señoras del Grupo Parlamentario Popular que sustentan a la todavía Presidenta Cristina Cifuentes podríamos ponerlas en marcha! Quedaría un año, un tiempo escaso, pero muchas de las cosas que vamos aprobando aquí se pueden hacer efectivas en un tiempo razonable, y en concreto esta. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) (La Sra. **DELGADO DE ROBLES SANGUINO**: ¡*Al objeto!*) En este caso concreto, en un año perfectamente podemos reunir a los Grupos Parlamentarios y empezar a trabajar para tener los deberes hechos de cara a la siguiente Legislatura y que haya presupuesto en 2019. (La Sra. **ESCUDERO DÍAZ-TEJEIRO**: ¡*Vaya al objeto!*) (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Eso que lo diga la Presidenta, ¿no?*) Yo siento el nerviosismo entre las filas del...

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Viondi, por favor, termine, pero aténgase al tiempo.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sí, sí, ya termino. Creo que me he ajustado al tiempo. Si no es así..., ya está la Presidenta, no ustedes. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) Yo creo que la Presidenta es de su Grupo Parlamentario, y si hay alguien que tiene que mantener

respeto a la propia Presidenta es su propio Grupo, que la pone en esa posición. Así que por mi parte, voto favorable. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: No necesito que me estén todos defendiendo. Muchas gracias, señor Viondi. Para terminar, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Luis Fernández-Quejo por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Señorías, lo que está claro es que aquí cada uno - y en esto coincido con el señor Rubio- viene a hablar de su libro. Ha dicho el señor Oliver que le ha sorprendido; nos viene a contar una película aquí que no tiene nada que ver con la PNL. El señor Viondi nos cuenta otra película que no tiene nada que ver con la PNL. En fin, bueno, yo sí les tengo que decir que el Gobierno de la Comunidad de Madrid -aquí se ha dicho y no es así- no deja a nadie en el camino; precisamente se caracteriza por eso, por no estar dejando a nadie en el camino, por tener los impuestos más bajos de toda España.

El colmo ya, después de la presentación de ayer, que usted no fue, no pudieron ir, es que nos digan que nos llevamos mal con el Ministerio de Fomento, ¡ya eso es el colmo!, porque se ha hecho y se ha presentado el mejor Plan de Cercanías que ha habido nunca, nunca, en la Comunidad de Madrid, y además un Plan de Cercanías que se va a ejecutar y en el que ha habido una coordinación exquisita con el Ministerio de Fomento; o sea que, bueno, aquí, lo dicho, cada uno a hablar de su libro.

Señor Viondi, siempre estamos con lo mismo, siempre estamos con que si las infraestructuras no le gustan, que si no se tenían que haber hecho. ¿Por qué no les dice de una vez a los ciudadanos qué no se tenía que haber hecho? Usted y su Grupo dicen: no se tiene que hacer. Dígalo; diga: esta no se tenía que haber hecho, para que todos los que la utilizan sepan que usted no quería que se hiciera. ¡Es que es bien fácil!, se lo he dicho varias veces, dígalo. Pero en fin.

El Plan Estratégico de Movilidad sostenible de la Comunidad, dentro de sus medidas de potenciación del transporte, identifica un conjunto de relaciones de colectividad estratégica. En este plan se constituyen actuaciones preferentes que destacan por el potencial estructurante que tiene la red y que otorga una amplia cobertura territorial en la Comunidad. La prolongación de la línea 11 hacia el centro de la ciudad es una de las grandes actuaciones de carácter estratégico que el plan contempla dentro de Madrid a largo plazo, que tiene muchas ventajas, y entre ellas se cuentan un aumento significativo de la conectividad tanto de la Red de Metro como del conjunto del sistema público de la ciudad; dar también solución al valor potencial de esta línea, actualmente limitado en su condición de ramal de un nodo intermodal periférico; dotar de Metro a algunos barrios del sur del municipio, algo muy importante, y que actualmente están fuera de la cobertura de este modo; potenciar la oferta de Metro en Atocha Renfe, con un nodo ferroviario de primera magnitud por la amplia oferta que tenemos allí de Cercanías, de AVE y de largo recorrido, a lo que hay que sumar, lógicamente, un gran número de autobuses urbanos y la propia línea 1 de Metro.

