

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 198

1 de abril de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 1 de abril de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-1332/2022 RGEP.8699.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno Regional para la carretera MP-203.

**2.- PCOC-899/2022 RGEP.4621.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la realización de las obras en la Avenida de los Rosales (M-301) en el barrio de Butarque del

---

distrito de Villaverde, municipio de Madrid.

**3.- PCOC-922/2022 RGEF.4768.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la subvención mensual que abona a la concesionaria de la carretera M-45.

**4.- PCOC-1048/2022 RGEF.6125.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene intención el Gobierno de la Comunidad de Madrid de atender las demandas de la ciudadanía para eliminar el transbordo de la Línea 10 en la parada de Metro de Tres Olivos.

**5.- PCOC-1140/2022 RGEF.7341.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto al trazado de la línea 11 de Metro de Madrid en Valdebebas.

#### **6.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos. ....	11553
- Interviene el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en su grupo. ....	11553
— <b>PCOC-1332/2022 RGEF.8699. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno Regional para la carretera MP-203.</b> ....	11553
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	11553-11554
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. ....	11554
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director General, ampliando información. ...	11554-11556
— <b>PCOC-899/2022 RGEF.4621. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la realización de las obras en la Avenida de</b>	

<b>los Rosales (M-301) en el barrio de Butarque del distrito de Villaverde, municipio de Madrid.....</b>	11556
- Interviene el Sr. Rico García-Hierro, formulando la pregunta. ....	11557
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. ....	11558
- Intervienen el Sr. Rico García-Hierro y el Sr. Director General, ampliando información.....	11558-11559
<b>— PCOC-922/2022 RGEF.4768. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la subvención mensual que abona a la concesionaria de la carretera M-45.....</b>	11560
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	11560-11561
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. ....	11561-11563
<b>— PCOC-1048/2022 RGEF.6125. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene intención el Gobierno de la Comunidad de Madrid de atender las demandas de la ciudadanía para eliminar el transbordo de la Línea 10 en la parada de Metro de Tres Olivos. ....</b>	11563
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ....	11563-11564
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta.....	11564-11565
- Intervienen el Sr. Moreno García y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	11565-11566
<b>— PCOC-1140/2022 RGEF.7341. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto al trazado de la línea 11 de Metro de Madrid en Valdebebas.....</b>	11567
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. ....	11567
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo,	

respondiendo la pregunta. ....	11567-11568
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Director General, ampliando información. ..	11568-11570
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	11570
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	11570
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 1 minuto. ....	11570

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Ya pueden sentarse, por favor, cuando quieran. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 1 de abril de 2022. Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el 64.2 del Reglamento, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Vox? *(Pausa.)* ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* ¿Más Madrid? *(Pausa.)* ¿Partido Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Sí, presidente. Ana Collado, Orlando Chacón y Almudena Negro sustituyen a Nacho Catalá, Enrique Serrano y Ángel Ramos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día previsto.

**PCOC-1332/2022 RGEF.8699. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno Regional para la carretera MP-203.**

Les recuerdo que, conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo es de diez minutos, a repartir en cinco minutos, y, por favor, director general de Carreteras, puede ir subiendo porque va a comparecer para contestar esta pregunta don Jorge Urrecho Corrales. Tiene la palabra la señora doña María Acín, del Grupo Parlamentario Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente; buenos días. Buenos días, señor Urrecho. Hoy quería hablar con usted del dinero de su dirección general, de unos cuantos despropósitos, de cómo estamos hipotecados e hipotecando también a las siguientes familias por decisiones tanto de construcción de infraestructuras como de la gestión de las mismas. Luego hablaremos de la M-45, pero, en este primer turno, hablemos de la menos conocida MP-203.

Esta vía se comenzó a construir en 2005 bajo el mandato de la señora Aguirre que tomó las infraestructuras como campo de juego, como un plató de estrenos electorales, no podemos olvidar cómo amplió la línea 7 de metro y las terribles consecuencias que está teniendo con las familias de San Fernando de Henares; tampoco podemos olvidarnos del tren Móstoles-Navalcarnero por el que acumulamos una tremenda deuda con los vecinos y vecinas, pero también con las arcas públicas. Vamos a la carretera MP-203 que cuenta con 12,5 kilómetros y cero usuarios. Bueno, hay gente que sale a pasear por ahí, a montar en bici, a hacer deporte, hay unos cuantos conejos... Lo que se dice circular, circular..., han circulado cero coches porque nunca se ha llegado realmente ni a abrir. Su objetivo era conectar la M-203 y la A-2 en el término de Torrejón de Ardoz y con la M-208 y la R-3 ya

a la altura de Mejorada del Campo. A nivel global, el objetivo que se vendió era un poco descongestionar la A-2.

En su momento, Aguirre nos contó que esta infraestructura nos saldría gratis, la constructora lo pagaría todo y luego ya se explotaría la carretera en régimen de peaje durante tres décadas. Estaba previsto que por ella circularan 2,7 millones de vehículos al año. Han pasado 17 años, esta carretera nos sale muy cara, y, como decía, ni uno solo de esos 2,7 millones de vehículos previstos ha llegado a circular. El problema radica en dos elementos: el primero es que no se pensó cómo esta carretera iba a superar las vías del AVE, se cambió el trazado, que también esto ya nos va sonando a otras obras de esta consejería y, por otro lado, teníamos pendiente el enganche con la R-3. No ha existido, al menos que sepamos, la licencia administrativa para hacer esta conexión; la Comunidad de Madrid hizo esta obra sin contar con el Ministerio de Fomento de entonces, sin dialogar con la concesionaria de la R-3, así que construyó toda esta infraestructura sin esa autorización que le decía, lo cual hacía básicamente que la infraestructura con los objetivos que tenía fuera totalmente inoperativa, que es lo que es. Así que la infraestructura, a falta de 300 metros de construcción y de terminar el asfaltado, no está ni terminada. Como decía, esto Aguirre dijo que nos iba a salir gratis y nada de nada!

