

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 698

25 de mayo de 2018

X Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.^a Lucila Toledo Moreno

Sesión celebrada el viernes 25 de mayo de 2018

ORDEN DEL DÍA

1.- PNL-90/2018 RGEP.5499. 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.- En el plazo máximo de un año desde la aprobación de esta propuesta, comenzar con las obras de construcción de la variante M-113 para sacar esta vía del núcleo poblacional de Paracuellos del Jarama. 2.- Dicha variante estará dotada con un carril de uso exclusivo para el transporte público colectivo, fomentando así un modelo de movilidad sostenible para la zona.

2.- PNL-102/2018 RGEF.6619. 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 que inste a la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid a que retome las negociaciones con la Junta Municipal del Distrito de Fuencarral-El Pardo respecto del edificio de la Avenida del Llano Castellano número 22-A con el fin de darle una salida que pase por una de las siguientes soluciones: 1.- El traspaso de la titularidad al Ayuntamiento a un precio justo, teniendo presente el estado de deterioro del edificio y los altos costes que requeriría su rehabilitación y acondicionamiento para uso dotacional. 2.- La firma de un convenio de cesión del uso al Ayuntamiento, el cual correría con los gastos de rehabilitación y acondicionamiento para el uso dotacional convenido.

3.- PCOC-163/2018 RGEF.1945. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Emilio Delgado Orgaz, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre la situación de la movilidad en la zona sur de la región.

4.- PCOC-196/2018 RGEF.2473. 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 el Gobierno sobre el grado de accesibilidad en el transporte público de la Comunidad de Madrid.

5.- PCOC-273/2018 RGEF.4043. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Rafael Gómez Montoya, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre inversiones u obras de mantenimiento que tiene previstas la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras sobre la M-856 para 2018.

6.- PCOC-298/2018 RGEF.4592. 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, se pregunta por qué ha mantenido el actual Gobierno Regional la retención de casi 5 millones de euros de subvenciones estatales de vivienda concedidas a la Empresa Municipal de Vivienda de Rivas Vaciamadrid.

7.- PCOC-331/2018 RGEF.5414. 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, sobre número exacto de viviendas de la Agencia de la Vivienda Social que han iniciado su construcción con el Gobierno Regional desde julio del 2015.

8.- PCOC-332/2018 RGEF.5415. 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 realizar alguna actuación de mejora de la movilidad en el municipio de Paracuellos del Jarama.

9.- PCOC-392/2018 RGEF.6570. 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 valoración que realiza el Gobierno de las pintadas que sufren los trenes de Metro.

10.- PCOC-393/2018 RGEF.6571. 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 valoración que realiza el Gobierno de la no ampliación de la Línea C3 de Cercanías hasta Santa María de la Alameda en el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid.

11.- PCOC-396/2018 RGEF.6617. 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 la Agencia de Vivienda Social para quitar el amianto que aún queda en las viviendas del antiguo IVIMA en el distrito madrileño de Usera.

12.- C-512/2017 RGEF.5001. Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre el estado de las infraestructuras de Metro de Madrid en la Línea 12. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

13.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 14 minutos.....	42185
— Modificación del orden del día: retirada de los puntos tercero y quinto, PCOC-163/2018 RGEF.1945 y PCOC-273/2018 RGEF.4043. Tramitación en tercer lugar del punto séptimo, PCOC-331/2018 RGEF.5414. Tramitación del punto undécimo en cuarto lugar, PCOC-396/2018 RGEF.6617.....	42185
- Interviene el Sr. Vicente Viondi comunicando las sustituciones en su grupo.	42185

- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar proponiendo que se guarde un minuto de silencio por el obrero de Metro fallecido.	42185
- Los señores diputados guardan un minuto de silencio.	42185
— PNL-90/2018 RGEP.5499. 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.- En el plazo máximo de un año desde la aprobación de esta propuesta, comenzar con las obras de construcción de la variante M-113 para sacar esta vía del núcleo poblacional de Paracuellos del Jarama. 2.- Dicha variante estará dotada con un carril de uso exclusivo para el transporte público colectivo, fomentando así un modelo de movilidad sostenible para la zona.	42185
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, en defensa de la proposición no de ley. ...	42185-42187
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.	42187-42191
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	42191
— PNL-102/2018 RGEP.6619. 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 que inste a la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid a que retome las negociaciones con la Junta Municipal del Distrito de Fuencarral-El Pardo respecto del edificio de la Avenida del Llano Castellano número 22-A con el fin de darle una salida que pase por una de las siguientes soluciones: 1.- El traspaso de la titularidad al Ayuntamiento a un precio justo, teniendo presente el estado de deterioro del edificio y los altos costes que requeriría su rehabilitación y acondicionamiento para uso dotacional. 2.- La firma de un convenio de cesión del uso al Ayuntamiento, el cual correría con los gastos de rehabilitación y acondicionamiento para el uso dotacional convenido.	42192
- Interviene el Sr. Candela Pokorna, en defensa de la proposición no de ley.	42192-42193
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.	42193-42197
- Interviene el Sr. Candela Pokorna por el artículo 114.	42197

- Votación y rechazo de la proposición no de ley.....	42197
— PCOC-331/2018 RGEP.5414. 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, sobre número exacto de viviendas de la Agencia de la Vivienda Social que han iniciado su construcción con el Gobierno Regional desde julio del 2015.....	42197
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta.....	42198
- Interviene la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, respondiendo la pregunta.....	42198
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y la Sra. Directora Gerente, ampliando información.....	42198-42200
— PCOC-396/2018 RGEP.6617. 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 la Agencia de Vivienda Social para quitar el amianto que aún queda en las viviendas del antiguo IVIMA en el distrito madrileño de Usera.	42200
- Interviene el Sr. Candela Pokorna, formulando la pregunta.	42200
- Interviene el Sr. Director General de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.....	42201-42202
- Intervienen el Sr. Candela Pokorna y el Sr. Director General, ampliando información.....	42202-42204
— Modificación del orden del día: tramitación del punto sexto en quinto lugar PCOC-298/2018 RGEP.4592.....	42204
— PCOC-298/2018 RGEP.4592. 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, se pregunta por qué ha mantenido el actual Gobierno Regional la retención de casi 5 millones de euros de subvenciones estatales de vivienda concedidas a la Empresa Municipal de Vivienda de Rivas Vaciamadrid.	42204
- Interviene el Sr. Candela Pokorna, formulando la pregunta.	42205-42206

- Interviene el Sr. Director General de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta.	42206-42207
— PCOC-196/2018 RGEF.2473. 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 el Gobierno sobre el grado de accesibilidad en el transporte público de la Comunidad de Madrid.	42207
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta.	42207
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta.	42208-42209
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	42209-42211
— PCOC-393/2018 RGEF.6571. 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 valoración que realiza el Gobierno de la no ampliación de la Línea C3 de Cercanías hasta Santa María de la Alameda en el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid.....	42211
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta.....	42211
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta.	42212-42213
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Director Gerente, ampliando información.	42213-42215
— PCOC-332/2018 RGEF.5415. 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 realizar alguna actuación de mejora de la movilidad en el municipio de Paracuellos del Jarama.....	42215
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta.....	42215-42216
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta.	42216-42217
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Director Gerente, ampliando información. ..	42217-42218

- Se suspende la sesión a las 12 horas y 12 minutos.	42218
- Se reanuda la sesión a las 12 horas y 36 minutos.....	42218
— PCOC-392/2018 RGEF.6570. 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 valoración que realiza el Gobierno de las pintadas que sufren los trenes de Metro.	42218
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta.....	42219
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta.	42219
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información. . .	42219-42221
— C-512/2017 RGEF.5001. Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre el estado de las infraestructuras de Metro de Madrid en la Línea 12. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	42221
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	42222
- Exposición del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid.	42222-42224
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Oliver Gómez de la Vega, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Berzal Andrade.	42224-42233
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, dando respuesta a los señores portavoces.	42233-42239
— Ruegos y preguntas.	42239
- No se formulan ruegos ni preguntas.	42239
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 40 minutos.	42239

(Se abre la sesión a las 10 horas y 14 minutos).

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Comenzamos la sesión de la Comisión. Se proponen cambios en el orden del día: primero, se retiran las PCOC 163 y 273 por parte de los Grupos que las habían presentado; segundo, se cambia el orden del día, quedando de la siguiente manera: las dos PNL, la 90 y la 102, van en primer lugar, después las PCOC 331, 396, 196, 332, 393, 298 y 392, y después hay una comparecencia, la 512/17. ¿Están todos de acuerdo? *(Asentimiento.)* Se acepta por asentimiento. Antes de comenzar, ¿hay alguna sustitución?

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista don Ángel Gómez-Chamorro sustituye a doña Carmen Mena.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Hay algún otro cambio? *(Denegaciones.)* Comenzamos entonces con el orden del día. *(El señor Vinagre Alcázar pide la palabra.)* Sí, señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Presidenta, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista solicitaría, como hemos hablado antes, queremos guardar un minuto de silencio.

La Sra. **PRESIDENTA**: Propuesto por el Grupo Socialista y a petición de todos los Grupos, vamos a tener un minuto de silencio por el obrero de Metro fallecido.

(Los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio).

Ahora sí, comenzamos con el primer punto del orden del día.

PNL-90/2018 RGEF.5499. 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.- En el plazo máximo de un año desde la aprobación de esta propuesta, comenzar con las obras de construcción de la variante M-113 para sacar esta vía del núcleo poblacional de Paracuellos del Jarama. 2.- Dicha variante estará dotada con un carril de uso exclusivo para el transporte público colectivo, fomentando así un modelo de movilidad sostenible para la zona.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, por cinco minutos, tiene la palabra el señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Muchas gracias. Señorías, Presidenta, vecinos, alcaldes y concejales de Paracuellos del Jarama, hoy venimos aquí a hablar de la variante de la carretera M-113 que actualmente atraviesa el municipio de Paracuellos del Jarama. Es una población que en menos de diez años ha triplicado sus habitantes pasando de 8.000 en el año 2007 a más de 25.000 habitantes en la actualidad.

Ya en el Plan General de Urbanismo de Paracuellos del año 2001 se contemplaba un crecimiento exponencial de la población al iniciarse un nuevo planeamiento urbanístico con más de 6.000 viviendas en la urbanización llamada Miramadrid. Dicho Plan de Urbanismo, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Paracuellos y por la Comunidad de Madrid, contemplaba que el Gobierno Regional tendría que equipar a este municipio con servicios dotacionales como colegios, institutos y centros de salud, así como proporcionar una solución para redirigir el tráfico rodado que circulaba y circula por la carretera regional M-113, que atraviesa el casco urbano del municipio, propiciando grandes atascos y, sobre todo, una gran inseguridad para los viandantes del municipio.

Diecisiete años después de ese Plan General, así como del compromiso del Gobierno Regional, y contando con el crecimiento poblacional que sí se ha dado de facto en el municipio, la solución a dicha vía aún no ha llegado. La construcción de esta variante es una necesidad imperiosa en la actualidad y no solo para vecinos y vecinas sino también para los municipios limítrofes que la emplean en sus trayectos a la capital, como ya digo, colapsando el municipio de Paracuellos del Jarama.

Estos datos vienen confirmados por el estudio de aforadores que se realizó en el año 2016 por parte del Ayuntamiento de Paracuellos. En dicho estudio se confirmaba que vehículos procedentes del municipio de Ajalvir, de Daganzo y de la M-50 transitan actualmente por la M-113 en su trazado por la Calle Real; 14.000 vehículos discurren diariamente por una calle con gran actividad debido a la cercanía de escuelas, del propio Ayuntamiento, de Correos y del polideportivo municipal. Es una calle central para vecinos y vecinas que sin iluminación, sin arcones, con resaltos y curvas, se ha convertido en un auténtico peligro para peatones, para ciclistas y para moteros, así como para usuarios de los autobuses que tienen aquí sus paradas. En este tramo por el casco urbano de Paracuellos son diarios los atascos, los accidentes y, aunque no diarios, también se producen atropellos, con lo que la situación de inseguridad para todos es palpable y cotidiana. Es más, esta vía se encuentra entre las veinte carreteras de la región consideradas como muy peligrosas por los conductores y agentes de tráfico de la Guardia Civil, por esa gran afluencia de tráfico y la situación descrita anteriormente.

A nivel presupuestario, en los presupuestos regionales de 2017 ya figuraba como actividad la redacción de los estudios técnicos previos y del proyecto de construcción de la variante de la M-113, entre la M-111, la Radial 2 y la M-50. Igualmente, desde mi Grupo Parlamentario quisimos incluir una enmienda de gasto de 30.000 euros destinada a impulsar estos estudios técnicos. Ya en 2018, de nuevo, en el proceso presupuestario, propusimos un incremento de 3 millones de euros para dicha partida presupuestaria, con el objetivo de que se dejaran de dilatar los plazos para la construcción de esta variante y comenzaran las obras lo antes posible, porque es –como hemos dicho– una necesidad en este municipio. Esta enmienda, en su momento -tengo que decirlo-, no fue aceptada por el Grupo Parlamentario Popular, a pesar de que incluso ha venido en algún programa electoral suyo, ni por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, a pesar de que ellos se arrojan en determinadas ocasiones allí en su propio municipio la iniciativa de llevar esta carretera.

A esta situación se suma que las comunicaciones en transporte público son muy escasas. Por un lado existen 4 líneas urbanas y 5 interurbanas con recorridos: San Sebastián de los Reyes-Paracuellos del Jarama; Madrid, Ciudad Lineal-Paracuellos-Belvis; Madrid, Canillejas-Paracuellos, Berrocales; Madrid, Barajas-Paracuellos de Jarama, Miramadrid; Madrid, Barajas-Daganzo-Valdeavero y Madrid, Barajas-Cobeña-Algete. Todos estos servicios no cuentan con un intercambiador en el municipio y, dadas las condiciones de peligrosidad del tramo por el casco urbano de la M-113, el servicio que se presta no cumple con los niveles de seguridad que serían preceptivos para un país desarrollado. Se hace urgente dotar presupuestariamente y acometer los trabajos necesarios para la puesta en funcionamiento de esta variante, no con el objetivo de aumentar la capacidad actual de la vía sino con el de asegurar la seguridad de las personas que ya circulan por ahí tanto en sus vehículos privados como en los autobuses interurbanos, fomentando el uso de estos últimos.

Por todos estos motivos, hoy hemos traído esta proposición no de ley. Ojalá contemos con el respaldo de todos los Grupos y con el compromiso firme del Gobierno. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Rubio por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Casi 10.000 vehículos diarios en el IMD del tramo del que estamos tratando justifican en sí misma esta propuesta, y quienes conocen las características de esta zona saben que los problemas históricos de tráfico llevan siendo denunciados muchos años. Decimos 10.000, en contra de lo que dice la Exposición de Motivos, basándonos en las cifras oficiales de IMD publicadas por la Comunidad de Madrid. Nos ha llamado poderosamente la atención eso de reservar en exclusiva un carril para el transporte público; espero que gestionemos el carril reservado para transporte público en función del horario y no lo tengamos vacío cuando la carretera no tenga un nivel de ocupación alto.

Hay dos aspectos que nos preocupan especialmente; el aspecto que nos llevó, en la tramitación presupuestaria, a esta decisión, hasta tener la totalidad de los datos necesarios para poder analizar un proceso de toma de decisión sustentado sobre datos objetivos y cuantitativos. Con esto nos referimos a que si valoramos las cifras aportadas en esta iniciativa de forma aislada, es evidente que esta intervención está completamente justificada. Ahora, a modo de ejemplo, analicemos otros datos de carreteras de nuestra Comunidad: tenemos el caso de la M-506, carretera que está desdoblada y es cierto que en algunos tramos tiene un IMD de 58.000 vehículos, que casi multiplica por seis las cifras de la M-113 y, por desgracia, la carretera con mayor índice de siniestralidad de nuestra Comunidad. Esta vía requiere mucho más que las actuaciones de asfaltado y limpieza desarrollada el pasado verano; por cierto, gracias al incremento presupuestario que consiguió Ciudadanos. Esta vía requiere intervenciones más complejas como tratar la geometría de la vía, los accesos, los peraltes y los drenajes. Podemos hablar de la M-513, entre la M-50 y la M-503, con 21.100 vehículos diarios, un tramo –para quien no lo conozca- que, entre otras cosas, cuenta con seis rotondas, no está desdoblada y tiene un puertecito altamente peligrosos, que se ha cobrado más de una víctima mortal, entre ellas, un policía local de Boadilla del Monte. Quizá sería mejor analizar los

números de la M-600 entre Valdemorillo y la M-853, con 17.000 vehículos diarios; la carretera no está desdoblada, circula por la conocida como rampa serrana, un pequeño y peligroso puerto con curvas muy cerradas y que, entre otras cosas, soporta una parte importante del tráfico turístico a San Lorenzo de El Escorial. Esto seguramente nos lo puede confirmar el portavoz del PP, buen conocedor de la zona. (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: ¿Cuál?) La 600.

En Ciudadanos nos gustan los planteamientos serios, alejados de iniciativas populistas locales, y llegado a este punto, la cuestión es si las propuestas se van a realizar una a una para evitar sumar importes y que tengamos que lanzar un mensaje confuso. La realidad es que deberíamos plantear un modelo global, el mismo modelo que se incluía en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible apoyado por los cuatro Grupos Parlamentarios, aunque posteriormente el PP abandonó la Mesa. En este plan se incluía casualmente el desarrollo de dos leyes: la primera, sobre la financiación del transporte público y, la segunda, del mantenimiento de nuestras carreteras.

Este modelo permitiría tener una visión del estado general de nuestras infraestructuras, permitiendo identificar necesidades y prioridades e identificar el impacto en población y seguridad vial; en definitiva, permitiría tomar decisiones fundadas. Es lamentable que nos aboquen a esta situación; por un lado, tenemos al partido en el Gobierno que pretende erigirse en el paladín solitario de la movilidad metropolitana, pero, además, solitario del todo, porque no piensa contar con nadie, ni partidos ni instituciones. Señores del Partido Popular, dejen la calculadora, dejen de jugar con las necesidades de todos los madrileños y gestionen.

Señores del PSOE y Podemos, podremos abrir las puertas al PP con esta política y dejen de definir, de una vez, problemas puntuales para mirar la totalidad del horizonte, porque tras la montaña seguimos teniendo tierra, y los madrileños merecen transparencia y realismo. Si pretenden seguir haciéndolo así, digan qué zonas y carreteras van a penalizar o qué ilegalidades, tipo no pagar contratos en vigor, pretenden realizar y las potenciales consecuencias de cada actuación; es bueno que se sepa todo y que no confundan a la ciudadanía.

Nuestra postura es clara: queremos planteamientos globales, profesionales y cuantificados. Huimos de visiones aisladas que solo retrasan e incrementan el coste de la resolución de los problemas. Mientras el PP cierre toda opción a trabajar en este formato y mantenga su aislamiento, nuestra postura será apoyar las necesidades que se identifiquen de forma puntual. Señores del PP, en ese sentido, apelo a su responsabilidad. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. La verdad es que íbamos a hablar de Paracuellos y de su movilidad pero, escuchando la intervención el señor Rubio, el portavoz de Ciudadanos, uno tiene que hacer un ejercicio de contención para no contestarle a algunas cuestiones, pero a alguna sí que lo voy a hacer. Usted me recuerda mucho a ese ligue de la discoteca que te dice un "sí pero no", y a veces te dice un "no pero sí". A ustedes, cuando le interesa, como Ciudadanos, le

dicen al PP "sí pero no", para mantenerlos en el Gobierno, pero cuando hace propuestas y está al lado de los que realmente queremos un cambio, nos dice "sí pero no", y a ellos siempre les dicen "no pero sí". Esa es su diferencia. (*Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.*) No, señor Rubio, estoy en mi turno de palabra, discúlpeme.

Cuando usted me habla de medidas populistas localistas, ¡hombre!, cualquiera que haya seguido el recorrido de esta Comisión sabe que si hay un tema fetén para el señor Rubio y para el Grupo de Ciudadanos es Villanueva del Pardillo y Villanueva de la Cañada, que usted nos trae constantemente PNL para hablarnos de eso. ¡Cómo acusa al resto de la oposición, en este caso de Paracuellos, que viene con dos iniciativas -una PNL que incluyó Podemos y una pregunta que haremos posteriormente, que incluso estaba registrada antes que esta PNL- y el debate ha hecho que sea con este sentido! ¡Esta no es una medida localista ni populista, señor Rubio! Se lo digo a los señores del Partido Popular: cualquiera que haya estado -ya no digo de nosotros- o que viva ahí, en Paracuellos, sabe que tiene un grave problema de movilidad, tanto en el transporte público como en el transporte privado. Están en un auténtico fondo de saco, porque tienen la dificultad de la movilidad debido a su proximidad al aeropuerto y están entre dos carreteras nacionales que les dan graves dificultades para poder moverse; por eso hay un colapso en Paracuellos, que se ha unido a un incremento desproporcionado de ese plan general, un incremento masivo del urbanismo que provocaron, sí, ustedes, los señores del Partido Popular, elevando la cifra de habitantes de Paracuellos de forma desorbitada, sin ajustarlo a servicios públicos y a su propia movilidad. Ahora, las consecuencias de aquella política urbanística y de inmovilidad que ustedes provocaron nos llevan a que hoy en Paracuellos exista un grave problema.