Este proyecto, que ha sido muy estudiado por el Consorcio desde hace años, es, sin duda, uno de los ejes estratégicos del esquema futuro de la Red de Metro, y actualmente, como saben, se encuentra en proceso de tramitación para la redacción del proyecto de ampliación de esa línea, de la línea 11 de Metro, para el tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal; proyecto que es necesario previamente para el estudio de la situación actual, para los condicionantes funcionales, para su impacto en el medio físico, a través de una tramitación ambiental y la completa definición a nivel constructivo. Y como saben todos ustedes, para el desarrollo de estos trabajos se necesita un equipo pluridisciplinar, con una amplia experiencia en cambios como la geología, el cálculo estructural, los traslados ferroviarios de Metro, la demografía, el urbanismo, el patrimonio, la arqueología, el medio ambiente... En fin, muy pluridisciplinar. Y además, la ejecución de dicho plano, ese tramo que será, sin duda, ejecutado en la siguiente Legislatura, no lo duden, permitirá cumplir con buena parte de los objetivos y ventajas que antes les he señalado. No obstante, el proyecto de ampliación de la línea 11 en su concepción global constituye una obra de gran envergadura y una obra de gran complejidad técnica, que exige unos compromisos importantes en materia de inversión pública y que deben justificarse de forma oportuna.

Por todo ello, nosotros pensamos que la prolongación de la línea más allá de Conde de Casal debe esperar por lo menos a la puesta en carga del tramo actualmente en licitación. Posteriormente, y cuando esto esté concluido, a nuestro juicio, deberá ser objeto de una revisión mediante un estudio pormenorizado y acorde a las necesidades futuras de la movilidad urbana y metropolitana. Por último, con todos los datos que hayamos obtenido, habrá que tomar la decisión de redacción del proyecto y ejecución.

También les diré que las obras que como consecuencia de esta ampliación se ejecuten se han de integrar ex lege en el patrimonio de la Comunidad de Madrid, y las mismas se adscribirán, para su gestión, a la Consejería de Transportes al tener las mismas el carácter de propiedad administrativa especial.

Le recuerdo, señor Oliver, que la Comunidad de Madrid, de acuerdo con lo señalado en el apartado 1.6 del artículo 26 de la Ley Orgánica 3/1983, del Estatuto de Autonomía de la Comunidad, tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en territorio de la Comunidad, y en los mismos términos el transporte terrestre y por cable. O sea que téngalo usted claro.

Así pues, y por lo tanto, señorías, mientras no se lleven a efecto las determinaciones que les he citado, por nuestra parte, no creemos que haya llegado el momento de tomar las decisiones que ustedes nos proponen en esta PNL. Por lo tanto, nuestro voto será en contra. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Una vez fijadas las posiciones y antes de la votación, pregunto a los Grupos si hay alguna sustitución. *(Denegaciones por parte del*

*Grupo Parlamentario de Ciudadanos.) (Denegaciones por parte del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.) ¿Hay alguna sustitución en el Grupo Parlamentario Socialista?*

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. El diputado Agustín Vinagre es sustituido por el diputado José Ángel Gómez-Chamorro.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Desde aquí damos la enhorabuena al señor Vinagre por su reciente paternidad. ¿Hay alguna sustitución en el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias. Juan Van-halen sustituye a José Manuel Berzal y Pedro Muñoz Abrines sustituye a Jaime González Taboada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Comenzamos la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 7 votos a favor, 6 votos en contra y 2 abstenciones. Queda aprobada la PNL.

Continuamos con el orden del día. Al no estar presente todavía el señor Carabante, pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-246/2018 RGE.3327. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre previsiones que tiene el Consejo de Gobierno para solucionar los problemas de seguridad que se producen en la carretera M-117.**

Ruego a la Directora General de Carreteras que tome asiento en la mesa. *(Pausa.)* Buenos días y bienvenida, señora Directora General. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña Carmen Mena Romero.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Bienvenida, señora Directora General. ¿Qué previsiones tiene el Consejo de Gobierno para solucionar los problemas de seguridad que se producen en la carretera M-117?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra, señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): La carretera M-117 pertenece a la Red Local de Carreteras de la Comunidad de Madrid, se trata de una carretera de calzada única, con un carril de 3,5 metros en cada sentido; un ancho de plataforma de 7,40 metros y arcones a ambos lados de 0,2 metros. Discurre desde la carretera M-103 desde Fuente el Saz de Jarama hasta el límite de la provincia de Guadalajara, dirección al Casar de

Talamanca, con una longitud de 7,4 kilómetros. El tráfico de la carretera fue en el año 2016 de 10.432 vehículos día, situándose el porcentaje de vehículos pesados en 5,6 por ciento.