La empresa que realizó la obra, Ferrovial, invirtió 70 millones de euros en las mismas y nunca lo ha llegado a explotar, por lo tanto, pleiteó contra la Comunidad de Madrid y le reclamó 78 millones de euros -73 por la construcción y 5 de intereses-, así que me gustaría saber en qué estamos actualmente, si hemos pagado ya estos 78 millones, si seguimos acumulando intereses porque, en el momento en que somos conscientes de que el transporte público necesita apoyo económico, no parece lo más eficiente seguir teniendo que pagar estas tremendas millonadas por infraestructuras fantasmas. Me gustaría saber qué planes tiene la consejería para esta carretera y si la piensa reactivar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para responder a la pregunta, señor director general de Carreteras, le recuerdo que tiene cinco minutos, que se los administra usted como vea conveniente.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muy buenos días a todos, presidente. Contesto a su pregunta, señoría. La intención de la Dirección General de Carreteras es redactar el proyecto de terminación de la carretera como autopista libre de peaje y terminar las obras que faltan, es decir, poner en valor la infraestructura, una vez que ya hemos conseguido la autorización de reconexión por parte del ministerio, del Mitma, y también le informo que la indemnización que tuvimos que pagar como consecuencia de la resolución de los tribunales ya fue pagada el año pasado, unos 63 millones de euros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. A continuación, para replicar, tiene la palabra la señora doña María Acín, del Grupo Más Madrid; le digo el tiempo: un minuto cuarenta.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Me gustaría saber, dado que dice que se va a poner en funcionamiento la autopista libre de peaje, por un lado, en cuánto están estimadas las obras que faltan para que esté en marcha esta obra -lo que le decía, al final es ese tramo, 300 metros más el asfaltado- y me gustaría saber a cuánto asciende el total de lo que la Comunidad de Madrid va a poner en términos económicos para que esté en funcionamiento y, de nuevo, las estimaciones de uso que tienen y las estimaciones de tiempo para su puesta en marcha. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para dúplica tiene la palabra el señor director general por un tiempo de cuatro minutos veinte segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Como le dije, esto fue diseñado como una autopista de peaje; en realidad, digamos que los usuarios que lo utilizaban eran los que lo pagaban, no salía del presupuesto general. Es decir, aquí las infraestructuras se pueden financiar de varias formas: una, a través del presupuesto general del Estado y lo financia quien lo utiliza y no lo utiliza, y otra, mediante el peaje, que es que lo paga quien lo utiliza; son dos formas. Hubo una resolución, obtuvieron los terrenos autorizaciones para conectarlos con la R-3, con lo cual el concesionario presentó un escrito de rescisión y luego los tribunales le dieron la razón.

Consideramos este eje de alta capacidad que está formado por esta carretera M-203 desde su enlace de la A-2 con la R-3 un eje muy importante de tráfico, un eje que permite diversificar los tráficos de entrada a Madrid por el este y ofrecer distintas soluciones de acceso a los usuarios de la zona del Corredor del Henares y a los usuarios de las carreteras autonómicas colindantes M-208, M-206, M-300 y las carreteras estatales R-3 y A-2.

Como le he dicho, inicialmente se diseñó como autopista de peaje; ahora, últimamente, lo diseñamos como autopista libre de peaje de tal manera que puede dar servicio a los municipios de Alcalá de Henares, Torrejón, San Fernando, Mejorada, Loeches, Velilla de San Antonio, Torres de la Alameda y a parte del tráfico de largo recorrido también. En este momento, como le he dicho, la Dirección General de Carreteras, a través de la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción, está redactando el pliego de prescripciones técnicas particulares para la licitación de la redacción del futuro proyecto de construcción que permita ejecutar la finalización de las obras de construcción de la autovía M-203, dos carriles de sentido y la posibilidad de emplear un tercero y todos los elementos necesarios.

El pliego que está en redacción es complejo porque aúna dos fases igualmente importantes: la primera comprende la realización de un informe de diagnóstico y de situación de las obras ya ejecutadas en la M-203 entre la A-2 y la segunda la redacción del proyecto de construcción propiamente dicho. Y con el objeto de obtener la viabilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana -Mitma- a la conexión de la M-203 con la R-3, nosotros hemos trabajado durante mucho tiempo presentando un estudio de tráfico y el 18 de noviembre de 2021 recibimos ya el informe favorable del estudio de viabilidad con una serie de condicionantes. Lo que vamos a hacer es, con el dinero que tenemos en estos momentos presupuestado para este año, licitar la asistencia

técnica para la redacción de este proyecto. Estimamos que el coste de las obras, que todavía no lo sabemos porque dependerá de este informe y este estudio que hagamos, estará entre los 40 o 60 millones de euros y, en función de eso, terminaremos el proyecto y licitaremos las obras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Por un tiempo de un minuto y diez segundos contesta en última intervención la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Señor director general, iestamos hablando de una infraestructura que nos va a salir en 120 o 130 millones de euros! ¿Cuáles son las previsiones de uso que tienen que justifican este desembolso económico tan enorme para las arcas públicas? Luego nos dice que este año se contratará la asistencia técnica y me gustaría saber en qué punto del presupuesto está, porque entiendo que estaba donde estudios y demás, que nos diga el desglose presupuestario de la misma como para ya saber a cuánto va a ascender esta infraestructura a, mínimo, ¿cuántos años vista?, ¿otros 5?, ¿6?, ¿10? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Por un tiempo de un minuto y veinte segundos le contesta el director general de Carreteras y se cierra la pregunta.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Consideramos que, como le he dicho anteriormente, este tráfico, este eje va a ser muy importante y, sobre todo, constituye una alternativa para todo el eje del Corredor del Henares con unos tráficos muy importantes, que son más de 90.000 vehículos al día, y entonces consideramos que es una estructura muy importante, necesaria, y, por lo tanto, nosotros vamos a terminar de poner en valor lo que se ha hecho y lo que se ha ejecutado.

En cuanto a plazos, por una parte tiene una anualidad de 500.000 euros para la redacción del proyecto durante este año y otros 500.000 para el año que viene y en función de lo que establezca el proyecto y de las obras que tengamos que ejecutar y de la situación en la que se encuentren los elementos que se han ejecutado hasta ahora, pues estableceremos el plazo, que será lo mínimo posible y, en cuanto a eso, es lo único de momento que le puedo decir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho; le ruego, por favor, que permanezca con nosotros para la siguiente pregunta.

**PCOC-899/2022 RGEP.4621. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Enrique Rico García Hierro, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previsto el Gobierno Regional respecto a la realización de las obras en la Avenida de los Rosales (M-301) en el barrio de Butarque del distrito de Villaverde, municipio de Madrid.**

Para formular su pregunta y en los tiempos que ya conocen ustedes, los diez minutos a repartir en cinco minutos cada uno, tiene la palabra el señor don Enrique Rico, del Grupo Socialista.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias. Buenos días a todas y a todos. Gracias, presidente. Gracias, señor director general, por su presencia hoy aquí. Le formulamos la pregunta qué actuaciones tiene previsto el Gobierno regional en la M-301, en el barrio de Butarque, distrito de Villaverde, y lo hacemos por su relevancia, porque se precisa ejecutar en el barrio de Butarque las obras necesarias para la construcción de un imprescindible acceso y para la transformación de la M-301 en una vía urbana, y se precisa acometer estas actuaciones para dar acceso a un barrio donde viven más de 20.000 personas, y se precisa acometer esas actuaciones por seguridad vial y es evidente que existen dificultades, nosotros no las obviamos. Existe una subestación eléctrica iya en desuso!, pero es evidente también que los principales escollos han sido y están siendo otros, la inacción y la no asunción de responsabilidades por parte de las dos Administraciones: Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid; inacción y no asunción de responsabilidades que podemos constatar.