En el año 2017 hubo una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, a instancia de nuestro Grupo municipal en Paracuellos, de nuestro partido allí, donde incluíamos como actividad económica la elaboración de esos estudios.

Recuerdo al Grupo Parlamentario Popular y al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, que son los que aprobaron este presupuesto, que en este apartado, "Transportes e Infraestructuras", ustedes solo aprobaron a la oposición tres enmiendas y ninguna de coste económico directo, sino de actividad. Esa fue una de las pocas que aprobaron ustedes, los señores del Grupo Parlamentario de Ciudadanos y los señores del Grupo Parlamentario Popular. La cuestión que deberían explicarnos -espero que lo haga el señor Fernández-Quejo- es qué se ha hecho en la Dirección General de Carreteras durante todo este tiempo, porque ha pasado ya más de un año desde que aprobamos esos presupuestos y no hemos visto ninguna medida, y nos consta que por parte del Ayuntamiento tampoco se conoce que se haya tramitado ninguna medida para hacer esta variante de la M-113.

Por acabar, vamos a apoyar la PNL porque va en la misma línea de lo que íbamos a preguntar nosotros. Tiene sentido y no es ninguna medida localista populista, como dice el señor Rubio, sino que supone poner en práctica lo que acordamos. Los presupuestos son ley, y en la Ley de Presupuestos de 2017 se incluía empezar a trabajar en este asunto para ver si antes de que acabe esta Legislatura es posible iniciar las obras de esa variante. Estamos a mayo de 2018. Ustedes han

renovado Gobierno. Señor Rubio, usted les ha renovado su apoyo; aquí les criticará mucho, pero usted les avala para que sigan estando en el Gobierno. Exíjales con contundencia, como lo hacemos nosotros, que por fin Paracuellos tenga una solución a la inmovilidad que provocó la política urbanística del Partido Popular en sus años de Gobierno. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Comienzo por lo que ha dicho el señor Rubio. Es verdad que este no es un problema exclusivo de Paracuellos. Sí afecta a Paracuellos, pero también se repite en muchas localidades de la Comunidad de Madrid que tienen una carretera que atraviesa el casco urbano y con un índice de vehículos bastante superior. Ese es el caso, por ejemplo, que él ha citado, de la M-600, que atraviesa el casco urbano de El Escorial desde San Lorenzo y desde Guadarrama, en la que andamos en 20.000 vehículos, y en Brunete, o sea que el problema se repite en varios sitios y la solución habrá que tomarla en su día y poco a poco para todos estos lugares.

En la Dirección General de Carreteras existen esos estudios previos de la variante de la carretera M-113 desde 2011, año en que se redactó una Memoria resumen, pero no llegó a tramitarse en la fase siguiente, por lo que se quedó en suspenso.

Paracuellos está a 28 kilómetros de Madrid y tiene cinco carreteras con tramos en su término: la M-103, de la red secundaria, desde la M-111 a la N-320; la M-108, de la red principal, desde la A-2 a la M-100; la M-111, de la red principal, desde la M-13 a la M-103; la M-115, de la red secundaria, de la A-2 a la M-108; y la M-113, de la red local, en la rotonda que enlaza con la M-111 hasta la N-320, que atraviesa el núcleo urbano y que tiene consideración de travesía.

Es verdad lo que ha dicho el señor Viondi: ya el 3 de abril se contestó una pregunta que él realizaba a la Dirección General y se le informó de que se está estudiando la documentación en relación con la situación de la variante de la M-113 en Paracuellos, y también se le dijo por escrito que, en todo caso, previamente al inicio de cualquier obra, se precisa llevar a cabo un estudio informativo, así como la redacción del proyecto de construcción.

Miren, señorías, la M-113 en este tramo dispone de una calzada con dos carriles, uno por sentido, y arcenes en la zona interurbana. En el tramo urbano tiene sección de travesía con aceras a ambos lados, pasos de peatones a nivel –algunos de ellos, semaforizados- y cruces con el viario local. La IMD de 2016 es de 9.695 vehículos al día. El Ayuntamiento, en su Plan General, contempló una reserva para una variante a la M-113 que bordeaba Paracuellos. El incremento de la población en la zona ha sido creciente, lo que supone a su vez un incremento del tráfico, principalmente en hora punta.

En cuanto a las futuras inversiones que hoy están contempladas, la M-103 está incluida en la conservación del periodo 2014-2018, para el que se dotó con 257.000 euros, para materiales por valor

de 53.000, y está también contemplada la sustitución de los postes, la instalación y elevación de las biondas, así como un acondicionamiento del sendero para el acceso a la parada de bus, y también el fresado de un paso de peatones.

Si hablamos de seguridad vial, le diré que las carreteras que tiene Paracuellos en la M-103 no hay TCA, aunque sí existe TCA fuera del término que es el objeto de actuación este año. En la M-108 el TCA está delimitado, y afecta también a Ajalvir y Torrejón, y será objeto de estudio en el control de servicios de seguridad vial, que se firmará para 2017-2021. En la M-111 no hay TCA, aunque se identificó hace años uno que desapareció tras duplicar la calzada en el año 2009. En la M-115 tampoco se presenta ningún TCA.

Por otra parte, y con relación a la propuesta que también refleja la PNL para que la variante incluya un carril reservado para el transporte público, habrá que hacer obligatoriamente un estudio informativo al respecto, y en él se tiene que analizar el transporte público de la zona, las líneas de autobuses, su frecuencia, su intensidad media y su factor de hora punta, así como su origen y su destino, su integración en la red y su conectividad con otras plataformas reservadas.

Así pues, señorías, y como conclusión, la propuesta de comenzar las obras de la variante de la M-113 en un año resulta precipitada, porque su tramitación exige observar las fases de un procedimiento legalmente establecido, y es preciso que se den los siguientes pasos: primero, comenzar con un nuevo documento de inicio, ya que el anterior está obsoleto, y además esto conlleva la consulta a la Consejería de Medio Ambiente sobre cuál de los procedimientos previstos en la ley es de aplicación. Segundo, posteriormente es preciso redactar un estudio informativo para seleccionar la alternativa más adecuada, obtener la declaración de impacto ambiental y cumplimentar la información pública; tercero, habría que contratar la redacción del proyecto de construcción; cuarto, licitar, y el quinto, ejecutar la obra.

Lo que proponen es una iniciativa que viene siendo objeto de valoración, observancia y estudio por la Dirección General...

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señoría.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Pero el proceso, señorías, como ustedes ven, es de larga duración, y no hace posible que las obras puedan estar en marcha en un año, como proponen en esta PNL. Por lo que nuestro voto será negativo. Muchas gracias, señorías.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Se somete a votación el texto de la PNL. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 9 votos a favor y 6 votos en contra. Por tanto, queda aprobada la Proposición No de Ley 90/18.

Pasamos al segundo punto del orden del día.

PNL-102/2018 RGE.6619. 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 que inste a la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid a que retome las negociaciones con la Junta Municipal del Distrito de Fuencarral-El Pardo respecto del edificio de la Avenida del Llano Castellano número 22-A con el fin de darle una salida que pase por una de las siguientes soluciones: 1.- El traspaso de la titularidad al Ayuntamiento a un precio justo, teniendo presente el estado de deterioro del edificio y los altos costes que requeriría su rehabilitación y acondicionamiento para uso dotacional. 2.- La firma de un convenio de cesión del uso al Ayuntamiento, el cual correría con los gastos de rehabilitación y acondicionamiento para el uso dotacional convenido.

Al no haberse presentado ninguna enmienda, la iniciativa se tramita conforme a lo establecido en el artículo 207 del RAM, con la reducción del tiempo de intervención a cinco minutos. Interviene, en primer lugar, el Grupo Parlamentario que ha instado la PNL, por un tiempo máximo de cinco minutos. El señor Candela tiene la palabra.

El Sr. **CANDELA POKORNA:** Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Nuestro Grupo trae esta proposición no de ley como continuación natural de la pregunta que formulamos en esta Comisión, hará en torno a dos meses, sobre esta misma cuestión. Dado que de la respuesta que recibimos en su momento de la Directora Gerente del IVIMA entendimos que no se iba a hacer gran cosa al respecto, ahora traemos esta proposición no de ley para que esta Cámara les inste a que ella, junto con la Dirección General de Patrimonio, retomen las negociaciones con la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo para poder dar solución al hecho de que este edificio siga vacío.

Por ponernos en situación, les recuerdo que se trata de un edificio que se encuentra cerca del Barrio de Begoña, en el distrito Fuencarral-El Pardo, de titularidad de la Agencia de Vivienda Social, que lleva vacío desde el año 2006. Se trata de un edificio que se ha intentado enajenar, como muchas otras partes del patrimonio del antiguo IVIMA. Ya que no se le dio finalmente el uso para el que estaba previsto, que era vivienda social, se ha intentado vender o alquilar, pero ha sido imposible, con el resultado de que está vacío desde el año 2006 y deteriorándose de forma sistemática. El edificio se encuentra en la zona del Poblado B, un poblado de realojo; es una zona históricamente castigada y abandonada por las Administraciones Públicas del Partido Popular, tanto el Ayuntamiento como la Comunidad. A día de hoy el edificio se encuentra en un estado deplorable y en la práctica se ha convertido en un lugar que se utiliza para el tráfico y consumo de drogas, para la ocupación ilegal. Es un foco de inseguridad para el barrio, como pasa con muchos edificios vacíos, desgraciadamente muchos de ellos titularidad de la Agencia de Vivienda Social, a lo largo y ancho del municipio de Madrid.

El Poblado B es una zona que está pendiente de obras de rehabilitación integral urbana desde hace cuarenta años. El edificio del que hablamos se construyó en su momento en el marco de un plan más amplio para la construcción de vivienda social, zonas verdes y rehabilitación urbana

integral que no llegó a realizarse. Frente a esta realidad, la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo a partir del año 2015 va proponiendo soluciones a la Agencia de Vivienda Social, que pasan, en un primer momento, por la adquisición del edificio, pero en la negociación se encuentra con que la Agencia de Vivienda Social le propone un precio que a todas luces, dado el estado del edificio, es un precio inflado e injusto que supondría un precio de venta inadecuado dado el estado del edificio. Por tanto, en el marco de la negociación no se llega a un acuerdo para la compraventa; concretamente, la Junta Municipal lo quería comprar para poner un centro de mayores, que atendiera la alta demanda que tiene el barrio de esa dotación.

La situación actual es que, debido a las restricciones que le supone al Ayuntamiento la aplicación de la "Ley Montoro" al Ayuntamiento, no se pueden desbloquear los fondos necesarios para poder negociar quizá un precio mayor o incluso en la negociación de un precio adecuado a lo mejor los fondos no estarían disponibles. El Ayuntamiento plantea, como opción alternativa, la firma de un convenio de cesión por el que el Ayuntamiento sería el que se hiciese cargo de las obras de rehabilitación del edificio para después poder usarlo para darle un fin útil, que no sea que esté vacío ni sea un lugar donde se trafique y se consuman drogas, que es a lo que se dedica ahora ese edificio.

Hace dos meses, cuando planteamos la pregunta, decíamos que entendíamos que la Agencia de Vivienda Social tenía que hacer o dejar hacer, pero que no podía negarse a ambas cosas, y lo que plantea esta PNL es precisamente esto, que se retome una negociación por parte de la Agencia de Vivienda Social, conjuntamente con la Dirección General de Patrimonio, que es quien ha llevado también estas negociaciones, para llegar a una de las dos soluciones: bien el traspaso de la titularidad al Ayuntamiento a un precio justo, bien la firma de un convenio de cesión al Ayuntamiento, por el que, como he indicado antes, el Ayuntamiento correría con los gastos de rehabilitación y acondicionamiento para el uso dotacional convenido.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Candela, debe ir concluyendo.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Señora Presidenta, un último apunte muy breve, la Junta Municipal del Distrito de Fuencarral sacó adelante una moción sobre esta cuestión, que todos los grupos políticos, aquí también representados, votaron a favor o se abstuvieron. Doy este dato a efectos de la toma de posición y posterior voto, por coherencia con el planteamiento que hay en el Ayuntamiento de Madrid al respecto. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Rubio por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Interesante iniciativa y, desde luego, muy significativa. Partimos de la base, como no puede ser de otra manera, de que toda institución pública tiene la obligación de hacer un uso adecuado y responsable del patrimonio de todos y de su dinero; en este caso, hablamos de un edificio propiedad de todos los madrileños. Decíamos que entendemos y apoyamos la necesidad de dar un uso a este edificio y que en ningún caso somos partidarios de que permanezca vacío, deteriorándose con el paso del tiempo y sin que tenga utilidad alguna.

Esta es nuestra forma de entender la situación, y ahora vamos a analizar esta iniciativa. En nuestra opinión, el punto primero tiene dos posibles interpretaciones: la primera de ellas es simple y llanamente obvia, pues parece normal, razonable y lógico que el inmueble se venda por un precio justo que valore su estado de conservación y los gastos de rehabilitación necesarios para su puesta en funcionamiento, porque, evidentemente, es lo mismo que decir que paguemos el valor real de un coche de segunda mano en función de su estado. Todos entendemos que un piso no tiene el mismo valor si está recién reformado y pintado que si tiene los tabiques derribados, las puertas quitadas y está sin pintar. La otra posible interpretación es más perversa, puesto que podría parecer que el Grupo Parlamentario Podemos pretende favorecer al Ayuntamiento por tratarse de un Gobierno afín. Como interpreto que no deben o no deberían ser estas las intenciones de Podemos, voy a obviar el supuesto de que el Grupo Parlamentario propondría favorecer a 3 millones de madrileños frente a otros 3.400.000; entiendo que no es así y no voy a seguir por esta línea.

En el punto segundo propone que se firme un convenio de colaboración y ya define algunos de los puntos que se puedan contemplar. Honestamente, ignoramos las razones por las que el Grupo Parlamentario Podemos no valora la posibilidad de un convenio en el que la Comunidad de Madrid realice la rehabilitación del edificio y proceda a negociar en base a su estado, a no ser que el término cesión no se utilice en su acepción legal y sí en la coloquial, lo que implicaría un coste económico.

La conclusión parece evidente. Señores de Podemos, la realidad es que ustedes proponen que supervisemos unas negociaciones entre un Gobierno Municipal y uno autonómico. No sé si es que no confían en las capacidades de ambos equipos y piensan que necesitan ser tutelados, pero nosotros preferimos pensar que ambos Gobiernos actúan con lógica y responsabilidad, buscando el mayor beneficio para todos los madrileños. Nosotros apoyaríamos sin ninguna duda lo siguiente: "Instamos a los Gobiernos del Ayuntamiento y de la Comunidad de Madrid a desarrollar y firmar un convenio de colaboración para la rehabilitación del edificio sito..." -preferimos dejarlo en blanco para que esto sirva para más iniciativas- "de forma que se le dé un uso más adecuado para los madrileños."

Me parece importante recordar las palabras de mi compañero Víctor Fuertes, Concejal en Fuencarral -que, dicho sea de paso, hace un trabajo estupendo-, cuando se dirigió a ustedes en el Pleno de Fuencarral-El Pardo y les dijo que, ya que ustedes compraban algunos inmuebles por un valor por encima de mercado, en este caso por lo menos buscasen un precio justo. En cualquier caso, la propuesta es pensar en todos los madrileños con independencia de por quién son gobernados. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Buenos días. En relación con este asunto, el portavoz del Grupo Parlamentario Podemos aludía a la coherencia; evidentemente, por coherencia, nuestro Grupo Parlamentario va a votar a favor de esta proposición no de ley. Entendemos que estamos hablando de un patrimonio que es de todos los madrileños y de todas las madrileñas y que

en estos momentos está en una situación de absoluto abandono. Además, entendemos que en esa zona concreta de la ciudad de Madrid hay necesidades dotacionales que se podrían solucionar a través de la rehabilitación de este edificio.

Dicho eso, quiero hacer alguna matización al respecto. He dicho que por coherencia vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero tengo que decir que la proposición no de ley en su punto segundo habla de la firma de un convenio de cesión de uso al Ayuntamiento, que es lo que en su momento, el 13 de diciembre, en el Pleno de la Junta de Distrito de Fuencarral-El Pardo, propuso el Grupo Municipal Socialista ante una iniciativa que presentó Ahora Madrid que contemplaba exclusivamente la adquisición. Como la enmienda transaccional no fue aceptada por parte de Ahora Madrid, en ese Pleno de la Junta de Distrito de Fuencarral-El Pardo finalmente se aprobó exclusivamente instar a un acuerdo para la adquisición de ese edificio.

Celebramos que hoy aquí el Grupo Parlamentario Podemos haya asumido esta posibilidad, que haya incorporado esta propuesta, en su momento, de los compañeros del Grupo Municipal Socialista de Fuencarral-El Pardo, para que se posibilite o se vea la viabilidad de un Convenio que, desde nuestro punto de vista, puede quizá ser más factible, tal y como ya se ha dicho también anteriormente, dada la situación económica en la que se ve inmerso el Ayuntamiento de Madrid como consecuencia de la interpretación de la regla de gasto que en su momento hizo el Gobierno del Partido Popular y como consecuencia también del plan económico y fiscal que el pasado mes de diciembre apoyaron en el Pleno del Ayuntamiento de Madrid una parte del Grupo Municipal de Ahora Madrid y el Grupo Municipal del Partido Popular.

Por tanto -y termino-, creemos que esta proposición no de ley es pertinente, entendemos que favorece a los vecinos y vecinas de Fuencarral-El Pardo, y por ello vamos a apoyar esta iniciativa. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Vinagre. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Tras las palabras del portavoz de Podemos, del señor Candela, del Ayuntamiento de Madrid... ¡Ah!, no, perdón, que me equivoco, de la Asamblea de Madrid. Me equivoco, perdone, creía que era el portavoz del Ayuntamiento; ya nos tienen ustedes acostumbrados. Le diré que la Agencia es titular del local comercial sito en la Avenida del Llano Castellano, con una superficie construida de 405 metros cuadrados, con elementos comunes, y útiles, 324 metros cuadrados, y con un uso terciario y de oficinas. Este local incluye ocho plazas de garaje, forma parte de un inmueble sito en la Avenida Salas de los Infantes, 11, en el que se ubica el segundo local de la Agencia, con una superficie de 1.524 metros cuadrados, útiles, 1.219, y con licencia también para terciario, comercial, y que cuenta con ochenta plazas de garaje situadas en la planta sótano en la Avenida Salas de los Infantes.

La Exposición de Motivos de esta PNL adolece de una confusión clara a la hora de determinar con exactitud el objeto de la propuesta, ya que, en términos generales, alude al edificio

sito en la Avenida del Llano Castellano, número 22, indicando que cuenta con ochenta plazas de garaje. Por otra parte, concreta la superficie del edificio en 325 metros, lo que nos llevaría a considerar como objeto de la propuesta únicamente el local de oficinas sito en la Avenida del Llano Castellano y no en el inmueble en su conjunto, sito en la Avenida Salas de los Infantes.

Por otra parte, la PNL plantea unas soluciones y les diré que el Ayuntamiento trasladó su interés por la adquisición de los locales aportando una valoración inicial de 3.240.828 euros, si bien depreció esa cifra en 800 euros por metro cuadrado, de obras a realizar en los locales por las reformas necesarias para su acondicionamiento, y entonces lo dejó en 1.954.428 euros. Esto partió de unos datos obtenidos mediante una medición que se hizo sobre plano, sin tener en cuenta los elementos comunes, que, si bien no han sido objeto de obras de acondicionamiento, sí que computan. Y, por otra parte, el importe de la sobreestimada no fue justificado adecuadamente. La valoración realizada por personal técnico de la Agencia se fijó en 3.736.000 euros, con superficies construidas y parte proporcional de elementos comunes. La valoración fue efectuada con arreglo a ley. Para valorarlo, se tomaron como testigos inmuebles cercanos y de similares características, teniendo en cuenta el uso de los citados locales y que cuentan con ochenta plazas de garaje. Posteriormente, para dejar las cosas un poco claras y contrastar las valoraciones discrepantes, se encargó una tasación a una asociación homologada e inscrita en el Banco de España y el valor de tasación ascendió a 2.665.242 euros.