Mire, señoría, la seguridad vial es uno de los principales objetivos de este Gobierno y para ello venimos realizando continuos análisis del tráfico, de los índices de siniestralidad y de las medidas tendentes a evitar tramos de concentración de accidentes, para lo cual hemos incrementado en un 33,33 por ciento el presupuesto destinado a la conservación y el mantenimiento de nuestras carreteras.

Además, y de forma continuada, mantenemos reuniones con la Dirección General de Tráfico a fin de estrechar la colaboración y mejorar las condiciones de circulación en nuestro firme compromiso por mejorar la seguridad vial. Los técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras trabajan diariamente desde una perspectiva de conjunto de la red de carreteras de la región, a fin de concretar e implementar las actuaciones para mejorar la seguridad vial.

Si le parece, en la segunda parte de la intervención concretamos un poquitín más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Directora General. Para el turno de réplica, tiene la palabra la señora Mena Romero.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias. La descripción real de la carretera M-117 es exactamente la de una carretera recta, de doble sentido, con arcenes inexistentes, peligrosos giros a la izquierda para poder entrar a las urbanizaciones, paradas de autobuses sin marquesinas y casi nula señalización. Es una vía en la que ha fallecido atropellada una joven de 17 años y en la que todos los meses los vecinos pueden contabilizar algún accidente. Es una vía por la que circulan, como usted bien ha dicho, más de 10.000 vehículos diarios. La M-117 es una carretera clasificada como de red local de la Comunidad de Madrid, con un carril por sentido y sin arcenes en casi la totalidad de su recorrido, mientras que soporta una categoría de tráfico propia de una carretera de red principal.

La intensidad media refleja la evolución de estos años, así, por ejemplo, en el año 1998 la IMD era de 4.544 vehículos, como corresponde a una red local; sin embargo, en 2015 ya era de 9.200 vehículos, y en el último dato publicado en 2016, al que usted ha aludido, era de 10.432 vehículos cada día, siendo un 5,6 por ciento vehículos pesados, y no se ha hecho ninguna actuación para mejorar esta vía. Los datos demuestran que siendo una carretera local soporta más del doble de tráfico que una carretera secundaria y que en muchas ocasiones iguala al de una carretera principal. Señorías, de 174 carreteras secundarias y locales, la M-117 ocupa el número 38 con más intensidad de tráfico de la Comunidad de Madrid. Según la propia Dirección de Carreteras, una carretera que supera los 10.000 vehículos diarios necesita un desdoblamiento; así, por ejemplo, la M-111, entre Paracuellos y el kilómetro 16, que tiene una intensidad media de 8.000 vehículos, está desdoblada, mientras que esta, la M-117, con más de 10.000 vehículos al día, no tiene siquiera un arcén.

Nada se ha hecho para mejorar la seguridad vial y esto ha provocado que tengamos una carretera insegura. Usted nos habla del 33 por ciento del presupuesto, pero en realidad allí no se ve siquiera un vehículo de mantenimiento de dicha carretera. Espero que usted ahora, en su segunda intervención, nos dé más datos de accidentabilidad por carretera y no por municipios, que son los únicos a lo que tenemos acceso, y que nos diga exactamente cuáles son las actuaciones que tienen previsto acometer. He de decirle, estimada Directora General, que desde el pasado mes de octubre los propios vecinos nos han dicho que había más de ocho accidentes y, como le he dicho, uno de ellos ha tenido una víctima mortal. Estamos ante una actuación urgente, porque gran parte de estos accidentes se hubieran evitado si la carretera cumpliera las condiciones de seguridad.

Además, déjeme recordarle que, con la mitad de tráfico que ahora, en el Plan de Carreteras 2002-2009 de la Comunidad de Madrid ya se recogía como necesaria la ampliación de la carretera con un arcén y ya se indicaba que se había solicitado un anteproyecto para ejecutar la obra, obra que jamás se ha visto, salvo tapar cuatro baches en el asfaltado y algún tramo de acequia. Además, tengo que decirle que lo poco que se ha hecho fue gracias a las continuas reivindicaciones del entonces alcalde socialista de Fuente El Saz en la Legislatura 2003-2007 y que desde entonces no se ha visto ninguna otra actuación hasta la fecha. Por tanto, por el documento que le menciono, fechado en marzo de 2000, y por el Plan de Carreteras 2002-2009, que finalmente ustedes no aprobaron, no aprobando ya ninguno más, porque modificaron la ley suprimiendo la obligación legal de la Comunidad de Madrid de realizarlos, ya conocían que esta carretera necesitaba una mejora urgente. Esta mejora no ha llegado y, además, lo poco que parece que se quiere hacer quedaría obsoleto. Como verá, transcurridos 18 años desde este documento y con el doble de tráfico, ustedes no han realizado nada y cada día miles de usuarios pasan por esta carretera poniendo sus vidas en peligro.