Yo mismo registré esta misma pregunta en el año 2020 en formato de pregunta escrita, y la contestación fue que la Dirección General de Carreteras no tenía prevista actuación alguna y que la responsabilidad era del Ayuntamiento de Madrid, lo mismo que hace el Ayuntamiento de Madrid con ustedes, con el Gobierno regional, imputarles la responsabilidad, inacción y no asunción de responsabilidades, que también han podido constatar las vecinas y los vecinos de la Asociación Vecinal Independiente de Butarque con continuas evasivas por parte de los Gobiernos municipal y autonómico, sin querer recibirles prácticamente durante un año. Por cierto, quiero aprovechar desde aquí para dar las gracias a la Asociación Vecinal Independiente de Butarque por el esfuerzo, por esta justa y ya longeva reivindicación y, por supuesto, también agradecerle su constante y continuo trabajo por hacer barrio, hacer distrito, hacer ciudad.

Por lo tanto, señor director general, nos encontramos un ejemplo más en este caso de lo que se sufre en la ciudad de Madrid con la gestión de los Gobiernos municipal y autonómico de espaldas a las vecinas y los vecinos, con la falta de comunicación, la falta de coordinación, la deslealtad institucional y el bloqueo entre ambas Administraciones: Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid, posiblemente y muy probablemente por las batallas internas dentro del Partido Popular, y, tercero, con la desigualdad y la falta de reequilibrio territorial entre los diferentes barrios de Madrid. En eso, el señor Almeida y la señora Ayuso sí se ponen de acuerdo porque para ellos, de una forma muy clara y nítida, no hay prioridades fuera de la M-30.

Señor director general, escuchen a las vecinas y a los vecinos y atiendan a su propuesta de constituir una mesa política con la presencia de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento de Madrid y de la asociación vecinal. Y se lo dice un político, y también un técnico, una mesa política, porque la herramienta para desbloquear la situación en la que se encuentra la M-301 en el barrio de Butarque se llama voluntad política y, a partir de ahí, evidentemente cumplir con todos los requisitos técnicos. De momento nada más y gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Mucha gracias, señor Rico. Para contestar a la pregunta tiene la palabra el señor director general de Carreteras.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Yo le digo que ahí hay voluntad política por parte de esta consejería, de este Gobierno y de esta Dirección General de Carreteras, y, como tal, una de las cosas que también he hecho, desde que soy director general, es recibir a todos los alcaldes o asociaciones para escucharlas y atender todas sus reivindicaciones y, como tal, le puedo decir que yo he recibido a la Asociación Vecinal Independiente de Butarque; a Antonio Abueitah y a Yolanda Villarreal les recibí en mi despacho y también he recibido al ayuntamiento y le puedo decir que ya hay un acuerdo entre el ayuntamiento y nosotros para poder ejecutar las obras. Ahora mismo también le digo que el Ayuntamiento de Madrid está ejecutando las obras del Bosque Metropolitano y nosotros vamos a colaborar con el Ayuntamiento de Madrid, vamos a ceder esa carretera entre el nudo de la M-45 y el ramal de la A-4 para que se constituya un tramo urbano. Como tal viene establecido en el diseño del Bosque Metropolitano un eje cívico y, por lo tanto, como le digo, ya nos hemos reunido con el ayuntamiento, nos hemos reunido con la Junta Municipal de Villaverde, con Concha Chapa Monteagudo, con Paloma Molina y con Raúl Monte, jefe del Servicio de Medio Ambiente y, además, con los servicios centrales del Ayuntamiento de Madrid para proceder a la cesión y que se pueda ejecutar el vial urbano o eje cívico como lo definen en el mismo, por lo tanto, voluntad política, voluntad técnica y todo tipo de facilidades, y hemos llegado a un acuerdo con ellos, que es lo que también nos pedía la asociación. Todo esto no es muy fácil, pero al final lo hemos conseguido y va a ser una realidad; tendrán un nuevo acceso con total garantía todos los vecinos de este nuevo barrio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho. Por un tiempo de un minuto quince segundos tiene la palabra el señor Rico.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Gracias, presidente. Señor director general, he dicho que durante el último año o prácticamente durante un año no les han querido recibir. Es verdad que les han recibido hace nada, no sé si sería como consecuencia del registro de esta pregunta, y le insisto: sé que no les gusta, pero la falta de comunicación, la falta de colaboración, la deslealtad institucional y el bloqueo entre Administraciones no se debería producir ¡desde luego!, pero existe entre los Gobiernos municipal y autonómico, entre el Gobierno de la señora Ayuso y el Gobierno del señor Almeida. La realidad es triste y contundente y las consecuencias para las madrileñas y los madrileños. Y, señor director general, le pongo un ejemplo, usted ha citado a la Junta de Distrito de Villaverde, a la concejala presidenta, pues la concejala presidenta de la junta de distrito en el pleno del mes de febrero reconoció que se habían suspendido las conversaciones con la consejería, ¡lamentable e increíble!, pero es la realidad, señor director general. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico. Por un tiempo de tres minutos y quince segundos le doy la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Yo lo que quería decir es que yo me he reunido con la asociación mucho antes de esta reunión y una de las reivindicaciones que me pedía esta asociación es que nos juntásemos y llegásemos a un acuerdo con el Ayuntamiento de Madrid porque aquí teníamos que encontrarnos y era competencia de las dos Administraciones.

Con el Ayuntamiento de Madrid nosotros tenemos muy buena relación, cada uno defiende sus intereses, en algunos sitios llegamos a un acuerdo, en otros no, pero la relación es muy fluida y no hay ningún tipo de problema, y lo único que queremos cada uno de nosotros es solucionar los problemas que nos atañen a cada uno por nuestras competencias y, como tal, para nosotros, uno de los objetivos era conseguir que de alguna forma esta carretera fuera una vía urbana, pero el ayuntamiento tenía que verse implicado y al final lo hemos conseguido; tanto unos como otros hemos cedido y hemos conseguido la mejor solución.