Ven que hay una diferencia, que las valoraciones no coinciden y que la Agencia se tiene que someter a unas valoraciones claras. Cabe recordar que la Agencia está sometida a la Ley 3/2001, de Patrimonio de la Comunidad, en cuyo Capítulo IV establece el régimen jurídico aplicable a la Agencia, y en el artículo 66.5 de la Ley 3/2001, de 21 de junio, establece que la explotación de los bienes patrimoniales propios y su enajenación, cuando no proceda su incorporación al patrimonio, se regirá por las reglas del Capítulo III y que la competencia para adoptar los acuerdos de explotación y enajenación corresponde al Consejo de Administración del organismo, previo informe de la Consejería de Presidencia y Hacienda. Por su parte, el artículo 50, apartado 4, dispone que la enajenación de los bienes inmuebles y derechos se realizará previa tasación pericial mediante concurso o subasta pública.

En la actualidad, esos inmuebles son adecuados para ser enajenados, por lo que no son susceptibles de ser objeto de proceso de licitación, previa incoación y tramitación del oportuno expediente, ajustándose a los principios de publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad de la enajenación de estos muebles y con un precio inicial ajustado a la tasación solicitada de 2.665.242,98 euros.

La tasación del local de oficinas, con una superficie de 324 metros cuadrados, sito en la avenida Del Llano Castellano, realizada por la sociedad homologada e inscrita en el Banco de España, da como resultado una valoración de 439.000 euros, incluidas sus ocho plazas de garaje. Además, de la misma manera, se trata de locales comerciales que son susceptibles de explotación por parte de la Agencia mediante contrato de arrendamiento, por lo que actualmente no concurren los presupuestos necesarios para la cesión de uso.

En fin, la Agencia no quiere poner pegas a los vecinos de Fuencarral ni a que eso se rehabilite ni a ninguna otra cosa. Lo que está claro es que tiene que vender por un precio ajustado a ley, ajustado a una valoración y ajustado a una tasación. Entonces, si el Ayuntamiento de Madrid quiere pagar eso, lógicamente tendrá que hacerlo, pero si quiere pagar menos, la Agencia no puede depreciar -lo decía el señor Rubio- el edificio y perjudicar a unos madrileños sobre otros.

Lo que está claro es que lo que le tiene que transmitir al Ayuntamiento de Madrid, que es quien le ha mandado esta iniciativa, es que se ponga de acuerdo con la Agencia, que pague lo que tiene que pagar, porque no se puede pagar menos, porque no se puede pagar menos, porque hay una tasación oficial!, y a partir de ahí se desarrollará lo que se tenga que desarrollar en beneficio de los ciudadanos que viven en Fuencarral-El Pardo. Por todo esto, nuestro voto será negativo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. *(El señor Candela Pokorna pide la palabra.)* Sí, señor Candela.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Pido la palabra por el 114, sin acritud. *(Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.)* Si me puedo explicar... Es por una alusión concreta a la autoría de esta iniciativa. Si me deja un minuto. Medio minuto. Simplemente, señor Fernández-Quejo... *(El Sr. FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO: ¡Pero si he reconocido que me he equivocado!)* Ya, precisamente por eso y porque al final de su intervención lo ha dicho claramente; y, si no, se ha confundido y ha dicho con toda claridad que esta era una iniciativa que me enviaba el Ayuntamiento de Madrid para traerla aquí. El Ayuntamiento de Madrid es de todos; en todo caso, diga usted Ahora Madrid. Y tampoco es el caso, porque este humilde diputado tiene plena autonomía del grupo municipal de Ahora Madrid para plantear lo que quiera y lo que le transmitan como grupo político afín. Sin más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Pasamos a votar el texto de la PNL. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 7 votos a favor y 8 votos en contra. Queda rechazada la PNL 102/18.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-331/2018 RGEP.5414. 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, sobre número exacto de viviendas de la Agencia de la Vivienda Social que han iniciado su construcción con el Gobierno Regional desde julio del 2015.

Solicito a la Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Quisiéramos conocer el número exacto de viviendas de la Agencia de la Vivienda Social que han iniciado su construcción durante esta Legislatura, idurante esta Legislatura! -lo repito en tres ocasiones-, idurante esta Legislatura!; es decir, desde junio de 2015 hasta mayo de 2018. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Tiene la palabra la señora Pinilla por un tiempo máximo de cinco minutos repartidos entre los dos turnos.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Muchas gracias. Buenos días. Contestando al señor Viondi, le voy a informar sobre la pregunta que ha realizado. En julio de 2015 la Agencia de Vivienda Social inicia las obras que estaban con acta de suspensión de las siguientes promociones: 140 viviendas en Alcorcón y 63 viviendas en el Poblado de Absorción de Canillas. Además, desde julio de 2015, se han iniciado las siguientes promociones en la UVA de Hortaleza: 36+36 viviendas en la parcela R2-t y R3-t y 65 viviendas de VPA. Asimismo, se han iniciado 44 en Vallecas. Todo ello hace un total de 384 viviendas. Además, la Agencia de Vivienda Social, desde julio de 2015, ha reparado 818 viviendas y ha entregado a los adjudicatarios y ha terminado las obras de edificación en 898 viviendas, que habían comenzado en la anterior Legislatura, pero seguimos con la ejecución de esas viviendas para dar cumplimiento al objetivo de que los madrileños pudieran tener el mayor número de viviendas públicas posible. También se han regularizado 467 contratos de alquiler a nuevos adjudicatarios, lo que hace un total de 2.183 viviendas públicas entregadas por la Agencia de Vivienda Social desde julio de 2015.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Pinilla. Para réplica, tiene la palabra el señor Viondi; le quedan cuatro minutos y medio.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Pinilla, por dar luz a los números. En la reciente sesión de investidura del actual Presidente de la Comunidad, don Ángel Garrido, en su intervención, aludió a que se habían entregado 2.400 viviendas; incluso señalaba que se había duplicado el compromiso electoral de entrega de 1.200 viviendas, como reflejaba en mayo de 2015 su programa electoral. Claro, usted nos viene a dar luz a unos datos que demuestran que están tergiversados, ino por usted!, que nos ha aportado claridad, isino por el propio Presidente del Gobierno de la Comunidad de Madrid! Porque considerar entregada la reparación de unas viviendas es, al menos, no decir toda la verdad. Terminar unas viviendas -esas 892-, que algunas se inician... (La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL**: *No, no.*) Sí, entregadas y terminadas; usted ha dado la cifra de 892. (La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL**: *898.*) ¿898? Bueno, disculpe esas seis viviendas que había dejado en el tintero. Han sido 898 viviendas, que muchas derivan de más de ocho y diez años el inicio de su construcción, como el actual Gobierno ha reconocido por escrito. Además, incluir la regularización del alquiler como entrega de vivienda es, al menos, torticero por parte del Presidente de la Comunidad de Madrid, a nuestro juicio. Tres años van a pasar ya, y su mérito es haber iniciado cuatro promociones, icuatro!; tres en la UVA de Hortaleza, obligadas después de más de 25 años para acabar con la UVA de Hortaleza, y 44 viviendas en Vallecas. El mérito llega a que no pasan a 150 viviendas porque de las

que hablan ustedes, de actas de suspensión, son viviendas cuyas promociones ya estaban iniciadas incluso antes de que llegaran ustedes al Gobierno; me refiero a las 142 de Hortaleza y las 63 de Canillas a las que ha hecho mención.

Me gustaría que me ratificara un dato, y es que este Gobierno, tanto el de Cristina Cifuentes como el del señor Garrido, de las viviendas iniciadas efectivamente no ha entregado todavía ninguna. No hay ninguna promoción iniciada durante su mandato que haya sido entregada y, en todo caso, si fuesen entregadas, la cifra nunca sería de esas 2.400; no se puede tergiversar la información y no se puede manipular con cifras la realidad. ¡Es que su política de vivienda social durante estos tres años de Gobierno del Partido Popular no ha entregado 2.400 viviendas! ¡No ha generado 2.400 viviendas en la Comunidad de Madrid! Lo único que han hecho es rematar obras que estaban paralizadas y atrasadas por parte de los Gobiernos y han incluido actuaciones que nada tienen que ver con la entrega de vivienda social, porque es vivienda que ya existía, que pertenecía al propio patrimonio público de la Agencia de Vivienda Social y, por tanto, de la Comunidad de Madrid, que estaban sin uso efectivo para los demandantes de vivienda pública.

Así que le pido, ya que es Gerente de la Agencia de Vivienda Social, que le comunique al Presidente del Gobierno de la Comunidad de Madrid que no mantenga esa cifra falsa de entrega de 2.400 viviendas nuevas en la Comunidad de Madrid, porque la realidad son los datos que nos ha expuesto usted aquí. Considero que al menos debe haber una rectificación por parte del señor Garrido, porque no se puede persistir en una mentira, y es mentira que ustedes hayan entregado 2.400 viviendas sociales nuevas en la Comunidad de Madrid, cuando apenas han iniciado cuatro promociones y todavía, a día de hoy, hay miles de metros cuadrados de suelo público de la Comunidad de Madrid que siguen sin desarrollar vivienda pública, y la lista de demandantes sigue siendo muy grande. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para contestar, tiene la palabra la señora Pinilla; le quedan cerca de dos minutos.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Permítame, señor Viondi, que difiera totalmente de lo que usted está diciendo. Yo creo que el Presidente de la Comunidad ha dicho la verdad en cuanto a las viviendas que se han entregado. Estamos hablando de nuevas familias, de nuevos adjudicatarios de vivienda, que yo creo que es lo importante.

No se han iniciado cuatro promociones, se han iniciado seis. Es verdad lo que usted dice en algunos casos. Cuando llegué de Gerente a la Agencia de Vivienda Social mi principal objetivo era terminar las viviendas de las promociones que se habían iniciado, y en aquellos casos en los que había actas de suspensión importantes, rehabilitarlo y terminarlo antes de iniciar unas nuevas. Era importante que esas promociones no se siguieran deteriorando y se acabaran, y yo creo que eso lo hemos cumplido y lo hemos cumplido con creces, porque la verdad es que se han entregado 898 viviendas de obra nueva, ¡de obra nueva! Y en esta Legislatura se van a seguir entregando viviendas;

es más, se han entregado las de Alcorcón, Arroyomolinos, Majadahonda, Carabanchel, Ventilla, la UVA de Hortaleza, y se van a seguir entregando, se van a entregar las de Canillas, en Vallecas... Seguimos edificando, construyendo y entregando vivienda pública a nuevas familias, y yo creo que el Presidente puede decir ese dato con toda la verdad.

También quiero decirle que por parte de la Agencia de Vivienda Social no solamente hemos acabado e iniciado nuevas obras sino que estamos urbanizando para construir, para que en la siguiente Legislatura se siga construyendo vivienda pública; por ejemplo, la fase cuatro de la UVA de Hortaleza, en la cual se van a construir cinco promociones, más de 272 viviendas, y en Alto del Arenal, donde se van a construir, cuando se acabe la urbanización, 150 viviendas más. Se está urbanizando en el barrio de Comillas y se van a construir viviendas en algunos pueblos de la Sierra de Madrid con el Programa Regional contra la Despoblación Rural. En fin, por parte de la Agencia de Vivienda Social seguimos construyendo, seguimos reparando vivienda –les recuerdo que tenemos un patrimonio bastante amplio y que es importante reparar para que haya nuevos adjudicatarios- y nuestro compromiso de entregar vivienda pública se está manteniendo y se sigue haciendo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Pinilla; encantados de que haya estado de nuevo con nosotros. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-396/2018 RGE.6617. 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 la Agencia de Vivienda Social para quitar el amianto que aún queda en las viviendas del antiguo IVIMA en el distrito madrileño de Usera.

Por favor, ruego a don José María García que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Señora Presidenta, una pregunta: no sé si han previsto que el mismo Director General conteste acto seguido a la siguiente....*) Sí. No lo habíamos visto. Es que esta pregunta estaba mal puesta, estaba a nombre de la señora Pinilla, pero va a contestar don José María García. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Ah, vale. Entonces, después....*) Entonces, en la siguiente se pondrá también... (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Justo después. Perfecto. Gracias.*) Gracias. Buenos días, señor Director General; bienvenido a la Comisión. Señor Candela, tiene la palabra para hacer la pregunta.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señor Director General. Yo había formulado la pregunta así: medidas que está tomando la Agencia de Vivienda Social para quitar el amianto que aún queda en las viviendas del antiguo IVIMA en el distrito madrileño de Usera; esto partiendo de que sería competencia del IVIMA, pero supongo que tiene que ver más con las competencias de su Dirección General y, por tanto, doy por reformulada la pregunta. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. Tiene la palabra el señor García por tiempo máximo de cinco minutos, repartido entre las dos intervenciones.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Muchas gracias, señora Presidenta; muchas gracias, señorías. Señor Candela, le explico: voy a contestar yo la pregunta porque el antiguo IVIMA, en el área del barrio de Usera, en el poblado dirigido de Orcasitas y en esa zona, actualmente solo mantiene 16 viviendas de su titularidad en todo el ámbito y, por tanto, el peso como propietario es muy escaso. Esas viviendas están situadas de forma aislada, no están concentradas en ninguno de los bloques y, por tanto, el tipo de actuación que puede hacer es como un propietario individual dentro de cada comunidad de propietarios. Sin embargo, como usted bien indicaba, la competencia en materia de gestión de ayudas le corresponde a la Dirección General; entonces, vamos a tratar de responder desde la Dirección General para arrojar algo de luz sobre esta circunstancia.

Haciendo un poco de memoria, estas viviendas se desarrollaron por el antiguo Instituto Nacional de la Vivienda, con el empuje y el empeño de las asociaciones de vecinos que allí se situaron en su época, haciendo de todo este desarrollo un desarrollo modélico. Sin embargo, por el tipo de construcción de los años sesenta y setenta, uno de los materiales utilizados, no solo en ese ámbito sino en otros muchos en nuestra Comunidad y en todo el Estado español, era la uralita, de la cual se desconocía ese carácter perjudicial para la salud cuando su manipulación no es controlada.

En este sentido, dentro de la Comunidad de Madrid y dentro de las subvenciones que se pueden movilizar y desarrollar, en el actual Plan 2013-2017 que hemos terminado de ejecutar recientemente, en las ayudas de conservación para la rehabilitación edificatoria se podían haber solicitado ayudas de este tenor. En todo caso, el actual Plan Estatal de Vivienda, aprobado por el Real Decreto 106/2018, establece -esta vez de forma expresa- en su artículo 43.1 b) como actuación subvencionable los procesos de desamiantado. Esto se hizo dentro de la negociación y del trabajo de confección de ese Real Decreto, con la participación de las comunidades autónomas y, entre otros, nosotros hicimos tal propuesta. Por tanto, ahora de manera expresa se recogen como subvencionables las operaciones y los procesos de desamiantado. Así pues, cualquier comunidad de propietarios en cualquier ámbito de la Comunidad de Madrid que tenga amianto dentro de sus instalaciones podrá retirarlo con una subvención de 3.000 euros si es solo para conservación del edificio y de hasta 8.000 euros si añade una actuación de accesibilidad en dicha operación.

Además, existe otro programa de actuación, el de Regeneración y Renovación Urbana, en el que se puede actuar de manera global sobre un ámbito territorial delimitado, por el cual, si hay una declaración de área de rehabilitación integral a propuesta del ayuntamiento respectivo, con la Memoria Justificativa suficiente, la Comunidad de Madrid podría declarar un área de actuación integral, que nos permitiría actuar de manera conjunta sobre todas las comunidades de propietarios y hacer una actuación global que permitiese la retirada de amianto con ayuda de subvención por parte de la Comunidad de Madrid, a través del Plan de Vivienda, con aportación del propio Ayuntamiento de Madrid y consiguiendo los máximos objetivos, que es lo que se pretende: que siendo utilizados

adecuadamente estos instrumentos, se pueda retirar el amianto de sus cubiertas. No obstante, hay que partir de la premisa, como usted bien conoce, de que el amianto por sí mismo no es peligroso, solo es peligroso el tratamiento de manera irregular o perjudicial, inhalando ese amianto por las personas. Pero, en todo caso, como le decía, les avanzo que la Comunidad de Madrid está con la voluntad de subvencionar este tipo de actuaciones, bien de forma individual. bien de forma integral. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor García. Para réplica, tiene la palabra el señor Candela Pokorma, que le quedan cuatro minutos y medio de tiempo.

El Sr. **CANDELA POKOMA**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Director General. En primer lugar, como estamos hablando de amianto, como ya se ha hecho por parte de la Comisión al principio con el minuto de silencio, quiero por parte de nuestro Grupo, y hablando también en nombre de Alberto Oliver, extender el pésame a la familia, allegados y compañeros de trabajo de Antonio Morán, el trabajador de Metro que falleció ayer por los problemas de salud derivados de la inhalación de amianto durante el desempeño de su trabajo en Metro de Madrid. También quería extender un saludo, aunque no se encuentre aquí porque, debido a los cambios de orden del día, finalmente no ha podido acudir, a Juan Cordero, Presidente de la Asociación de Vecinos de Orcasitas, que es quien, en colaboración con mi Grupo, trae esta pregunta hoy a la Asamblea de Madrid.

Estamos centrando esta pregunta sobre el caso del amianto que se encuentra en las viviendas del barrio de Orcasitas pero la misma pregunta se podría plantear respecto a las viviendas que se encuentran en el Poblado Dirigido de Fuencarral o en el barrio de San Pascual, en Ciudad Lineal, porque esta es una realidad que afecta, desgraciadamente, a varias viviendas, como ha explicado el Director General, viviendas del antiguo Instituto Nacional de Vivienda, anteriormente IVIMA, y ahora Agencia de Vivienda Social, y en general a otras viviendas que se encuentran en esos barrios.

Ha comentado el Director General que en el marco de actuaciones de rehabilitación integral urbana se podían realizar estas obras y, claro, la pregunta viene principalmente, aparte de respecto a las viviendas que, como ha comentado el Director General, son propias del antiguo IVIMA, que todavía siguen teniendo amianto y que se tienen que desamiantar, también respecto a otras viviendas sobre las cuales se podrían proyectar las obras de rehabilitación y de desamiantado en el marco de los planes de rehabilitación, que además tienen que ver con la financiación de los planes estatales de vivienda y rehabilitación. La cuestión es que en el año 2010 estaba en marcha la declaración de área de rehabilitación integral y había planes aprobados, si no me equivoco, por importe de 8,6 millones de euros por parte de la Comunidad que nunca llegaron. Entonces, la pregunta emana sobre todo de esa realidad y contrasta con el hecho que ha comentado el Director General de que, efectivamente, el procedimiento es ese: la declaración de área de rehabilitación integral y la colaboración entre las Administraciones Municipal y Autonómica para que se puedan poner los fondos y se puedan realizar esas obras, pero es que todo esto lleva pendiente desde 2010, y estaba todo en marcha, pero el

dinero que tenía que poner la Comunidad de Madrid, además de que venía de fondos estatales, como suele ser el caso con los planes de vivienda y rehabilitación, nunca llegaron.

Lo que se les ha dicho a los vecinos que han vuelto a interpelar a la Comunidad de Madrid sobre esta cuestión es que ahora se está pendiente de los nuevos fondos del nuevo plan estatal, que están pendientes de la firma del convenio entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento, pero no se termina de contestar a la pregunta de por qué se ha tardado tanto y por qué se tiene que tirar de un nuevo plan de vivienda y rehabilitación cuando desde 2010 estaba pendiente simplemente de que se dotase económicamente lo que ya estaba aprobado en todos los demás aspectos administrativos para poder llevar a cabo estas obras.

Frente a esta realidad que se ha dado en Vivienda en muchos casos en actuaciones que corresponden económicamente sobre todo a la Comunidad de Madrid en el municipio de Madrid, lo que ha planteado la nueva corporación municipal ha sido no quedarse de brazos cruzados esperando unos fondos que probablemente nunca llegaran, porque llevan pendientes desde 2010, y ivaya usted a saber si con el nuevo convenio llegaran en algún momento!, y dado que es una necesidad imperiosa, quitar ese amianto. A través del plan MAD-RE, lo que plantea el Ayuntamiento son subvenciones directas para el desamiantado de esas y otras viviendas, incluidas las que son de titularidad del IVIMA, pudiendo cubrir hasta el 70 por ciento de las obras con la subvención que aprobará este año.