La seguridad vial, como usted ha dicho, es un tema social demasiado importante como para que hagan algo, así es que pónganse a trabajar o dejen, a partir de ahora, que los demás lo hagamos. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena Romero. Tiene la palabra la señora Directora General de Carreteras por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Señora Mena, los estudios realizados al efecto en los años precedentes describen la existencia de un tramo de concentración de accidentes en esta carretera M-117, delimitado por los PK 3,300 y PK 5. En el año 2015 se llevaron a cabo actuaciones en este sentido en el tramo comprendido entre los kilómetros 2 y 5, que se concretan en la mejora de los sistemas de contención, de balizamiento y de señalización vertical. En concreto, para la mejora de los sistemas de contención, en 2015 se instaló una barrera de seguridad para motociclistas en la curva existente en el PK 4,100, que es el punto en el que se concentraba la mayor accidentalidad. En cuanto al balizamiento, se procedió a la instalación de hitos de arista y a la colocación de balizas cilíndricas en una divergencia, es decir, en la salida de la carretera hacia una gasolinera. En cuanto a la señalización vertical, se procedió a la colocación de paneles direccionales y de limitación de velocidad en la curva del PK 4,100.

Los estudios de seguridad vial referidos a la M-117 ponen de manifiesto, en relación con la distribución de accidentes, atendiendo a las características de los mismos, que destacan las salidas de vía; estas representan un 43 por ciento de la totalidad de los accidentes de esta vía. Es reseñable que, a juicio de los agentes de la Guardia Civil, el factor concurrente más significativo ha resultado ser la distracción en más del 50 por ciento de los casos. Como he señalado, en el transcurso del presente año 2018 es cierto que se ha producido un accidente mortal, acaecido el pasado 15 de enero de 2018 en el PK 3,500. Según el informe emitido por la Zona Nordeste de Conservación, se corresponde con un tramo sin cambios de rasante y buena visibilidad, en el que el estado del firme es adecuado, la señalización horizontal también y la velocidad es la genérica de la vía. No obstante, desde esta Dirección General se ha mantenido una reunión de gestión sobre seguridad vial, como se viene haciendo de forma continuada, y en dicho tramo de la red se intentan buscar aquellas actuaciones de mejora en la seguridad vial que son analizadas con el objetivo de poder establecer propuestas de actuación oportunas y específicas que ayuden a aportar la conducción segura en este tramo como en cualquier otro de la red de carreteras. Una vez ejecutadas las propuestas, realizada la ejecución de lo propuesto y transcurrido el tiempo necesario, se comprueba su eficacia y, si fuese necesario, se determinarían otro tipo de medidas de mayor envergadura o más genéricas.

La carretera M-117, al pertenecer a la red de competencia de la Comunidad de Madrid, es objeto, al igual que el resto de carreteras, de un continuo análisis y estudio. De hecho, tal y como he detallado, en el año 2015, con este objetivo, se llevaron a cabo una serie de actuaciones específicas en el tramo comprendido en los puntos kilométricos 2 y 5. Señoría, no dude, la mejora de las condiciones de seguridad vial de nuestras carreteras es un objetivo principal de esta Dirección General, en cuya consecución siempre me va a encontrar trabajando. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señora Directora General; encantada de tenerla de nuevo aquí. Seguimos con el siguiente punto del orden del día.

**PCOC-288/2018 RGE.4225. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Marco Candela Pokorna, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene la Agencia de Vivienda Social para el edificio vacío de su propiedad situado en el número 22-A de la Avenida del Llano Castellano en el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo.**