Además, como le he dicho anteriormente, hay un proyecto muy importante, el Bosque Metropolitano, que ya está ejecutándose y, luego, la subestación eléctrica ya está en un proceso, digamos, de retirada y de construcción porque en un principio ahí nos pedían una determinada rotonda que no se podía hacer por determinadas condiciones y normas técnicas de la rotonda, teníamos que coger terrenos de esta subestación y hasta que no estuviera totalmente eliminada no se podía hacer. Otra forma era hacerlo vía urbana, pero en eso ya de alguna forma es el ayuntamiento el que tenía que asumir esas competencias; hemos llegado a un acuerdo tanto con los servicios centrales del ayuntamiento como con la junta municipal y, por lo tanto, yo les anuncio que será una realidad la construcción de esa vía urbana, de ese eje tan importante y de esa nueva conexión que permitirá el acceso al barrio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho; le quedan quince segundos por si los quiere utilizar.

El Sr. **RICO GARCÍA-HIERRO**: Esperar que sea así, que se haya producido ese acuerdo porque los precedentes son los que son. Durante más de 14 años se está esperando que se acometan esas obras y se está esperando que lleguen a un acuerdo. Lo último que había reconocido la presidenta de la junta de distrito es que se habían suspendido las conversaciones. Hagan caso a los vecinos, atiendan a los vecinos, lleguen a un acuerdo y solucionen esta situación por seguridad vial y para dar acceso a un barrio que lo necesita.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rico. Por tiempo de un minuto treinta segundos cierra la pregunta el señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Por supuesto que hacemos caso a los vecinos, a todos los interesados, y la junta municipal estuvo en mi despacho; esta persona, de hecho, me dio recuerdos para usted, la relación es muy buena y me dijo, oye pues..., y así está. Confíe en mi palabra porque a nosotros de verdad que nos interesa y lo que queremos es resolver los problemas y con esta solución resolvemos los problemas y conseguiremos una solución muy buena para este barrio de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Urrecho; le ruego de nuevo que se quede con nosotros, que hoy la verdad es que tiene usted una sesión un poco más larga de lo habitual. Seguimos con el tercer punto.

**PCOC-922/2022 RGE.4768. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno Regional respecto a la subvención mensual que abona a la concesionaria de la carretera M-45.**

Tiene la palabra la señora Acín en los tiempos que he recordado al principio.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias. Hola de nuevo. Voy a hacer un inciso de veinte segundos. Usted me dice que es muy importante la carretera de la que hemos hablado antes, la MP-203, importante, van a pasar 20.000 vehículos a 130 millones de euros..., 90.000 a 130 millones de euros, estamos hablando de 1,4 millones por vehículo. Algo habrá que analizar que no está funcionando.

Vamos a la M-45, que si no me van a llamar al orden. En el año 2020, la Consejería de Transportes encargó una auditoría respecto al funcionamiento de la M-45 y una de sus conclusiones es que la concesionaria llevaba desde la anualidad 2007-2008 hasta el momento calculando mal lo que la Comunidad de Madrid le tenía que pagar. El conteo de vehículos-kilómetro -vigilancia que no hace la Comunidad de Madrid, pero luego volvemos a ese punto- era erróneo, lo que derivaba básicamente en una sobrestimación del pago que tenía que realizar la Comunidad de Madrid. Esto condujo a la comunidad a que reclamase a la concesionaria 163 millones, lo que suponía más o menos reducir el pago anual en 15,6 millones de euros. En los presupuestos anuales posteriores obviamente este descuento no estaba reflejado, hemos seguido encontrándonos con modificaciones presupuestarias en los siguientes años que aumentaban los créditos destinados al pago de este peaje en la sombra, ya sabemos que la empresa presentó recurso en el Tribunal de Justicia de Madrid y ahí ha quedado la cosa; nos gustaría saber en qué punto está.

La Comunidad de Madrid ha ido acumulando sentencias y nos encontramos con que llevamos cerca de 2.000 millones de euros pagados por poco más de 37 kilómetros de carretera. En nuestros cálculos, al cierre de 2021 en concreto, hemos desembolsado 1.870,7 millones de euros, le quedan diez años de concesión, siendo optimistas a 110 millones de euros al año estamos hablando de unos 1.100 millones de euros más, vamos que nos vamos a poner en los 3.000 millones de euros por estos 37 kilómetros de carretera.

A esto le quiero sumar otro elemento. La semana pasada, el 23 de marzo, el Consejo de la Cámara de Cuentas aprueba un informe que estudia los peajes en la sombra. Supongo que usted lo tendrá más que analizado y conocido, pero me gustaría resaltar alguna de las cosas que dice este informe de la Cámara de Cuentas y así me las puede ir contestando en concreto. Lo primero, la Cámara de Cuentas reconoce que la Comunidad de Madrid no nombró un responsable de la explotación o un director facultativo que asumiese las funciones de vigilancia y control de los aspectos financieros de la concesión así como de la explotación de la obra; vamos, ique ustedes pusieron a vigilar a los que debían ser vigilados!, así que me gustaría saber si ustedes van a implementar algún cambio al menos en los diez años de concesión que nos quedan.

Lo segundo, los sobrecostes. En la visión macro de la M-45, una vez que venzan los acuerdos con las concesionarias, los importes fijados en los contratos originales se habrán disparado exponencialmente. No es un poquito, estamos hablando de que en la M-45, si vamos un poco por los tramos, en el primer tramo los importes pagados se habrán incrementado en un 71 por ciento respecto a lo acordado; en el tramo dos, un 33 por ciento y, en el tramo tres, un 22 por ciento. ¡Esto es una gestión espectacular! Y espectacular también su concepción de la colaboración público-privada que nos está hipotecando y que está vaciando las arcas de esta consejería con una empresa que básicamente nos está vacilando. Ya sabían que esto podía pasar porque las sociedades concesionarias no han asumido ningún riesgo derivado de la construcción porque así quedaba recogido en el contrato que ustedes mismos firmaron. Es como cuando la presidenta Ayuso nos dice que las empresas vienen a Madrid a aportar, a arriesgar, y habrá muchísimas que sí, pero las grandes, y las que están contratando llevan años contratando con la Administración, no es que no arriesguen, es que succionan los recursos públicos y no hay consecuencias para ellas, solo, única y exclusivamente, para los madrileños y madrileñas.

El tercer punto, que además es preocupante porque nos habla de los niveles de accidentalidad de la vía. En los pliegos de contratación quedaba recogido un sistema de incentivos y de penalizaciones por las desviaciones en este índice de accidentalidad. En la M-45 ha habido oscilaciones por encima del 10 por ciento y la Comunidad de Madrid no ha movido ni un dedo para exigir responsabilidades a la empresa concesionaria; es más, la Comunidad de Madrid no está comprobando si se han ejecutado los gastos que tienen comprometidos que tiene que hacer la empresa para la conservación de la vía.