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

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Efectivamente, decía el Director General que el peligro está en la retirada y manipulación del amianto, pero, claro, eso no puede ser excusa o motivo para plantear que no hay prisa para llevar a cabo estas obras o que no pasa nada porque desde 2010 estén pendientes los fondos para la realización de estas obras. Hay una normativa que cumplir, cuya supervisión correspondería al Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo, dependiente de la Consejería de Economía, para realizar esas obras en condiciones. Lo que se plantea y sobre lo que se pregunta es muy sencillo, y es: ¿se va a dar la debida colaboración de la Comunidad de Madrid con el Ayuntamiento de Madrid para poder llevar a cabo definitivamente estas obras de desamiantado en estas viviendas, incluidas las que son de titularidad del IVIMA? Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. Para contestar, tiene la palabra el señor García; le quedan dos minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Gracias, señora Presidenta. Trataré de ser breve. Me adhiero totalmente al pésame a la familia de Antonio Morán Canseco, como no puede ser menos en el día de hoy. La respuesta es clarísima. Señor Candela, yo puedo hablar de mi responsabilidad y de la actual Legislatura. Nuestro compromiso es absoluto con la mejora de la rehabilitación de las viviendas y, por tanto, como hemos hecho con la gestión del actual plan, aquellas áreas y aquellas ayudas que hemos comprometido, no solo las hemos gestionado sino que las hemos pagado ya; por tanto, el compromiso es inequívoco. Tanto es así que

nosotros nos hemos reunido con la Asociación de Vecinos de Orcasitas y somos los primeros interesados en impulsar esa actuación en la mejora de la calidad de esas viviendas y en la retirada del amianto, como ese riesgo potencial que tiene.

Esa demanda de los vecinos también la hemos compartido con el Ayuntamiento de Madrid, a quien, con lealtad institucional, le hemos pedido que elabore una Memoria que justifique la declaración de área para que podamos acometerlo. Que hubiera una actuación de 2010 que no tuviera presupuesto ni convocatoria, evidentemente, no puede condicionar que ahora no tengamos la voluntad de desarrollarlo, eso sí, con firma de convenio bilateral, con presupuesto dibujado en el presupuesto de la Comunidad de Madrid, con convocatoria y con resoluciones de reconocimiento de las ayudas, que es como se debe hacer las cosas.

Por tanto, tan pronto firmemos el convenio bilateral, que al igual que otras comunidades autónomas estamos todos pendientes de la firma del convenio bilateral que da la financiación marco, más la cofinanciación que aportará la Comunidad de Madrid, más la que pueda aportar el Ayuntamiento de Madrid, como usted bien dice, o bien a través del programa MAD-RE o bien adhiriéndose a este convenio, intentaremos llegar al máximo de subvención posible para que los vecinos tengan que poner el mínimo posible para que esta actuación salga adelante. En ese sentido, la Comunidad de Madrid va a estar al lado de ellos sin ninguna duda. Ojala que firmemos ese convenio tan pronto como podamos, movamos esos fondos y que más pronto que tarde el amianto, la uralita, se retire de sus tejados.

Finalmente, vuelvo a reiterar que la normativa no exige la retirada, evidentemente que lo que exige es una retirada contralada, pero con independencia de que no tengamos la obligación legal de hacerlo, nos vamos a comprometer en que eso se retire y desaparezca de los tejados de estas y otras viviendas en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor García. Ya que tenemos sentado a la mesa al señor García solicito autorización a la Comisión para una alteración en el orden del día pasando a tratar el punto sexto a continuación. (*Asentimiento.*) Pasamos, por tanto, al siguiente punto del orden del día.

PCOC-298/2018 RGEP.4592. 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, se pregunta por qué ha mantenido el actual Gobierno Regional la retención de casi 5 millones de euros de subvenciones estatales de vivienda concedidas a la Empresa Municipal de Vivienda de Rivas Vaciamadrid.

Tiene la palabra el señor Candela para formular la pregunta.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, Presidenta. Yo también traigo un repaso de hitos procedimentales, a ver si coincidimos en el relato y, luego, a ver si podemos coincidir en la valoración y en las lecciones a sacar de esto para que no se vuelva a producir; valoración que, aunque pueda corresponder a actuaciones de Gobiernos anteriores, como no dejan de ser del mismo color político, sirva para hacer autocrítica y que esto no vuelva a ocurrir, tratándose además del municipio del que es oriundo, si no me equivoco, el Director General.

En marzo de 2010, el Ministerio de Vivienda otorga una subvención de 4,93 millones de euros a la Empresa Municipal de Vivienda de Rivas, dentro del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación, para promover la construcción de vivienda protegida, en suelo público, en un porcentaje superior al 50 por ciento de la edificabilidad del ámbito. Concretamente, la partida iba destinada a la construcción del bulevar del barrio de La Luna. Se concede la subvención, pero la Comunidad de Madrid, que tenía que ser, si no me equivoco, el conducto por el cual llegase esa subvención al municipio –tanto al de Rivas como a otros-, la retiene y, en cuanto a la reclamación que recibe lógicamente por parte del municipio de Rivas –gobernado históricamente por la Izquierda, frente a los Gobiernos de la Derecha, del Partido Popular-, la Comunidad la desestima y sigue reteniendo esas cantidades.

En abril de 2015, justo antes de empezar la presente Legislatura, el Ayuntamiento de Rivas se ve obligado a plantear un recurso contra esa desestimación ante los tribunales para poder volver a reclamar y solicitar la entrega de esos fondos a la Comunidad de Madrid. Ese recurso se resuelve en diciembre del año pasado, en 2017, con una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que da la razón al Ayuntamiento de Rivas y condena a la Comunidad a pagar aquellos 4,93 millones, más 400.000 euros en concepto de costas e intereses de demora.

¿Cuál es la reacción del actual Gobierno a esa sentencia? Creo que se puede resumir en unas declaraciones, que fueron: “se abonará lo antes posible”, acatando la sentencia; “esto es un asunto heredado de la era de Esperanza Aguirre”, como matiz de que era un asunto heredado y que, además, afectaba a varios municipios, es decir, que no era exclusivamente una cuestión de Rivas-Vaciamadrid, quizá queriéndose excusar de una posible acusación de sectarismo en las formas y en los objetivos de esas retenciones de fondos estatales para obras municipales. Y el problema es que en el caso de Rivas no era la primera vez que esto ocurría, el mismo Ayuntamiento de Rivas obtuvo una sentencia favorable del mismo tribunal, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que condenó al Canal de Isabel II a abonarle 460.000 euros en concepto de impuestos no satisfechos por unas obras realizadas en el mismo municipio por parte del Canal, que, evidentemente, depende de la misma Administración Autonómica, que es del mismo color político durante todos esos años. Es inevitable además un paralelismo de este caso con lo que ocurría a nivel autonómico: que fondos que llegaban desde el Estado para la construcción y rehabilitación de vivienda pública se acababan dedicando a otros fines. Y tenemos aquella anécdota tan lamentable del anterior Consejero de Vivienda en la pasada Legislatura diciendo en sede parlamentaria que los fondos que se tenían que dedicar a la rehabilitación de viviendas se iban a dedicar a construir escuelas y hospitales, que son objetivos muy

nobles pero para los que no se tienen que dedicar fondos finalistas, que se supone que son para la construcción y rehabilitación de vivienda.

En definitiva, señor Director General, partiendo, como no podía ser de otra forma, de que se va a acatar la sentencia y se van a entregar esos fondos, la pregunta es si podemos legítimamente leer de esta experiencia que por fin hay una recapacitación por parte del actual Gobierno respecto al legado del anterior, pero que, aparte de hacer la debida autocrítica, esto no va a volver a producirse y no se van a dar lo que nosotros entendemos como casos claros de sectarismo y de deslealtad institucional por parte de una Administración Autonómica hacia los municipios que no son de su color político, que les bloquea las subvenciones que recibe por parte del Estado para un fin tan importante como es la construcción de vivienda pública. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Candela. Para contestar tiene la palabra el señor García por un tiempo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (García Gómez): Muchas gracias, Presidenta. Señorías. Señor Candela, yo no puedo hacer autocrítica sobre decisiones o sobre gestiones de las que yo no he sido responsable; sería muy aventurado por mi parte. Tampoco, en el día de hoy y por mi condición de alto cargo, puedo hacer juicios de valor sobre las intencionalidades de las decisiones; no debo. Esas las hacen ustedes en el libre juego político, que es lo lógico; no debo hacerlo yo. En tercer lugar, yo, como alto cargo representante de los madrileños, me debo con objetividad a los intereses generales, y yo soy Director General de todos los madrileños; no por el hecho de ser vecino de Rivas-Vaciamadrid deba tener una actuación distinta en pro o en contra de los vecinos de Rivas. Es de pura lógica. Como comprenderá, yo soy el Director General de todos los madrileños, con independencia de que en mi actuación pueda haber un asunto que influya en el interés del municipio en el que vivo. Creo que son obviedades que corresponde de vez en cuando aclarar.

Los 5 millones de euros ya están pagados desde el 31 de diciembre de 2017 y, como yo le decía, el retraso en el pago se debe sustancialmente al relato que usted ha hecho: una cuestión que estaba planteada como una subvención para el desarrollo de un área de urbanización en el municipio de Rivas, que se solicitó por parte del Ayuntamiento para acogerse al plan estatal; se firmó un convenio, en este caso, trilateral, con el Ministerio de Fomento; se establecen unas obligaciones de desarrollo y de justificación, entre otras, el cartel anunciador de dónde viene la subvención, quién lo desarrolla y la justificación de la realización de las obras, que se produce con posterioridad, con mucha posterioridad, y se hace al Ministerio y no directamente a la Comunidad de Madrid; entre medias, la Comunidad de Madrid dicta su propia normativa de convocatoria de subvención directa de estas actuaciones, entre las que parece que hay dudas sobre si están recogidas las actuaciones de urbanización.

Por esa causa, cuando se solicita por el Ayuntamiento de Rivas el pago de los 5 millones de euros, los servicios jurídicos entienden que la normativa autonómica pudiera no amparar la

ordenación del pago y por esa circunstancia se lleva a vía contenciosa, porque hay una contradicción, y los responsables políticos, lógicamente, habiendo una contradicción en causa judicial, no pueden ordenar el pago directamente hasta que esa circunstancia se aclare. Efectivamente, en última instancia, el TSJ de la Comunidad de Madrid, el Tribunal Superior de Justicia, da la razón al Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid y, como no puede ser menos, los actuales responsables, en este caso yo, debemos articular los mecanismos de solicitud de aportación presupuestaria para ordenar el pago de la sentencia que, como le decía con anterioridad, se abonó el 31 de diciembre de 2017 y actualmente está totalmente pagada.

Con respecto a las cuestiones sobre si hay intencionalidad o voluntad de castigar a un municipio en relación a otro, como le decía, ese juicio de valor yo no debo hacerlo, pero creo que con esta explicación se ve que es una cuestión de contradicción jurídica y, por tanto, a la hora, tanto de discutir el pago como de ordenarlo, se ha procurado actuar con objetividad con este municipio, igual que se hace con los restantes 178, de los 179 municipios de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor García, por su intervención y bienvenido de nuevo. Continuamos con el siguiente punto del orden del día.

PCOC-196/2018 RGE.2473. 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 el Gobierno sobre el grado de accesibilidad en el transporte público de la Comunidad de Madrid.

Ruego al señor Director Gerente del Consorcio que tome asiento. *(Pausa.)* Bienvenido, señor Sánchez. Buenos días. Encantados de tenerle de nuevo. Tiene la palabra para formular la pregunta el señor Oliver, del Grupo Parlamentario Podemos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, Presidenta. Muchas gracias, señor Gerente del Consorcio por venir hoy a comparecer a esta Comisión. En la anterior sesión tuvimos la oportunidad de preguntarle al señor Consejero Delegado de Metro de Madrid por la accesibilidad en Metro de Madrid y ahora nos gustaría que desde un ámbito superior, es decir, desde el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid nos pudiese contar qué visión tienen ustedes de toda la accesibilidad, no solo de la red de Metro, que si no le importa también me gustaría que entrase en detalles con la red de Metro, sino también en las plataformas de transporte interurbano, en las plataformas de transporte urbano y, aunque estrictamente no sea su competencia, en los planes que tiene Cercanías para solventar la cuestión de la accesibilidad. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Para contestarle tiene la palabra el señor Sánchez, por un tiempo máximo de cinco minutos repartidos entre las dos intervenciones.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Oliver, como sabe, la accesibilidad universal es un derecho de los ciudadanos reconocido por ley. Muchos son los ámbitos en los que este Gobierno viene trabajando con intensidad para garantizar la accesibilidad universal y, como no puede ser de otra manera, también dentro del transporte.

Durante esta Legislatura, el Consorcio Regional de Transportes ha proseguido su labor de promoción de la accesibilidad e inclusión social en cada uno de los modos de transporte que componen nuestro sistema. Además, dicha labor no se realiza de forma unilateral sino que se realiza en colaboración con el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras, sus Comisiones Técnicas y diferentes grupos de trabajo.

Por darles algunas cifras del elevado grado de accesibilidad que alcanzamos en la red de transporte público de la Comunidad de Madrid, en la actualidad, la red de transportes interurbanos y urbanos de las coronas B y C disponen de una flota de 1.824 vehículos con una antigüedad media de 4,48 años y todos ellos están adaptados a personas de movilidad reducida; es decir, el cien por cien de la flota de autobuses interurbanos son accesibles.

Por lo que respecta al transporte urbano del municipio de Madrid, en el año 2017 el número total de autobuses ascendía a 2.025, con una antigüedad media de 8,8 años, y todos disponen de piso bajo y rampa para personas de movilidad reducida. Durante estos años, además, se han considerado las actuaciones tendentes al cumplimiento de los reales decretos de accesibilidad a los modos de transporte para las personas con discapacidad, también en lo referente a las paradas de transporte urbano e interurbano para autobús en los municipios de la Comunidad de Madrid.

Al cien por cien de la accesibilidad de la flota de autobuses urbanos e interurbanos se suma el cien por cien de accesibilidad en las estaciones de Metro Ligero y el 64,4 por ciento de las estaciones de Metro. Es decir, de las 301 estaciones que componen la red de Metro, 194 son accesibles. El compromiso de Metro de Madrid en materia de accesibilidad, que es incuestionable, es que sea una de las redes de transporte más accesible del mundo, muy por delante de metros de gran renombre como pueden ser el de París, Londres o Nueva York.

Estos magníficos datos se van a ver mejorados, sin duda, con la puesta en marcha hasta el año 2020 del Plan de Accesibilidad e Inclusión de la Comunidad de Madrid en Metro de Madrid, diseñado, como usted sabe, atendiendo a las consideraciones del CERMI y en virtud del cual se van a ejecutar obras por valor de más de 145 millones de euros, que permitirán la instalación de nuevos ascensores y medidas complementarias que incrementarán el porcentaje de las estaciones accesibles del 64,4 por ciento al 73 por ciento.

Por último, en cuanto a la accesibilidad de Cercanías que, como usted bien sabe, no es responsabilidad de la Comunidad de Madrid, sin embargo esta Comunidad ha trabajado intensamente con el Ministerio de Fomento en el desarrollo del Plan de Cercanías, le quiero comentar que en el Plan de Cercanías que anunció el Ministro recientemente, que se va a desarrollar entre los años 2018 y

2025, se va a renovar el 60 por ciento del material móvil y además se van a licitar 172 nuevos trenes con un presupuesto de 2.280 millones de euros, trenes que serán accesibles; en 2018 ya van a empezar con la licitación de estos trenes. Por otra parte, se destinan 345,5 millones de euros de inversión para estaciones, actuando en 88 estaciones del núcleo de Madrid, que comprenderán las actuaciones ya realizadas en otras 22 estaciones, completando una intervención en el cien por cien que, al final del recorrido del Plan, es decir, en el año 2025, permitirán la accesibilidad universal en Cercanías.

En definitiva, señor Oliver, tenemos un grado de accesibilidad muy alto en el transporte público de la Comunidad de Madrid, con una mejora constante que, en un plazo de tiempo razonable, con el desarrollo del Plan de Cercanías, nos va a permitir tener una de las mejores redes de transporte público a nivel mundial en cuanto a accesibilidad se refiere. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sánchez. Para réplica tiene la palabra el señor Oliver. Le quedan cuatro minutos y medio.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Sánchez Vicente, empezaré por los interurbanos. Es verdad que los 1.824 vehículos están adaptados, y yo no sé si es usted consciente de que muchas veces no hay formación para los conductores de dichos autobuses, que en muchas ocasiones las rampas no están bien ajustadas, se descompensan, no funcionan y no tienen reparaciones. Sí tengo que reconocer que ha habido ciertos avances después de los últimos meses de huelga, sobre todo en la zona del sur de Madrid; donde antes había uno o dos técnicos para toda la flota de autobuses, ahora han duplicado e incrementado el número de técnicos que hay para reparar estas escaleras, porque en muchos casos estaban estropeadas; entonces, muchos de los usuarios no podían acceder.

Yo sé que no es su competencia, que la revisión y la inspección es una cosa del Director General de Transporte, pero me gustaría que, en este sentido, estuviesen ustedes coordinados y todas las quejas que ustedes reciben las pasasen adecuadamente también al señor Sardinero que, en este caso, es el que, en principio –si no estoy equivocado–, se encarga de todo el tema de las inspecciones, a no ser que tengan ustedes una partida específica dentro del Consorcio.

También había, si no recuerdo mal, partidas presupuestarias, tanto para los interurbanos como para los urbanos, para hacer accesibles las paradas, no tanto los autobuses sino las paradas, para las personas con discapacidad; con accesibles no me refiero solo a que estén adaptadas para personas que puedan ir en silla de ruedas sino también visuales, etcétera. Entonces, me gustaría que me comentase cómo está la ejecución del presupuesto destinado a estas paradas para poder valorar adecuadamente este tema.

Con respecto a Metro, tengo que decir que, siendo la comparecencia del otro día mucho más específica, el Plan que ustedes han sacado desde Metro y el Consorcio habla de 145 millones de euros. Permítame que le diga que, por ejemplo, si nos vamos al año 2016, porque el plan es 2016-2020, tenían ustedes presupuestados dentro de Metro de Madrid, en el Plan de Accesibilidad,

6.637.973,09 euros; dentro del presupuesto estaban destinados para accesibilidad, en vez de los 6.637.973,09 euros, 970.000 euros nada más, y, luego, añadieron 4,12 millones de euros, que los pasaron del Consorcio a Metro de Madrid directamente. ¿Se acuerda de la famosa partida de los 5 millones de euros que nunca se ejecuta? De esos 5 millones de euros, 4,12 millones de euros fueron a parar a Metro y la ejecución fue de apenas 2,4 millones de euros; es decir, de los 6.637.000 euros, se acabaron ejecutando 2,4 millones de euros. Esto es, en 2016, el 30 por ciento de lo presupuestado.

En 2017 tenían ustedes presupuestados, dentro del Plan, 28.572.000 euros, pero, al final, ustedes, asombrosamente, idestinaron más!; subieron casi 5 millones de euros el presupuesto de 2017: 33.600.000 euros. Me gustaría que me comentase el grado de ejecución que tuvieron de esos 33.600.00 euros, porque todavía no tengo la memoria de 2017 de Metro de Madrid, y nos gustaría que nos contase qué grado de cumplimiento tienen en 2017, que ya está finalizado.

En 2018 -esta es una de las grandes incongruencias a la que no consigo que me responda el señor Carabante-, el presupuesto en el Plan es de 37,5 millones de euros, redondeando un poco, y ustedes, en los presupuestos -ustedes no, Metro de Madrid, pero usted al final es el Jefe de Metro de Madrid también- tienen 25 millones de euros. El señor Carabante asegura que esto es porque, como son ustedes tan buenos haciendo las licitaciones, las reducciones en los precios oscilan en torno a un 30 por ciento a la hora de hacer la reducción de los contratos. Entonces, no me cuadra 2016 ni 2017; porque ustedes son muy buenos en 2018, pero fueron muy malos en 2017.

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

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Termino ya con esto. Sobre todo, hay una cosa que es casi de Perogrullo: según sus propios cálculos, hacer accesible toda la red Metro de la Comunidad de Madrid costaría unos 600 millones de euros, 620 millones de euros. Si somos capaces de ahorrar 12 millones de euros en licitaciones, ¿por qué no metemos 12 millones de euros más para otro tipo de ascensores y que se hagan lo más pronto posible? Al final tendremos que llegar a los 600 millones de euros y no queda otra que acabar haciéndolo accesible para no incumplir la ley. Sería adecuado que el Consorcio presionase para cumplir la ley con la que llevamos unos 10 años de retraso. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Para terminar tiene la palabra el señor Sánchez por un tiempo de dos minutos aproximadamente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Oliver, me hablaba de los autobuses interurbanos. Los autobuses interurbanos funcionan adecuadamente; es evidente que, en una flota tan numerosa, próxima a los 2.000 autobuses, como hemos hablado, haya incidentes, sobre todo en las zonas urbanas al paso por las elevaciones que hay para reducir la velocidad. Es lógico que a lo largo de los días se produzcan en algunos autobuses incidencias. En cualquier caso, esto no es constante ni frecuente, sino que son casos puntuales; además se toman cartas sobre el asunto y los operadores lo solucionan con diligencia.

Por otra parte, quiero comentar que en la red de Metro se está trabajando para colocar ascensores y conseguir una mayor accesibilidad. Durante este año sí está prevista la actuación en numerosas estaciones, algunas de las cuales incluso ya se están acabando, como es la estación del Barrio de la Concepción, o que están iniciadas y se acabarán este año, como en Plaza Elíptica, Príncipe de Vergara y Príncipe Pío. Innumerables trabajos en accesibilidad que yo creo que el Consejero Delegado de Metro ya ha dado contadas explicaciones de cómo se están realizando.

No me gustaría terminar mi intervención sin darle algunos datos sobre el área de autobuses interurbanos. Así como en Madrid tenemos accesibilidad del cien por cien, me gustaría contrastarlo con otras zonas de España. Tenemos zonas con muy poca accesibilidad en autobuses interurbanos, como puede ser Jaén, con un 10 por ciento; Bahía de Cádiz, con un 25 por ciento; Campo de Gibraltar, con un 50 por ciento; Campo de Tarragona, con un 66 por ciento. También hay ciudades más grandes y de mayor calado, como Zaragoza, con un 70 por ciento. En Madrid tenemos un cien por cien de accesibilidad en todos los medios de transporte, salvo en Metro, por las dificultades propias de instalaciones muy anteriores a la ley, en las que hay que hacer grandes actuaciones económicas y a las que ya nos hemos referido. En Cercanías, como digo, ya se ha puesto las soluciones el Estado al dotar presupuestariamente las inversiones y tener un plan muy ambicioso que va a conseguir el cien por cien de accesibilidad.

Por tanto, como ya he dicho en mi primera intervención -y reitero-, creo que la accesibilidad de los modos de transporte de la Comunidad de Madrid es muy alta, y sin duda vamos a seguir trabajando para que sea mayor, para que en un plazo razonable de tiempo tengamos prácticamente accesibilidad universal en casi todos los modos de transporte. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sánchez. Le ruego que continúe con nosotros porque la próxima pregunta también es sobre el Consorcio. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-393/2018 RGEP.6571. 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 valoración que realiza el Gobierno de la no ampliación de la Línea C3 de Cercanías hasta Santa María de la Alameda en el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid.

Tiene la palabra el señor Rubio para hacer la pregunta.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Señor Sánchez, como usted sabe, una vez presentado el plan de ampliación de Cercanías, no se incluía la ampliación de la línea C3 hasta Santa María de la Alameda; ampliación que la Asamblea de Madrid aprobó en diferentes ocasiones. Nos gustaría conocer su valoración y si van a tomar alguna medida al respecto. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el Gerente del Consorcio Regional de Transportes, señor Sánchez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Rubio, el 16 de febrero de este año, en esta misma Comisión, en respuesta a una pregunta formulada por usted, ya tuvimos ocasión de informar acerca de las acciones realizadas por el Gobierno de la Comunidad de Madrid en relación con la proposición no de ley para la ampliación del servicio de Cercanías hasta Santa María de la Alameda. También sabe usted que, como ya hemos dicho en la anterior intervención, Cercanías no es una atribución que tenga este Gobierno. En cualquier caso, somos conscientes de la importancia de la red de Cercanías para el transporte público de la Comunidad de Madrid y somos sensibles con las peticiones de nuestros municipios.

En este sentido, ya se expusieron en esta Comisión las actuaciones que se habían llevado a cabo por parte del Consorcio tanto con los alcaldes de Santa María de la Alameda como con los del entorno, en concreto, con los de Zarzalejo y Robledo de Chavela. Se han mantenido con ellos numerosas reuniones, así como con los responsables de Cercanías, y se sigue trabajando con ellos no solo en el tema de Cercanías, sino en el de autobuses interurbanos, para mejorar la conexión de estos municipios.

Una vez trasladadas estas solicitudes de ampliación a Renfe Cercanías, ellos no han considerado que, desde el punto de vista técnico y económico, sea aconsejable y viable seguir prolongando las Cercanías, habida cuenta de los servicios que tienen actualmente, bien es verdad que no atendidos con trenes de Cercanías sino con otros trenes. Desde el punto de vista técnico, hemos de precisar que los tres municipios en cuestión están comunicados -como decía- a través de tres trenes regionales y de media distancia que efectúan paradas tanto en Zarzalejo como en Robledo de Chavela y en Santa María de la Alameda, con destino a Ávila los regionales, y a Valladolid, Irún, Salamanca, etcétera, los de media distancia, con una oferta de nueve trenes en cada sentido -tres regionales exprés y seis de media distancia- en un día laborable. Desde el punto de vista económico, la demanda existente es de 110 viajeros subidos y 80 bajados al día -como dije en mi intervención en aquella ocasión-, y la mayor parte de ellos se producen en Robledo de Chavela. Desde este punto de vista, no parece justificable la ampliación del servicio de Cercanías para una población que suma aproximadamente 6.800 habitantes, pero, como digo, tienen cubierta perfectamente su relación con Madrid por las nueve expediciones en un sentido y nueve en otro, entendiendo que el modelo de movilidad no puede consistir en comunicar de forma directa todos los orígenes con todos los destinos, sino en integrar y planificar de forma conjunta las distintas redes para asegurar una complementariedad entre los mismos y prestar un servicio más eficiente y sostenible. Por eso, en el Plan de Cercanías se contemplan medidas necesarias para impulsar acciones prioritarias con el fin de alcanzar y garantizar la modernización, eficacia, solidez y fiabilidad en las circulaciones, mejorando las prestaciones y el servicio de los ciudadanos a través del ferrocarril, pero no se considera justificada la inclusión de esta medida en el plan.

Dicho esto, y en aras de una mejor gestión de los recursos disponibles, en el Consorcio se está trabajando para que los convenios existentes con Renfe se prorroguen. Como usted sabe, en el Consorcio Regional de Transportes realizamos unas inversiones importantes –superiores a 500.000 euros- para que estos trenes puedan parar en estos municipios, y vamos a trabajar también en que queden más integrados desde el punto de vista de la difusión y de la inclusión en la red de Cercanías, aunque el servicio se preste, como digo, con estos trenes. Por mi parte, nada más. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sánchez. Para repreguntar o replicar, tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Señor Sánchez, efectivamente, le pregunté en febrero, pero es que en abril presentaron el Plan de Cercanías; de ahí la novedad de la pregunta. El plan sí incluía un incremento de expediciones a través de trenes regionales, pero no la ampliación de Cercanías.

Nos ha dado la visión de Renfe, la visión de la complejidad, de la no necesidad; pero es que nosotros queremos la visión del Gobierno de la Comunidad de Madrid -que es por lo que le he preguntado-, no la visión de Renfe. Si no, me hubiese dirigido a través del Congreso al Ministerio de Fomento.

Ha hablado de la comunicación por autobuses. Le vuelvo a repetir el argumento: tres líneas de bus frente a una sola línea ferroviaria.

Nos habla de la complejidad de las paradas. Estamos hablando de una línea férrea que tiene más de cien años, que está electrificada, que tiene tres estaciones y en la que suben pasajeros. Efectivamente, suben pasajeros, muy pocos; y si siguen prestando ese servicio, subirán menos. En fin, vamos a repetir algunos datos. Hay una cosa que consideramos importante, la demanda, que es muy baja ahora mismo. Precisamente queremos hacer esto para mejorarla. Podemos hacer dos cosas: esperar a que se colapse la zona y después meter el servicio o utilizar algo medianamente razonable y sostenible, que es, primero ponemos la plataforma y después construimos. Y eso es lo que pretendemos, eso es lo que estamos intentando realizar. La demanda se gestiona, señor Gerente.

Siguen con el mantra de que todo esto es competencia de Fomento, Renfe y tal; yo no voy a cansar de repetir lo mismo, léanse nuestro Estatuto de Autonomía: todo el transporte ferroviario que discurre íntegramente por la Comunidad de Madrid -en este caso hasta El Escorial y pedimos que hasta Santa María de la Alameda, que, si no nos equivocamos, sigue siendo municipio de la Comunidad de Madrid- es competencia de la Comunidad de Madrid. Supongo que no me diría lo mismo si habláramos de los interurbanos, ya ver qué opinan los interurbanos si mandamos o no un autobús a... -voy a hacer caso al señor Viondi, y digo el municipio donde vivo- Villanueva de la Cañada. No, lo tiene que decidir el Consorcio, que debería ser la autoridad del transporte. De eso estamos hablando, no de que se sometan a los dictámenes de Renfe, al que ustedes deben subcontratar para prestar el servicio, como lo hacen con otras compañías de autobuses interurbanos.

Una de las cosas que sí queremos destacar, insisto, es que lo que nosotros buscamos con estas iniciativas es planificar; buscamos un desarrollo sostenible, buscamos revalorizar y poner en el mercado un importante número de viviendas, que además nos ayudaría a luchar contra el boom que estamos sufriendo en los precios del alquiler en la Comunidad de Madrid; actualmente solo son utilizados como segunda residencia, y tenemos un potencial enorme. Pretende ser un impulso también para las economías locales y el desarrollo de todos los proyectos turísticos, culturales, educativos o económicos que cada ayuntamiento quiera hacer, y que además tienen muchos. Queremos ayudarles a romper con esa barrera orográfica que supone la zona, que supongo que conoce perfectamente; es una lástima que no esté en este momento el señor Fernández-Quejo, que también lo conoce y sabe que no es una orografía amable, vamos a llamarlo así.

Lo que pretendemos es, insisto, implantar un modelo de actuación en la Comunidad de Madrid que se base en planificación, ordenación del territorio y un desarrollo de servicios y dotaciones previos a cualquier otro tipo de desarrollo, bien sea económico, urbanístico... A nivel urbanístico la zona no va a poder desarrollarse mucho, está rodeada de zonas protegidas, ni se pretende ni nos gustaría que pasase, pero potenciemos su economía, no les dejemos como están.

En definitiva, hagan caso a lo que se dice en esta Asamblea, que es bastante más importante para los madrileños que lo que decidan los técnicos de Renfe sobre un servicio que tenemos subcontratado. Entonces, si vamos a poner nuestra gestión de transporte en manos de las empresas proveedoras de servicios, le recomiendo que cambiemos de modelo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Para contestar, de nuevo tiene la palabra el señor Sánchez; le quedan dos minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Rubio, aunque ya lo maticé en mi anterior comparecencia, le voy a leer los horarios que tenemos de Santa María de la Alameda a Madrid; en concreto, los horarios de trenes son: 6:36, 7:06, 8:30, 10:35, 13:46, 15:36, 16:41, 19:42 y 20:47. Estamos hablando de una población en Santa María de la Alameda de 1.163 habitantes. Esas nueve expediciones son para ir a Madrid, bien separadas y organizadas a lo largo del día en los horarios de trabajo, en los horarios de comercio y en la hora de vuelta del trabajo. No le voy a relatar los horarios de vuelta, los otros nueve, pero están en la misma situación. Por lo tanto, yo creo que cualquier municipio de Madrid estaría encantado de tener el servicio que tienen con tren, independientemente de que no sean los trenes de Cercanías propios. Pero voy más lejos, los trenes de media distancia que dan servicio a este municipio, como usted bien sabe, solo paran en El Escorial, Las Rozas y en Villalba; es decir, son expediciones exprés, de esas que usted me reclama tantas veces para otros servicios de transporte. Tienen unos servicios muy ajustados en tiempo, es decir, en prácticamente una hora un ciudadano de Santa María de la Alameda está en Madrid; en automóvil, como usted sabe, tarda mucho más, y el trayecto en autobús también tardaría mucho más. Por tanto, creo que tienen un servicio más que razonable. ¿que sería mejor si se incrementa? Efectivamente, pero por desgracia tenemos que contar con Renfe Cercanías y con el uso de la vía que tienen, porque,

como usted sabe, el uso de las vías en Madrid hasta este momento está muy saturado. Es posible que en un futuro con las cuadruplicaciones de vía que se hagan sea factible poner más expediciones, pero nos tendremos que plantear si para estos municipios, que manejan una población en torno a 6.000 habitantes, el gasto en estos recursos justifica la inversión que haya que hacer. En cualquier caso, en el Consorcio de Transportes vamos a seguir trabajando para en un futuro poder seguir incrementando alguna de las frecuencias. Por mi parte nada más, señora Presidenta. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Sánchez. Pasamos a la siguiente pregunta.

PCOC-332/2018 RGE.5415. 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 realizar alguna actuación de mejora de la movilidad en el municipio de Paracuellos del Jarama.

Señor Sánchez, le ruego que no se mueva de su sitio porque la siguiente pregunta también va dirigida a usted. Tiene la palabra el señor Viondi para formular la pregunta.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer la presencia del Gerente del Consorcio, aunque, a nosotros nos hubiese gustado que esta pregunta la hubiese contestado la Directora General de Infraestructuras debido a lo que ya se ha comentado en esta Comisión al tratar la PNL anterior. Es verdad que hay un problema de transporte público en el municipio de Paracuellos, ya lo dijimos en la anterior intervención, y a nosotros nos interesa principalmente la variante de la M-113, porque supondría desbloquear por completo no solo el tráfico privado sino también el transporte público. Creo que el Gerente nos va a decir que todo funciona correctamente, que las líneas prestan un servicio adecuado. Y yo le transmitiré lo que nos trasladan los vecinos y vecinas de Paracuellos: las dificultades de moverse a través del transporte público por el problema del atasco diario que tiene el municipio de Paracuellos. Les recomiendo a todos visualizar muchos de los vídeos que nos envían los vecinos, porque desde la 7:30 de la mañana el municipio está colapsado para su salida, y eso perjudica al transporte público y también al tráfico privado.

Dado que ha venido usted, el Gobierno ha enviado al Gerente en lugar de a la Directora General de Infraestructuras, que es quien entendíamos que debía dar una respuesta clara, y aunque el señor Fernández-Quejo algo nos ha avanzado sobre contratación, le preguntaré a usted. Hay dinero previsto en el presupuesto de 2017, la Consejería y esta Dirección General han tenido un año entero para llevar a cabo todos los trabajos previos para ponerlo en marcha, y por escrito el propio Gobierno nos contestó el 7 de abril que estaban en ello. El señor Fernández-Quejo en su intervención nos ha dicho que están en ello y que esto es muy largo.

Mire, la variante de construcción de una carretera de ámbito regional no es construir el túnel de la Mancha. Significa voluntad política y priorizar donde deben hacerse las inversiones, además, les recuerdo que el legado que nos dejó el anterior Director General de Infraestructuras, aparte de unas fantásticas intervenciones en la Comisión por su claridad, fue que la propia Dirección General había sacado un contrato marco para acelerar todo este tipo de contrataciones en la redacción de proyecto para sacarlas adelante sin tener que hacer toda la tramitación a la que aludía el señor Fernández-Quejo. Parece ser que al anterior Director General no le hicieron mucho caso y no están utilizando eso.

Ahora me hablara usted del transporte público y bienvenido sea, aunque imagino que en esa evaluación del transporte público ustedes habrán contemplado que algún día habrá esa variante. Sabe usted o debería saber que eso supondría un cambio muy significativo para la movilidad del transporte público en Paracuellos. En el Plan de Cercanías, ustedes ni han contemplado al municipio de Paracuellos, no nos consta que se hayan planteado en ningún momento la posibilidad de extender Cercanías al municipio de Paracuellos. También quisiera aclaraciones, dado que usted es el que ha sido designado por el Gobierno Regional para contestar a esta pregunta. Gracias, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para contestar, tiene la palabra el señor Sánchez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Viondi, en mi modesta opinión, creo que ha formulado mal la pregunta, porque habla de la movilidad y, bueno, creo que se refiere más a la movilidad de los ciudadanos y al transporte que tienen con Madrid. Efectivamente, cuanto más mejore la red de carreteras, sea estatal o autonómica, mejor para el transporte de autobuses. En cualquier caso, me gustaría centrarme en un análisis de la movilidad del municipio de Paracuellos del Jarama, no sin antes dar la bienvenida a su Alcalde y a su Concejala de Transportes, con quienes tenemos una colaboración muy directa y fluida en el Consorcio.

Paracuellos es un municipio que ha crecido mucho en los últimos años, pues ha pasado del entorno de los 16.000 habitantes en 2010 a los 23.000 en 2016, que es el dato que tengo, por lo que quizá esté por encima incluso en este momento. Es una población con unas características propias, con una urbanización importante, como es Miramadrid, y con otras dos urbanizaciones separadas, que se llaman Altos del Jarama y Los Berrocales. En diciembre del año 2016 hemos reordenado el transporte en el municipio en colaboración muy directa con el Ayuntamiento, siempre de acuerdo con ellos. La situación que había era que los transportes que conectaban el núcleo de la población con Madrid eran las líneas 211, 212, 214 y 256, con ampliaciones de recorrido de las líneas 211, para dar servicio a Altos del Jarama, y 212, para dar servicio a Los Berrocales, con un total de 231 expediciones en el día. Por lo que respecta a la demanda, según datos de los meses de marzo y octubre, el promedio de viajeros que tomaban la línea 212 en Los Berrocales era de 38, lo que supone 1,7 viajeros subidos por expedición; en la línea 211, Altos del Jarama, era 77 viajeros, es decir, 4,5 viajeros subidos por expedición. Por ello, como he dicho, en diciembre de 2016, a petición del

Ayuntamiento y en colaboración estrecha con él, se lleva a cabo una reordenación del transporte en el municipio basada en los siguientes pilares: mejora de la eficiencia y sostenibilidad del sistema, dotación de transporte público a la zona de Altos del Jarama donde los viarios no permiten el acceso de autobuses interurbanos y la creación de líneas urbanas que dotan al municipio de conexión con áreas de atracción, como puedan ser los colegios, el centro de salud o puntos de intercambio con líneas interurbanas. La reordenación supuso: la fusión de dos líneas, la 214 y la 212, en una nueva 212 cuya oferta es el sumatorio de ambas líneas; se suprimió el servicio de la línea 211 en Altos del Jarama y de la línea 212 en Los Berrocales, creándose las líneas urbanas 1 y 2, que dan servicio a ambas urbanizaciones y al resto del municipio, y, además, se incrementaron las expediciones en la línea 256 en un 4 por ciento, con diez expediciones. Por todo ello, las expediciones han pasado de 231 a 308.

En definitiva, el trabajo se realizó en estrecha colaboración con el Ayuntamiento, la reordenación ha cubierto las necesidades de movilidad del municipio y de sus urbanizaciones, al tiempo que mejora la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte interurbano. En la actualidad estamos analizando la mejora de la oferta de las líneas 211 y 212 para que los intercambios y trasbordos sean aún más eficientes.

Independientemente de todo ello, el Consorcio Regional de Transportes permanentemente monitoriza todos los municipios de la Comunidad de Madrid –y, como no puede ser menos, Paracuellos del Jarama- para corregir los posibles problemas de oferta y poner las soluciones que sean necesarias. Nada más, señora Presidenta. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sánchez. Doy la bienvenida también al Alcalde y al Concejel de Transportes de Paracuellos del Jarama. Tiene ahora la palabra el señor Viondi para replicar; le queda un minuto y cuarenta segundos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. Creo que me va a sobrar tiempo. Solo quiero comentar dos cuestiones: una de ámbito general y otra de ámbito muy particular. La de ámbito muy particular es: ¿no han planteado ustedes que las líneas de interurbanos, en lugar de llevar en algún caso al Metro de Canillejas como espacio de intercambiador, se dirijan todas hacia Avenida de América, que es un gran nodo de comunicación y que vendría mucho mejor para los vecinos de Paracuellos?

Segunda cuestión. Usted planteó en el Consorcio –yo creo que incluso antes de su llegada, su predecesor- la realización de un estudio externo, no de los propios técnicos del Consorcio, sobre la reordenación del conjunto de líneas interurbanas, y lo hemos tratado aquí en alguna ocasión. El compromiso era que estuviera en septiembre de 2016. Le hemos preguntado por escrito sobre este asunto y nos dijo que estaban todavía trabajando en ello. Estamos a mayo de 2018 y, como usted ha comentado aquí que han hecho reordenaciones de algunas, le pregunto: ¿está ese estudio ya elaborado? ¿Existe ese informe externo del Consorcio para una posible reordenación de las líneas interurbanas del conjunto de la Comunidad de Madrid? Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para contestar y terminar este punto, tiene la palabra el señor Sánchez. Le quedan dos minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias. En cuanto a la primera pregunta, señor Viondi, sobre el traslado de Canillejas a Avenida de América, es un tema que se ha estudiado, pero creemos que es más efectivo Canillejas, donde hay un buen enlace con Madrid, adonde se llega más rápido con el autobús interurbano y se evita el acceso a Madrid. Por eso, creemos que es una buena solución. Por tanto, no está previsto en este momento hacer ese cambio.

En cuanto al estudio de líneas interurbanas, me imagino que se refiere a los grandes municipios de la Comunidad de Madrid que teníamos asignados. Efectivamente, todos esos estudios se están finalizando; o sea, están siendo entregados y se están viendo ya con los ayuntamientos respectivos y trabajando con esos ayuntamientos. Próximamente darán sus frutos los cambios, sobre todo en los grandes municipios a los que hace alusión. Me estoy refiriendo a municipios como Rivas-Vaciamadrid, como Torrejón de Ardoz, como Móstoles... En fin, todos estos estudios, como digo, muy de acuerdo con los ayuntamientos, plantean unas soluciones. Se está trabajando con esos ayuntamientos y, en la medida en que se puede, se toman todas las sugerencias de los ayuntamientos, haciéndose un trabajo bastante eficaz desde mi punto de vista. Por mi parte, nada más, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sánchez. Esperamos verle de nuevo. Ahora ya sí hemos terminado las preguntas. Gracias. No creo que tarde mucho el señor Carabante, aunque no sé cómo estará el tráfico. Esperamos diez minutos, si les parece. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *¿No viene en Metro el señor Carabante?*) No sé cómo vendrá, le preguntaremos cuando llegue. Hacemos un receso, señorías.

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

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 36 minutos).

La Sra. **PRESIDENTA**: Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC-392/2018 RGEP.6570. 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 valoración que realiza el Gobierno de las pintadas que sufren los trenes de Metro.

Solicito al señor Consejero Delegado de Metro de Madrid que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Gracias, señor Carabante. Bienvenido. Tiene la palabra el señor Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. ¿Cuál es la valoración que realiza el Gobierno de las pintadas que sufren los trenes de Metro?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Gracias, señorías. La valoración que hacemos es muy negativa, porque supone un perjuicio para los viajeros y supone una disposición de recursos económicos y humanos para solventar este problema que no es única y exclusivamente de Metro de Madrid, pero que es generalizado en toda la sociedad y muy especialmente en el transporte ferroviario.

Fíjese que en el año 2015 se hizo una consulta a todos los miembros de la UITP, que, como bien saben, engloba a todos los transportes públicos a nivel internacional, y el cien por cien de los metros consultados pertenecientes a esa organización internacional dijo que sufría el problema de los grafiteros o de las pintadas en los trenes y el 75 por ciento, tres de cada cuatro, señalaba que ese problema iba en aumento. Es lo que nos está pasando en la red de Metro. Lo que hemos detectado en términos generales es que no se produce un incremento de ese tipo de grafitis en la propia red, sino que estamos detectando, como consecuencia del incremento en la seguridad en la red, que esas pintadas y esos grafitis se producen más en los depósitos, en las cocheras, que en la propia red. Eso no quiere decir que nos alivie, pero sí es verdad que se produce una circunstancia cuando tiene lugar en la red que no se produce en la propia red, y es que los trenes van con viajeros y, por tanto, se pueden producir problemas de seguridad.

Lamentablemente, el marco normativo no nos permite reclamar de una manera más contundente ir contra quienes dañan el patrimonio público de todos los madrileños y muy especialmente con aquellas personas que, utilizando los elementos, por ejemplo, de frenado de los trenes de emergencia, lo hacen para pintar. Eso pone en serio riesgo la seguridad de los viajeros, porque se pueden producir situaciones muy complicadas no solo para los viajeros sino para los propios grafiteros, que en muchas ocasiones, como bien conoce su señoría, circulan por las vías sin avisar y, por tanto, se puede producir un problema de seguridad y causar un perjuicio, porque hay que cortar la circulación.

Por tanto, la valoración que hacemos es muy negativa, aunque ya le digo que estamos tomando medidas para reducirlo y que vamos a continuar impulsándolas para reducir en la medida de lo posible esta afección.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Para replica, tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Permítame una pequeña broma, señor Carabante, antes de empezar. Si avisasen antes de circular por las vías, sería, desde luego, digno de elogio.

En primer lugar, quiero agradecerle de verdad la información que nos ha dado, que no haya quitado para nada la importancia que tienen los hechos. Y en ese sentido quiero decirle que coincidimos completamente con la visión que ha realizado; si bien, como ya ha confirmado, las incidencias en circulación son menores, son mucho más preocupantes que las que suceden en fondo de saco o en cochera.

Nos preocupa el tema de las cocheras, y ahí sí nos gustaría que nos dijese cómo van a... Bueno, quiero decir antes de continuar que por supuesto no le responsabilizamos, independientemente de que en otros lugares del mundo se produzcan estas situaciones. O sea, esto no es sobre la responsabilidad, simplemente queremos entender qué medidas se van a tomar para evitar las consecuencias; entendemos que no se puede poner un vigilante jurado por cada vagón de Metro ni nada por el estilo, y efectivamente entendemos también –por lo menos es lo que dicen nuestros datos- que el problema va en aumento.

Le decíamos que, efectivamente, son mucho más peligrosos en circulación, en operación, pero en el tema de las cocheras y de los fondos de saco en cabeceras de línea nos preocupa una parte, y es que nos han informado –espero que me lo pueda confirmar- que incluso utilizan vestimenta de mantenimiento para acceder a las instalaciones. Una vez dentro, no solamente hacen pintadas sino que a veces comenten actos vandálicos, especialmente en cabinas de conducción, lo que produce un impacto económico, pero, mucho más preocupante, un impacto en la seguridad de las instalaciones.

En ese sentido, contando con toda nuestra colaboración y más teniendo en cuenta la situación global en la que nos encontramos de alerta antiterrorista, nos gustaría que compartiese con nosotros si se va a incorporar algún tipo de medida adicional para incrementar –porque, por supuesto, somos conscientes de que no se podría garantizar la seguridad en ningún caso- la seguridad en estas instalaciones donde se depositan los trenes y, en consecuencia, bajásemos los índices tanto de repercusión económica como, insisto, de repercusión de seguridad. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Para contestarle, tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias. Efectivamente, señoría, es un problema para el que tenemos que adoptar soluciones y medidas. Las hemos ido adoptando, pero las vamos a intensificar, y lo vamos a hacer en tres líneas y en todas aquellas que sus señorías crean. Yo les invito a que hagamos una reflexión y, si tienen alguna iniciativa para mejorar este ámbito, se lo vamos a agradecer notablemente, porque ello supone dilapidar –si me permiten la expresión- muchos recursos humanos y económicos y sobre todo un problema, como bien decíamos antes, de seguridad.

Pues bien, vamos a incrementar la seguridad; de hecho, ya lo estamos haciendo en algunos de los depósitos. En la red ya se hizo con el incremento del contrato nuevo, incrementado los recursos disponibles en la propia red, pero también lo estamos haciendo tomando medidas en las propias

cocheras, incrementado la seguridad. Hemos hecho también una prueba o una experiencia piloto, que es dotar de perros a los miembros de seguridad que están en las cocheras, y en las cocheras en las que hemos puesto personal de seguridad con perros no ha habido ni una sola intrusión por parte de estas personas; por tanto, estamos estudiando si ampliarlo o no. Hemos modificado las rutas y los horarios de las rondas que hacen los propios miembros de seguridad, también para que ese conocimiento exhaustivo que hacen los grafiteros, porque tienen un conocimiento exhaustivo no solo de la red, como bien decía, sino también de los horarios y de los elementos de seguridad, se vean mitigados.

También queremos incrementar las cámaras en aquellas zonas en las que detectamos que hay mayor intrusión por parte de estas personas. Vamos a trabajar e intentamos trabajar –y en eso también les invitamos a que colaboren con nosotros- en la modificación legislativa, no tanto de esta Comunidad Autónoma como a nivel estatal, para que de verdad se castiguen y se penalicen los actos vandálicos de los grafiteros, que tengan una responsabilidad penal importante, porque, insisto, ponen en riesgo de seguridad no solo su propia vida sino la de muchos viajeros; creo que esa es una línea de trabajo. Ayer mismo mantuvimos una reunión con la Fiscalía General del Estado para poner de manifiesto la necesidad de dotarnos de instrumentos jurídicos que penalicen y penen estas acciones por parte de los grafiteros; la tuvimos junto con otros Metros de España y la ATUC, la Asociación de Transportes Urbanos Colectivos, para trabajar en esa línea. Y, luego, vamos a intensificar la comunicación con la Brigada Móvil de la Policía, precisamente para que, cuando se produzcan este tipo de acciones, sean identificados y podamos poner la denuncia pertinente, a ver si de esa manera castigamos a quien incumple la ley. Cuando se produce esto, que muchas veces es irremediable, tomamos medidas de manera inmediata, como limpiar las pintadas y que los trenes en esa situación no circulen y, por tanto, que esa sensación de degradación que muchas veces se produce en el servicio a consecuencia de esas pintadas no se produzca. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Le ruego que continúe en su sitio, porque vamos a continuar con su comparecencia. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-512/2017 RGEF.5001. Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre el estado de las infraestructuras de Metro de Madrid en la Línea 12. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Conforme a lo previsto en el artículo 221 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, comparece el señor Consejero Delegado de Metro de Madrid. Se inicia el debate con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la comparecencia, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. No solamente no voy a consumir los cinco minutos sino que posteriormente tampoco lo haré, dadas las horas a las que estamos y digamos que por espíritu de colaboración.

Me gustaría ser muy concreto, señor Carabante, y también que los datos que nos diese fuesen concretos. Las razones para solicitar esta comparecencia parecen evidentes, pero no tenemos problema en explicar de nuevo nuestro interés. En los presupuestos de este año hemos visto cómo se abordan en verano nuevas obras teóricamente de mantenimiento –o así las definen- en la línea 12, conocida como MetroSur. Por supuesto, no vamos a poner en duda la necesidad de realizar estas actuaciones –insistimos- de mantenimiento.

Lo primero que nos ha llamado poderosamente la atención es el importe para hacer este mantenimiento, de 24 millones de euros, si no estoy mal informado. Queremos que valore esta información y que nos diga exactamente, con todo lujo de detalles, qué tipo de actuaciones requieren este gasto, puesto que, sin ir más lejos, el presupuesto que hay para la ampliación de la línea 11 –es decir, para hacerla nueva- es de 11 millones, menos de la mitad. Ese es el presupuesto de la ampliación de la línea 11. (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID: ¿Para 2018?**) Sí. Por eso le pedía el mayor detalle posible sobre la naturaleza de estas intervenciones. Nos preocupa conocer la situación real. Y esta preocupación –y ahora me voy a repetir, como siempre- se acrecienta ante las reiteradas negativas a que visitemos el túnel. No sabemos en qué estado está, ni sabemos si pretenden ocultarlo, pero, de verdad, vamos de una vez a entender en qué situación nos encontramos.

Queremos conocer, en consecuencia, el estado real de los túneles, de las infraestructuras, y las actuaciones concretas que se van a realizar. Esperamos que esto nos permita conocer el alcance real y que podamos valorar la situación como para hacer una estimación de cuándo entienden ustedes que MetroSur será un Metro de verdad, con esa funcionalidad que se le supone a este modo de transporte. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el señor Carabante para informar sobre el objeto de la comparecencia por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Permítanme que, en primer lugar –no lo hice en la pregunta, porque solo intervenía usted, pero lo hago ahora que van a intervenir todos los Grupos Parlamentarios-, manifieste en nombre de Metro de Madrid las condolencias a los familiares, amigos y, sobre todo, a los compañeros de nuestro compañero, que ha trabajado durante 38 años en Metro de Madrid, que tuvo la enfermedad laboral y que ha fallecido ayer. Yo quiero hacer públicamente este recuerdo y que conste en acta, en nombre del Gobierno de la Comunidad de Madrid y en nombre de la empresa Metro y de todos los trabajadores, y trasladar –insisto- esas condolencias a la familia y a los trabajadores. (El Sr. **RUBIO RUIZ: Señor Carabante, le comunico que al inicio de la Comisión se ha guardado un minuto de silencio.**) De acuerdo, pero quiero que consten nuestras condolencias en acta.

Le agradezco que me lo comunique; además, así se lo transmitiré también al personal de la empresa para que tenga conocimiento de que ha habido un minuto de silencio. Muchas gracias.

Yo, seguramente tampoco voy a agotar el tiempo, porque creo que es más importante que lo acumule al segundo turno de intervención para las cuestiones concretas que me formulen ustedes. De este tema hemos hablado ya en esta misma Comisión, porque lo hice a petición del Grupo Socialista para comentar en qué iban a consistir las labores de mantenimiento, cuáles eran los problemas y cuáles eran las obras que íbamos a llevar a cabo a lo largo de los meses de verano para, como bien decía su señoría, realizar tareas de mantenimiento que permitan mejorar la situación de la línea 12. Podemos decir, por concretar, que hay tres tipos de patologías en la línea 12. La primera de ellas es la de los tacos. Es necesario sustituir los tacos elásticos, porque muchos de ellos han llegado al término de su vida útil y, por tanto, hay que renovarlos. Con los trabajos nocturnos ya se están renovando algunos en los tramos en los que peor están, pero haciéndolo así, como bien conocen sus señorías, nos llevaría años, teniendo en cuenta la poca ventana de trabajo que existe. Piense usted que el horario de Metro, como bien sabe, es hasta la 01:30 -el último tren sale a la 01:30-, de tal manera que cerramos en torno a las 02:00 de la mañana y volvemos a abrir a las 06:00, con lo cual, con el poco tiempo que existe, llevar a cabo este tipo de actuaciones con el servicio es muy muy complicado, teniendo en cuenta los bajos rendimientos de las obras que se llevan a cabo.

Por otro lado, hay patologías en la plataforma que es necesario acometer con carácter inmediato para resolverlas. Lo que vamos a hacer es llevar a cabo también -insisto- actuaciones de mantenimiento en los tacos y en la plataforma.

Y, por último, existe un problema de acumulación de sedimentos finos en la canaleta intermedia entre las dos vías que también produce problemas de filtración y que hace que la plataforma se pueda ir deteriorando, de tal manera que para que esta situación no pase a ser un problema mucho mayor que tenga que ver con la seguridad, y no solo con la comodidad o con la fiabilidad, es necesario acometerlo este verano, y hemos tomado esa decisión. Como muy bien decía su señoría, se trata de una actuación que va a rondar los 24 millones de euros, una actuación muy importante desde el punto de vista presupuestario y desde el punto de vista técnico, teniendo en cuenta la dificultad de llevarla a cabo en el plazo establecido. Lo que pretendemos es devolver a esa línea 12 -muy especialmente a las doce estaciones del arco norte en las que se va a actuar- las condiciones geométricas de fiabilidad y de velocidad que tenía en origen y que debe tener, porque ahora, como bien conocen, teniendo en cuenta que se está trabajando en mantenimiento nocturno y en esa serie de patologías, hay determinados puntos en los que se ha reducido la velocidad de una manera sustancial para mantener esas condiciones de seguridad.

Por lo tanto, esas son las actuaciones que vamos a llevar a cabo en esa línea, y esto no quiere decir, como digo tantas veces, que no volvamos a actuar en la línea 12, que estamos actuando aproximadamente en el 50 por ciento de la línea 12. Todos los años hay que hacer actuaciones de mantenimiento en la red de Metro, no digo que lo vayamos hacer el año que viene en la línea 12, pero hay que hacerlo irremediabilmente, porque las obras y los elementos de las infraestructuras

tienen una vida útil y una garantía para esa vida útil, y, en consecuencia, hay que acometer obras. Algunas de ellas no son necesarias hacerlas con corte de circulación, insisto, aunque tienen unos rendimientos mucho más bajos y, por tanto, penaliza, desde el punto de vista presupuestario, pero tienen el beneficio de que no penalizamos al viajero, y en ocasiones hay que poner en la balanza qué es más caro, si acometerlas en mantenimiento nocturno e incrementarlas durante años, con el coste presupuestario, a costa del perjuicio que se pueda ocasionar a los viajeros.

Eso es lo que pretendemos hacer. Insisto en que las tareas de mantenimiento cada vez van a ser mayores, tenemos una red cada vez más antigua, tenemos una red centenaria y otra red que se ha construido entre los años 1990 y 2000, que empieza a entrar en necesidades de mantenimiento permanente y, por tanto, va a ser una realidad permanente el mantenimiento durante los veranos en la red de Metro. Yo creo que es nuestra obligación; al menos tenemos que mantener el valor patrimonial de la infraestructura que hemos recibido, y para eso se requiere que hagamos inversiones, en torno a 100 o 120 millones de euros al año, que es la amortización o la depreciación que tiene nuestro activo ferroviario.

Me preguntaba usted por el presupuesto. Efectivamente, 24 millones de euros; lo comparaba con los 11 millones que aparecen en el presupuesto de la línea 11, pero la línea 11 porque aparece el presupuesto del año 2018; como bien sabe, la ampliación de la línea 11... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *¡Son muchos millones!*) Entiendo que se refiere, perdóneme, a la ampliación de la línea 11, ¿no?, no a ninguna otra cuestión... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Sí, sí, a la ampliación de la línea 11.*) En la ampliación de la línea 11 está previsto adjudicar, por parte de la Dirección General de Infraestructuras, el proyecto de redacción y, por tanto, no se va a acometer ni se va a ejecutar a lo largo de 2018 el coste total de la obra. Sin embargo, en la línea 12 sí está presupuestado el coste total de la obra de la línea 12. En definitiva, estamos comparando magnitudes que no son, en absoluto, comparables.

Si me permiten, yo creo que me quedo con esta breve introducción, a la espera de poder facilitarles todas las cuestiones y aclaraciones que sus señorías consideren oportunas. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Seguidamente se abre el turno de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, con el objeto de fijar posiciones, hacer observaciones o formular preguntas, por un tiempo máximo de diez minutos. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, mal haría usted, o cualquier gestor, si de verdad no hace tareas de mantenimiento; de hecho, las consecuencias de no hacerlo las hemos sufrido y las estamos sufriendo los madrileños tanto en el servicio de Cercanías como en Metro, que no se hicieron en su momento y las estamos sufriendo. Así que, en ese sentido, tendrá toda nuestra colaboración.

Le hemos pedido transparencia, le he pedido datos, he pedido concreción, y no ocultar ciertas cosas. De manera que cuando viene y nos habla de lo de los tacos y la vida útil, ¿de verdad el

problema es la vida útil de los tacos? Yo cuando estuve allí lo que me contaron, y lo que vi, que además técnicamente tenía mucha más justificación, es que el salitre afecta a los elastómeros, que era como estaban diseñados los tacos, y ahora tienen que ser sustituidos por caucho; pero eso no es por finalización de vida útil, es por degradación del material ante unas situaciones adversas, es afectación del salitre. En la plataforma nos había dicho, primero, tacos; en la plataforma otra vez más tacos. Nosotros ahí tenemos dudas con el tema de la plataforma. Entiendo que los tacos como tal tienen dos tipos de eliminación de absorción de vibración, una es cuando propiamente llega a la plataforma de hormigón y otra es la que soporta, por decirlo de alguna manera, el rail; en las dos se está haciendo la sustitución del elastómero por caucho, pero no veo la diferencia.

Mire, de verdad que no queremos entrar en el histórico despropósito de esta línea. No vamos a hablar de cómo se realizaron las adjudicaciones porque no le corresponde; tampoco de las sospechas de acuerdo con grandes constructoras. ¡Nada de eso! Vamos a seguir con la comparecencia en donde lo dejamos la última vez. Como consecuencia de un informe solicitado por Metro de Madrid se recibió en verano de 2012, en julio, si no recuerdo mal, en el que más que instar casi se rogaba que se hicieran una serie de actuaciones. Estas actuaciones se desarrollaban entre las estaciones de Rey Juan Carlos y Loranca y Conservatorio y Los Espartales.

Para ser más exactos, el señor Herráiz, el 8 de noviembre de ese mismo año y en sede parlamentaria dijo que el informe ponía de manifiesto –y ahora cito sic-: “La necesidad de actuar en la L-12 al haberse detectado circulación de agua bajo el hormigón, que había afectado, por tanto, a la capacidad de la plataforma de vía”. Además aseguró que al haberse producido la rotura de la plataforma de la vía produciría un corte de servicio superior a ocho meses y un coste no inferior a 40 millones de euros. Estos contratos de consolidación –si no estoy mal informado- y reparación de plataformas se adjudicaron por un total de 7,7 millones de euros.

Estos son los tramos que coinciden con los que tuve oportunidad de visitar en agosto de 2017, y destaco lo de agosto porque corresponde a pleno verano y además en un año especialmente seco. Son los mismos tramos que llevo solicitando, por cierto, volver a visitar, aprovechando ahora que llueve un poco y creo que sería interesante ver la diferencia de situación. ¿Nos están ocultando algo? Esa es la pregunta que le hago directamente.

Cuando se realizó aquella auditoría se alertaba de la situación con la frialdad propia de los informes técnicos y decía -cito otra vez sic-: “es imprescindible acometer con urgencia acometer con urgencia las obras de consolidación para las posibles rotura súbitas de la plataforma”. Para entendernos, lo que soporta a los trenes en un túnel. “por el grave riesgo de daños materiales y personales. El riesgo de descarrilamiento es elevado en la operativa diaria, aun sin rotura de la plataforma.” Esto lo dice un informe técnico oficial de Metro del año 2012. ¿Sabe por qué nos preocupa? Porque la Consejería en su versión oficial decía sobre este mismo tema que se trataba de un trabajo de mantenimiento, como ahora, también de mantenimiento; es más, de mantenimiento habitual, decía en aquel momento, porque se aprovechó el verano para molestar lo menos posible a los vecinos. Lo dijo el Consejero que en aquel momento era don Pablo Cavero.

Parece que este próximo verano también se van a realizar trabajos habituales de mantenimiento; queremos saber si son igual de habituales que los del año 2012 -por eso nuestra petición- y cuánto cuestan los trabajos habituales de mantenimiento, que ya sabemos que son 24 millones de euros.

¿Se hizo algo en 2012? ¿Se solucionó? ¿Se hizo, de verdad, algo serio? ¿Sirvió para algo todo aquello que se hizo? Porque si no, es una película de ciencia ficción. Usted es el máximo responsable ejecutivo de Metro, y usted ha permitido que los madrileños sufriésemos múltiples paros el año pasado por negarse a aceptar el informe de un sindicato; realmente por negar la realidad sobre la calidad del aire.

Yo sé que esto no tiene que ver con la línea 12, sino quiere contestarme, no me conteste, pero nos preocupa mucho esto que he preparado a última hora. ¿Usted ha recibido esta carta que le muestro del sindicato? (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID: *Habrá sido esta mañana.***) Se la leo. En realidad dice que es el tercer escrito que le hacen solicitando una documentación. Insisto, si prefiere no contestar a esto, no hay ningún problema. Piden -leo sic-: un mapeo de todos lugares de la red de metro donde pueda haber componentes con amianto y también del material móvil; las tres actas de infracción referentes a la mala gestión del problema del amianto; las actuaciones que se han adoptado desde que se prohibió en 2002; la relación de empresas que han realizado obras o trabajos en las instalaciones de Metro y el detalle de su naturaleza desde 2002; medidas que se han tomado y los certificados de dichas empresas para trabajar con amianto; las condiciones de los pliegos en materia de prevención de riesgos laborales, así como la comunicación que ha habido durante todo este tiempo en contratistas y subcontratistas por la existencia de material con amianto y lugares en los que se han realizado trabajos de soplado de trenes y qué medidas se han tomado respecto a todo el personal que tuviera acceso. Continúan diciendo: solicitamos que se realicen a todos los trabajadores, con carácter voluntario, las pruebas de vigilancia o, en su caso, que se comprometa... Yo le dejo el documento; no tengo ningún problema. Me gustaría saber si va a hacer caso a estos señores, y si nos va a evitar una situación como la anterior.

Como ya le he comentado antes, el pasado verano tuve la oportunidad de visitar estos tramos de la línea 12; tramos que habían tenido su mantenimiento en otoño de 2012 y que cinco años después mantenían circulando trenes a 25 kilómetros por hora. Estoy convencido de que todos recordarán que comenté que sería curioso ver cómo Usain Bolt adelantaba a un metro en velocidad punta operativa. Sería hasta gracioso, sino fuera por la gravedad del tema.

En 2012 fue el mantenimiento, y el año pasado cuando realice la visita pude comprobar que las vías no estaban fijadas a la plataforma en algunos tramos, que se tenían que usar traviesas de madera para mantener la separación entre raíles; supongo que es a lo que usted llama geometría. Pude ver también que se tenía que sustituir esa totalidad de las fijaciones por afectación de aguas salinas. Llegado a esto, queremos conocer la realidad. Somos conscientes de que toda infraestructura de túnel tiene filtraciones, y si no las tuviese, sería preocupante; es como un edificio que no se mueve. Pero también hay un nivel lógico de filtración; hay canalizaciones y hay estaciones de

bombeo, que parece que no dan abasto con esta situación. Queremos conocer cuál es la situación, sin adornos; si se va a intentar de verdad resolver o simplemente tapar, ocultar y justificar una vez más que está todo igual.

En definitiva, preguntas concretas: ¿Sirvió para algo la reparación de 2012? ¿Son los mismos problemas que teníamos entonces los que se han reproducido ahora? ¿Se garantiza la seguridad del servicio? ¿Se garantiza la funcionalidad del servicio? Esas son las preguntas que queremos que nos conteste, porque queremos saber qué pasa realmente en la línea 12, pero sin adornos, por favor, sin estas cosas que nos ha comentado antes de los tacos y la vida útil, cuando en realidad es un problema por las filtraciones y la circulación de agua. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. A continuación tiene la palabra el señor Oliver, en representación del Grupo Parlamentario Podemos, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias, Presidenta. Lo primero que le voy a pedir, señor Carabante, es que lleve al señor Rubio a ver Metro, por favor; se lo pedimos todos los Grupos Parlamentarios, porque lo va a repetir hasta la saciedad y, la verdad, es que las Comisiones ya son hasta aburridas por este tema.

Un apunte sobre lo que ha dicho con respecto a la UITP. Por la pregunta anterior, que no tiene que ver con esta comparecencia, nos alegra comprobar que en este caso Metro de Madrid –no usted, porque no estaba en aquel momento- sí hace caso de las recomendaciones de la UITP, porque parece ser que en 1992 la UITP ya recomendó a Metro de Madrid cambiar las zapatas de los frenos por contener amianto y, aun así, Metro de Madrid ha hecho bastante poco al respecto en 25 o 30 años.

Imagino que es usted consciente –no podríamos considerarlo de otra manera- de que no es la única línea que cierra este verano; cierran también la línea 7B, por una mala construcción, MetroSur y la línea 9B. No sé qué opina usted, pero justo las líneas de nueva construcción son las que se están derrumbando; entonces, cuéntenos ustedes, si puede, qué valoración hace de la expansión que hizo Metro entre los años 2003 y 2015, porque la verdad es que ustedes nos están arruinando con este tema.

Una pregunta que siempre me queda en el tintero y nunca acabo de resolver: ¿Por qué acomete Metro la reparación de la línea 12 por 24 millones de euros en lugar de hacerlo la Dirección General de Carreteras, que es la propietaria de la línea 12 –por la extinción de MINTRA, porque lo hizo MINTRA-? Sobre todo, cuando parece que estas reparaciones afectan a un tema estructural de la propia infraestructura, porque no es un tren, no son solo los tacos; parece que hay elementos estructurales en este tema, ¿no?

Este es el tercer cierre de la línea. Tengo aquí las sentencias, y la verdad es que son bastante reveladoras en cuanto a las denuncias que puso Metro de Madrid contra FCC, Ferrovial y ACS, por valor de 7,7 millones en el año 2012, porque luego la justicia obligó a Metro de Madrid a

devolver el dinero a estas empresas, porque la responsabilidad de los vicios ocultos no era de las mismas sino, según se constaba, de la falta de vigilancia por parte de Metro de Madrid a las empresas constructoras o por el cambio de materiales, inadecuados a la hora de hacer la vía.

Entonces, llama la atención un informe de 2012 de la USAC, que alerta de la falta de resistencia de la plataforma, que podía derivar, literalmente, "en una súbita rotura, con un elevado riesgo de descarrilamiento." Nosotros entendemos que de las tres actuaciones, una en 2102 por valor de 7,7 millones; otra en 2014 por valor de 10,4 millones en arreglos y, la última, que se va producir en 2018, por 24 millones, siendo la de 24 millones la de mayor montante de todas, entendemos que el mantenimiento o la emergencia que parece que se deriva del importe total no puede responder solamente a la sustitución de tacos, porque, además, la sustitución de tacos se hace de manera habitual en el resto de líneas, ¡imagino!, ¿no?

Solamente preguntarle por sí, efectivamente, la seguridad está garantizada a día de hoy o no; si tienen ustedes un plan de futuro para la línea 12 y, ya de paso, si tienen alguno para las líneas 7B y 9B, sería ideal. Me gustaría saber si hay alguna manera de parar esta sangría de dinero en la Comunidad de Madrid, en este caso, de Metro de Madrid.

Una última pregunta: a mí me gustaría saber si, a la luz de las sentencias que ha dictado el Tribunal Superior de Justicia, Metro de Madrid va a emprender acciones legales contra alguno de los responsables de Metro, de la ejecución, en este caso de MINTRA, contra Jesús Trabada o contra alguno de los otros responsables de la ejecución. Me gustaría saber si Metro de Madrid se ha planteado ejercer la acusación particular por falta de vigilancia de las contrataciones. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Viondi por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, Presidenta. Hay muchas cuestiones que ya han planteado mis antecesores en el turno de palabra y no quisiera reiterarme en las preguntas. Yo le dije en una ocasión al señor Carabante, Consejero Delegado de Metro, que dimitiría antes Cristina Cifuentes que él, y yo creo que vamos camino de que Rajoy se vaya y el señor Carabante siga como Consejero Delegado. Usted sabe por qué se lo digo: por tema del amianto. Y no lo digo por el triste fallecimiento de un trabajador. Todavía nadie ha asumido una sola responsabilidad. Creo que, por decencia y dignidad, alguien tiene que asumir en el Gobierno Regional todas las negligencias que se han llevado a cabo durante tantísimo tiempo, y se han hecho durante los tres años de Gobierno de Cifuentes y, hoy en día, de Ángel Garrido.

Sobre la línea 12, recientemente mi Grupo Parlamentario pidió información, porque queríamos tener el detalle exacto de todas las obras que se habían hecho desde su puesta en funcionamiento en el año 2003. Tres cortes, en 2012, en 2014, y el que vamos a tener este año 2018. Los dos anteriores sumaron 15 millones de euros, aproximadamente, de inversión que se hizo en tres sitios distintos dentro de la línea 12 y ahora sumamos 24; es un total de 39 millones de euros, para redondear, 40 millones de euros que vamos a gastarnos del Erario Público para reformar una línea

que apenas tiene 15 años de vigencia. Usted ha apelado en su intervención a que toda infraestructura tiene un deterioro en su funcionamiento y usted sabrá, porque se lo habrán dicho los técnicos de Metro, que 15 años no es tiempo suficiente para el deterioro.

Señor Carabante, es bueno que alguien del Partido Popular en alguna ocasión haga un mea culpa y reconozca que la realización de la línea 12 se hizo mal, que se hizo con prisas, con urgencias; urgencias a las que acompaña el término electoral, porque tenía que estar puesta en funcionamiento antes de las elecciones del año 2003, porque en su momento el señor Gallardón, aunque posteriormente fue la señora Aguirre la candidata, quería que estuviera en funcionamiento el denominado MetroSur antes de esa convocatoria electoral. Entonces, si ustedes reconocen de una vez por todas que la línea 12 se hizo mal, como la línea 7B, que también se hizo mal -reúne casi 20 millones y más de cinco cortes-, empezariamos a entender por qué hemos llegado a esta situación.

Igual que he hecho la pregunta en alguna otra ocasión con la línea 7B, se lo repito, con la línea 12: ¿con esta obra de 24 millones se acabarán de solventar los problemas estructurales -estructurales!, que no puntuales- de la línea 12? Yo estoy convencido de que ustedes no lo pueden afirmar con rotundidad, porque saben, porque se lo han dicho los ingenieros, que se hizo con prisas, con urgencias y no de forma adecuada.

Quiero añadir una pregunta importante. Ayer, en la comparecencia que tuvimos en el Pleno sobre la situación financiera de Metro, yo aludía a ese reparto que tienen ustedes, interesadamente y cuando les conviene, entre lo que es Dirección General de Infraestructuras y Metro cuando invierten. Aquí el señor Oliver le ha hecho una pregunta que yo tenía anotada para realizar: ¿por qué en este caso lo hace Metro, cuando en otras ocasiones ha estado adscrita a la Dirección General de Infraestructuras, que es la que ejecutó, por cierto, los 15 millones anteriores? No ha dado nadie una explicación, tampoco usted en sus intervenciones -últimamente le vemos mucho en prensa, no todo por buenas noticias, como usted se imaginará-. Cuando hizo la presentación del cierre de la línea 12 para estas reformas esta parte no la explicó. Nos gustaría que se aclararan estas circunstancias.

Aprovecho esta comparecencia sobre la línea 12 para hablarle de otro elemento de la 7B. Ustedes denunciaron a Dragados por el mal desarrollo de ejecución de las obras de la línea 7B, pero no han informado nunca del trámite judicial de esa demanda y de la respuesta de Dragados. Aprovecho para pedirle que usted nos cuente, si nos puede contar, algo sobre esa circunstancia porque el que le denunció no fue Metro, la denuncia a Dragados la hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Es más fácil entonar un mea culpa y reconocer que las cosas se hicieron mal y que a raíz de hacerse mal han tenido que hacer estos cortes y estos intentos de solventar el problema de la infraestructura, que intentar siempre marear la perdiz y utilizar eufemismos y subterfugios. Es más sencillo, si es que el ciudadano ya lo ha percibido, señor Carabante.

La línea 12 se hizo mal y esto del "lentosaur" que han utilizado algunos ciudadanos de esa zona y usuarios lo ven, lo dicen las cifras de usuarios. La línea 12 con el número total de posibles

usuarios sigue teniendo una cifra muy baja en comparación con otras líneas. La línea 12, que debería ser una de las más usadas de toda la Comunidad de Madrid porque está afectando directamente a más de 1,5 millones de madrileños y madrileñas para su uso, en el ranking de líneas de Metro en el año 2017 solo es superada en inferioridad de uso por la línea 8, con unos kilómetros bastante inferiores a los de la línea 12, y por la línea 11. Todas las demás líneas, todas, superan significativamente a la línea 12.

Voy a la última pregunta. Ustedes nos lo vendieron como un gran logro. El señor Pradillo, en la Comisión de Endeudamiento –no sé si alguno de los presentes estuvo en su momento aquí–, nos decía que el Metro se hacía por petición de los alcaldes; no por criterio técnico alguno, sino porque se lo venían a pedir, e incluso nos llegó a acusar de que había alcaldes socialistas que pedían el Metro.

Después de quince años de funcionamiento de la línea 12, con el coste que ha supuesto y la rentabilidad social que ha tenido, ¿ustedes se plantean que esa inversión es rentable socialmente después del coste, la mala ejecución, el nivel de usuarios? Esa es la última pregunta que le hago.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para terminar el turno de los Grupos, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Berzal.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias. Buenos días, Presidenta. Buenos días a todos. Muchas gracias a don Borja Carabante por su asistencia a esta Comisión. Voy a empezar por contestar, desde mi punto de vista como portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta comparecencia, alguna cuestión que ha planteado el señor Viondi, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El transporte público en sí siempre tiene rentabilidad social, señor Viondi, ¡siempre tiene rentabilidad social! El Metro muy especialmente, y le tengo que decir que cuando se planificó MetroSur se pensó en la rentabilidad social partiendo, efectivamente, de las demandas de los alcaldes que en aquellos momentos gobernaban aquellos municipios, y no se tuvo en cuenta ninguna valoración política dependiendo del color del partido y se pensó de una manera sensata y real en los ciudadanos y las ciudadanas. Además, se buscó algo muy importante que siempre cabe destacar en los Gobiernos del Partido Popular, con aciertos y con errores, pero en un concepto que seguimos teniendo como parte de nuestro ADN, si me permiten la expresión entrecomillada, que es que siempre hemos apostado y vamos a seguir apostando, también, repito, en transporte público y a la hora de hacer actuaciones en Metro, por el reequilibrio territorial.

La línea 12 de Metro de Madrid, más conocida como MetroSur, señorías, fue inaugurada en el año 2003, con el objetivo de dar acceso a Madrid y comunicar entre sí los municipios de Alcorcón, Getafe, Leganés, Fuenlabrada y Móstoles; está conectada también, como ustedes saben, con la red de Metro de Madrid a través de la línea 10. Cuenta con 28 estaciones y alcanzó los 34,8 millones de viajes, un 4,29 por ciento más respecto al año anterior, posicionándose como la décima línea de Metro en cuanto a ranking de demanda. Señor Rubio, le doy estos datos porque ni el señor Consejero

Delegado de Metro, ni el Grupo Parlamentario Popular hemos ocultado, ocultamos ni ocultaremos ningún dato.

Con respecto a la demanda de la línea, al número de usuarios, estoy seguro de que, como han sido reiteradas las preguntas, el señor Carabante les dará cumplida respuesta. También le tengo que decir que, respecto a la oferta de trenes, en hora punta por la mañana de un día laborable medio circulan un máximo de 11 trenes por cada vía, es decir, 22 en el conjunto de la línea. Respecto al material móvil que circula por la línea 12, son trenes de la serie 8000, es decir, cada tren está compuesto por tres coches; estamos hablando de un material moderno, de un material adecuado y de un material que, por supuesto, tiene que estar sometido a la conservación y al mantenimiento necesarios. En lo relativo –y es lo importante de esta comparecencia- al estado de las infraestructuras, de acuerdo con la información que le consta a este Grupo Parlamentario -información en la que confiamos porque es veraz, lógicamente-, en la línea 12, ya lo ha dicho anteriormente, existen varias patologías que se podrían agrupar en tres o en cuatro grupos. En primer lugar, una patología en tacos elásticos. Señor Rubio, este no es el objeto principal de las obras que se van a acometer este verano, esto no es lo que va a suponer un coste de 24 millones de euros, pero es una realidad sobre la que don Borja Carabante no le miente, le dice la verdad: esto es un problema que existe en la línea 12. Por otro lado, en la canaleta central de drenaje existe falta de estanqueidad y se produce la acumulación de sedimentos finos; hay determinados tramos de la plataforma de vía en los que se ha roto la unión entre la plataforma y la solera del canal central de entrevías, debido a que, en el proceso de montaje de vía, en esta zona se extendió una capa de material granular como subbase del hormigón, actuando como soporte de la losa que conforma la plataforma de vía y de la solera del canal de entrevías, que hay que reparar. Por último, es verdad que esa losa está produciendo una pérdida de capacidad importante de la misma, lo que provoca roturas y fisuras. Estas son cuestiones que están estudiadas, que están analizadas. Todos los Grupos Parlamentarios tenemos que confiar - además, extender la duda es malo política y socialmente- en que, siendo conocida por los responsables de Metro la situación de la línea, técnicamente hablando, la seguridad es real, porque, si no, se hubieran adoptado otras medidas con urgencia y con antelación y hubiéramos dado explicaciones a la opinión pública y a sus señorías, como no podría ser de otra manera.

Debido a estas patologías, ¿cuáles son las actuaciones previstas, que estoy seguro que posteriormente desarrollará más don Borja Carabante? Pues, efectivamente, tenemos un presupuesto de 24 millones de euros, que obligarán a cerrar el servicio entre las estaciones de El Casar y Universidad Rey Juan Carlos I desde finales del próximo mes de junio hasta principios de septiembre. Las obras que se van a desarrollar este verano dan continuidad, como se ha dicho aquí también, a actuaciones que se han llevado a cabo con anterioridad y que no solamente han sido de conservación y mantenimiento, han sido pensando no a corto ni a medio plazo sino también a largo plazo para no tener que seguir utilizando partidas presupuestarias y dejar la red de la línea 12 en perfecto estado de funcionamiento. Ahora se va a acometer -cosa que agradecemos y, por otro lado, animamos al señor Consejero Delegado de Metro a que se haga así- una actuación integral que además incluye la reparación de la plataforma de hormigón y la sustitución de tacos elásticos y también la reparación del

canal central y las canaletas transversales, que son las cuestiones que, técnicamente, según consta, se tienen que acometer.

Señor Viondi, señor Rubio, si siempre venimos con discursos reversionistas de lo que pudo ser y no fue, no avanzaríamos, no estaríamos dando soluciones a los problemas reales que tenemos - en este caso, en esta infraestructura- y estaríamos estancados. Y el Gobierno del Partido Popular y los gestores de las diferentes Consejerías u organismos autónomos no están en esa dirección; ¡no estamos en esa dirección! Ahora, si miramos hacia atrás, se han hecho cosas muy bien, ¡la mayoría! , y otras mal; efectivamente, porque todos los gestores públicos y privados somos humanos. Yo sé que al señor Viondi le gustaría que don Borja Carabante dimitiese, pero a este Grupo Parlamentario no le gustaría y no le vamos a animar a que dimita, le vamos a animar a que siga trabajando en la dirección que está manteniendo desde su nombramiento y, con anterioridad, en otros cargos públicos que ha ejercido con responsabilidad.

También es cierto y razonable que, para emprender todas estas actuaciones, resulte imprescindible cortar el servicio -como no puede ser de otra manera- por un periodo aproximado de 2,5 meses y que, como alternativa para dar servicio a las vecinas y los vecinos que utilizan esta línea, para que puedan seguir apostando por el transporte público, que es una de nuestras prioridades de gestión del Gobierno -el objetivo es reducir al máximo los inconvenientes para los usuarios habituales de la línea 12-, el corte se lleve a cabo del 23 de junio al 10 de septiembre. Por otro lado, se habilitará un servicio alternativo de autobuses con el mismo trayecto y paradas que el tramo afectado para minimizar las molestias a los viajeros, con un coste de 1,9 millones de euros, según la información que se nos ha facilitado.

Yo creo que se trata de una acción impoluta, que tiene origen en un estudio pormenorizado de la situación real de esta infraestructura de Metro y que viene a completar un ciclo. Entre el 19 de julio y el 2 de septiembre de 2012 -como aquí se ha mencionado-, en 2014 y en el verano de 2015 se emprendieron otro tipo de actuaciones, y ahora, señor Consejero Delegado, entiendo que estamos cerrando un ciclo que nos permitirá, a partir de este año, poder seguir garantizando que esta línea sea una línea segura, moderna, que dé servicio a todos los ciudadanos que la queramos utilizar. ¿Que en su momento se podía haber hecho de otra manera? ¡No! En su momento, ¡claro que se habló por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid con los responsables políticos de los municipios afectados, en esta línea y en todas! Era una demanda real y estábamos en otro contexto social, con déficit de infraestructuras de transporte, en una situación económica absolutamente diferente a la actual; insisto, absolutamente diferente.

Entonces, no miremos hacia atrás para provocar una discusión que no viene al caso. Vamos a mirar hacia delante, con orgullo, sabiendo que tenemos unos responsables en Metro que son conscientes de la situación de las infraestructuras que tenemos, y vamos a seguir apostando, como no puede ser de otra manera -y en esto coincidimos todos los grupos políticos, nosotros desde nuestra responsabilidad y la oposición desde la suya- por ofrecer a todos los ciudadanos y a todas las ciudadanas un transporte de calidad, que siga siendo un referente nacional e internacional, un

transporte seguro y medioambientalmente sostenible. Y por supuesto, a la hora de emprender actuaciones de estas características, no miremos a corto plazo a efectos presupuestarios y de seguridad, sino a medio y largo plazo, para que este coste tan importante de años anteriores y estos 24 millones que se van a utilizar este verano sirvan para reducir los futuros costes de conservación y mantenimiento. Yo creo que nos tenemos que sentir orgullosos; así lo estamos en este Grupo Parlamentario, señor Carabante.

También quiero decir a sus señorías que todo esto que ustedes están planteando aquí se podría haber reflejado en unas reclamaciones excesivas por parte de los usuarios. Pues miren, los datos que nos han facilitado y que son ciertos, señor Rubio, como todo lo que dice el Gobierno – estamos hablando, en concreto, de don Borja Carabante, que no oculta ni va a ocultar absolutamente ningún dato ni en esto ni en nada-, durante 2016 se ha recogido un total de 702 reclamaciones. Las tres causas más importantes –por no mencionar todas- son funcionamiento de ascensores -157-, funcionamiento de equipos de ventas -56- y de pago electrónico -50-. Desde 2010, el menor número de reclamaciones se registró durante los dos últimos años. No pasa nada, pero ¿de qué porcentaje de reclamaciones respecto a los usuarios estamos hablando?

Aquí no venimos, señorías, señoras y señores parlamentarios, a poner trabas en las ruedas. Aquí tenemos que venir a facilitar, cada uno desde nuestro sitio, la acción del Gobierno, que va en beneficio no del Gobierno, sino de aquellos que nos votan, de aquellos que pagan los impuestos.

Voy a finalizar reiterando nuestro apoyo a esta actuación. Creo que don Borja Carabante está dando un ejemplo de honestidad profesional, de humildad a la hora de reconocer aquello que se podía haber hecho mal y de transparencia a la hora de tratar cualquier cuestión que se le plantea, no solamente con este Grupo sino con la oposición.

Y termino -ahora ya sí, señora Presidenta- reiterando nuestro mayor sentido pésame a la familia de la víctima, el trabajador de Metro que ha fallecido en el día de ayer, y también, lógicamente, como no puede ser de otra manera, a las familia de las dos víctimas que ha habido por la triste desgracia de las obras de la calle General Martínez Campos. Nos ponemos a su disposición, señor Consejero Delegado de Metro de Madrid; tenga nuestro aliento, tenga nuestro apoyo, desde la exigencia permanente de mejorar la gestión, si cabe, que está usted ejerciendo con el bien de favorecer a todas las madrileñas y a todos los madrileños. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Berzal. Para terminar y contestar a todos los representantes de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor Carabante, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Berzal. La verdad es que le agradezco muchísimo sus palabras de apoyo y aliento para continuar en esta misma línea, que es la de defender el Metro de Madrid, la línea de defender el transporte público y la línea de defender los intereses generales de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, que es el compromiso que tienen el Gobierno de la

Comunidad de Madrid y del Partido Popular, y se lo agradezco especialmente en el día de hoy porque ha sido un día muy complicado para los empleados de Metro de Madrid, muy especialmente para los compañeros de nuestro compañero que ha fallecido. De verdad que se nota el aliento y el apoyo que desde el Grupo Parlamentario Popular permanentemente no a mí, cuando usted me lo manifiesta y lo singulariza en mi persona, sino que es un apoyo a los 7.000 trabajadores y profesionales que hacen esa empresa grande todos los días, cada vez que ponemos en marcha y damos al botón de inicio de la prestación del servicio; por tanto, se lo agradezco especialmente y más en el día de hoy.

Además le agradezco la intervención tan exhaustiva que ha tenido usted con los datos, porque me va a permitir contestar a las cuestiones concretas que han planteado sus señorías, porque usted ha dado ya las explicaciones generales de cuál es la situación y cuáles son las actuaciones que vamos a llevar a cabo y, por tanto, me permite, insisto, entrar un poco más en el detalle de aquellas cuestiones que me ha planteado, pero no quiero dejar de hacerle un par de comentarios a las cuestiones que usted ha planteado.

Ha dicho y ha puesto de manifiesto la complejidad que supone gestionar una empresa del volumen, la capacidad y la transcendencia que tiene sobre la vida diaria de los millones de madrileños, muy especialmente de los 2,3 millones de viajeros que todos los días, afortunadamente, viajan en la red, una de las redes más importantes del mundo. Hemos tenido ocasión esta semana pasada de recibir a todos los representantes de los Metros sudamericanos, Portugal y España, y ha sido francamente gratificante el poder recibir, y yo se lo quiero trasladar, las felicitaciones y enhorabuena de todos esos representantes de Metro, una vez que han realizado las visitas técnicas a nuestro puesto de mando, al COMMIT, a los talleres, una vez que hemos compartido las experiencias y buenas prácticas que cada uno lleva a cabo. Y cuando uno se compara con otros Metros del mundo, se da cuenta de la complejidad. Nosotros tenemos una red de las más amplias del mundo; desde luego, de los que estuvieron aquí el otro día, sin ninguna duda: estamos hablando de Metros que tienen una longitud de 50, 60 o 70 kilómetros como mucho, una o dos líneas, y nosotros tenemos 12 líneas más el ramal 13, tenemos 2.300.000 viajeros, tenemos 294 kilómetros de red, 301 estaciones, 7.000 empleados, y eso es una complejidad.

Cuando usted hablaba de las 287 reclamaciones que se producen, pues, efectivamente, cuando uno las pone en valor absoluto pueden parecer mucho, pero cuando uno lo lleva a reclamaciones por millón de viajeros se da cuenta de que son francamente irrelevantes; no son irrelevantes porque cada una es importante y a cada una prestamos atención, pero sí son irrelevantes en cuanto a la magnitud, no, insisto, en cuanto a la importancia, porque yo todas las semanas recibo todas las reclamaciones que se producen en Metro y las leo todas y cada una porque nos da la idea de dónde estamos fallando.

Muchas veces los criterios técnicos pierden de vista -si me permiten la expresión- la experiencia del cliente o qué nos está diciendo el cliente, y cada vez ponemos más en valor qué es lo que está opinando y qué es lo que nos están manifestando para poder mejorar no solo en la comodidad, en la fiabilidad y en la seguridad sino también en la percepción por parte de los viajeros.

Y por eso hay que poner en valor que todos los días circulan por la red de Metro de manera simultánea 327 trenes, que recorren 550.000 kilómetros todos los días, ¡550.000 kilómetros todos los días!

El otro día hablábamos -si me permiten este paréntesis- del número de rebases que se producen en las estaciones, esto es que no para el tren exactamente donde tiene que parar, y que se había producido veintitantas veces, 23 veces, que no había parado el tren donde tenía que parar y había parado un metro más allá o un metro antes del lugar donde tenía que hacerlo. Al día los trenes paran 100.000 veces; eso quiere decir que 23 veces que rebasen el límite, pasa un poco como con las reclamaciones, que puede parecer mucho, pero de 100.000 veces que todos los días hay una frenada de un tren parece que no es un problema. Y con esto quiero poner en contexto cuál es la complejidad de gestionar esta empresa.

Entro a las cuestiones que formulaban sus señorías, en concreto los partidos de la oposición. Hablaba el señor Rubio de los motivos; creo que el señor Berzal lo ha explicado de manera muy adecuada. Efectivamente, tanto los tacos como la canaleta de entrevía y también la plataforma. Precisamente, la situación que se produce en la canaleta de entrevía, donde se produce un arrastre de los sedimentos finos, lo que hace es deteriorar la capacidad portante de la plataforma, de la placa, lo que hace que en ocasiones se produzcan fisuras. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *¿Qué está diciendo?*) ¿Perdón? (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Que el arrastre de material fino...*) Lo que hace es deteriorar la plataforma. Si me permite, acabo la explicación.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Rubio, respete el turno de palabra del compareciente. (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Le ruego que reflexione sobre lo que está diciendo.*).

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Si me permite, acabo la explicación. Puedo estar confundido, pero, a lo mejor, no estamos hablando de los mismos términos. No sé dónde está la complejidad de lo que le estoy manifestando. Pero si me permite, acabo la explicación de cuáles son las tres patologías o las tres circunstancias, como le decía antes, que se están produciendo en la línea 12 y que nos obligan a llevar este tipo de cuestiones. Primero hemos dicho los tacos, las placas; en segundo lugar, la canaleta de entrevía, que lo que hace es un arrastre de los sedimentos finos, que está produciendo la pérdida de la capacidad portante; la pérdida de la capacidad portante más el deterioro de los tacos o las placas sujetas a la plataforma, a la losa, produce unas fisuras; se pueden producir fisuras, que en algunas ocasiones son fisuras no muy relevantes, pero que pueden ir a más. Precisamente por eso es necesario cortar la circulación y poder acometer las obras necesarias en la losa y en la plataforma. Eso es lo que pretendemos hacer.

Hablaba el señor Berzal del tema de la seguridad. Si hubiera un problema de seguridad, si los técnicos detectaran un problema de seguridad, no tenga usted la más mínima duda, ninguna de sus señorías, de que se produciría una obra de emergencia y un corte de la circulación. Precisamente las medidas que se están adoptando, trabajando por la noche en el mantenimiento, en la revisión continua... Ya sabe usted que se revisan cada sesenta días la plataforma y las vías; aquí hemos

identificado y estamos haciendo revisiones cada treinta días de cada uno de los puntos precisamente por si se produce un deterioro mayor que haga necesario acometer una obra de emergencia; hasta ahora no se ha producido. Estamos trabajando todos los días en la renovación de los tacos, aunque los rendimientos son mínimos. Pero, insisto, si hubiera un problema de seguridad, los servicios técnicos no dejarían circular un solo tren, porque la seguridad está por encima de cualquier otra circunstancia, téngalo usted en cuenta. El margen de seguridad que tienen los técnicos de seguridad ferroviaria es mínimo. Aquí no hay margen, ni colchón de seguridad; ante la mínima circunstancia que produzca un problema de seguridad cortaríamos la circulación.

Me habla usted de la visita. Creo que ya se lo he comentado en alguna ocasión, se está trabajando ahí todos los días; se realizan trabajos por la noche. La visita nocturna es complicada en el sentido de que hay gente que está trabajando y circulando dresinas todos los días. Vamos a ver cómo podemos hacer compatible su visita y la de los portavoces de la oposición, porque creo que alguno más ha manifestado la necesidad de visitarlo. Vamos a intentar hacer compatible esa visita con la seguridad de ustedes y del propio personal... *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben)*.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Ruiz, no tiene la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Eso, señoría, tiene un impacto importante de verdad sobre los trabajos que se llevan a cabo en la línea. Usted sabe que está prohibido por normativa acceder a la vía, salvo que se tomen unas medidas de seguridad muy relevantes, pero, insisto, lo vamos a intentar y hablaré con seguridad ferroviaria, así como con los técnicos de obras, para ver si somos capaces de compatibilizar su seguridad, y también y muy especialmente la de los trabajadores, con la visita nocturna que usted me solicita.

Hablaba usted también de los paros que se han producido por parte del Sindicato de Conductores. Le agradezco que diga que los motivos han sido la calidad del aire y no del amianto, porque ha surgido cierta confusión en cuanto a si los paros anteriores eran sobre la necesidad de estudiar el problema del amianto o sobre la calidad del aire; el estudio de los factores psicosociales que quería hacer el Sindicato de Conductores. Efectivamente, los paros anteriores del Sindicato de Conductores solo han sido por ese motivo. He hablado personalmente con Comisiones Obreras y con el Sindicato de Conductores estos últimos días para pedirles -y espero que en esto los Grupos Parlamentarios estén conmigo- que se sumen a la Comisión de Supresión y Estudio del Amianto. De verdad, no tiene sentido que dos sindicatos de la transcendencia y representación que tienen Metro de Madrid no estén de la Comisión en la que estamos analizando cada una de las cuestiones para ver cuál es la mejor manera de acometer este problema; un problema que es muy grave para todos los trabajadores de la empresa Metro. Porque hoy, como ustedes comprenderán, ha sido un día duro y complicado, y tenemos que lanzar un mensaje de tranquilidad a los trabajadores, y no hay mejor manera de hacerlo que diciendo que todos estamos trabajando por la supresión definitiva del amianto en la red de Metro y en el material móvil de Metro. Por eso, he pedido personalmente al Sindicato de

Conductores y a Comisiones Obreras que se sumen a esa Comisión, en la que estamos haciendo grandes avances, porque estamos escuchando a la parte social, estamos escuchando a los sindicatos.

De verdad le digo que no es que estemos diciendo a todo que sí, pero, sobre todo, estamos reflexionando. Como he manifestado en numerosas ocasiones, en cada una de las sesiones de esa Comisión a las que he asistido, a todas y cada una de ellas, y la tenemos semanalmente con todos los representantes sindicales que se han querido sumar, estamos yendo mucho más allá de lo que la normativa nos exige. A todas las cuestiones que se están planteando, que están siendo planteadas con sentido común, con cabeza y con la voluntad de trabajar conjuntamente con la Dirección de la empresa, estamos diciendo que sí, y estamos notando ya ciertos avances.

Esta notificación que usted me pasaba del Sindicato de Conductores hace referencia a los cuadros de baja tensión de las cabinas. Debe saber... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *iCifuentes destapó el amianto! ¡Cifuentes destapó el amianto!*) (El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: *¿Qué les das? Están como el día.*) Estoy hoy, como últimamente, contestando de manera absolutamente prudente a todas las cuestiones que me están planteando; bueno, alguna vez he entrado más de lo necesario al trapo, si me permite la expresión, quizá sí he entrado alguna vez más de lo que la prudencia exige.

La Sra. **PRESIDENTA**: Termine, por favor.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): En fin, en cuanto a lo que me decía sobre el cuadro de baja tensión, sepa que desde el día de ayer ya se están suprimiendo esas placas de los cuadros de baja tensión con amianto de los 97 trenes en los que aparecieron. ¡Es un tiempo récord!, porque es del 20 de abril y estamos a 25 de mayo, y tenga usted en cuenta que la aprobación de los planes de trabajo requieren 45 días por parte del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, al que también quiero agradecer los esfuerzos por agilizar la tramitación de esos expedientes, que es precisamente lo que nos ha permitido que desde el día 23 ya se estén renovando esos cuadros de baja tensión y, por tanto, suprimiendo en las cabinas el amianto que apareció.

Creo que esa es la línea de trabajo que tenemos que seguir, la que nos exigen los ciudadanos, los viajeros y los trabajadores en su mayoría. Por tanto, vuelvo a hacer desde aquí públicamente un llamamiento al Sindicato de Conductores y a Comisiones Obreras para que se sumen a la Comisión de Estudio y Supresión del Amianto.

Me han hablado los tres portavoces de las obras que se llevaron a cabo en los años 2012 y 2014. Efectivamente, las llevó a cabo la Dirección General de Infraestructuras, al ser la titular de las mismas. Fueron obras de emergencia y, precisamente por eso, tuvo que acometerlas, y hacían referencia a unas cuestiones que no eran de mantenimiento como las actuales. Este es el ejemplo de que, cuando hay un problema de seguridad, se toman medidas, incluso con carácter de emergencia, con carácter inmediato, como fue el corte de la circulación en el año 2012, y creo que el corte de 2014 también fue de emergencia, porque había un problema de seguridad. Y con esas obras de emergencia se solucionaron los problemas de emergencia que se daban.

Las obras que vamos a acometer, ¿van a resolver los problemas definitivamente? Por supuesto que sí; van a resolver definitivamente los problemas sobre los que vamos a actuar, que son las tres cuestiones que yo le digo. Si dentro de unos años hay que actuar en la catenaria de la línea aérea, pues habrá que actuar, pero nada tendrá que ver con las obras que vamos a acometer, que, insisto, van a ser tan solo -bueno, tan solo no- en una parte muy importante de todo el arco norte.

Respecto al Grupo Podemos, decía que solo habíamos llevado a cabo cortes en las líneas más nuevas, y creo que también lo decía el señor Viondi. Bueno, el año pasado se cortó la línea 5 y hace dos años se cortaron la línea 1 y la línea 8, que no son precisamente líneas nuevas. Por tanto, se está actuando cuando surge la necesidad, con independencia de los años que tenga la infraestructura. Nosotros tenemos que garantizar las mismas condiciones de fiabilidad y de seguridad en todas las líneas, con independencia de los años, para garantizar esas condiciones.

Vamos a acometer también más obras a lo largo de este verano -su señoría me solicitaba información-. Efectivamente, va a haber cortes en la línea 12, en la línea 7B, va a haber cortes en TFM, en la línea 9, y también en otras líneas derivadas de otras actuaciones que, precisamente, volviendo al tema del amianto, requieren actuación, que van a ser: la supresión del amianto en la estación de Sevilla, la supresión del amianto en la estación de Pavones y de Príncipe de Vergara y la supresión del amianto en la estación de Gran Vía. Para poder acometerlo con plenas garantías de seguridad, hay que llevar a cabo cortes en esas líneas, porque durante los trabajos de desamiantado no puede haber nadie en la estación y, aunque posiblemente pudieran circular los trenes, el criterio de prudencia nos lleva a cortar también la circulación de los mismos para que no haya el más mínimo problema. Y no es solo que no exista el más mínimo riesgo sino que, además, la percepción y el mensaje que traslademos debe ser de plena garantía de seguridad. Para eso vamos a tener que llevar a cabo cortes en la línea 9, hasta Avenida de América, para desamiantar, insisto, las estaciones de Pavones y de Príncipe de Vergara. Esos cortes durarán en torno a una semana, si todo va bien, porque, como ustedes saben, se tarda en torno a cuatro o cinco días en desamiantar la estación, pero luego hay que tomar mediciones periódicas para tener en la apertura garantías de que no hay fibras de amianto, y se tarda entre 48 y 72 horas en tener esas mediciones, así que, si va bien, esos cortes no serán de más de una semana. Lo mismo sucede en la estación de Sevilla, que habrá que cortar desde Banco de España a Sol...

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene que terminar, señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Acabo ya. Y lo mismo sucede con la estación de Gran Vía, que habrá que cortar desde Sol a Tribunal para poder llevar a cabo el desamiantado del andén de la línea 1, que es el único sitio en el que hay amianto.

En relación al PSOE, efectivamente, la cuestión está en lo que cada uno considera que es la rentabilidad social. Para el Partido Popular y para el Gobierno de la Comunidad de Madrid, el transporte público es un instrumento más de la política social y, por tanto, la rentabilidad social está

por encima de la rentabilidad financiera o económica de estas grandes actuaciones de Metro. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Carabante, por su nueva intervención. Le estamos agradecidos. 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 13 horas y 40 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

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