Ruego a la señora Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días, señora Pinilla. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Marco Candela por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, Presidenta. Buenos días, señora Pinilla. Le pregunto qué planes tiene la Agencia de Vivienda Social para el edificio vacío de su propiedad situado en el número 22 de la avenida del Llano Castellano en el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, don Marco Candela. Para contestarle, tiene la palabra doña Isabel Pinilla por un tiempo máximo de cinco minutos en total.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Buenos días. Contestando al portavoz del Grupo Podemos, le digo lo siguiente. La Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid ha encargado a una sociedad homologada debidamente inscrita en el Banco de España la tasación del local de oficinas sito en la avenida del Llano Castellano, 22A, con una superficie construida de 405,74 metros cuadrados construidos y 324,59 metros cuadrados útiles; del local comercial sito en la avenida Sala de los Infantes, 11A con una superficie construida de 1.524 metros cuadrados construidos y 1.219,55 metros cuadrados útiles, y de las 80 plazas de garaje sitas en el local garaje número 2, situado en la planta sótano 2 de la avenida Salas de los Infantes, 13A. Los citados locales situados en el municipio de Madrid tienen un uso urbanístico de local comercial, un uso terciario comercial. Dichos inmuebles resultan adecuados para ser enajenados a favor del licitador que presente la oferta más ventajosa en las formas previstas en la legislación patrimonial, previa incoación y tramitación del oportuno expediente y ajustándose a los principios de publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad en la enajenación de estos bienes.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Directora. Tiene la palabra, en turno de réplica, el señor Candela.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, Presidenta. Gracias, señora Pinilla, por la respuesta. Si he entendido bien, a pesar de todo el tecnicismo de estas cuestiones, lo que viene a decir básicamente es que la finca está en venta, teniendo como criterio el mejor postor.

Por ponerlo un poco en contexto, este es un edificio que lleva vacío desde 2006, si no me equivoco, y desde entonces se ha estado intentando vender o alquilar, aunque tiene un problema estructural que dificulta su venta o alquiler y es que tiene 80 plazas de garaje que ahora mismo son inaccesibles por la cercanía a los límites de una actuación urbanística que es parte de la Operación Chamartín y, por tanto, eso ya dificulta de por sí que se pueda conseguir vender o alquilar.

La zona en la que se encuentra, el Poblado B de Fuencarral, es una zona de realojo, una zona ya de por sí castigada y que además está, como tantas otras zonas de realojo como pueden ser las UVA, pendiente de obras de rehabilitación urbana integral para la construcción de vivienda social y de zonas verdes; lleva cuarenta años esperando estas obras. Es un ejemplo más de cómo estas zonas de realojo, que ya de por sí eran castigadas socialmente, encima han sufrido el olvido de las Administraciones Públicas, en concreto, de la Comunidad de Madrid, en las últimas décadas.

El Ayuntamiento de Madrid, el que entró con Manuela Carmena en 2015, y a nivel de la Junta de Distrito de Fuencarral-El Pardo, observando la realidad de este edificio de patrimonio público del antiguo IVIMA que se encontraba desalojado y que no se conseguía vender por parte de la ahora Agencia de Vivienda Social, propuso en 2016 -cuando ya se cumplían diez años de estar vacío el edificio- a la AVS comprarlo para poder darle un uso. Desde un primer momento recibió una respuesta

negativa por un motivo de precio; lo volvió a plantear en 2017, y ante la negativa de la AVS a vendérselo, se llegó a llevar a la Junta Municipal de Distrito la cuestión en diciembre de 2017 y salió una resolución instando de nuevo a la Agencia de Vivienda Social a que aceptase el precio que le planteaba el Ayuntamiento de Madrid por comprar este edificio y poder darle un uso.

La propuesta que concretamente tenía el Ayuntamiento, que tenía la Junta de Distrito, era convertir este edificio en un centro de mayores, siendo como es muy alta la demanda en el barrio de Begoña, que es donde se encuentra este edificio, en el distrito de Fuencarral-El Pardo, para poder recuperar, por tanto, ese edificio; poderlo comprar y poderlo dedicar a una demanda social importante que hay en el distrito, en esa zona concretamente, que es la de un centro de mayores.

La situación actual es que, debido a las restricciones presupuestarias fruto de la Ley Montoro, no se podría efectuar esa compra en las condiciones y al precio al que planteaba el Ayuntamiento de Madrid que, por otro lado, era un precio razonable, teniendo en cuenta las obras que se tendrían que hacer de rehabilitación. Además, que el criterio único de que sea el mejor postor es más bien un criterio de venta de patrimonio por parte de empresas privadas, pero tratándose de la Agencia de Vivienda Social, de una Administración Pública, además en su relación con otra Administración Pública que tiene, en este caso, una competencia que se solapa en cuanto a ofrecer servicios públicos como puedan ser los centros de mayores, entendemos -y así lo entendía también el Ayuntamiento- que el único criterio de precio no debía ser un impedimento para poder adquirir este edificio y poder utilizarlo con un fin social de proveer un servicio público.

Entonces, a raíz de esos problemas presupuestarios, se modificó la propuesta y se planteó, que es lo que se plantea a día de hoy, poder firmar un convenio por el cual se ceda por parte de la AVS no la propiedad sino el uso de este edificio para poder dedicarlo al fin que se preveía, que era el centro de mayores. Nosotros planteamos la propuesta, trayendo la voz también del Ayuntamiento de Ahora Madrid, de la Junta Municipal de Ahora Madrid y del Distrito de Fuencarral, y por eso le pregunto también si es que aquí hay un problema de perro del hortelano; ustedes ni hacen ni dejan hacer y dejan en desuso este edificio del patrimonio público de la Comunidad de la AVS...