Por último, la contratación, y es que el informe de la Cámara de Cuentas no deja lugar a dudas de que nada justificaba ni justifica esta fórmula de contratación, es decir, considera que estaba justificada la necesidad de la obra, está justificado el trazado, pero no hay ningún elemento que justifique este modelo de concesión ni de explotación posterior. Señor director, ¿qué van a hacer para proteger las finanzas de esta consejería? ¿Qué van a hacer para frenar este escándalo? ¿Qué van a hacer para que esta empresa se haga responsable de sus obligaciones? ¿Qué van a hacer para acabar con este sistema que es totalmente ruinoso? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín; le recuerdo que ha agotado todo su tiempo, por lo que pasamos la palabra al señor Urrecho para hacerlo en una única intervención en el tiempo que usted estime oportuno; tiene cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Antes de nada, la IMD es el tráfico día, la intensidad media diaria, o sea que no es durante toda la ejecución, pero, bueno, eso da igual. El peaje sombra es algo que no ha utilizado simplemente la Comunidad de Madrid, lo han utilizado todas las comunidades autónomas, incluso, digamos, la que más kilómetros tiene de las comunidades autónomas, aproximadamente tenemos unos 2.000 kilómetros que se han hecho, 1.000 los ha ejecutado el Estado y 1.000 los han ejecutado las comunidades autónomas: la Comunidad autónoma de Cataluña, luego le sigue la Xunta de Galicia, Castilla-La Mancha... Es una medida que

han utilizado todos y, sobre todo, hay que tener en cuenta cuáles son los antecedentes, por qué se ha utilizado esto.

Y es que en el año 1997 había unas condiciones, como ya dije en la anterior comparecencia; España, como parte miembro de la Unión Europea, está sujeta al Pacto de Estabilidad y Crecimiento, a los criterios de Maastricht, también a una reducción y unos límites en cuanto a la deuda pública, con lo cual no había forma de utilizar las inversiones, el presupuesto, el dinero del presupuesto para hacer las inversiones, y se tuvieron que idear nuevos métodos, el método alemán o el peaje en sombra, que permitía hacer unas infraestructuras y, sobre todo, digamos, que lo que nos ha permitido es tener una infraestructura en un breve plazo que, de alguna forma, si lo hubiésemos hecho con los presupuestos generales de la Comunidad de Madrid, ahora mismo no estaría ni ejecutada ni terminada y de alguna forma un ejemplo de la oportunidad y conveniencia de la construcción de la M-45 ya quedó de manifiesto a partir de su puesta en funcionamiento.

Desde el primer momento, la carretera tuvo una utilización extraordinaria; la M-45 es una de las carreteras con más tráfico -actualmente tiene unos 100.000 vehículos de densidad diaria-; es una de las carreteras con más tráfico que hay en la Comunidad de Madrid, tanto del Estado como de las comunidades autónomas. En ese momento digamos que la M-40 se encontraba colapsada totalmente, la M-50 todavía no estaba construida y en sus márgenes había varios desarrollos urbanísticos. Iban a venir más de 500.000 habitantes y, como le he dicho, prueba de ello es que al comienzo había 80.000 vehículos día y ahora mismo hay 100.000 vehículos día, y esto constituye...

En la asunción del coste influye la rapidez del proyecto y ejecución y, como he dicho, actualmente no estaría..., y, sobre todo y lo más importante, que no tiene en cuenta que desde el primer momento de la construcción empieza a generar unos efectos económicos que se reunían como efecto multiplicador de la inversión, con lo cual esta inversión, en este caso o también en la MP-203, generaba un efecto multiplicador y generaba un desarrollo económico muy importante en la Comunidad de Madrid.

Usted me ha hablado del informe de la Cámara de Cuentas. En el informe de la Cámara de Cuentas hay determinados aspectos con los que estamos de acuerdo y otros con los que no estamos de acuerdo. Usted me ha dicho que no hay responsabilidad de la explotación, ¡es mentira!, tenemos un departamento, una división de concesiones, y hay dos personas que se ocupan, dos ingenieros con mucha experiencia se ocupan de controlar todas las concesiones. Solucionaremos, haremos nombramiento, pero ya llevan ejecutando y conservando, dirigiendo e inspeccionando toda la inversión en la misma.

Sobrecostes. Bueno, en toda obra pública hay sobrecostes. Aquí hay dos tipos de sobrecostes: por una parte, sí que hubo un sobrecoste muy importante en el tema de nuevas actuaciones y, sobre todo, en una motivada en el tramo primero de la M-45 debido a unos condicionantes que a posteriori, una vez después de licitado, el Ministerio de Fomento nos impuso debido a la proximidad del aeropuerto de Barajas, lo cual nos hizo modificar todo enlace con la A-2,

bajar la cota, y supuso, digamos, un incremento presupuestario muy importante, aproximadamente 90.000 millones de euros, que fue, como he dicho, a posteriori, y el resto, sobre todo, son el tema de las expropiaciones. Aquí de expropiaciones podríamos hablar durante mucho tiempo, pero los Tribunales Superiores de Justicia de Madrid establecieron un precio muy, muy elevado, que incluso superaba..., y consideraban como terrenos urbanizables los que eran terrenos rústicos y eso nos afectó tanto a nosotros como al estado de las radiales, con lo cual...

Riesgo de construcción. Existe riesgo de construcción. Aquí lo único que hay son las expropiaciones, la diferencia es que asumiéramos una determinada cantidad, pero el riesgo, tanto de construcción como de servicio o de ejecución, existía. Eso es mentira y no se corresponde con la realidad. ¡Unos niveles de accidentalidad muy altos! Yo no sé de dónde lo ha sacado su señoría ¡porque no es verdad! Los niveles de accidentalidad en la M-45 son los más bajos que hay. Precisamente nos han premiado y nos han elogiado por el bajo nivel de accidentalidad de la misma, con lo cual...; en estos momentos -estaba buscando los índices- son de los más bajos que hay y, sobre todo, le he dicho que hay una intensidad de tráfico muy, muy importante...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor...

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Gasto de conservación. Pues ahí hacemos una inspección diaria de cómo se conserva todo, del estado del firme, de los elementos de toda la carretera para que sean... Y lo de justificar la necesidad pues ya se lo he dicho al principio: era una necesidad muy importante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general; gracias por estar esta mañana con nosotros en las tres preguntas, y le deseo que tenga una buena jornada. Doy paso a la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán, para responder al cuarto punto del orden del día.

**PCOC-1048/2022 RGEP.6125. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta si tiene intención el Gobierno de la Comunidad de Madrid de atender las demandas de la ciudadanía para eliminar el transbordo de la Línea 10 en la parada de Metro de Tres Olivos.**

Antes de darle el tiempo, quería agradecer la presencia de dos invitados que han venido hoy a la Asamblea y les damos la bienvenida por estar hoy presentes en esta pregunta. Tiene la palabra el señor don Agustín Moreno por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Gracias, presidente. Y gracias a la señora Roldán, consejera delegada de Metro. La pregunta es muy concreta y lo que viene a recoger es una demanda ciudadana muy potente que tienen estas localidades, como Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, desde el punto de vista de facilitar y fomentar el transporte público.