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señor Candela.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Y no se lo ceden ni se lo venden al ayuntamiento para poder hacer un uso social del mismo -término ya- en lo que entendemos que es un ejercicio casi de deslealtad institucional. Yo le pregunto si realmente no hay ninguna voluntad de que este edificio se pueda utilizar para un fin social como es su destino natural. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. Es su turno de dúplica, señora Pinilla.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Bueno, pues como el señor portavoz plantea algunas cuestiones, voy a ir contestándolas una a una. En relación con la UVA de Hortaleza, es verdad que es un barrio que sigue en remodelación, pero en concreto, ahora mismo, le puedo decir que todas las familias que tenían

derecho a realojo están realojadas, itodas!, y que estamos esperando a que el Ayuntamiento nos dé la solución urbanística -usted lo sabe- en cuanto a Fuencarral A y a Fuencarral B. No obstante, la Agencia de Vivienda Social sigue acometiendo obras en dicho ámbito; en este momento estamos acometiendo una zona verde y una urbanización de una calle. O sea, que la Agencia sigue remodelando el barrio y estamos a la espera de que urbanísticamente el Ayuntamiento nos dé una solución para poder seguir ejecutando obra y construyendo edificios en las dos zonas, Fuencarral A y Fuencarral B.

En cuanto al tema del local al que usted hace referencia, le vuelvo a decir que es un local comercial; el uso urbanístico es uso terciario comercial. En este momento no está vendiéndose, no hay ningún procedimiento abierto para la enajenación de este local, pero por supuesto sobre todos los locales de la Agencia de Vivienda Social, si hay algún interés en ellos, inmediatamente se puede abrir un expediente para poder proceder a su enajenación. Porque le vuelvo a decir que nuestro objetivo principal es la gestión de las viviendas, y por supuesto todos los ingresos que podamos conseguir con nuestro patrimonio, bienvenidos sean.

En cuanto a la propuesta del Ayuntamiento, sí, nos hizo una propuesta, pero muy por debajo de la tasación, ¡muy por debajo de la tasación! Es verdad que hay un problema respecto a la salida del garaje, que estamos intentando solucionar con el Ayuntamiento, para que podamos tener una salida, dado que la salida original da a un ámbito, que es el de Castellana Norte, que parece que está parado. Lo vamos a llamar... No sé cómo decirlo, pero vamos que, de momento, está paralizado y entonces no podemos abrir el garaje por ahí, pero estamos estudiando con el Ayuntamiento poder abrirlo hacia otra calle que sea viable.

Por lo tanto, le vuelvo a decir: si el Ayuntamiento está interesado en hacer dotación pública en un local comercial, tendrá que pagar a la Agencia de Vivienda Social el valor que la tasación oficial da al patrimonio de la Agencia de Vivienda Social. Yo estoy encantada de que el Ayuntamiento me lo pueda comprar, pero tendrá que ser al precio que la tasación oficial da a mi patrimonio, porque si no estaríamos incurriendo en una irregularidad, usted lo puede entender perfectamente. Además, me sorprende que el Ayuntamiento, que tiene mucho suelo en el ámbito y muchos locales, utilice un local comercial para una dotación pública; me sorprende. Si quiere hacerlo, pues tendrá que pagar el valor que tiene en el inventario del patrimonio de la Agencia de Vivienda Social.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Pinilla; encantados de tenerla de nuevo aquí. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-211/2018 RGE.2773. 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 con el cierre de Metrosur se solventarán las deficiencias estructurales de la línea.**

Buenos días, señor Carabante; bienvenido. Tiene la palabra el señor Viondi para hacer la pregunta.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. La pregunta es bien sencilla: ¿considera el Gobierno que con el cierre de MetroSur este verano se solventarán definitivamente las deficiencias estructurales de la línea?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Tiene la palabra don Borja Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Primero quería pedir disculpas por el retraso. Esperamos resolver las deficiencias estructurales de la línea 12 en el tramo norte, que es donde vamos a actuar. Eso no quiere decir que no tengamos que llevar a cabo en años sucesivos, en periodos sucesivos, actuaciones en la infraestructura, que lógicamente requiere un mantenimiento permanente y periódico. Ya le he dicho muchas veces en esta Comisión que las operaciones de mantenimiento de la Red de Infraestructuras de Metro van a ser crecientes en el tiempo, teniendo en cuenta que, lógicamente, el paso de los años deteriora esas infraestructuras. En el caso concreto de la línea 12, las patologías estructurales, que se refieren sobre todo al ámbito de la plataforma, van a quedar resueltas con la actuación que vamos a llevar a cabo este verano.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Es su turno de réplica, señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Carabante, por venir nuevamente a esta Comisión; ya vemos que a este paso va a dimitir antes la Presidenta del Gobierno que usted; a usted sí que se lo ha pedido la Cámara Parlamentaria. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *iQué pesadito!*) Lo siento, señor Fernández-Quejo, si usted me considera pesado, pero es mi obligación y mi deber...

La Sra. **PRESIDENTA**: Aténgase usted a la pregunta, por favor.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Al menos recrimine al señor Fernández-Quejo por interrumpirme en mi intervención, ¿no?

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Viondi, usted siga a lo suyo.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sería bueno, Presidenta, esa ecuanimidad que se la requiere.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Viondi, siga a lo suyo.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Yo sigo a lo mío, y lo mío es que el señor Carabante no ha dimitido a pesar de que el Pleno de la Cámara en su mayoría le ha pedido que asuma responsabilidades políticas. No estoy diciendo nada que no se haya debatido aquí ni nada que no se haya tratado en esta Cámara Parlamentaria; por lo tanto, algo de lo que no sea conocedor el señor Carabante.

Usted nos habla por fin de deficiencias estructurales. Si hay una secuencia de hechos durante muchísimos años, en concreto 15 años –le recuerdo que MetroSur se inauguró en el año 2003- de puesta en funcionamiento de una infraestructura, no siendo ingeniero, cualquiera sabe que con quince años una estructura debería de tener meras actuaciones de mantenimiento y conservación rutinarias, y no catalogarlas, como usted reconoce hoy aquí, de una deficiencia estructural clara y manifiesta en el tramo norte.

Nosotros lo que le venimos a decir es algo muy parecido a lo que ya le dijimos con la línea 7B: ¿usted puede garantizarnos, como responsable máximo de Metro de Madrid a día de hoy, que no va a haber más cortes y que se van a solventar las deficiencias estructurales que provocan la reducción de la velocidad y la prestación de baja calidad del servicio de MetroSur, una vez se produzca el cierre de este verano de 2018? Porque uno va repasando actas de esta Comisión con otros responsables políticos en Metro o en el Gobierno y siempre nos dijeron que el problema en MetroSur era un problema puntual, que no había una deficiencia estructural y que se solventarían con los cortes que hubo en años anteriores. Usted nos ha venido a decir que prácticamente este ya es el definitivo, que una vez que se haga esta obra en el tramo norte recuperaremos lo que debería ser la prestación de un servicio normal en MetroSur.

Con esta pregunta queremos que nos certifique como Gobierno que la deficiencia estructural acaba y que se va a recuperar el servicio, tal y como se prometió hace quince años a los vecinos de todos los municipios que recorre MetroSur. No quiero pensar que ustedes, en lo que les queda de Gobierno, utilicen el concepto “mantenimiento” para seguir cerrando en posteriores años, si gobernaran ustedes, el MetroSur, que lo camuflen como mantenimiento para seguir sin reconocer que el conjunto de la infraestructura mantiene una deficiencia inicial, porque la deficiencia estructural nos dice que desde el principio se hicieron las cosas mal. Y también sería bueno escuchar eso de su voz – que en este caso es autorizada, porque es el Consejero Delegado de Metro puesto por el Gobierno Regional-: que las cosas se hicieron mal; que el señor Melis -el ingeniero ideólogo de MetroSur- y los Gobiernos –en este caso, el Gobierno de Alberto Ruiz-Gallardón- hicieron mal MetroSur y estamos pagando las consecuencias a día de hoy. Ahora usted, como responsable, tiene que venir a solventar los problemas estructurales que mantiene MetroSur. Nosotros se lo decimos claramente: entendemos que hay una deficiencia estructural grave que ha provocado muchos cierres durante mucho tiempo una vez puesta en funcionamiento. El señor Fernández-Quejo me aludía en la anterior intervención, cuando citaba muchas líneas y ampliaciones que se hicieron en la era de Esperanza Aguirre que no han servido. Yo le apunto una, señor Fernández-Quejo: Metro Ligero Oeste. Era innecesario y ruinoso, y el Grupo Parlamentario Socialista se lo ha dicho reiteradamente.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Voy acabando. Sobre MetroSur, contaron ustedes con el aval de muchísimos alcaldes socialistas que estaban en esos ayuntamientos del sur, y esos mismos alcaldes - que hoy son en su inmensa mayoría otras personas- reclaman a Metro de Madrid y al Gobierno Regional que acaben con este suplicio de cerrar MetroSur cada tres por cuatro y de decir que son