Lo que se propone en concreto es que se elimine el transbordo de Tres Olivos, y al menos hay cuatro razones poderosas para ello: una es un transbordo profundamente incómodo, hace que se tarde mucho más en el trayecto y genera grandes retrasos tanto en el acceso a Madrid como viceversa, y esto va en contra de las conclusiones, por ejemplo, de la encuesta de movilidad de la propia Comunidad de Madrid, la que hizo el consorcio regional -la primera razón por la que no se coge el transporte público es porque se tarda más, ipero con mucha diferencia!, porque se tarda más-; la segunda razón es por la mala combinación, que también afectaría en este caso a esta población, y la tercera es porque es incómodo. Entre las tres razones principales, conclusiones que saca el consorcio, 61 de 100 les toca a la población de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y zona norte. Desde ese punto de vista, sinceramente nos parece un disparate que se mantenga el transbordo. En segundo lugar, la primera consecuencia que tiene es que el transbordo disuade del uso del transporte público y fomenta un mayor uso del coche privado, algo que va a contracorriente de los retos de la descarbonización que deberíamos plantearnos como sociedad y, además, que hace más vulnerable a la población ante la subida de los carburantes. La tercera consecuencia que tiene es que genera un caos en el acceso a Alcobendas y a San Sebastián de los Reyes, ciudades que están entre la N-1 y la C-607 y otras carreteras de entrada; eso supone un caos que también va de nuevo contra el sentido común. Y, en cuarto lugar, genera un agravio comparativo con otras zonas, no es razonable que el enlace de la línea 10 con el MetroNorte tenga este obstáculo importante y, sin embargo, el enlace con el MetroSur por Joaquín Vilumbrales no tenga este tipo de obstáculos para su utilización.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, por un tiempo máximo de cinco minutos, en tres turnos, para que pueda usted administrar el tiempo como lo vea conveniente, tiene la palabra la señora consejera delegada, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias, señor Moreno. Le voy a dar una explicación técnica de la razón por la que se produce o se realiza la explotación de la manera en la que se está realizando.

Como saben, existen dos líneas, la línea 10A y 10B; la línea 10B se inaugura en la primavera del año 2017, con un total de 11 estaciones y 15,26 kilómetros, para vertebrar los barrios del norte, Montecarmelo, Las Tablas, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, en estos dos últimos casos municipios, como bien ustedes decían. El planteamiento del desarrollo de la infraestructura se hace en base a tres criterios fundamentales: primero, existe una demanda diferente en ese tramo, existe un flujo de viajeros diferente, y también, y muy importante, existe una gran longitud, si sumamos la línea 10A y 10B, y en las líneas de gran longitud, una vez que se explota en carrusel, cualquier tipo de incidencia provoca una desregularización de la línea que afecta a la totalidad de la línea. Dicho lo cual, se realiza la construcción de la infraestructura con estaciones, esas 11 estaciones, con longitud de andén para que puedan entrar 5 coches. Ahora mismo, la línea 10A se opera con 6 coches; la línea 10B se opera con trenes de entre 3 y 4 coches, por tanto, es absolutamente imposible si no se realizaran obras de infraestructura de gran envergadura; estamos hablando de modificar la ampliación de los andenes de 11 estaciones, por lo cual no es posible la explotación con 6 coches, sí sería posible

hacerla al contrario, es decir, 3 o 4 coches que explotaran la línea 10A, que no tiene sentido en el momento en el que ahí es donde se necesita más capacidad de transporte.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora consejera delegada. Ahora, señor Moreno, tiene un tiempo de dos minutos y treinta segundos para el turno de dúplica.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, señora Roldán, por las explicaciones, pero no nos convencen en absoluto. La acción de la política y de las Administraciones es atender los principales objetivos que tiene la sociedad, uno de ellos es el bienestar de la ciudadanía, otro es afrontar los grandes retos estratégicos que tiene por delante y otro es hacerlo desde una praxis democrática. Bienestar, en este caso, sería desarrollar y potenciar todo aquello que facilita la vida de las personas, en concreto el transporte público, un transporte público de calidad que es un derecho fundamental que permite el ejercicio de otros derechos, el derecho al empleo, el derecho al estudio, el derecho a la comunicación social, el derecho a la salud, etcétera, y para ello tiene que ser universal y eso significa accesible y asequible, cosas que con estos obstáculos se dificultan.

El segundo reto estratégico es afrontar la lucha contra el cambio climático y la descarbonización, y parece que ustedes se olvidan; es un reto absolutamente presente, inaplazable, porque nos va la vida en ello, nos va el futuro de esta sociedad. Y se está fomentando el uso del transporte privado. Cuando se dice, ¡van a pasar tantos coches!, no es una buena noticia, desde mi punto de vista.

En tercer lugar, cuando hablo de praxis democrática es porque hay que atender las demandas de la ciudadanía. El director general de Carreteras decía: vamos a hacer caso a los vecinos; ¡pues hagan ustedes caso a los vecinos! Aquí hay dos representantes de la plataforma por el transporte público de Alcobendas y zona norte que están cogiendo cientos de firmas y que, según salen hoy de aquí, van a ir a coger más firmas y es una demanda muy sentida por estas poblaciones, junto con otros temas, no solo este, por ejemplo, que se prolongue el Cercanías hasta el Hospital Infanta Sofía o que las líneas de autobuses nocturnas no acaben por cuestiones de servicio y por cuestiones de seguridad y enlacen con las de día, o que haya una reestructuración en general que mejore el servicio en el resto de la líneas existentes, por no hablar del coste del billete, que es elevadamente caro.