tareas de mantenimiento y que se va a poner fin a estos cierres, sobre todo porque miles de ciudadanos de esos municipios lo necesitan para su vida diaria. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Su turno de dúplica, señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señoría. Yo he utilizado el término estructural porque es el que figura en su pregunta. Lo que le quiero decir es que las deficiencias o patologías existentes en ese tramo norte, que se refieren sobre todo al tema de la canalización de agua, a la plataforma y a los tacos, van a quedar solventadas y solucionadas con las obras que vamos a acometer este verano. Efectivamente, se refieren a la estructura porque una parte muy importante de esas obras se dirige a la plataforma y a las aguas que arrastran los finos debajo de esa plataforma; por tanto, se refieren a la estructura. Eso va a quedar definitivamente resuelto, lo que no quiere decir que no volvamos a actuar en la línea 12, de igual manera que actuamos periódica y permanentemente en toda la red, no solo con cortes como los de este verano en la 9B, en la 7B y en la línea 12, sino de manera ordinaria. Todas las noches estamos trabajando en tareas de mantenimiento que nos obligan a incorporar limitaciones de velocidad precisamente como consecuencia de esos trabajos de mantenimiento. Ahora mismo estamos actuando en la línea 10, en la línea 6, en la línea 1 o en la línea 2; es decir, permanentemente se llevan a cabo ese tipo de mantenimientos que, sin ninguna duda, después de ejecutar las obras de la línea 12, vamos a tener que llevar a cabo, porque hay un mantenimiento ordinario que, lógicamente, es obligatorio para garantizar las condiciones de tránsito, las condiciones de comodidad y muy especialmente las condiciones de seguridad.

Pero en cuanto a su pregunta concreta -si vamos a eliminar todas las limitaciones de velocidad en ese tramo-, efectivamente, en septiembre vamos a eliminar todas las limitaciones de velocidad existentes en el tramo norte; las existentes, insisto. Eso no quiere decir que a lo largo de los siguientes meses, como consecuencia de otras labores, haya que incorporar limitaciones de velocidad, pero sin duda no serán tan importantes ni tendrán una incidencia tan directa o tan relevante sobre el tiempo total de recorrido en esa línea 12.

Efectivamente, se produce una serie de perjuicios -y usted lo decía muy bien- a todos los vecinos de esos municipios, muy especialmente a los que día a día toman la línea 12 para venir a Madrid a cumplir con sus obligaciones laborales, y por eso vamos a incorporar a lo largo de estos meses de corte un servicio gratuito alternativo de autobús, para que esos perjuicios sean los menores posibles.

Pero les decía en mi primera intervención -y quiero insistir en ello- que, con independencia de quien gobierne -usted decía que si gobernaba el Partido Popular la iba a volver a cortar-, los cortes no los deciden los grupos políticos ni los políticos, ni los Consejeros de las Consejerías ni los Presidentes de las comunidades autónomas: los deciden los técnicos, que son los que dicen cuándo es importante acometer esa actuación, con criterios absolutamente técnicos, relativos sobre todo a garantizar las condiciones de circulación, priorizando especialmente la seguridad. Por tanto, con

independencia de quién gobierne, los cortes serán establecidos con esos criterios técnicos. Lo que sí les digo es que a largo de los próximos años, en el medio plazo, será necesario incorporar mayores tareas de mantenimiento; teniendo en cuenta que tenemos una red extensísima -tenemos 300 kilómetros de red, que se traducen en 1.200 kilómetros de vía- y teniendo en cuenta que la vía tiene una vida útil de en torno a veinte o veinticinco años, tendríamos que estar renovando carril permanentemente. Pues, eso hay que hacerlo, con independencia de quién gobierne.

En definitiva, hay que intensificar, insisto, las tareas de mantenimiento. Los últimos años de la Legislatura, es justo decirlo, han sido los de más ampliaciones de Metro, yo creo que en las siguientes Legislaturas lo que toca es consolidar ese valor patrimonial heredado de esas ampliaciones y, sobre todo, intensificar y ampliar el presupuesto destinado a ese mantenimiento. Y estoy seguro que, con independencia de quién gobierne, los criterios técnicos se van a imponer, y, por tanto, esa va a ser la prioridad por parte de Metro. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Carabante. 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 5 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