Acabo diciendo que no hay razones técnicas que no sean superables, siempre que haya voluntad política, ni los andenes ni los tornos, ni el cambio de agujas, que es una cuestión de voluntad política y de inversión, y el beneficio es infinitamente mayor que el perjuicio que puede suponer hacer una inversión determinada que debería de preverse por esta comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; le quedan ocho segundos, pero yo no sé si luego va a querer hacer uso de ellos... (*Risas.*) Yo soy justo con todos; o sea, los tiempos son los tiempos y yo se los marco a usted para que lo sepa si quiere hacer uso, pero también lo aviso a los demás. Por un tiempo de tres minutos y veinte segundos, señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Mire, señor Moreno, yo estoy de acuerdo con ustedes en que el transporte público tiene que fomentar el bienestar de la ciudadanía. La separación de las dos líneas, desde el punto de vista de explotación, afecta, fíjese, en el horario de 8 a 9, en horario de máxima frecuencia o en hora punta, estamos hablando de que la línea 10A tiene una demanda de 36.725 viajeros, frente a los 5.069 que se producen en la línea 10B. Vamos a hablarlo en términos globales: en el año 2021, estamos hablando de una movilidad de 42 millones de viajeros para la línea 10A y 6,1 para la línea 10B. Si nosotros hiciéramos una explotación, como le digo, que fuera viable, que es viable, de llevar trenes de 3 o 4 cajas a la línea 10A lo que estaríamos penalizando es a siete veces más población porque estamos penalizando la capacidad de transporte de la línea 10A. Esto es lo que no tiene sentido; hace falta hacer una explotación optimizando los recursos, y la optimización de recursos significa poner más capacidad de transporte donde más demanda de viajeros hay.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán. Señor Moreno, diez segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Unos segundos. La demanda y el flujo de viajeros se fomenta o se penaliza, y ustedes están penalizándolo. Entonces, busquen las soluciones técnicas -las hay, existen, es una cuestión de voluntad política-, fomenten el uso del transporte público y quiten de una vez esta barrera, se lo pido, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para cerrar el turno tiene la palabra la señora consejera delegada, doña Silvia Roldán, por un tiempo de dos minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muy bien. Pues la verdad es que hay poco más que añadir. Les puedo facilitar, si quieren, más datos, pero realmente, como les digo, son dos explotaciones diferentes.

Desde el punto de vista de la infraestructura de vía, ambas infraestructuras se encuentran unidas por dos dobles diagonales, es decir, se podrían pasar trenes de una a otra sin inconvenientes porque, como les digo, hay doble diagonal; no se trata de un problema de conexión de vía, es un problema de que no caben los trenes, no hay posibilidad de que los trenes con 6 coches puedan entrar en la infraestructura, en esas 11 estaciones que no tienen suficiente longitud de andén.

La inversión es absolutamente importante. Fíjese usted lo que sería tocar la ampliación de los andenes de 11 estaciones, que en muchas de ellas habría que estudiar si, además, es posible realizarlo para una diferencia de demanda que, como le digo, en el caso de que nosotros decidiéramos explotar al revés, es decir, la línea 10A con trenes de 3 o 4 coches lo que sufrirían los usuarios de la línea 10A es una penalización tan grande en la capacidad de transporte que lo que probablemente provocaría sería precisamente el abandono del uso del transporte público al no poder moverse porque no hay suficiente capacidad de transporte; con lo cual, creo que, como le digo, la explotación es correcta, se debe realizar así, más aún cuando hoy con los precios de la energía es fundamental acertar perfectamente en la capacidad de transporte que se pone; mover kilos de hierro, trenes vacíos..., ahora mismo es absolutamente ineficiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, por haber respondido a la pregunta; le deseamos que tenga una buena jornada. Y a continuación pasamos al punto número cinco.

**PCOC-1140/2022 RGEF.7341. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene previsto el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto al trazado de la línea 11 de Metro de Madrid en Valdebebas.**

Comparece en representación del Gobierno el señor director de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández. Buenos días y bienvenido. Tiene la palabra el señor Pérez Gallardo por un tiempo máximo de cinco minutos en tres turnos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor director, por venir hoy aquí a responder a nuestras preguntas. Esta pregunta es un poco recurrente en esta comisión. Hemos hablado mucho de la línea 11 en Valdebebas y la última vez fue hace dos meses, que, a petición de otro grupo parlamentario, vino el director gerente del consorcio, que nos explicó que desde el consorcio hacían una primera planificación que luego pasaría a la Dirección General de Infraestructuras y que, en esa primera planificación, habían hecho un trazado de la línea 11 por el norte en Valdebebas que iba como por el este primero, hacia el aeropuerto y que luego acabaría en Valdebebas, pero que no era un trazado final y que incluso estaban ellos estudiando otras posibilidades como la que, por ejemplo, desde los propios vecinos de Valdebebas solicitaban y que esa línea pudiese acabar en el aeropuerto y no que después del aeropuerto hubiese otra parada.

Ahí es verdad que se nos habló de la importancia de la diagonalidad de toda la línea 11, que iba a ser muy buena para toda la red de metro e incluso uniéndolo con los intercambiadores, pero yo quería preguntar, puesto que ya ha venido usted y no otra vez el director gerente del Consorcio, cómo ha sido ese proyecto, porque él nos habló de que se estaba cerrando ese estudio de cómo iba a ser y entonces quería simplemente preguntar ahora mismo, en la fase en la que estamos, cómo estamos y también quería preguntar si ha habido algún problema en el procedimiento de contratación de la redacción del proyecto, porque parece ser que ha podido ser. Simplemente eso, quería ver si en el trazado se está manteniendo el original, es decir, que simplemente sean las tres paradas previstas, siendo la intermedia la del aeropuerto, o si ya tienen otro trazado, y, luego, cómo está el procedimiento de la contratación del proyecto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Para responder a la pregunta tiene la palabra el señor Núñez. Y, antes de nada, les rogaría a sus señorías que, por favor, intentaran no dialogar entre ustedes para dejar escuchar las intervenciones. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias y buenos días. Señor Pérez Gallardo, en relación con el contrato de servicios para la redacción de la prolongación de la línea de metro desde Mar de Cristal al barrio de

Valdebebas, le informo de que actualmente se encuentra en licitación. Fue publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid la licitación el 9 de febrero de 2022 con un presupuesto base de licitación, IVA no incluido, de 4,4 millones de euros. El objeto consiste en la redacción de los trámites ambientales, del estudio informativo y del proyecto constructivo de la ampliación de la red de metro al barrio de Valdebebas y para establecer este trazado se estudiarán las conexiones de la red de metro con otros modos de transporte y con los grandes captadores de tráfico de viajeros, como son Ifema, la ampliación del Ifema, la Ciudad de la Justicia, el Hospital Isabel Zendal, el aeropuerto y el barrio de Valdebebas.

Dicho esto, existen cuatro puntos fijos de ese trazado que son: el punto de partida, Mar de Cristal; en segundo lugar, el intercambiador de Valdebebas, Ciudad de la Justicia, Hospital Enfermera Isabel Zendal, debido a que la Ciudad de la Justicia se convertirá en un centro atractor de viajeros, debido a que se concentrarán en un único espacio los órganos judiciales de la Comunidad de Madrid y, según la estimación del Consorcio Regional de Transportes, se fija en torno a 35.000 viajeros día en ese punto. El tercer punto -paso obligado- es el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En este aeropuerto, el Ministerio de Transportes está planificando grandes inversiones en relación con la movilidad; no solamente nuestros clientes serán los más de 60 millones de viajeros procedentes del modo aéreo sino que por parte del Mitma se está planificando que para los próximos años se implante ahí una estación de alta velocidad, y, por lo tanto, es un paso obligado de la línea 11 debido a la potencialidad que tendrá este aeropuerto. El cuarto punto obligado de paso es el barrio de Valdebebas; en esta área residencial está planificado que en el techo de planeamiento haya 15.000 viviendas con una población estimada de 35.000 habitantes. Dicho esto, no existe trazado, existen puntos obligados de paso.

El proyecto constructivo en su primera fase tiene un estudio informativo y un análisis de alternativas donde se plantean tres alternativas más alternativa cero: el proyecto constructivo –así ha salido de la consultoría- contempla hasta un máximo de 9 estaciones, es decir, tenemos estos pasos y 9 estaciones como máximo que se establecerán en función de los estudios de demanda que está haciendo el Consorcio Regional de Transportes en función de las implantaciones de las nuevas ubicaciones que haga en el barrio de Valdebebas y de la viabilidad técnica de la ubicación de las estaciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez. Para responder por un tiempo máximo de tres minutos, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor director general. Ya tenemos más información de la que teníamos antes. Efectivamente, teníamos esos cuatro puntos obligados y pensábamos que incluso iban a ser por ese orden, según un poco los planos o las infografías que se publicaron desde el Gobierno cuando se publicaba o cuando se anunciaba esta ampliación, y por eso los vecinos, incluso desde aquí, desde la Asamblea, desde esta comisión, al final veíamos que ese recorrido no era el óptimo o no era, por lo menos, el que podía ser más eficaz a la hora de diseñar la movilidad de esa zona.

Y yo me alegro de que ahora ya se amplíe un poco más la información, que no van a ser 4 estaciones sino que son cuatro puntos obligados pero que luego pueda haber máximo 9 estaciones, y simplemente quería también preguntar, ya que estamos, aunque me imagino que todavía es una fase del proyecto muy previa, en la licitación del proyecto, si ya tienen alguna información, por los estudios previos que se hayan podido hacer, sobre cómo va a ser la ejecución constructiva porque nos preocupa también -ya lo hemos visto en otras líneas o en otras ampliaciones- el terreno en el que pueda estar y lo que pueda causar en un futuro, como ha pasado en la 7B; esa zona es verdad que no es fácil, tiene también alguna complicación extra, y queríamos saber si tienen también alguna información más, o si no creo que esta va a ser una pregunta recurrente y que, mientras se vaya haciendo ese proyecto y se vayan conociendo los informes, les iremos preguntando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo; le queda un minuto y veinte para la siguiente intervención. Y a usted le quedan dos minutos y treinta segundos, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Nosotros atendemos a las asociaciones de vecinos. Concretamente con la Asociación de Valdebebas nos hemos reunido en numerosas ocasiones, la última este mismo lunes para atender esas inquietudes que tienen con respecto al trazado.

No existe una ley del sector ferroviario que se aplique a las infraestructuras ferroviarias en el ámbito autonómico. La Ley 38/2015 es de ámbito estatal, y nosotros no estamos sujetos a ella; sin embargo, para ser completamente garantistas, cuando el órgano ambiental estipula que el estudio informativo no tiene que someterse a un procedimiento administrativo de información pública porque no está recogido en el anexo I de la Ley 21/2013 y nos lo rebota al anexo número II, nosotros lo que hacemos es proceder a una información pública del estudio informativo de acuerdo a la Ley 39, de Procedimiento Administrativo Común, en concreto al artículo 83; de esa manera somos completamente garantistas y podemos someter a información pública las distintas alternativas que nosotros barajamos para atender las posibles consultas o información pública de todas las asociaciones de vecinos, y tanto es así que la línea 11 modificó su trazado incorporando unas alegaciones de las asociaciones de vecinos y del Ayuntamiento de Madrid en el barrio de Comillas, es decir, no son trazados cerrados, atendemos todas las consultas, estamos obligados a contestar a esas consultas, como no podría ser de otra manera, y aquellas que nos parecen técnicamente viables y que tienen una rentabilidad socioeconómica importante las incorporamos al estudio informativo, como no podría ser de otra manera, y eso condiciona posteriormente al proyecto constructivo.

Con respecto a cómo va a ser el proyecto constructivo de la línea 11, no se lo puedo garantizar. El trazado que está en torno a 7,5 kilómetros nos marca que el sistema constructivo será mediante tuneladora, pero hasta que no tengamos esos ensayos geológicos y geotécnicos que nos determinen cuál es el estado real del trazado por el cual tenemos que discurrir no le podemos garantizar cuáles van a ser las distintas actuaciones, pero a nivel económico sería viable cualquier método constructivo porque sí que sería posible una amortización de los métodos constructivos más potentes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. Por un tiempo de un minuto y veinte segundos, su turno, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Nada, me doy por contestado y muchas gracias. Será una pregunta, como le digo, que traeremos con frecuencia porque es verdad que nos preocupa, aunque sí que vemos que realmente puede ser esta prolongación de la línea 11 un acierto y, sobre todo, que conecte el aeropuerto con el resto de la ciudad, y esta diagonal puede ser unida siempre y cuando aprovechemos esta nueva hora para hacerla bien y con buen sentido. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Señor Núñez, le quedan cincuenta segundos; no sé si quiere a lo mejor..., porque no sé si habrá alguna información respecto a los estudios geotécnicos que le ha comentado el señor Pérez Gallardo, pero entiendo que en estudio informativo todavía no hay desarrollo de estudio geotécnico, ¿no?

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Efectivamente, a fecha de hoy no podemos avanzar más porque no están los estudios hechos. Únicamente señalarle que estamos valorando las ofertas con respecto a la consultoría de la redacción del estudio de Valdebebas. Se han presentado nueve empresas, estamos ahora mismo en la valoración técnica de las ofertas; a lo largo del mes de abril habrá adjudicatario provisional; los trabajos de redacción del estudio informativo del proyecto constructivo tienen una duración de 18 meses, con una fecha estimada de inicio de estos trabajos en septiembre. Una vez que se inicien los trabajos, en septiembre, según nuestras estimaciones, se invertirán aproximadamente 6 meses en la redacción de los estudios informativos y de todos esos ensayos geológicos, geotécnicos, se someterá a información pública, y en el último periodo de estos diez meses restantes se redactaría el proyecto constructivo; por lo tanto, 18 meses a partir de septiembre de 2022.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Núñez, por la claridad en la exposición y sus explicaciones; que tenga una buena jornada. Pasamos al sexto y último punto.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

*(Pausa.)* No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Gracias.

*(Se levanta la sesión a las 10 horas y 1 minuto).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid