

# *Diario de Sesiones* *de la* *Asamblea de Madrid*



---

Número 311

7 de octubre de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 7 de octubre de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-2750/2022 RGEP.21167.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: razón por la que la diagonal del Metro de la línea 7B construida en San Fernando de Henares no está en funcionamiento.

**2.- PCOC-2604/2022 RGEP.20560.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que está adoptando Metro de Madrid para optimizar sus recursos y paliar los efectos del incremento de la energía eléctrica.

---

**3.- PCOC-2554/2022 RGEF.20415.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la Semana Europea de la Movilidad 2022.

**4.- C-949(XII)/2021 RGEF.14011.** Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación financiera del sistema de transporte público en la región. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).\*

*\*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.*

**5.- C-141/2022 RGEF.1741.** Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre el estado de la puesta en marcha del punto 1 de la PNL-210(XII)/2021 aprobada en la Comisión de Transportes e Infraestructuras el 17-12-21, con el contenido siguiente: "La constitución de una Comisión técnica interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las áreas del pozo de bombeo de la Línea 7B de Metro, para realizar el seguimiento, estudio y recuperación del entorno afectado". (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).\*

*\*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.*

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

### SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 7 minutos. ....	18335
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	18335
— <b>PCOC-2750/2022 RGEF.21167. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: razón por la que la diagonal del Metro de la línea 7B construida en San Fernando de Henares no está en funcionamiento.....</b>	18335

- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ....	18335-18336
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta. ....	18336-18337
- Interviene el Sr. Moreno García, ampliando información. ....	18337-18338
<b>— PCOC-2604/2022 RGEF.20560. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que está adoptando Metro de Madrid para optimizar sus recursos y paliar los efectos del incremento de la energía eléctrica. ....</b>	<b>18338</b>
- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque, formulando la pregunta. ....	18338-18339
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta. ....	18339-18340
- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque, ampliando información. ....	18340-18341
<b>— PCOC-2554/2022 RGEF.20415. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la Semana Europea de la Movilidad 2022..</b>	<b>18341</b>
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta. ....	18341-18342
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	18342-18343
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información. ....	18343-18344
<b>— C-949(XII)/2021 RGEF.14011. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación financiera del sistema de transporte público en la región. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).*</b>	
<b><i>*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia. ....</i></b>	<b>18345</b>

- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia. ....	18345
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid. ....	18345-18348
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez. ....	18348-18358
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces. ....	18358-18360
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Segura Gutiérrez. ....	18360-18364
- Interviene el Sr. Director Gerente en turno de dúplica. ....	18364-18366
<b>— C-141/2022 RGE.1741. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre el estado de la puesta en marcha del punto 1 de la PNL-210(XII)/2021 aprobada en la Comisión de Transportes e Infraestructuras el 17-12-21, con el contenido siguiente: "La constitución de una Comisión técnica interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las áreas del pozo de bombeo de la Línea 7B de Metro, para realizar el seguimiento, estudio y recuperación del entorno afectado". (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).*</b>	
<b><i>*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia. ....</i></b>	18366
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia. ....	18367
- Exposición del Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo. ....	18367-18370
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. Portero de la Torre. ....	18370-18379
- Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces. ....	18379-18381
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona, la Sra. Rodríguez Moreno y el Sr. Portero de la Torre. ....	18381-18384

- Interviene el Sr. Director General en turno de dúplica. ....	18384-18385
— <b>Ruegos y preguntas.</b> .....	18386
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	18386
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 1 minuto. ....	18386



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 7 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 7 de octubre de 2022. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, pido, por favor, a los señores portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones existentes. ¿Por Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Por el Grupo Vox? *(Pausa.)* No. ¿Por el Grupo Socialista? *(Pausa.)* No. ¿Por Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, presidente. Como ya sabe, a María Acín la sustituye Alberto Oliver.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Va a llevar él alguna comparecencia? *(Pausa.)* ¿Cuál?, ¿la segunda o la primera? *(Pausa.)* La primera. ¿Por el Grupo Popular hay alguna sustitución?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Doña Marta Marbán sustituye a don Carlos González Pereira.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señorías. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día previsto, comenzando con el primer punto.

**PCOC-2750/2022 RGE.21167. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, con el siguiente objeto: razón por la que la diagonal del Metro de la línea 7B construida en San Fernando de Henares no está en funcionamiento.**

Pido, por favor, a la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán Fernández, que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Buenos días, señora consejera delegada. Ya saben lo de los tiempos: diez minutos a repartir, cinco minutos cada uno. Doy la palabra al señor don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Gracias, presidente. Gracias, señora consejera delegada de Metro, señora Roldán. La razón de la pregunta era que a mediados de septiembre todavía no estaba en funcionamiento la diagonal entre San Fernando de Henares y La Rambla, una obra que se presupuestó en junio de 2021 y que parece haberse puesto en marcha el día 19 de septiembre, cosa de la que nos alegramos; es como un bingo, no sé si ha sido por la pregunta que hemos metido o porque realmente ya tocaba, pero, bueno, eso de poner en marcha es un decir, porque justamente, desde agosto, el metro está cerrado por las obras para el intento de consolidación del subsuelo. Una diagonal es un elemento de vía que sirve para cambiar la dirección de los trenes; la primitiva estaba entre Jarama y San Fernando y la nueva, entre La Rambla y San Fernando. El objetivo que parece que se busca es tener mayor versatilidad desde el punto de vista del movimiento, ahorrar flotaciones, maquinistas, etcétera. Bien, esto es un poco el sentido que tiene. Ahora, si vemos esta diagonal, estaba ya prevista desde el Gobierno de Garrido y con Rollán de consejero; se ha tardado mucho en poner en marcha y se ha puesto en marcha la obra, como decía antes, en junio de

2021, con un presupuesto de 2.762.092 euros, financiados con fondos de la Unión Europea Next Generation.

Tengo tres preguntas: ¿por qué el sobrecoste? Porque nosotros entendemos que lo ha tenido hasta ahora, ya que lo que nos dicen técnicos, expertos, sindicatos de Metro, es que una obra de esta naturaleza puede costar del orden de los 300.000 euros y, según el presupuesto...

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Agustín, la pregunta va enfocada a por qué no está en funcionamiento. Si la señora consejera delegada le quiere contestar a esa pregunta que está haciendo, que no está en el orden del día, pues ella tiene la libertad para hacerlo, pero también tiene la libertad para no hacerlo, porque la pregunta era sobre la puesta en funcionamiento. Yo le doy libertad para hablar, y ella que tenga la libertad para responderle, si es oportuno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente. Yo voy a formular tres preguntas muy concretas; en primer lugar, por qué el sobrecoste, un sobrecoste que puede ser de hasta diez veces más; en segundo lugar, por qué se ha tardado tanto en ponerla en marcha y Siemens ha retrasado la certificación de la instalación, si esto tiene algo que ver con el deterioro acelerado, desgraciadamente, del subsuelo del metro, y, en tercer lugar, cuál es el futuro de la línea 7B.

Quiero decir simplemente que tenemos muchas comparencias con el propio consejero, con usted, con otros responsables de la Administración de este Gobierno, y no es normal que nos tengamos que enterar por el periódico El País, en información de ayer, de que el deterioro de las instalaciones de Metro es muy rápido y muy profundo. Hablar de 2 centímetros en tres meses de bajada de las líneas y del túnel que accede al metro en esta zona es algo realmente preocupante. Entonces, claro, si ponemos en contexto por qué hemos metido la pregunta, ¿tenemos tanto interés en que funcione la diagonal? No, queremos saber por qué se retrasaba su puesta en marcha, la certificación de Siemens, y qué tiene que ver eso con el gran problema que tenemos que abordar entre todos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya, pero usted entenderá que el sentido de la pregunta no va por ahí. Entonces, yo a la compareciente le doy libertad para responder, aunque, bueno, esa es su elección. Muchas gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Efectivamente, la diagonal está funcionando, y, además, nosotros esto lo hemos comunicado por si acaso consideraban retirar la pregunta. Yo le voy a dar respuesta a muchas de las cosas que usted ha planteado, no tengo ningún inconveniente, porque, desde el punto de vista técnico, le puedo contar de manera detallada cómo se ha realizado la obra y los plazos. No quiero polemizar, pero también quiero poner aquí encima de la mesa el hecho de que ustedes, luego, de la comparencia anterior, indican que no contestamos a las preguntas que traen, pero es que las preguntas que realizan aquí son totalmente diferentes a las que nos envían y que tenemos que preparar si quieren información técnica. Entonces, también tengan en consideración eso; al final, intentamos traer todo preparado, con la máxima información posible, pero si luego ustedes aquí cambian totalmente la pregunta, pues,

obviamente, muchas veces no se puede contestar a todo lo que nos plantean. En cualquier caso, como les digo, no quiero polemizar al respecto.

Vamos a ver, en concreto, para esta diagonal, como usted dice, nosotros estamos abocados a la contratación, aplicando la Ley de Contratos del Sector Público. Ustedes, mejor que nadie, saben cuáles son los plazos en los que aplicamos esta ley. Esos plazos son absolutamente inamovibles, en los que es necesario preparar los pliegos de prescripciones técnicas, proceder administrativamente a tener los informes competentes de la Abogacía de la Comunidad de Madrid, y a partir de ahí proceder a los procesos de licitación, ¿de acuerdo? Además, normalmente, este tipo de actuaciones las realizamos en los momentos de cierre que menos afectan a los usuarios. Este verano, se cierra la infraestructura para acometer dos actuaciones tremendamente relevantes. Una es la colocación desde el punto de vista de obra, obra civil se puede decir, la colocación de la diagonal, que es un escape - para los que no lo sepan, traigo aquí el informe, un esquema de lo que es un escape-, que, efectivamente, permite realizar un mejor servicio para los usuarios, porque lo que se puede hacer es la banalización de los trenes, es decir, podemos dar la vuelta a los trenes de una manera más fácil. Como les digo, el contrato tiene dos partes, una parte que es la instalación como obra civil, con un contrato totalmente independiente, unos 300.000 euros aproximadamente. No sé qué criterios tendrá usted para decir que esto es un sobrecoste; comparen con cualquier obra de las que se hacen en cualquier sitio. 300.000 euros la parte de la instalación de la diagonal. Y, luego, como entenderá usted, la diagonal, un escape que tiene más sensible cualquiera de las explotaciones ferroviarias, tiene que contar con un sistema de seguridad totalmente fiable, y para ello se realiza la instalación de un sistema de señalización de la diagonal, embebido, además, incluido, en la modificación y la migración que se iba a hacer del sistema CBTC que tiene toda la línea 7B. De ahí los 2 millones. Se ha hecho una modificación completa del sistema CBTC, migrando del sistema que se tiene ahora mismo, Sirius, y la sustitución de los enclavamientos MK1 de Siemens a MK2.

No sé cuánto tiempo creen ustedes que se tarda en poner una línea en servicio. Ahora mismo, en Metro se están aplicando criterios de puesta en servicio similares a los que se utilizan en alta velocidad; se aplica, por ejemplo, el 402. O sea, es la primera vez que en Metro se hace algo así. En cualquier caso, en este caso, y quiero manifestar mi agradecimiento a los tecnólogos, se ha hecho la puesta en servicio, con su dossier de seguridad, en tiempo récord; desde que se termina la instalación en la obra que se realiza en agosto, el dossier de seguridad se realiza en un mes. Con lo cual, no puedo más que estar absolutamente en contra de lo que usted ha dicho, porque es la primera vez que se pone en servicio, con un dossier de seguridad tan completo, una diagonal en Metro de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Moreno, le queda un minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Brevemente. Agradezco a la señora Roldán sus explicaciones, hasta donde las ha dado. Simplemente quiero matizar que no es un cambio de pregunta. Vamos a ver, en el ámbito parlamentario hay bastante flexibilidad con esto; no quiero poner muchos ejemplos, pero hay uno muy evidente: las preguntas que se hacen a la presidenta del Gobierno de Madrid son

preguntas tan genéricas que muchas veces son del estilo de: ¿qué tal va la cosa en la Comunidad de Madrid sobre equis tema? Y ella, evidentemente, responde lo que considera; a veces: manzanas traigo. Entonces, quiero decir que hay que tener flexibilidad para este tipo de temas.

¿Por qué hacemos la pregunta? Pues, básicamente, no por un interés desmedido en que la diagonal funcione ya, además es una línea que está en este momento paralizada por la realización de unas intervenciones de obra mayor sino por saber cuáles eran las razones que habían llevado, desde nuestro punto de vista, a un retraso en la certificación de Siemens y si eso tenía relación con el problema gravísimo que tenemos que abordar, que es que el suelo se mueve y está entrando en una situación que realmente genera una profunda alarma social -estamos hablando de más de 400 viviendas afectadas y 15 calles-, que está aumentando aceleradamente.

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

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Acabo, sí. Voy a leerles una cosa mínima de lo que me dice la plataforma de vecinos: "El proceso es tan acelerado que ahora mismo, en la zona de la calle Presa, impares, y los portales posteriores de Virgen del Templo, los daños de viviendas -que son nuevos, que antes no existían-, aumentan a una velocidad que da miedo". Entonces, hay una gran alarma y por eso traemos estas preguntas, porque creemos que ese tema tiene que estar vivo para que se busquen soluciones entre todos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Agustín. Es cierto que la última comparecencia trata sobre estos asuntos, o sea que podríamos haberlo dejado -digamos- específicamente. También es cierto que las preguntas, cuando se hacen genéricas, se pueden ampliar. Por lo menos, yo he entendido que la pregunta era sobre el funcionamiento, no he entendido ni plazos ni retrasos, ni futuro. Es decir, el ámbito de debate es quizá la comparecencia del penúltimo punto, si le parece correcto. Señora Roldán, tiene un minuto si quiere usarlo. (*Pausa.*) ¿No? Muy bien, muchas gracias, y quédese con nosotros para la siguiente pregunta.

**PCOC-2604/2022 RGE.20560. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Carlos Segura Gutiérrez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: medidas que está adoptando Metro de Madrid para optimizar sus recursos y paliar los efectos del incremento de la energía eléctrica.**

Para formular la pregunta tiene la palabra don Enrique.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señora Roldán. En primer lugar, quiero darle las gracias por comparecer ante esta comisión. Le adelanto, señor presidente, que solo usaré dos minutos de mi tiempo porque entiendo que lo relevante de esta pregunta es precisamente la contestación de la compareciente; y ahí va la pregunta:

¿qué medidas está adoptando Metro de Madrid para optimizar sus recursos y paliar los efectos del incremento de la energía eléctrica? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Serrano. Para contestar tiene la palabra la señora Roldán; por favor.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID SA** (Roldán Fernández): Muchas gracias por la pregunta. En Metro de Madrid, desde que nosotros estamos en la gestión de esta compañía, realizamos un proceso de optimización de todos los procesos que tenemos dentro de la empresa, buscando siempre la optimización de los recursos; si cabe, mucho más en los últimos años y, si cabe, mucho más en el último periodo con el contexto que estamos viviendo. Para posicionarnos, con la situación del covid, como saben, hemos tenido una severa caída de la demanda -estos datos ya los he dado en otras ocasiones-. Hablamos de que en el año 2021 se cerró con una demanda de 442 millones de viajes. Si comparamos con la que tuvimos en el cierre del año 2019, estamos hablando de 677. Miren la diferencia tan importante que hubo. Y es verdad que, en 2021, como les digo, son 442; en 2022 se está apreciando una recuperación. Ahora mismo estamos en torno al 90 por ciento de recuperación de la demanda, si estamos comparando con el ejercicio de 2019; días equivalentes, para que pueda ser la comparativa. Obviamente, esto ha supuesto una merma de ingresos bastante importante. Y a esto hay que añadirle la situación que nos estamos encontrando ahora mismo en el mercado energético, en el cual hemos pasado de pagar 50 euros megavatio/hora a, aproximadamente, en términos medios, unos doscientos y pico, que prevemos que va a ser el cierre de este año, es verdad que con un mercado absolutamente volátil en el que es muy difícil poder saber a ciencia cierta cómo se va a cerrar, pero con datos tan absolutamente relevantes como que en el mes de agosto hemos tenido una media de 312 euros megavatio/hora. Fíjense en la comparación: de 50 euros megavatio/hora que se venían pagando, aproximadamente, de media en los diez últimos años habitualmente a pagar 312 euros megavatio/hora en el mes de agosto, que tengo que decir que ha sido el mes más alto del término medio del precio del megavatio/hora; obviamente, esto tiene un impacto muy relevante en la cuenta de resultados de Metro de Madrid. Aproximadamente se venían presupuestando 50 millones de euros, que suponía un 5 por ciento de la cuenta total de resultados respecto al consumo energético, y el impacto de este año, como les digo, con la dificultad tremenda de que es muy difícil saber cómo se comportan los mercados, porque hay una volatilidad extrema... O sea, un día te levantas con noticias de cualquier cosa que ha pasado en un gaseoducto y eso afecta muy severamente a la previsión en los mercados, el OMIP, que es el mercado de futuros. Calculamos que se pueda cerrar en torno a los 190, que va a suponer un sobrecoste en torno a los 150 millones de euros si estamos comparando con lo que normalmente teníamos presupuestado, y, en base a esto, desde el año pasado, como les digo, estamos haciendo un proceso de optimización dentro de la compañía; es algo que, buscando la excelencia máxima y la revisión de todos los procedimientos, teníamos planteado realizar una optimización que supusiera un ahorro de entre 35 y 40 millones de euros para poder, de alguna manera, mitigar estos efectos. Tengo que decir que, mes a mes, nosotros realizamos un seguimiento de cómo vamos en ejecución presupuestaria para verificar el cumplimiento y el seguimiento de esta optimización, y en términos también de lo que ya tenemos ejecutado y la previsión de cierre que tenemos a final de año nos lleva

a concluir que, efectivamente, no nos estamos desviando de la senda y que vamos a conseguir esa optimización de, como les digo, entre 35 y 40 millones.

¿Qué es lo que se está haciendo? Ya saben que yo he venido aquí muchas veces a contar muchas cosas de seguridad ferroviaria. Para nosotros es esencial, hay líneas rojas que son absolutamente inamovibles; todo lo relacionado con mantenimiento, calidad y seguridad es absolutamente inamovible. Y a partir de ahí se ha hecho una reflexión sobre elementos que dentro de la compañía podrían cambiarse en las programaciones para que pudiéramos conseguir esas optimizaciones. Por supuesto, los planes de ahorro energético, que no solamente los tenemos en marcha dentro de la compañía. Les voy a dar unos datos que son tremendamente relevantes: en los últimos diez años hemos pasado de consumir aproximadamente 715 millones a consumir 600 millones de kilovatios/hora; fíjense en las reducciones en los últimos diez años. Si ahora multiplicamos por el precio del megavatio/hora, fíjense en el ahorro económico que se ha producido en Metro de Madrid en los últimos diez años, y esto se ha conseguido gracias a la política de eficiencia energética que tenemos dentro de la compañía, aplicando, entre otras cosas, por ejemplo, el cambio de toda la iluminación, que hoy se pueden encontrar tanto en trenes como en estaciones -se ha pasado a tecnología led-; las telas de recuperación energética, que, como saben, utilizan la energía de frenado regenerativo. Gracias a la utilización de esa energía, lo que hacemos es inyectarla para dar energía al consumo de los propios servicios auxiliares de las estaciones. Y también, desde luego, la política de conducción de marchas económicas, revisión de los coches, kilómetros que se hacen en todas las circulaciones. Es decir, se optimiza, y se busca la optimización constante. Pero no nos paramos aquí, nosotros creemos que el proceso de optimización energética es algo inherente a la compañía, porque, además, es una señal de identidad; creo que además contribuye a la reducción de la huella de carbono. Y seguimos trabajando en establecer planes y en seguir ampliando esos planes para seguir reduciendo esos millones de kilovatios/hora que nosotros consumimos.

Por último, les indico que lo que también estamos haciendo es una revisión de todos los procesos técnicos que tenemos en la compañía; ya lo hicimos durante el covid, ya lo hicimos también durante el proceso de Filomena. Yo creo que Metro de Madrid ha demostrado que es una empresa tremendamente resiliente y, revisando constantemente y buscando la excelencia y la mejora continua, conseguimos también hacer optimizaciones económicas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Serrano, ¿quiere intervenir? (*Pausa.*) Muy bien, pues tiene cuatro minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: No voy a necesitar tanto; necesitaría mucho tiempo para hablar de los Presupuestos Generales del Estado, pero eso corresponde a otra cosa.

Señora Roldán, nos ha hablado de planes de ahorro energético para conseguir una explotación más eficiente medioambiental y socialmente, tales como la iluminación más eficiente, la reducción de los consumos. Y también nos consta, aunque no lo ha citado usted en este momento por no extenderse, los estudios que hay para la instalación de placas fotovoltaicas para generar esa

energía y ser un poco más autosuficientes. Y una cosa que nos ha chocado muchísimo, que es el aprovechamiento de las aguas del subsuelo para generar también ahorros de energía.

También nos ha hablado de la implantación de procedimientos para aumentar la productividad y minorar los gastos de mantenimiento, lo cual nos parece muy interesante. Y icómo no!, y lo más importante, a mi juicio, de seguir trabajando en el fondo de compensación por el que el Ministerio de Transportes debería ayudar a paliar esta desorbitada subida de los precios de la energía. Curiosamente, el 7 de abril de 2022 el Partido Popular presentó una PNL en el pleno de la Cámara, la PNL 120/2022, precisamente solicitando esto, la creación de un fondo para compensar de alguna forma este exceso de gastos producidos como consecuencia de la subida de la energía, y, curiosamente, los que siempre nos salvan y los que siempre nos aportan todo votaron en contra, que son los señores del Partido Socialista y los señores de Podemos; es curioso. En este caso, he de decir que los señores de Más Madrid se abstuvieron. Ayer nos desayunamos, nos comimos, nos merendamos, y lo que nos queda, con los Presupuestos Generales del Estado, y es curioso que, en el capítulo de inversión en Cercanías, Cataluña lleva marcadito 764 millones de euros y Madrid solo 87; eso, que esté pintado, veremos si se lleva a la práctica.

Acabo. En este grupo parlamentario le trasladamos todo nuestro apoyo y le animamos a seguir trabajando en esta línea. También le doy las gracias por comparecer y, cómo no, por hacerlo como siempre lo hace, con cercanía, con claridad y con mucha transparencia. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. Queremos dar también las gracias a la señora consejera delegada, le deseamos que tenga una buena jornada, y muchas gracias por comparecer y explicarnos estos datos tan interesantes. Pasamos al punto tercero del orden del día.

**PCOC-2554/2022 RGE.20415. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto de la Semana Europea de la Movilidad 2022.**

Pido, por favor, al señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Miguel Martínez Palencia, que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Buenos días. Como saben, los tiempos son de diez minutos en total, a repartir en cinco minutos, y un máximo de tres turnos cada uno. Doy la palabra al señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, señor presidente. Buenos días a todos y a todas. Gracias por su presencia aquí, director gerente del consorcio. Nosotros queríamos preguntarle al Gobierno cuál era su valoración respecto de la Semana Europea de la Movilidad y, fundamentalmente, las novedades que puede haber habido del año 2021 al año 2022, porque lo que está claro es que los retos que afrontan la movilidad y el futuro de la movilidad no parece que se estén afrontando de una forma clara desde el Gobierno autonómico. Nosotros consideramos que esta movilidad tiene que ser,

sin duda, sostenible y digital y apostar, sin lugar a dudas, por los modos de transporte menos contaminantes, y de forma clara, rotunda y contundente también con hechos, y también con presupuesto, con presupuesto extraordinario y situaciones extraordinarias también, por el transporte público. Con hechos, como digo, es la única manera de fomentar la movilidad activa y la imprescindible intermodalidad; con hechos y con presupuesto y con una política fiscal clave en estas cuestiones, porque, sin presupuesto, difícilmente se puede transformar la movilidad y afrontar los retos del futuro.

Desde luego, nuestras ciudades son básicas, más aún en Madrid, y debemos hacerlas más humanas, más amables, más sostenibles, devolviendo el espacio que los coches han quitado a las personas. En esto, la movilidad es esencial, el día a día de todos nuestros ciudadanos, de todos los madrileños, y no vemos que el Gobierno autonómico aproveche cuestiones quizá puntuales pero muy simbólicas, como la Semana de la Movilidad, para llevar a cabo este tipo de retos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor don Luis Miguel Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Voy a empezar esta intervención simplemente recordando que la Semana Europea de la Movilidad surge en Europa allá por el año 1999, con el Día sin Coche, y a partir del año 2020 contó con el apoyo de la Comisión Europea. Desde ese momento, se celebra cada año entre el 16 y el 22 de septiembre, realizando actividades para promocionar la movilidad sostenible, el fomento del desarrollo de las buenas prácticas y el cambio de comportamiento a favor de la movilidad activa, el transporte público y otras soluciones de transporte limpias e inteligentes. Como cada año, la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería de Transportes e Infraestructuras y del propio Consorcio de Transportes y el resto de los operadores que constituyen el sistema, se ha sumado a la celebración de esta importante iniciativa y ha organizado numerosos actos en apoyo a la misma, que, si quiere, podemos pasar a repasarlos, porque nosotros, en esta Semana de la Movilidad, el viernes 16 de septiembre, lo primero que hicimos fue conmemorar el décimo aniversario de la tarjeta de transporte público, que yo creo que es importantísimo. Llevamos diez años de tarjeta de transporte público, diez años de billética inteligente, y seguimos avanzando en esa billética inteligente, que es fundamental para el buen sistema integrado de transporte que tenemos en esta región. En este acto se enfatizó la importancia que la tecnología de billeteaje sin contacto ha tenido para lograr la unificación tarifaria -muchos años ya de consorcio, y la unificación tarifaria fue fundamental- y tecnológica de todos los sistemas. En la integración tecnológica es en lo que más estamos trabajando en estos momentos, y se dedican partidas importantes para ello, favoreciendo a los usuarios del transporte público con nuevas prestaciones tanto de seguridad, comodidad y flexibilidad. Además se informó del lanzamiento oficial de la app de carga a través de la telefonía móvil para iPhone, porque hasta ahora no habíamos llegado a acuerdos con iPhone para que la tarjeta de transporte público se pudiera cargar a través de iPhone.

También, el 20 de septiembre se celebró en el Colegio de Ingenieros de Caminos una jornada sobre innovación y nuevas tecnologías, con la participación de la decana del colegio, Repsol, Arriva Spain, IDOM, donde pusimos de manifiesto toda esta innovación tecnológica y las nuevas tecnologías que estamos aplicando a los transportes públicos. Queríamos haber hecho para ese momento también una exposición, que se hizo a posteriori, porque no se pudo cuadrar el patio de Sol para hacer esa exposición, el jueves 29 de septiembre en el patio de la Casa de Correos. Ahí, en la puerta principal, se dieron a conocer las principales tecnologías que estamos aplicando en este momento a los puestos tecnológicos de la consejería para los transportes públicos. Llevamos toda la estación 4.0 de Metro, con todos los sistemas tanto de billeteo y las nuevas máquinas como de validación, las marquesinas interurbanas, nuestro contrato de marquesinas, con todos los adelantos tecnológicos que tienen, proyectos del Centro de Innovación del Consorcio de Transportes, como el autobús autónomo de la Autónoma. Y se pudieron ver proyectos de Arriva, como la monitorización medioambiental y los paneles solados enmarcados, nuestro autobús laboratorio, nuestro big data, etcétera. A través de las jornadas de innovación, por una parte, en el colegio y, por otra, de la exposición que se hizo en el patio de la Casa de Correos intentamos poner un poco sobre la mesa toda la transformación tecnológica que estamos llevando a cabo.

Para mí, el acto más importante de los que hicimos y el más próximo fue el viernes 23 de septiembre, que tuvo lugar en el Instituto de Enseñanza Secundaria Vallecas I, presentando el folleto escolar y una guía escolar que se ha llevado a cabo para promocionar el transporte público y la movilidad sostenible entre los jóvenes, estos jóvenes que se están enfrentando por primera vez a la movilidad y, por lo tanto, al transporte público, y fomentar así el transporte público. Esta iniciativa la llevamos haciendo ya varios años; el año pasado estuvimos en más de 60 institutos de Enseñanza Primaria y Secundaria, y la temática, como les decía, es esa primera vez que te enfrentas a la movilidad. Se hace de forma altruista con nuestros jubilados, que son los profesores que están dando estas clases en los institutos; estamos conformando también eso con una serie de voluntariado a través de las empresas y pretendemos llegar a más de 100 institutos en este año en el que estamos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Todas estas actuaciones se suman también a las campañas que hicimos, como ¿Sabías que...? Y, por supuesto, siempre, en la Semana de la Movilidad, intentamos llevar a la calle, a los municipios de la Comunidad de Madrid, todos los avances tecnológicos que tenemos sobre la mesa en estos momentos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Por tiempo de tres minutos tiene la palabra el señor don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, señor Martínez, por su explicación. El señor consejero, recientemente, en un desayuno informativo, dijo que su actuación se basaba básicamente en tres principios: bajar impuestos, reducir la intervención y eliminar los

obstáculos. Eso fue lo que dijo. No sabemos si con esto, la Semana Europea de la Movilidad, el año que viene, tendrá unos mejores datos, porque, francamente, esto es sobre lo que le estamos preguntando: cuál es la novedad de esta Semana Europea de la Movilidad. Usted ha dicho, y es verdad que es, sin duda, importantísimo, que la tecnología del billeteaje es esencial para que el usuario pueda trasladarse con todas las facilidades, que cambie de un modo a otro. Hay cuestiones que usted sabe bien que se podrían mejorar, pero, quizás, en esta situación en la que vivimos, con una crisis climática que ya nadie puede negar -bueno, algunos negacionistas del cambio climático todavía lo hacen- y una crisis energética derivada, sin duda, de la guerra en suelo ucraniano por culpa de Putin, lo que más preocupa a los madrileños y a las madrileñas es el precio que pagan. Y la novedad de este año es que, como usted bien sabe, el 50 por ciento del precio que pagan los madrileños en sus Abono Transportes está financiado al cien por cien por el Gobierno de España. Sin duda, muchas veces despreciado de forma injusta, sin duda, incorrecta y, sin duda, utilizando datos falsos, un modo de transporte como Cercanías de Madrid, que usted sabe que es básico para esta región, pues es gratuito, es gratuito para todos los madrileños. El 50 por ciento de bonificación de los Abono Transportes, cien por cien en el uso de Cercanías de Madrid, esta es la novedad de este año de la Semana de la Movilidad. Y usted sabe, aunque no lo ha mencionado, que se ha recuperado en gran medida el número de usuarios de todos los modos de transporte que están interconectados gracias a este tipo de medidas, que no solo es una cuestión económica sino que también hace que nuestros ciudadanos recuperen la confianza en el transporte público en tanto en cuanto se pone el foco en ellos, en los ciudadanos, en sus necesidades y, desde luego, en los modos de transporte, en todos ellos, en la EMT, en los autobuses interurbanos, en el metro y en Cercanías. Y esta es la novedad de un año para otro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Francamente, con esos principios de los que habla el consejero, difícilmente podrán hacer nada al respecto, pero, en cualquier caso, ya le digo, ¿van a hacer ustedes algún tipo de esfuerzo extraordinario para que la Semana de la Movilidad del año 2023 cuente con un esfuerzo extraordinario por parte del consorcio, del Gobierno y del presupuesto? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Señor Martínez, le voy a dar treinta segundos por si quiere responder, pero solo treinta porque ya se ha pasado usted de su tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): ¡Claro que sí!; como mi comparecencia habla de financiación, yo contestaré en el siguiente punto a las distintas cuestiones que plantea el diputado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Martínez Palencia. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-949(XII)/2021 RGE.14011. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación financiera del sistema de transporte público en la región. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea).\***

***\*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.***

Se ha recibido escrito del señor consejero de Transportes e Infraestructuras por el que se delega la sustanciación de la comparecencia en el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, el señor don Luis Miguel Martínez Palencia, a quien no hemos despedido precisamente por eso, porque tenía que comparecer a continuación. Para exponer las razones que justifican la solicitud de la comparecencia tiene la palabra el señor Oliver durante un tiempo de tres minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Martínez Palencia, por venir a comparecer a explicarnos la situación económica de la región. Ya ha hecho un pequeño avance la señora Roldán; ya estuvimos debatiendo este tema también la semana pasada con la señora Roldán. En mi grupo parlamentario estamos francamente preocupados con la financiación del transporte público en la región porque, los datos, datos son, y el uso del transporte público en la región se ha deteriorado notablemente en los últimos diez años, es decir, hemos pasado de un uso del 32 por ciento en el conjunto de los desplazamientos en el año 1996, cuando el Partido Popular entró en las instituciones, a apenas un 24 por ciento, según la última encuesta domiciliaria de movilidad, y eso solo puede ser por una cuestión: el transporte público es cada vez menos atractivo para los ciudadanos, y normalmente eso ocurre cuando se deja de invertir en las cosas necesarias o cuando con los mismos recursos se hacen las cosas mucho peor. Yo le pido al señor director gerente del consorcio que nos explique cuál es la situación económica y qué perspectivas, en la medida de lo posible, tienen ustedes en el transporte de nuestra región. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Comparece el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, que dispone ahora de un tiempo máximo diez minutos; tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días otra vez, señorías. Comparezco hoy en esta comisión por delegación del señor consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre la situación financiera del sistema de transporte público de la región; para ello, voy a comenzar haciendo un breve balance de lo que ha supuesto en los últimos dos ejercicios presupuestarios todo esto. Vamos a hacer un poco de historia, que es la historia de mi gerencia, o sea, voy a relatar lo que ha sido mi gerencia, y yo creo que en el relato van a entender ustedes a dónde quiero llegar.

La crisis que provocó el covid-19 impactó de manera significativa en todos los sistemas de transporte público, haciendo que las Administraciones tuvieran que actuar de manera contundente. En nuestro caso, la comunidad hizo un esfuerzo considerable por mantener la oferta de transporte, resolución que iba haciendo yo semana a semana para que toda la oferta de transporte estuviera en la calle, hubiera o no viajeros. O sea, mantuvimos la oferta de transporte de viajeros al mismo nivel que el servicio que había antes de la crisis sanitaria, aunque la demanda de viajeros había disminuido, como ustedes saben, drásticamente, hasta el 8 por ciento de demanda que llegó a haber. Esta circunstancia conllevó un incremento significativo del gasto, provocado tanto por la disminución de la recaudación por venta de títulos -aquí tenemos dos partidas: lo que recaudó y lo que aportan las Administraciones- como por la realización de gastos extraordinarios que hubo que acometer para los diferentes operadores de transporte para garantizar la higiene y la seguridad de todos los usuarios y sus trabajadores. Esto se hizo posible porque en la Consejería de Transportes e Infraestructuras se incrementó el gasto en la cuantía necesaria, es decir, en concreto en 2020 se incrementa el gasto en 281,13 millones más que sobre lo inicialmente presupuestado para la financiación del transporte público de viajeros de la Comunidad de Madrid. La mayoría de estos fondos procedieron de los fondos covid creados por el Gobierno ante la insistencia de nuestra comunidad, a través del Real Decreto Ley 22/2020, de 16 de junio, fondos que la Consejería de Hacienda y Función Pública de la comunidad tuvo que adelantar para no perjudicar el normal funcionamiento del sistema. Nos pasamos el día recibiendo fondos, cuando se reciben a destiempo, que tenemos que adelantar.

En el ejercicio de 2021, aunque se ha producido una recuperación paulatina de la demanda, no se alcanzaron los niveles previos a la crisis. Ello, junto con la incidencia de Filomena al inicio del año y el incremento del precio de la electricidad y de los combustibles, del que tanto habéis escuchado aquí hablar, que se empezó a notar a partir del segundo semestre, ha implicado que nuevamente la Comunidad de Madrid haya tenido que realizar una aportación extraordinaria de 200 millones de euros para financiar las necesidades del transporte. Dadas estas circunstancias, para la anualidad de 2022 se presupuestó un total de 2.392 millones de euros, ¡2.392!, con unas aportaciones de las Administraciones consorciadas de 1.525,78 millones de euros, casi 147 millones de euros más que en el presupuesto prorrogado para 2021.

De las aportaciones totales de los socios, la comunidad es la que más financiación aporta, en concreto 1.157 millones de euros, que supone más de un 76 por ciento del total; el Ayuntamiento de Madrid, 208 millones; el Estado, 126 millones, el 8,3 por ciento. Nos tenemos que dar cuenta de que la subvención que se establece es a las familias, o sea, que la Comunidad de Madrid aporta el 76 por ciento de subvención a las familias para que no paguen lo que cuesta un Abono Transportes, mientras que el Estado, congelado en el tiempo, aporta 8,32 millones de euros. Y voy a hilar con el 50 por ciento. El 30 por ciento, que no sabemos cuándo nos va a llegar, que no sabemos si tan siquiera nos va a llegar, para poder paliar el efecto de la reducción, ese 30 por ciento, que no sabemos cuándo nos va a llegar, se incrementó hasta el 50 por ciento, porque se dio la posibilidad, y nosotros así se lo trasladamos a los madrileños, de que los convenios que tenemos con Cercanías no se liquidaran y poder aumentar ese descuento. Ese descuento se hace con una descoordinación total entre las Administraciones. A través de cartas, se le ha pedido a la ministra en distintas ocasiones que no

puede tomar una medida que afecte a un modo de transporte que no representa ni el 15 por ciento de los desplazamientos que se producen en esta ciudad, y no se puede tomar una medida en ese sentido sin estar coordinados. Se lo repetimos el día 5 de agosto: no tome usted más medidas sin estar coordinados con el resto de las Administraciones competentes y no se meta en aquello sobre lo que las Administraciones competentes tienen la autoridad. ¡Y no se nos hizo ni caso!, ¡ini caso! Y venimos ahora con los presupuestos generales y nos encontramos con que va a haber un descuento integral, otra vez un descuento total a Cercanías, sin haber tan siquiera llamado a la puerta -es como que te desprecian- para preguntarte tu opinión. Pues eso es lo que ha pasado con el 50 por ciento. Y tuvimos la generosidad -porque podríamos haber hecho lo contrario- de aumentarlo hasta el 50 por ciento. Y digo la generosidad porque, si no lo hacemos, colapsamos Cercanías, porque bien conocen ustedes cómo están: sin trenes y sin conductores. Y tuvimos esa generosidad coordinados con la Dirección General de Transportes, porque estaban, como dicen en mi pueblo, "acojonaos" por lo que podía pasar si nosotros no aumentábamos más esa subvención. Eso es lo que pasó con el 50 por ciento.

Dicho esto, y a pesar del incremento presupuestario que nos ha supuesto, porque nos ha supuesto un incremento presupuestario muy importante para poder financiar 2022, que también estamos en un momento delicado, aunque por motivos sustancialmente distintos, en esa misma carta del 5 de agosto, se le dice a la ministra la situación que tenemos con la energía, y se lo repetimos por tercera vez: oiga, que lo que está sucediendo con la energía, no en el metro de Madrid, lo que sucede en todos los metros de España, el de Bilbao, el de Barcelona o de la ciudad donde te quieras poner, es que para los presupuestos, como ha dicho Silvia antes, que teníamos 50 millones de euros gastados en el mes de abril, posiblemente falten otros 120 millones de euros para la energía. Y no solamente eso, para el GAR de la EMT también faltan otros 60 millones de euros. Por lo tanto, esa crisis que nos ha venido ahora..., o sea, no teníamos covid y no teníamos ingresos suficientes -luego, rebajamos un 50 por ciento-, sino que también tenemos que sumar la crisis energética. Y estamos pidiendo fondos, porque el Gobierno solamente participa con el 8 por ciento, solamente subvenciona el 8 por ciento. Y con la medida del 30 por ciento, ahora, subvenciona, en vez del 8 por ciento, el 15 por ciento. No nos olvidemos de que la Comunidad de Madrid está poniendo 1.200 millones de euros, que el 30 por ciento supone 70 millones de euros y que no pagar a Cercanías suponen otros 40 millones de euros. O sea, que a los 126 se le pueden sumar otros 100, mientras estamos poniendo 1.200 millones de euros para llegar a cada rincón, para tener cohesión.

Eso es lo que está pasando con el año 2022, que ahora nos encontramos con otra crisis, que es la crisis de la energía. En este caso, con la crisis de la energía y con los IPC como están, tenemos que liquidar todos nuestros contratos. Yo tengo un contrato con cada operador, que tiene unas reglas del juego, y las reglas del juego es el IPC, y está el IPC por las nubes. Entonces, eso implica que también va a subir la cuenta; no solamente ya es el carburante, es el IPC. Y tengo mis contratos con Metro de Madrid a través de los contratos programa, que dicen claramente lo que tengo que pagar. Bien, pues, en esa circunstancia, lo que nos sucede es que nos enfrentamos en 2020 a un año muy complejo por los ingresos; en 2021 nos pasó exactamente igual, y ahora estamos en un año muy complejo por la energía. Aunque se hagan aportaciones extraordinarias para el presupuesto de 2020 y

de 2021, nos encontramos con 2022, que es un año muy complejo. Para tener un orden de magnitud del precio de los combustibles, que suponen alrededor de un 30 por ciento de los costes directos para el transporte por carretera, se ha incrementado en los últimos meses un 32,43 por ciento. El caso de Metro de Madrid con el precio del megavatio no lo vamos a comentar. Lo ha comentado Silvia. ¡Si es que estaba a 57 euros el megavatio/hora y ahora está a 200 y a 300!, y no sabemos cómo cerraremos el año. Esto ha supuesto en Metro de Madrid, en el ejercicio 2021, un incremento de la partida del gasto de electricidad de más del 65 por ciento. Esto nos sitúa en un entorno volátil y descoordinado con nuestro Gobierno. Tenemos que estar todos juntos haciendo frente a esto. Descoordinados con nuestro Gobierno; han sido insistentes nuestras cartas, porque las escribo yo mismo, no solamente para que nos coordinemos en el plan de Cercanías sino para que nos coordinemos en todo lo que tenga que ver con la autoridad del transporte.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Es un socio más, ¡es un socio más!; solamente es un socio más, que participa con el 8 por ciento, y está en el consejo de administración y tiene que velar por la movilidad de todos los madrileños.

Y, en cuanto a la Semana de la Movilidad, que ha dicho anteriormente el diputado socialista que es la medida estrella... No, la medida estrella es que nosotros llegamos al 50 por ciento, y, si no llegamos al 50 por ciento, la Semana de la Movilidad es el desastre de la movilidad, porque Cercanías no pudiera haber conducido, no pudiera haber canalizado los viajeros que tenía que canalizar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias por su intervención y ajustarse al tiempo, señor Martínez Palencia. Es ahora el turno de los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de siete minutos cada uno de ellos. Empezamos por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos; señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, señor Martínez Palencia; muchas gracias por su comparecencia. Yo voy a hacer una intervención de carácter general, pero también voy a entrar, en lo que pueda, en los datos, aunque vaya por delante que no es normal que se haga una petición de información formal y oficial y nos manden este papel impreso, que incluso se intenta ampliar en el ordenador y que no se ve nada, es como si hubiera bebido uno, como si estuviera pixelado. Yo he intentado trabajar los datos para venir a esta comparecencia, pero es imposible; me tengo que guiar por lo que usted ha dicho en ella. No es posible, hay que hacer las cosas bien. Quiero decirlo formalmente, porque es una queja: petición de información al Gobierno de la Comunidad de Madrid, oficial; responden y no hay..., y no puedo leerlo -iba a decir otra cosa-.

Creo que todos coincidimos aquí en la importancia del transporte público como un derecho fundamental para la movilidad de las personas, que a su vez asegura muchos otros derechos; derechos al empleo, al estudio, a la sanidad, al ocio..., en fin, a lo que se considere. Y creo que la apuesta por su fomento debería ser común. Y estoy de acuerdo con usted en el sentido de que es

bueno que se coordinen las Administraciones y que haya una coordinación con el Gobierno central, por supuesto que sí. Lo que hay que hacer es asegurar la financiación y la inversión necesarias para que funcione correctamente el transporte público colectivo y se fomente su uso. Y hay una serie de temas pendientes, algunos antiguos que hay que resolver y otros que están en el calendario, por ejemplo, los temas del contrato programa para Metro, que ahora tocan, el de 2023 y 2024, que son temas que hay que abordar, o el tema de la inversión necesaria, que seguimos, por ejemplo, con esta gran empresa pública, que es fundamental para el transporte público, y debería aumentarse el número de trenes y su frecuencia, pues las frecuencias han bajado mucho la calidad del servicio, las hay hasta de quince minutos, y los trenes van abarrotados -yo soy usuario diario del transporte público-, hasta la bandera, y me parece que eso no es calidad y desestimula el uso y el fomento del mismo. Y, luego, hay que cumplir las cosas, hay que cumplir desde la masa salarial a la tasa de reposición, aumentando la plantilla.

En resumidas cuentas, pongan ustedes más trenes, pongan ustedes más personal, mejoren el servicio y potencien el uso de un transporte público colectivo tan importante como el metro. Estos son los temas urgentes, pero hay otros que son anteriores. Por ejemplo, la tarifa de equilibrio, que habría que cambiar a ella, de viajeros por kilómetro, como tiene la EMT. En cuanto al tema de la gestión de la energía, supongo que ustedes habrán planteado medidas de tarifa variable a una tarifa plana para ahorrar costes. En fin, los temas de convenio ya los he comentado antes. Y, en definitiva, ver cómo se mejora la situación patrimonial de Metro. Metro ha pasado de 1.700 millones de patrimonio a 383 en una década, y eso, pues, no es muy normal.

Dicho esto, fomentar el transporte público también es abordar el tema de las tarifas. Yo sé que es muy complejo, que no es fácil, no es sencillo, y es verdad que habría que coordinarlo entre Administraciones, pero los resultados están ahí, es decir, esta aminoración de las tarifas ha dado como fruto un aumento de los usuarios. Entonces, creemos que es la vía, y más en una situación de excepcionalidad; no tiene por qué mantenerse de forma indefinida en el tiempo. Aunque, si hablamos de sostenibilidad, de horizonte, de colapso energético y medioambiental, pues a lo mejor algún día, sobre todo en los países más desarrollados, que tenemos capacidad para ello, hay que reutilizar el sistema impositivo y fiscal para financiar el transporte público, porque viene bien para reducir la huella de carbono, viene bien para estimular su uso y viene bien como alivio para las familias, que en estos momentos de inflación, de coste de vida disparado, es algo que conviene hacer. Entonces, yo no sé qué van a hacer ustedes en 2023 con la minoración de las tarifas, si van a mantener lo que tienen ahora, si van a ser coherentes con lo que plantea el Gobierno central, más allá de esa denuncia, protesta o malestar que puedan tener ustedes por la falta de coordinación, pero son temas concretos que, si coherentemente se plantean en los sitios, habría que intentar extenderlo al conjunto del transporte público.

Creo que hay que dejar algo muy claro, y de verdad que me gustaría saber el resultado de ingresos y gastos y haber podido trabajar estos cuadros, y es que el transporte público, la empresa pública, por definición, no puede entrar en quiebra, lo que hay que hacer es tomar las medidas necesarias para mejorar los equilibrios financieros, para mejorar los ingresos, para mejorar la calidad

del servicio, pero, no sé, a veces se deja caer, o hay quien estimula o hay quien suelta en los medios de comunicación ciertos elementos de alarma social que no conducen absolutamente a ningún lado, ¡a ningún lado! En todo caso, puede haber interés detrás de ellos en un planteamiento neoliberal de deteriorar, primero, los servicios públicos, con la vista puesta en su privatización bajo diferentes fórmulas; la más evidente, a la medida de la mano, que se está aplicando son las externalizaciones. Los casos extremos serían venderla o meter operadores en determinados servicios, líneas, etcétera.

Quería acabar este punto, esperando su respuesta, sobre todo los datos más generales, diciendo que, si hay que hablar de fiscalidad, hablemos de fiscalidad, esa es la gran cuestión. Sin una fiscalidad que sea progresiva y suficiente, no hay servicios públicos de calidad, y el transporte público tiene que ser un servicio público de calidad. Ahora está muy al uso el argumento de que la Comunidad de Madrid ha dejado de recaudar 900 millones de euros por el impuesto sobre el patrimonio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Es que hay mucho más, es que son 4.111 millones de euros al año que deja de recaudar la Comunidad de Madrid, el Gobierno de la señora Ayuso en calidad de tres impuestos: patrimonio, sucesiones e IRPF. Creemos que hay recursos suficientes para abordar esa mejora, esa inversión, esa potenciación del transporte público y ese mayor equilibrio en las cuentas del Consorcio Regional de Transportes. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Por un tiempo de siete minutos tiene la palabra el señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por su comparecencia y por las explicaciones que ha dado. En Vox llevamos mucho tiempo, prácticamente desde que empezó la crisis energética, preguntando sobre esta cuestión: cómo iba a afrontar el Gobierno de la Comunidad de Madrid estos sobrecostes energéticos el transporte público, energéticos y de combustible, porque nos preocupa. Además, le tendemos la mano una vez más -que no se sientan ofendidos los señores del Partido Popular-. Cuando preguntamos por las cosas no es por atacarles sino para ir juntos, porque ya hemos visto la respuesta de la izquierda; tienen dos respuestas a esto: una, Sánchez es el salvador, aunque luego da migajas, y, dos, que subamos los impuestos. Pues nosotros creemos que realmente, con el presupuesto actual y con los fondos que tiene la Comunidad de Madrid, se puede, solo que hay enfocarlo donde hay que enfocarlo, que ahora mismo creemos que es en arreglar los problemas de la sanidad, en reforzar la educación y en seguir manteniendo las infraestructuras y el transporte público de calidad que tenemos.

Como digo, nos preocupa. Usted mismo lo ha comentado, que no solamente son los costes energéticos, es que es la falta de recaudación que todavía se mantiene desde la pandemia y es, sobre todo, el IPC. Y nos preocupa no solamente en Metro de Madrid sino en todos los demás operadores del transporte. Por lo tanto, pensamos que hay que dejar de esperar a que el Gobierno de la nación nos ayude, porque no lo va a hacer; sinceramente, en Vox no tenemos ninguna esperanza en que el Gobierno de Sánchez venga a salvar el transporte público madrileño, ¡ninguna esperanza! Por lo

tanto, pedimos e imploramos al Gobierno de la Comunidad de Madrid que sea consciente de esto y que juntos, en el próximo ejercicio presupuestario, podamos abordarlo, porque lo necesitamos, porque realmente el transporte público es vertebrador de nuestra región, es fundamental, y estas infraestructuras no solamente hay que mantenerlas sino que hay que seguir apostando por ellas, como se viene haciendo en estos últimos años. Pensamos que se puede gastar mejor, es un poco el resumen que quiero hacerles; no hay que ingresar más sino gastar mejor, iy sobre esto se puede hablar mucho!

Quería hacerle algunas preguntas. Por ejemplo, con respecto a los operadores, más bien los interurbanos, algunos han puesto sobre la mesa el tema de poder hacer frente a este incremento, que ellos también lo tienen, y hubo aquí una comparecencia muy interesante antes del verano, y nos decían que el sobrecoste que estaban produciendo los aumentos era muy superior al porcentaje de beneficios que podían tener. Entonces, un planteamiento que se pueden hacer es ampliar las concesiones, es decir, ampliarlas en el tiempo. Es una pregunta que les hago, si lo tienen sobre la mesa o si lo han hecho. En vez de compensarles económicamente, se puede alargar en el tiempo ese contrato, las concesiones.

En cuanto a Metro de Madrid, es verdad que nos ha explicado la consejera en la pregunta los planes de ahorro energético, pero me gustaría preguntarle si hay algún proyecto serio de ahorro energético. Tenemos ahora la oportunidad de los fondos europeos, que sigue abierta, proyectos realmente muy interesantes. A mí me sorprende que, mientras hemos hecho en Madrid 300 kilómetros de carril bici para unir todos los parques, no hayamos puesto placas solares en toda la superficie posible del metro para ahorrar en el coste energético, haber usado hasta el último centímetro de sol que tenemos en Madrid para poder reducir la factura de Metro, además teniendo estas inversiones que suelen ser eficaces, que suelen amortizarse en poco tiempo, cada vez en menos tiempo -esta tecnología ha mejora mucho-, y sobre todo teniendo la financiación que nos está ofreciendo también ahora Europa.

Otro tema interesante es el del gas. Es verdad que se ha apostado mucho por pasar de los motores de combustión a otros tipos de motores, usando otro tipo de combustible, como gas o la propia electrificación. Se nos decía que fuéramos al gas, que es más barato y, sin embargo, el gas ha subido en más de un 300 por ciento. Y lo decía usted, que eso ha supuesto más de 60 millones de euros solamente en la EMT. Entonces, nos ha hablado de los sobrecostes, pero no de cómo se van a asumir los sobrecostes.

Una vez más les imploro que no basen sus esperanzas en el Gobierno de la nación y en Sánchez, porque lo que verán serán migajas y propaganda. Dirán que sí, que ellos apuestan por Madrid, pero quieren atacar frontalmente a Madrid y lo harán; entonces, les tendemos la mano una vez más en Vox para hacer frentes. Con los presupuestos actuales, con los ingresos actuales que tiene la Comunidad de Madrid, creemos que se pueden reforzar tanto la sanidad como la educación y las infraestructuras, que es ahora mismo lo que necesitan los madrileños, y no basar nuestras esperanzas

en que del Gobierno de la nación nos hagan una aportación extraordinaria, porque, si la hacen, la harán mal, tarde, y será escasa. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo de siete minutos, tiene la palabra el señor Pastor Barahona.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, presidente. Es inevitable observar que, si bien a veces los argumentos son beligerantes y contundentes, no es el señor consejero quien está hoy aquí compareciendo, porque, en su agenda pública, hoy, a las 11 horas, el señor consejero presenta descargas gratuitas de libros clásicos mediante códigos QR en estaciones de metro. Seguro, presidente, que la consejera delegada de Metro, que ha estado aquí esta mañana a las 9, va a estar allí presente a las 11 de la mañana; seguro que el consejero podía haber hecho exactamente lo mismo.

En cualquier caso, muy interesante y beligerante, debo decir sorprendentemente beligerante, su intervención esta mañana aquí. Usted, que tiene una larga trayectoria en este Gobierno autonómico, en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, ha explicado con claridad lo que supuso el covid para el transporte público y la financiación extraordinaria del Gobierno de España, una situación que nadie jamás pensaría que ocurriría; tampoco nadie pensó que ocurriría lo que ocurrió con el volcán de La Palma, y, desde luego, nadie pensó que ocurriría esta guerra que tenemos ahora mismo en suelo europeo. Usted ha sido preciso en eso, pero, con su gran trayectoria, usted conoce las competencias autonómicas, estoy convencido de que sabe exactamente cuáles son las competencias autonómicas en el transporte, que, efectivamente, como usted ha dicho, se encuentran distribuidas entre los tres niveles de la Administración pública. Bien, pues, cuando escuchamos discursos como el suyo, en el que parece que alguien con una larga trayectoria como usted y el consejero -voy a hablar del consejero, aunque no esté aquí, que también tiene una larga trayectoria política en esta comunidad autónoma- se sorprenden de que ocurran cosas extraordinarias y se encuentran, por lo visto, desarmados y sin ningún tipo de previsión al respecto, y lo único que pueden hacer es... Digo yo: los carburantes, la energía, el IPC, sube en toda España, en toda Europa, quizá, incluso, fíjese usted, en todo el mundo, pero parece que ustedes nunca han tenido ningún tipo de previsión.

Le decía a usted antes cuáles eran los tres principios con los que se despachó el consejero una mañana, recientemente, con los medios de comunicación: bajar impuestos, reducir la intervención, eliminar obstáculos; la responsabilidad, la libertad -faltaría más- y la previsión. Parece ser que la única previsión que tienen ustedes, según el discurso que le han dicho que tenía que hacer, claro, es quejarse, lamentarse y, por supuesto, poner, ¡cómo no!, como hace el Gobierno, desde el primero al último de sus elementos, de sus voceros -dicen-, portavoces, soldados, a confrontar con el Gobierno de España. Usted ha sido preciso, es verdad, en un dato que, fíjese, yo se lo agradezco, porque el consejero normalmente hasta se olvida de él, que son los 126 millones de euros que aporta el ministerio, porque el consejero a veces hace discursos tan gruesos que, en fin, ni siquiera dice eso.

Señor director gerente, confíe usted en el Estado de derecho. Es verdad que en este Parlamento autonómico escuchamos afirmaciones, prácticamente todos los jueves, desde el primero al último, por parte desde la presidenta señora Ayuso hasta el último -por orden de intervención quiero decir- diputado que interviene, que, claro, si uno cree todo aquello que escucha por parte de determinadas bancadas, ya no digo de la extrema derecha sino de la derecha, al final uno tiende a desconfiar del Estado de derecho. Confíe usted en el Estado de derecho, no se preocupe. Y le diré algo: yo creo que las afirmaciones que usted ha realizado respecto al comportamiento de la ministra del Gobierno de España son del todo inapropiadas; tanto el tono como la forma y el contenido de sus afirmaciones son del todo inapropiadas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pastor, vamos a ceñirnos a la cuestión.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Me estoy ceñiendo estrictamente, señor presidente, a la comparecencia de quien el Gobierno ha decidido que venga a comparecer aquí esta mañana, y si eso no le parece a usted ceñirse a la cuestión...

Hablaba usted de que tuvieron la generosidad. En eso, ya digo, libertad, previsión y responsabilidad. El consejero habla de previsión, y ustedes son generosos. Yo, francamente, no sé en qué marco conceptual puede entrar que una Administración que gestiona el dinero público de todos los madrileños sea generosa. Pues, mire, no, usted tiene unas competencias, tiene que llevarlas a cabo y ya está, y las desarrolla de la mejor manera posible, o entendemos que es así, esperamos que sean ustedes lo más eficientes posible. Pero, ya le digo, bajando impuestos, definiendo la intervención y eliminando los obstáculos, la fiscalidad es la clave, y esta es una situación extraordinaria. Usted cumple sus competencias, el consejero cumple sus competencias y ustedes deciden de qué manera distribuyen el dinero de los madrileños. Y ustedes deciden, el Gobierno de la comunidad autónoma decide cuál es la política fiscal. En una situación extraordinaria, una guerra de Putin en suelo europeo, el Gobierno de España decide ayudas al transporte ferroviario que el año que viene van a suponer, para una familia de cuatro miembros, un ahorro de entre 1.800 y 3.000 euros. Ustedes, en esa situación extraordinaria, ¿qué deciden? Por lo visto, nada más allá de: vamos a quejarnos. No le compete a usted, pero, como se mete usted, en ese discurso que ha hecho, en todas las cuestiones, pues mire: el Gobierno de España decide aumentar los impuestos a los ricos, a los ultrarricos, y aquí, en la comunidad autónoma, se decide que más de 900 millones de euros se los ahorran los ultrarricos de la comunidad autónoma. Pues quizá usted, en su competencia -usted no, el consejero-, si tuviste un poquito de peso político, conseguiría más dinero para el transporte público.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Mientras que el Gobierno de España apoya a las clases medias y trabajadoras, ¿qué hace Madrid? Porque las competencias ya sabemos que las tienen que ejecutar, claro; el Abono Transportes, claro, icómo no lo van a hacer! Bueno, ustedes pueden dimitir y marcharse todos y dejar el sistema abandonado, pero eso tienen que hacerlo, esa es su competencia, es su obligación. ¿Qué hacen de forma extraordinaria? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse a los tiempos. A continuación tiene la palabra el señor Oliver por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Martínez Palencia, por esta exposición, en la que ha entrado dando algunos números, pero en realidad no ha contestado al espíritu -que, a lo mejor, tendré que reformular de otra forma- de la cuestión. Yo, a raíz de su exposición, querría preguntarle al señor gerente del consorcio si sabe de dónde sale el dinero que piden al Estado. Es que sale de los mismos impuestos que se pueden pagar en la Comunidad de Madrid. Es decir, cuando ustedes están pidiendo dinero al Gobierno de España, es que sale del mismo sitio de donde recauda la Comunidad de Madrid. ¿Sabe el señor gerente del consorcio que la Comunidad de Madrid deja de recaudar más de 4.000 millones de euros al año en impuestos, que podrían utilizarse para compensar las pérdidas en el transporte?, ¿que en los últimos años hemos dejado de recaudar 60.000 millones de euros en la Comunidad de Madrid, mientras aumentábamos la deuda hasta más de 35.000 millones de euros? Con los regalos fiscales a quienes menos lo necesitan, estamos dilatando el futuro de nuestros hijos y de nuestros nietos, y creo que usted tiene que ser perfectamente consciente, porque le ha nombrado un Gobierno del Partido Popular que está haciendo este tipo de políticas.

A usted le dieron 281 millones de euros para el fondo covid, ¿y sabe usted que este se componía de más de 3.500 millones de euros? Y sabe usted que la Comunidad de Madrid tiene autonomía fiscal para decidir qué hace con el dinero y cómo lo gasta. Yo espero que todas estas reflexiones las tenga usted en cuenta a la hora de hacer las valoraciones que hace en el consorcio, porque igual necesita pedir recursos a la Comunidad de Madrid y no a papá Estado, como parece que le gusta a usted.

Le quiero hacer una pregunta en relación con la cuestión que ha planteado al inicio. Le voy a repetir los datos. En el año 1996, el 32 por ciento del conjunto de los desplazamientos se hacía en transporte público; en 2018, solamente el 24 por ciento. No tenemos datos de cuáles son los desplazamientos a día de hoy, pero me da la sensación de que, probablemente, el uso del transporte público se haya reducido en favor del vehículo privado. Y esto tiene dos efectos directos. El primero es que, si baja el transporte público y la gente tiene que seguir moviéndose porque no hay políticas que fomenten el trabajo de ningún tipo en la Comunidad de Madrid, se incrementa el uso del coche. ¿Sabe cuánto pagamos todos los madrileños y madrileñas en concepto de vehículo privado a lo largo de un año? Mantener un coche cuesta 20.000 millones de euros; mantener un coche cuesta 4.000 euros al año por unidad y hay cinco millones de unidades. El cálculo es bastante lineal. Esto significa que, si hiciéramos un buen transporte público, la gente tuviese menos coches y necesitase menos el coche, a lo mejor, todas las rebajas fiscales que pudiese hacer cualquier Gobierno del Partido Popular serían completamente innecesarias, porque el dinerito que se ahorran los madrileños lo podrían tener en su bolsillo. ¿Qué ocurre? Que no pueden, porque el transporte público es deficiente. El segundo de los efectos es que saturamos carreteras, aumentamos la contaminación, aumentan las enfermedades derivadas de estas cuestiones... En definitiva, yo creo que los madrileños y las madrileñas, con un peor transporte público, vivimos peor.

Me voy a centrar en materia suya, porque, además, viene a colación de algunas cuestiones que ha planteado la consejera delegada. Señor gerente del consorcio, usted lleva muchos años trabajando en el consorcio, y yo tengo entendido que es usted un buen profesional; desde que le conozco, creo que ha hecho usted, o lo ha intentado, un buen trabajo, pero el consorcio de 1985, que era un referente a nivel mundial, ha quedado obsoleto, está viejo, y no pasa nada por reconocerlo. La ley que rige el consorcio es de 1985; ustedes llevan sin actualizarla un montón de años y, además, tiene escasos recursos. Por otra parte, el consorcio, y usted lo sabe bien, se ha utilizado para meter a distintas familias del Partido Popular cuando las cosas no iban bien dadas. Entonces, cuando una familia se peleaba con la otra, acababan todos en el consorcio. Eso lo sabe usted, que lo ha vivido, aunque a usted no le haya afectado.

Pero vamos con datos concretos del consorcio. Millones de coche-kilómetros: Metro, de los 200 millones de coche-kilómetros en 2010, a 176 en 2019 -he cogido datos de 2019 por no falsear los datos con los de 2020; como todavía no han publicado las cuentas de 2021, no sabemos lo que ha pasado ese año-, menos 12 por ciento; en la EMT, menos 7 por ciento. Concesiones por carreteras, en millones de coche-kilómetros, menos 6,3; Metro Ligero, menos 18,2, datos de 2010, 2019; Renfe, más 10,6 por ciento. Es decir, en Metro, un desastre, en EMT, menos 7 por ciento, en concesiones por carreteras, menos 6,3 millones de coche-kilómetros. ¿Cómo puede ser que el único transporte que no depende de la Comunidad de Madrid sea el único transporte que ha aumentado los millones de coche-kilómetros? ¿Me puede explicar cómo puede ser eso? Y ya que hablaba la señora Roldán anteriormente de la bajada de la electricidad, resulta que, según ella, se ha bajado un 16 por ciento, pues resulta que, en el mismo periodo comparable, ¡oh, sorpresa!, los viajes en metro han caído un 12 por ciento. Entonces, yo creo que deberían plantearse ustedes qué están haciendo.

Hemos ido analizando las cuentas de las distintas enseñanzas que pertenecen al consorcio, y la que más preocupados nos tienen son, obviamente, las de Metro de Madrid. En el año 2021, Metro arrojó pérdidas de casi 60 millones de euros. Podían haber tomado ustedes medidas, podían haber inyectado dinero; es una empresa pública, pueden inyectar dinero de vez en cuando, independientemente de lo que marque el contrato programa. El Ayuntamiento de Madrid ha dejado de poner 150 millones de euros al año desde que salió de su accionariado cuando se quebró -¿se acuerdan ustedes?- con la M-30, cuando quebró el ayuntamiento con la M-30.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Y ha pasado de tener un patrimonio de 1.176 millones a 366 millones, un 70 por ciento menos. El activo circulante, señor consejero, es inferior al pasivo circulante. No pueden afrontarlo, está en quiebra; cualquier acción que tiene que hacer Metro la tiene que hacer a través de lo que le diga el consorcio o de lo que le diga la consejería. Están atados, no pueden tener independencia.

Por último, no puedo dejar de recordar a los comercios de Metro. Metro de Madrid lleva con los comercios cerrados un montón de tiempo. Han hecho ustedes reformas, incluso algunas por valor

de 600.000 euros, para tener locales cerrados. ¿Qué solución le van a dar? Esos son ingresos también para Metro y para el consorcio. Yo le pregunto cómo piensan equilibrar el balance de Metro, ¿van a recortar ustedes más trenes?, ¿van a despedir a más trabajadores?, ¿van a dejar de cumplir los convenios colectivos?, ¿van a pedir otro rescate al Estado? A lo mejor se lo tienen que pedir a la Comunidad de Madrid para equilibrar las cuentas. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor don Carlos Segura por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Señor Martínez Palencia, muchísimas gracias. Este grupo parlamentario le pedimos que haga llegar a todo el personal del Consorcio Regional de Transportes nuestro agradecimiento por el gran trabajo que hacen, a pesar de lo que acaba de decir el señor Oliver, que lo que ha hecho es ensuciar el trabajo de los grandes profesionales del Consorcio General de Transportes, con los que he tenido la suerte de trabajar. El Consorcio General de Transportes no está obsoleto, señor Oliver, pasan todas las semanas delegaciones tanto nacionales como internacionales para copiar al transporte de Madrid, pese a quien le pese.

Señor Oliver, usted habla y habla del coche. ¿Cómo ha venido usted hoy aquí? ¿Tiene usted coche? Pues, mire, yo no tengo coche y he venido en transporte público. (*Rumores.*) ¡No, no!, es que usted, tanto que habla del coche, de que está contra el coche...

El Sr. **PRESIDENTE**: No entremos en debate.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Usted tiene dos coches y yo tengo cero, y he venido en transporte público... (*Rumores.*) ¿Y qué?

El Sr. **PRESIDENTE**: A ver, vamos a dejar intervenir al señor Segura.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Usted habla del coche, de que está contra el coche... (*Rumores.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, vamos a parar el tiempo; señor Segura, un segundo, paremos el debate. Durante la intervención del señor Segura, si hace preguntas, no tiene usted por qué responderlas, porque está en su tiempo de exposición, porque si no entramos en un debate. Él hace su exposición en preguntas, usted las apunta y, luego, puede responder, en la siguiente intervención; no es más que eso, ¿vale? Seguimos.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Vale. Respecto a los viajes, en el año 1990 había 1.000 millones de viajes; en el año 2016, que fue el techo, son 1.632 millones de viajes, y en el año 2019 fueron 1.600 millones de viajes. Entonces, no se está devaluando ni está bajando sino que está mejorando el transporte público.

Habla de los impuestos. Oiga, 29 impuestos ha bajado el Partido Popular desde que gobierna. Carmena, en cuatro años gobernando, subió el IBI a los pequeños comercios; a los pequeños comercios, la alcaldesa Manuela Carmena.

Señor Moreno, estoy de acuerdo, el transporte público es un derecho para acceder al empleo, para acceder a la sanidad, y debe ser un bien común. Ustedes han aprobado unos presupuestos que siguen dejando a la Comunidad de Madrid en 126 millones de euros, en 126 millones de euros, cuando saben que a Cataluña, desde 2016, le han dado un 10 por ciento más; a Canarias le han dado un 90 por ciento más; a la ciudad de Valencia, 38 millones, que era nuevo, más, luego, 60 millones para sus equipamientos. Entonces, señor Moreno, usted está en el Gobierno, hagan algo, ¡hagan algo! Por ejemplo, habla de la inversión necesaria, pues vamos a hablar de la inversión necesaria prevista en los presupuestos. 88 millones de euros Cercanías en Madrid; en Cataluña, 737. O sea, 237.000 de inversión kilómetros/euro en Cercanías y, en cambio, en Cataluña es 1,5 millones. Por viajero, son 6 euros para Cataluña y 0,34 euros por aquí en la Comunidad de Madrid.

Siempre están con el mantra de que no se han contratado maquinistas. Oiga, ¡a ver cuántos maquinistas ha contratado Cercanías!, que usted es del Gobierno, señor Moreno. Aquí se dijo que se iban a contratar 300 maquinistas y se han contratado 473. Entonces, de verdad, no digan algo que no es. Y hablan siempre de la externalización y de la privatización; están siempre con el mismo mantra, el de la externalización y la privatización de la sanidad. Todavía no hemos encontrado ningún madrileño que haya ido, por ejemplo, a la Jiménez Díaz y haya tenido que pagar con la tarjeta, porque yo soy usuario de la Jiménez Díaz y es un hospital externalizado. Aquí lo llaman privatizado y en Cataluña o en la Comunidad Valenciana lo llaman externalizado.

Señor Pastor, sabe que le aprecio, de verdad que le tengo mucho cariño, pero no mienta. Díganos si han llegado ya los 120 millones de euros del 30 por ciento de... ¡Lo mejor de la Semana de la Movilidad es toda la aportación que ha hecho el Estado! ¿Han llegado a los 120 millones de euros? Es una pregunta. Señor Martínez Palencia, ¿han llegado los 120 millones de euros que el señor Pastor dice, ayer en el pleno y hoy aquí? ¿Han llegado? No, ¿verdad? ¿Y van a llegar? ¿O van a llegar en tres partes, tarde, mal y nunca, como siempre llega todo de este Gobierno? Porque en La Palma, sí, ha entrado un volcán en erupción, pero todavía no han llegado las ayudas.

Hoy no voy a sacar al alcalde de San Fernando de Henares. Usted siempre saca al consejero, pero, mire, yo voy a sacar a la ministra Raquel Sánchez, porque el señor Martínez Palencia se ha referido a ella, con toda educación, y lo ha hecho, la verdad, contando la verdad. La señora doña Raquel Sánchez todavía no ha recibido al consejero de Transportes, al núcleo que más viajeros mueve de Cercanías de España no lo ha recibido. Ya no le digo que le reciba la ministra, que le reciba, aunque sea, un ujier, pero que le reciba alguien, porque es vergonzoso que la ministra del Gobierno de España, que vive, creo, en Madrid -no sé si también van a trasladar el ministerio a Cataluña-, no haya recibido al señor consejero.

En cuanto a Metro, que al final ha habido una pregunta, que nos lo ha explicado muy bien la consejera delegada de Metro, el problema que hay en Metro: oiga, no es de ahora por la subida de la luz por la guerra de Ucrania. ¡Claro que es por la guerra de Ucrania!, pero es que, en agosto de 2021, se estaba pagando a 217 euros el kilovatio. Mire, dos decretos: en el primero, para paliar la crisis de la guerra de Ucrania -se lo pregunté en el pleno-, ¿por qué no han metido al transporte público? Y ahora se lo vuelvo a preguntar, señor Pastor: ¿por qué han dejado fuera de las ayudas del decreto a todos los metropolitanos? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura, por ajustarse a los tiempos. A continuación, para contestar a las intervenciones, damos la palabra al señor director gerente del consorcio, don Luis Miguel Martínez Palencia, por tiempo de siete minutos; yo le voy avisando cuando le quede uno si le parece bien.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias. ¡Son tantas las cuestiones...!, que en siete minutos, como podéis comprender... Voy a intentar dar un repaso a los temas que se suscitan entiendo que más importantes. Señor Pastor Barahona, yo no traigo una hoja de ruta, a mí nadie me ha dicho lo que tengo que decir aquí hoy. Durante toda mi vida me he escrito todo lo que cuento, y, encima, me lo creo. Hay veces que me levanto de una forma y, a veces, de otra. Y siento mucho si mi tono no ha sido el adecuado, pero nadie me escribe nada. Lo único que yo tengo que hacer es buscar un marco estable de financiación, porque yo tengo mis socios; tengo unos ingresos -creo que todo esto es conocido- y tengo mis socios. Mis ingresos, este año, ¿cuántos van a ser? Yo no lo sé, ino lo sé!, porque el ministerio no ha resuelto lo que me va a dar por el 30 por ciento; no lo ha resuelto, porque de momento no tiene dinero el ministerio para dar lo que tiene que dar, le faltan 69 millones de euros para que a Madrid no le dé una cantidad ridícula, y por eso no lo ha resuelto todavía. El día que lo resuelva, verán lo que me da. Y cuando vea lo que me da y con lo que yo me he ahorrado del convenio de Cercanías, veré cuáles van a ser mis ingresos. Y tengo que buscar un marco estable de financiación. A partir de ahí, yo tengo un presupuesto de 2.392 millones de euros para este año. Todavía no sé cuáles son mis ingresos. Y, luego, tengo mis socios, y mis socios tienen que aportar, y tengo que ir llamando a la puerta de mis socios. Sigo con lo que decía el señor Pérez Gallardo, que no espere nada más de mi socio el Estado. Yo solamente espero que me dé lo que me corresponde por mi 30 por ciento, no espero otra cosa, pero, si me falta, por supuesto que no espero nada más. Serán los 126 millones el día de la lotería, y si me llegan los 73 que parece que me iban a dar por el 30 por ciento, me llegarán antes del día 31, y mientras tanto, yo tengo que pagar todos mis contratos y todos mis operadores, porque tengo que buscar mi marco estable de financiación. El Ayuntamiento de Madrid pone 208, y tampoco puedo ir a tocar aquella puerta; solo toco a una puerta, que es la de la Comunidad de Madrid. Y la preocupación de la Comunidad de Madrid y de la Hacienda de la Comunidad de Madrid es como la mía, es ver cómo conseguimos el dinero para que esto sea un marco estable de financiación. Eso es lo principal.

Al señor Agustín Moreno le diré que están todos los trenes en servicio, tenemos los 7.300 coches en servicio, 4.000 autobuses, más de 3.000 coches entre los de Metro Ligero y Metro y

Cercanías. De verdad que no hemos quitado nada del servicio. Estamos en los programas de invierno. ¿Que tenemos más viajeros? Sí. No hay episodios de saturación, son muy puntuales. Hacemos la explotación necesaria para que no los haya. Estoy, pueblo a pueblo, viendo que no se quede ningún viajero en la carretera, porque para mí es muy importante que el viajero de Chapinería pueda subir; de verdad, un esfuerzo importante.

Elasticidad de la tarifa al precio. Por supuesto que la habrá, pero una elasticidad, cuando estamos hablando del 50 por ciento... O sea, si yo ingresaba 800 millones e ingreso 400, ¿hay una elasticidad? Sí, en tres o cuatro meses diré cuál es esa elasticidad y qué conseguimos con esa bajada del 50 por ciento.

Gastar mejor. Pues por supuesto, estamos aquilatando todos los procesos, estamos intentando que todos los operadores... Gastar mejor es lo que estamos intentando hacer, porque no es que produzcamos menos kilómetros, de verdad. Vamos a revisar las cifras. Tal vez estaba comparando usted dos años que a lo mejor no se pueden comparar. Yo, en el año 1985 no estaba allí, pero en 1995 sí que estaba, y en 1990 también, y en los últimos años duplicamos la red de Metro, duplicamos los autobuses interurbanos. Pero es que el modelo territorial ha cambiado, es que toda la población se ha ido a vivir a la periferia, el modelo territorial ha cambiado. Decíais: ¿tenéis pensado prorrogar las concesiones? Es imposible prolongar ante un modelo territorial que ha cambiado sustancialmente. Aquí hay que cambiar las concesiones para ajustarse a las nuevas pautas de movilidad. No podemos prorrogar esas concesiones. El modelo hay que cambiarlo radicalmente, y por eso lo que vamos a hacer, como preguntaba el señor Gallardo anteriormente.

Si comparamos las cifras del año 1995 con las de 2022, incrementos de todo. Si es que se duplicó la red de Metro, ¡cómo no se van a duplicar los kilómetros!, ¡Si es que, de 1.000 autobuses, pasamos a 2.000 interurbanos!, ¡cómo no se va a hacer! O sea, que todos esos millones de coches-kilómetros están puestos en circulación y, posiblemente, deberíamos repasar esas cifras. Cuando quiera, señor diputado, porque yo creo en ese buen hacer, aunque yo sea muy vehemente, porque lo soy, y porque me lo creo, y porque digo: pero ¿quién es el que viene a ayudarnos? Yo sé cuál es mi cuenta y que tengo que buscar estabilidad a mi cuenta. Entonces, en esa estabilidad de mi cuenta, sé que la cantidad que el Estado pone para nosotros es para ayudar a las familias, es para que el Abono Transportes sea más barato para las familias, que está congelado, y que todo el esfuerzo lo hace la Comunidad de Madrid.

Y no me voy a meter en temas de impuestos. Soy un gestor del transporte público. Pero yo sé que el esfuerzo lo hace la Comunidad de Madrid y así ha sido año tras año, ¡año tras año!, para poder llegar a un sistema que, aunque diga que está totalmente... Eso es lo que más me ha llegado al alma, que digas que nuestro sistema no es referente. Mira, es un referente total. No creas que viene el Perú a vernos, viene Estados Unidos, y con esto no quiero decir nada del Perú; digo que viene Estados Unidos, Canadá y otros muchos a observar nuestro modelo, a ver qué hemos hecho. Seguimos siendo un referente y seguimos siendo un referente en innovación, con un esfuerzo de muy

poca gente, que lo que hace es velar exclusivamente por el interés público e intentar que los transportes públicos sean un referente internacional.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por su clara exposición. A continuación, para contestar a la intervención del señor gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia, es el turno de los grupos parlamentarios por un tiempo de tres minutos. Comenzamos por el Grupo Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Solo cuatro cosas. La primera -no lo digo solo por usted sino también por la representación del Partido Popular-, ya está bien de jugar al victimismo. Aquí se tiran balones fuera y se responsabiliza al maestro armero de los propios problemas en la gestión que puede ocasionar uno mismo. Entonces, esta continua y llamativa referencia al Gobierno central me parece que no es justa en muchas ocasiones. Dicho esto, creo que lo que hay que hacer es asumir las propias responsabilidades, y las propias responsabilidades son en dos campos: en el de la gestión y en de la fiscalidad. No me cansaré de repetirlo, es un escándalo que a través de la política de aminoración de ingresos fiscales por regalos a las rentas más altas se dejen de recaudar 4.111 millones de euros al año en la Comunidad de Madrid en los impuestos sobre el patrimonio, sucesiones e IRPF.

Una cosa muy clara: Metro de Madrid no está en quiebra, es una empresa pública y, por su propia naturaleza y definición, no puede estar en quiebra. Podrá tener desequilibrios financieros, pero no está en quiebra, como no está en quiebra el sistema de pensiones o no puede estar en quiebra el sistema de sanidad pública. Lo que es evidente respecto a esto -otra cosa son las cuentas que cada cual eche-, desde luego la información de la que yo dispongo, vía comité de empresa y sindicatos de Metro, es que faltan trenes y falta plantilla. Eso es como muy evidente. Y en que tiene que haber equilibrios financieros estables coincido, hay que buscar que esto sea así a través del nuevo contrato programa, pero hay que mejorar las inversiones, y hay asignaturas pendientes no resueltas: la compra de trenes, reducir los recortes, en su caso, acabar con la política de leasing que ha dado tan malos resultados, y luego, cumplir los acuerdos pendientes, la tasa de reposición o la masa salarial.

Acabo con un tema muy concreto, y aprovecho para decirlo aquí. Pedí algo formalmente, oficialmente, y me han mandado esta cosa que es ilegible. Por favor, a ver si nos puede mandar, al menos a nuestro grupo -no sé, lo hago extensivo para el resto de los grupos-, la situación financiera del Consorcio Regional de Transportes de Madrid; se lo agradecería mucho. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; tomamos nota de ese último apunte, y creo que también el señor consejero delegado del consorcio. A continuación es el turno del señor Pérez Gallardo por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor director gerente. No era una propuesta de Vox, era una propuesta que me había hecho alguno de los operadores, y quería preguntar por ella. Es más, somos los primeros que pedimos la renovación del mapa concesional, que se adaptase a las necesidades actuales de nuestra región; fue una propuesta

que hicimos en esta comisión en 2019, creo que fue la primera propuesta que trajimos a esta comisión, y que se aprobó, creo recordar; no sé si por unanimidad, pero se aprobó.

Insisto en que entendemos, faltaría más, que el Gobierno de la nación no ingresase lo que le correspondiera, pero que no va a haber unos fondos extraordinarios como los ha habido con el covid. Los fondos extraordinarios, que sí que los necesitamos, porque realmente tenemos una situación extraordinaria, los tienen que aportar los presupuestos de la Comunidad de Madrid. Además, es que puede que haya que reforzar el transporte público, al igual que pensamos que la sanidad y la educación hay que reforzarlas. En tiempos de crisis, los servicios públicos hay que reforzarlos, porque la gente va a necesitar más de ellos. Por lo tanto, no se puede reducir ni un solo euro en esos servicios públicos sino que hay que reforzarlos. Y nosotros pensamos que hay de sobra en los presupuestos de la Comunidad de Madrid; incluso bajando impuestos se puede reducir de una forma óptima sin perder un solo servicio público.

Y lo último es que quisiera saber si tienen ustedes algo pensado para estos operadores del transporte, fuera de Metro de Madrid. Sé que en cuanto a las tarifas están las fórmulas mantenidas, pero muchos de ellos dicen que se está haciendo insostenible. Es más, estamos viendo que muchas pequeñas empresas están tendiendo a desaparecer y las compran otras grandes, porque son empresas que se están viendo inviables, que ellos no pueden asumir los sobrecostes de los combustibles y demás; simplemente quisiera saber si tienen algo pensado al respecto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Gallardo. A continuación, por un tiempo de tres minutos, es el turno del Partido Socialista; señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente; brevemente. La verdad es que Asamblea de Madrid, Parlamento autonómico, distrito de Vallecas... Insisto, confíen ustedes en el Estado de derecho. ¡Hacen ustedes cada discurso! Yo, a algunas señorías las veo cada vez más encasilladas en la candidatura de Unidad Popular, en la CUP, porque hacen exactamente el mismo discurso que hacen las señorías de la CUP tanto en el Congreso de los Diputados como en el Parlamento catalán, dicen exactamente lo mismo; de hecho, alguno se sorprendería. Algún día haremos un ejercicio práctico en este sentido.

En cualquier caso, señor compareciente, no se haga usted trampas al solitario. Dice usted: yo busco un marco estable de financiación. ¡Lógicamente!, si no es imposible tener ningún tipo de previsión, si no es imposible hacer algún tipo de planificación. Pero no se haga usted trampas al solitario. ¿Quién preside el Consorcio Regional de Transportes de Madrid? El consejero ausente, que no está aquí. Lo preside él, ¿verdad? ¿Quién toma todas las decisiones? ¿Quién las toma? ¿Quién tiene la mayoría en ese consorcio? Cuando hay que votar algo, ¿quién tiene esa mayoría? Usted sabe quién la tiene y usted sabe quién toma las decisiones, luego ese marco estable que usted busca, pues búsquelo donde tiene que buscarlo, ibúsquelo donde tiene que buscarlo!, haga usted su trabajo. Mejor dicho, discúlpeme, como si usted fuera el consejero: señor consejero, haga usted su trabajo,

modifique la política fiscal de esta comunidad autónoma. Se lo hemos dicho aquí, de una u otra manera, todos los portavoces; bueno, todos menos la derecha y la extrema derecha, que son los que realmente tienen la clave para modificar ese presupuesto.

Insisto, además de cumplir sus competencias en esta situación extraordinaria, ¿qué hace la Comunidad de Madrid? ¿Dónde está esa previsión de la que habla el consejero?, ¿dónde está esa responsabilidad? Confíe en el Estado de derecho. El Gobierno de España ya ha tomado una decisión: en el año 2023, la gratuidad de los trenes de Madrid continúa, también al resto de bonificaciones en el sector ferroviario, y ustedes podrán seguir teniendo, si así lo deciden, el 50 por ciento de la bonificación de los Abono Transportes, en lo que pagan los madrileños...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: ¡Me encanta que usted me interrumpa constantemente!

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pastor, si quiere, le corto la palabra cuando pasen los tres minutos; yo lo hago por ayudarles.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Mire, yo paro mi reloj, lo detengo, y ahora, si quiere, hablamos; es que si no...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Pastor, yo, si quiere, cuando... Vamos a ver, le he parado el tiempo, le quedan treinta segundos. Yo les aviso simplemente para que lo tengan en cuenta. Si no quieren que les interrumpa, yo, a los tres minutos, les quito la palabra y punto, y ya está, ¿de acuerdo? Pero yo lo hago por su bien, para que ustedes controlen los tiempos, nada más. ¿Quiere que le avise o no?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, avíseme; muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues le quedan treinta segundos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muy bien. La cuestión es esta: el Gobierno de España toma la decisión de alargarlo durante el año 2023. ¿Qué va a hacer el Gobierno autonómico? ¿Qué va a hacer el consorcio? ¿Qué van a hacer la derecha y la extrema derecha, que son los que pactan en esta comunidad autónoma el presupuesto? ¿Van a aumentar las bonificaciones? ¿Van a apoyar ustedes a las clases medias y trabajadoras o no? Esa es la cuestión. No se haga usted trampas al solitario, insisto. No es usted el consejero, que no está aquí, así que no haga usted este tipo de cosas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación es el turno del señor Oliver por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Si no le importa, a mí no me avise del tiempo; se lo agradezco. No puedo dejar pasar la pregunta que me ha hecho el portavoz del PP, el señor Segura Gutiérrez, sobre si yo he venido o no en coche. Mire, señor Segura, yo he

venido en coche por una razón muy sencilla: yo tengo hijos, a los que tengo que dejar en el colegio antes de venir aquí, que hoy tengo que hacer el horario extendido; les tengo que dejar en el colegio y, luego, tengo que llegar a mi trabajo, que está aquí. Es totalmente imposible las dos cosas que le voy a decir: que yo llegue a tiempo a esta comisión o que pueda permitirme pagar los 500 euros de la ruta escolar de mis hijos, que es lo que me cuesta por tener tres hijos, es totalmente imposible. De todas maneras, yo creo que usted comete un error al personalizar en mí lo que debería hacer. Nosotros, en Más Madrid, no estamos hablando de una cuestión particular. Si usted necesita el coche, nosotros no nos oponemos a eso, lo que decimos es que el transporte público debe ser un facilitador.

Hablaba el señor Martínez Palencia de una cosa muy interesante, la elasticidad demanda-precio. El experimento social que vamos a vivir en estos tiempos de reducción va a ser muy interesante para ver, efectivamente, cuál es la elasticidad demanda-precio. Yo no tengo ganas de gastarme más dinero por venir en coche a la Asamblea, ¡ojalá pudiese venir en transporte público a la Asamblea! Tardo hora y cuarto en venir a la Asamblea en transporte público -vivo en la periferia- y tardo diecinueve minutos en mi coche privado. Lo que nosotros decimos es: vamos a facilitar que todo el mundo pueda utilizar el transporte público si quiere. De hecho, la elasticidad -escribí un artículo relativo a esto- demanda-tiempo es del 4,7 por ciento; ahora mismo, con los datos que hay de la Universidad Autónoma de Barcelona, que es el mejor estudio que he encontrado en este sentido hasta la fecha.

Señor Martínez Palencia, los datos que yo le he dado de millones coche-kilómetros son los que aparecen reflejados en la memoria regional del transporte de la Comunidad de Madrid. Yo procuro revisar muy bien los datos antes de darlos, y los datos son inequívocos: en Metro, desde el año 2010, se ha reducido -y ya le digo que no tengo en cuenta el año 2020 para no hacer trampas al solitario- un 12 por ciento el coche-kilómetros; en la EMT, un 7 por ciento; en concesiones por carreteras, un 6,3 por ciento, y en Metro Ligerero, un 18,2 por ciento. El único medio de transporte que ha incrementado su frecuencia es Cercanías, que es el único medio de transporte que no depende de ustedes.

Decía don Agustín que Metro de Madrid no está en quiebra. Metro de Madrid no está en quiebra porque es una empresa pública. Cualquier empresa privada que estuviese en las condiciones de Metro de Madrid estaría automáticamente en liquidación. ¿Qué ocurre? Que tiene el respaldo de la Comunidad de Madrid. ¿Qué implica? Que Metro de Madrid está intervenido, que las decisiones no las toma Metro, las decisiones las toma el Consejo de Administración de la Comunidad de Madrid, y eso es un ataque a la autonomía de nuestras empresas públicas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. A continuación, por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra el señor Segura.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. Señor don Agustín Moreno, no es victimismo. O sea, ¿victimismo es traer aquí una PNL para hablar de Cercanías, en la Asamblea de Madrid?, ¿es eso victimismo? Si yo traigo una PNL para hablar de Cercanías, de lo mal que está

Cercanías, para que nos digan dónde están los 5.000 millones de Cercanías, dónde está la inversión necesaria en Cercanías, ¿eso es victimismo? (*Rumores.*) Pues, entonces... Yo de momento creo que solo he traído dos a esta comisión. Ustedes trajeron una, que calcaron el plan integral, y creo que la trajo usted, y la apoyó, con enmiendas, el PSOE, porque, claro, el PSOE le debió decir: oye, que somos compañeros de gobierno, ¿cómo traes esto aquí? No nos hagamos trampas al solitario, porque es victimismo si lo traigo yo; si lo traen ustedes es por el bien de Madrid. Oiga, pues no. ¡Cómo estará Cercanías que hasta Unidas Podemos de Madrid trajo una PNL por lo mal que está Cercanías!; Unidas Podemos, que creo que es parte del Gobierno, pero, como cada día dicen una cosa, no lo sé.

Señor Pastor, que nos diga que nos parecemos a la CUP, el partido que pacta con Bildu, imanda narices! O sea, me voy a poner como mi compañera Elisa Vigil: imanda narices!, imanda narices! ¡Que al partido de Miguel Ángel Blanco ustedes le digan que se parece a la CUP!, cuando ustedes son los que pactan con Bildu, no el Partido Popular, ustedes son los que pactan con Bildu.

Los impuestos para los ricos, para los pobres... O sea, el señor Ximo Puig, que es de Valencia, el molt honorable president de la Generalitat Valenciana, ha dicho que va a bajar los impuestos. Creo que es del PSPV. Claro, con esa amalgama de partidos que tienen ustedes, no sé si pertenece al PSOE, al PSPV, al PSC, al PSM de centro o al PSM de Pozuelo, no sé a qué pertenece. Entonces, si los bajan en Valencia -yo tengo familia allí, y ya era hora de que los bajarán-, perfecto; si los bajan en Madrid: ¡es para los ricos! Pues, oiga, no es para los ricos. En Madrid se han bajado 29 impuestos, ¡29 impuestos!, mientras que ustedes, con Más Madrid, subieron el IBI a los pequeños comercios, subieron el IBI y la tasa de basuras a los pequeños comercios, no a los grandes almacenes, a los pequeños comercios.

Finalizo. Adif, tanto Adif como Adif Alta Velocidad, va a invertir en Madrid 179 millones de euros. En Cataluña va a invertir 1.118 millones de euros. Ahí está.

Señor Martínez Palencia, gracias por el magnífico trabajo que hace usted, porque, como usted bien ha dicho, lleva desde el año 1995 en el consorcio, y sabemos de los grandes profesionales que hay allí, y la verdad es que este grupo parlamentario se siente orgulloso del magnífico trabajo que se hacen en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en especial, del suyo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura. Para cerrar el debate tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor Luis Miguel Martínez Palencia; le avisaré cuando le quede un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muchas gracias. Señor don Agustín Moreno, yo llegué en el año 1990 exactamente, y jamás hemos hecho un ejercicio de privatización de nada. He sido de todo allí, he pasado por todos los puestos, y yo nunca he hecho un ejercicio para decir: vamos a privatizar la EMT; en la planificación del consorcio eso nunca ha estado, solamente hemos velado por la calidad de los servicios. O sea, no estamos haciendo que algo quiebre porque queremos privatizarlo, ni muchísimo menos. No hay ni un solo estudio que esté en el centro de

documentación del consorcio ni en los cajones de nadie en el que se esté estudiando la privatización de ninguno de los modos de transporte público que articulan la Comunidad de Madrid.

Por supuesto, os pasaremos una hoja de cálculo más legible, porque, si no se puede leer, pasa como me pasa a mí, que hay cosas que leo y otras que no puedo leer.

No faltan trenes, no faltan trenes. Estamos todo el día mirando la capacidad de cada una de esas estaciones que son de máxima intensidad, hacemos bucles cortos, con los recursos que tenemos. Están todos los trenes circulando. Con los recursos que tenemos intentamos dotar de capacidad en hora punta a todos los sistemas.

Sí es cierto que tenemos que hablar todos de una ley de financiación. También es cierto que trabajamos nosotros en ella, en la Comunidad de Madrid, pero el Estado, en su Ley de Movilidad Sostenible, ha desgajado la parte de la financiación. Hay que abordar la parte de la financiación, porque, si bien -hablando del año 1995, que antes habéis hablado del año 1995- lo que ponía el Estado en el año 1995 eran 15.000 millones de pesetas -de pesetas, estamos en pesetas- y la Comunidad de Madrid ponía 25.000 millones de pesetas, ponía un poco más, el doble, ¡el doble!; hoy en día se están poniendo 126 millones y 1.200, diez veces más. Digo esto por comparar horizontes históricos.

Señor Oliver, le paso series históricas completas desde el año 1985, pero está en las memorias y en los resúmenes. Pero yo paso series históricas completas, para que usted vea... Porque también hay veces que los datos que se plasman no es que tengan trampa sino que han sucedido después de episodios concretos. Entonces, hay veces que las cosas no son comparables. Entonces, le paso series históricas comparables, desde la creación del consorcio, el año 1985, hasta la actualidad. (*Rumores.*) No tiene usted que hacérselo, le paso yo un documento completo.

Es muy importante lo de la elasticidad. De verdad que tenemos un ejercicio que nunca se ha podido hacer en esta región, porque nunca ha habido una bonificación del 50 por ciento y nunca se ha podido hacer en esta región.

Y también es cierto lo que les decía anteriormente: esto no puede ser una medida unilateral ni temporal. Me preguntan: ¿y qué van a hacer ustedes el día 1 de enero?, ¿y qué van a hacer ustedes? ¿Pero es que ustedes han aprobado su presupuesto general del Estado y no lo aprueban como continuidad de lo que había anteriormente? Porque podían haber aprobado ustedes, en vez de 690 millones, otros 250 más para que hubiera una reducción del 30 por ciento también para el resto de las autonomías. ¿Pero no lo han hecho ustedes aposta? ¿De verdad que no lo han hecho ustedes aposta? Pues que sepan que eso es la descoordinación que yo digo que no puede existir. Si ustedes lo dan gratis y nosotros no hacemos una rebaja, es imposible que el sistema de transporte público de la región funcione, es imposible. Si no es que lo diga yo, es que lo dice el ministerio y lo dice el gerente de Cercanías o lo dice cualquiera que sepa cómo funcionan estas cosas. Pero tenemos un buen ejercicio para ver la elasticidad. Hemos vendido tarjetas, ¿eh? Ha habido picos de venta de 3.000 tarjetas diarias. Dice: ¿pero es posible que después de tener 5 millones de tarjetas personales en

circulación aún vendamos 3.000 diarias? Sí, porque, si había una tarjeta joven de alguien de 8 años que sus padres no la compraban, pero compraban una de diez viajes para viajar dos o tres días a la semana, pues ya han comprado la tarjeta porque su precio son 10 euros. O sea, que es cierto que hay una elasticidad a todo eso. Pero hay que valorar esas cifras finales, ¿eh?, a ver qué obtenemos, cuántos usuarios, etcétera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues el medio minuto es para pedir disculpas si mi tono no ha sido el adecuado. De verdad que yo todo esto me lo creo. De verdad que me pone de muy mal humor que no nos reciban, me pone de muy mal humor. Me pone de muy mal humor que no estemos coordinados. Me pone de muy mal humor que hablemos de financiación, pero que, cuando hablamos de financiación, la Ley de Movilidad y Sostenibilidad del Estado no la incluya. Y me pone de muy mal humor que tengamos que estar haciendo malabares, cuando entre todos, entre todos, porque este es un problema de todos, tenemos que buscar cómo hacemos un sistema que sea estable.

Y a quien agradece mi trabajo, gracias, y a quien no me lo agradece, pues también. Gracias a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por sus claras explicaciones, y que tenga una buena jornada.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-141/2022 RGE.P.1741. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre el estado de la puesta en marcha del punto 1 de la PNL-210(XII)/2021 aprobada en la Comisión de Transportes e Infraestructuras el 17-12-21, con el contenido siguiente: "La constitución de una Comisión técnica interdepartamental de control y riesgo de población para los vecinos de Coslada y San Fernando de Henares afectados por las áreas del pozo de bombeo de la Línea 7B de Metro, para realizar el seguimiento, estudio y recuperación del entorno afectado". (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).\***

***\*La Mesa de la Comisión, en su sesión de 23-9-22 ha autorizado la posible delegación del Excmo. Sr. Consejero para la sustanciación de la comparecencia.***

Como ustedes saben, se ha recibido escrito del señor consejero de Transportes por el que se delega la sustanciación de la comparecencia en el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, don Miguel Núñez Fernández; pido al señor Núñez que acuda al estrado. *(Pausa.)* Para exponer las razones que justifican la solicitud de comparecencia tiene la palabra, por

tiempo máximo de tres minutos, el representante del Grupo Parlamentario Vox, señor Calabuig; cuando quiera.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias, don Miguel, por estar aquí de nuevo. Yo pedí la comparecencia para hablar de cómo iba la PNL, pero la Mesa, los juristas, me la echaron para atrás y me obligaron a hacer.... Con lo cual, vamos a hablar del estado de San Fernando. El punto uno, además, habla de la creación de una comisión interdepartamental, que creo que es importante en estos momentos.

La última vez que estuve por las obras, hará algo menos de un mes, me fui con una preocupación inmensa. Desde el punto de vista técnico, vi complicadísimo una solución. Aquello se sigue moviendo; seguimos inyectando mortero enriquecido y no enriquecido, pero aquello se sigue moviendo. De hecho, de entonces ahora, ha habido otro edificio más que se ha desalojado, y se sigue demoliendo. No sé cuándo terminaremos.

Entonces, mi pregunta es si estamos buscando otras soluciones, porque el problema es para los vecinos; son 500 o 300 familias, las que sean, pero ¿estamos buscando soluciones reales para acortar definitivamente la situación de los vecinos? Independientemente de la parte técnica, ¿eh?, independientemente de intentar inyectar hasta que ello se pare, lo que todos ustedes quieran, pero ¿nos estamos sentando ya con los vecinos para buscar una solución definitiva? Una indemnización, un... No lo sé. Ya tenemos a varios fuera de ahí, y a mí me gustaría saber si verdaderamente eso está... Yo entiendo que sí. Además, va a ser costoso, seguramente, dar una indemnización a todos los vecinos, pero ¿nos estamos sentando a buscar soluciones de ese estilo, con las que todos nos sintamos satisfechos, los vecinos, la comunidad? Porque podemos seguir inyectando, pero no sabemos ni cuánto ni hasta cuándo, y eso lo sabe usted muy bien. Así que, eso, me gustaría que me hablara de qué tienen ustedes en la cabeza, que estoy convencido de que lo tienen, pero me gustaría conocerlo de su propia voz. Muchas gracias, don Miguel.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Calabuig. Ahora, por tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el director general señor Núñez; cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Al objeto de dar respuesta e informar sobre la proposición no de ley para la creación de una comisión técnica interdepartamental de control y riesgo de la población de los vecinos de Coslada, vengo a esta comisión en el día de hoy. No solamente contestaré al punto uno de la PNL sino también a los otros cuatro puntos de la PNL, para hacerla más extensiva. Desgraciadamente, son numerosas las intervenciones ante esta comisión en relación con este tema. Sin más lejos, hace dos semanas intervine en esta misma comisión para informar sobre algunos aspectos relacionados con la línea 7B a petición del Grupo Unidas Podemos. No obstante, daremos explicaciones siempre, siempre que sea preciso, ya que es una de las máximas preocupaciones de ese Gobierno y, en particular, de este director general desde que está en el cargo. En esta comparecencia

intentaré desarrollar de manera cronológica un pequeño resumen de las actuaciones que estamos llevando a cabo y que darán respuesta sobradamente a la pregunta de esta comisión.

Como recordarán, la prolongación de la línea 7B fue proyectada y construida por Mintra, en el periodo 2003-2007, e inaugurada en el año 2007. Desde entonces, unos 600.000 vecinos de la zona, de la Comunidad de Madrid, han podido beneficiarse de esa nueva opción de movilidad que permite estar conectados con la capital en apenas treinta minutos. Esta línea ha tenido una demanda total en el año 2019 de más de 46 millones de viajeros. Dicho esto, no puedo afirmar que la línea 7B haya funcionado correctamente desde entonces, ya que tras su inauguración se han generado incidencias con numerosos cortes parciales o totales de la línea como consecuencia de las filtraciones de agua. Por este motivo y desde la puesta en servicio de la línea, Mintra, en un primer momento, y la dirección general, desde la extinción de esta, han intervenido para paliar estas patologías, invirtiendo más de 30 millones de euros tanto en la estructura del metro como en superficie. Estas actuaciones se han llevado a cabo para determinar y detectar incidencias fruto de las inspecciones y monitorización continuada de la misma. Este seguimiento se realiza mediante el renovado contrato de instrumentación, monitorización y seguimiento continuo de la infraestructura de la línea 7B, de los bienes inmuebles y del terreno. Este contrato, formalizado hace unas semanas, se ha incrementado sustancialmente, duplicando los medios disponibles para el diagnóstico, con un incremento sobre el 223 por ciento con respecto al presupuesto del contrato anterior.

Ustedes son perfectamente conocedores de los distintos contratos administrativos ejecutados hasta la fecha desde 2008. Por lo tanto, no voy a enumerarlos, porque, desgraciadamente, ocuparía toda la intervención. Sin embargo, estas intervenciones no han sido definitivas y, por ello, seguimos actuando. Y he de señalar que en la consejería siempre hemos intentado hacer lo mejor posible para los afectados, porque no olvidamos que estamos hablando de las familias, de personas, con sus viviendas, sus enseres y sus recuerdos.

Entrando de pleno en la cuestión planteada en el día de hoy y observando la cronología de los hechos y las actuaciones acometidas, creo que determinadas afirmaciones que se detallan en la exposición de motivos de su proposición no de ley, tales como -abro comillas- "falta de soluciones" -cierro comillas- dejan abierto un camino en dicha exposición, como mínimo, irreal. ¿Ustedes creen que existe dejadez, que existe falta de trabajo o ausencia de preocupación? No. Ustedes saben que no. No hemos dejado de trabajar ni un minuto, y nuestra preocupación no se extiende de lunes a viernes, sino durante los 365 días al año. Desde agosto de 2018 hemos continuado con el seguimiento de la instrumentalización con una frecuencia semanal, realizando la medición de regletas e hitos de nivelación colocados en la zona. Los trabajos se inician con las lecturas de 42 hitos de nivelación colocados en las distintas campañas llevadas a cabo y con la lectura de 97 regletas instrumentalizadas en fachada mediante perno de acero inoxidable para acople de regleta. Toda esta instrumentación permite hacer un seguimiento constante de los asientos mediante nivelación de la misma, y estas mediciones se llevan a cabo con un nivel de alta precisión de más menos 0,03 milímetros con mira ínvar. Las cotas de referencia están fuera del ámbito de trabajo para garantizar la fiabilidad de las lecturas.

Los trabajos se van adecuando en función de los resultados obtenidos y de las zonas que presentan mayores asientos. Por ello, se llegan a realizar lecturas en más de 272 regletas y 141 hitos de nivelación en diferentes campañas a lo largo de estos años, intensificando o espaciando las lecturas según la estabilidad de la zona auscultada. Hasta la fecha, y a título de ejemplo, voy a citar algunas campañas que se han llevado a cabo en los edificios más afectados. Zona de la calle Presa: en la actualidad se han llevado a cabo más de 116 campañas, que incluyen hitos de nivelación y regletas, y se han realizado seis campañas de lectura en dieciséis fisurómetros instalados. Calle Somorrostro número 4 y 6 y calle Vergara 16 y 18: se han realizado 17 campañas de nivelación con 26 regletas y 7 hitos de nivelación. Para conocer distintos desplomes en diferentes inmuebles se han llevado a cabo 35 campañas. Zona dotacional: hasta la fecha se han llevado a cabo más de 38 campañas de auscultación, que incluyen 11 hitos de nivelación y 74 regletas. Estas y otras medidas han dado lugar a más de cincuenta informes entre los meses de septiembre y diciembre de 2019, más de un centenar de informes en el año 2020, más de noventa informes en el año 2021 y más de setenta informes en lo que va de año 2022, donde se pueden ver y analizar los trabajos realizados.

Me consta que conocen la complejidad del problema y el esfuerzo que hacemos por encontrar por parte de la consejería una solución eficaz y definitiva. Recapitulando, señor Calabuig, como he señalado, no comparto la exposición de motivos. Sin embargo, considero que su proposición no de ley es brillante, de hecho es una idea brillante en la que llevamos trabajando más de tres años. En su proposición no de ley, de fecha 23 de noviembre de 2021, señalan en su punto uno la necesidad de constituir un comité técnico interdepartamental y, en su punto cinco se establece que estas mesas deberían estar formadas por un representante -y cito- de la Dirección General de Infraestructuras, Metro de Madrid, Canal de Isabel II, la Dirección General de Vivienda y los servicios técnicos y sociales del Ayuntamiento de San Fernando de Henares. Pues bien, señoría, debido al alcance de las actuaciones y tras un estudio pormenorizado para solventar de la forma más eficiente y rápida posible los problemas, se conformó a principios de 2020, tres años antes de su proposición no de ley, una mesa técnica constituida por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, la Consejería de Educación y Universidades, la Consejería de Medio Ambiente Vivienda y Agricultura, el Canal de Isabel II, Metro de Madrid y los ayuntamientos de San Fernando y Coslada. Desde el último trimestre de 2020 se han llevado a cabo más de once reuniones técnicas interdepartamentales. Simplemente a modo de ejemplo y simplificando: reunión de 4 de junio de 2021, asistentes: por parte del Ayuntamiento de San Fernando de Henares, coordinador de Urbanismo y servicios técnicos del área; por parte de Metro, el responsable de área de obra civil y el coordinador de renovación de vía y la Dirección General de Infraestructuras. Reunión de 28 de julio de 2021; asistentes: Ayuntamiento de San Fernando, el alcalde, el coordinador de Urbanismo y servicios técnicos. Concejalía de Educación: el director general de infraestructuras y servicios. Canal de Isabel II: subdirector de Conservación de Infraestructuras y subdirector de Coordinación Municipal y Planeamiento, así como la Dirección General de Infraestructuras. Además, en algunas ocasiones, si así lo hemos considerado, de oficio o a instancia de parte, se ha convocado a otros representantes, como fue el caso de la reunión celebrada el 8 de septiembre de 2022, que, a petición del Ayuntamiento de San Fernando, se solicitó la

presencia de la Dirección General de Edificaciones Educativas de la Consejería de Educación y Universidades.

Como ya he comentado en numerosas ocasiones, la máxima preocupación de la Comunidad de Madrid y de esta dirección general en concreto es salvaguardar la integridad física de los vecinos de San Fernando de Henares y para ello se han dispuesto todos los recursos administrativos, humanos y técnicos, con el mayor rigor y profesionalidad. Sin embargo, esta mesa técnica no ha sido la única que se ha creado por parte de la consejería; a esta mesa técnica hay que sumar otros dos pilares fundamentales: los jurídicos y los sociales. En las reuniones jurídicas, lideradas por la secretaria general técnica, los funcionarios técnicos jurídicos se han reunido y contactado en numerosas ocasiones con los vecinos afectados y con sus representantes legales para dar cuenta de sus expedientes administrativos patrimoniales. Por otro lado, se han celebrado más de quince reuniones sociales, que han sido convocadas por el consejero de Transportes e Infraestructuras, el viceconsejero o yo mismo y a las que han asistido los vecinos y los representantes de los diferentes edificios afectados. Estas reuniones se han celebrado en la propia consejería, en los propios inmuebles afectados, en los apartahoteles donde habían sido realojados o en el centro de participación ciudadana Marcelino Camacho, puesto a disposición por el Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): En conclusión, señorías, al objeto de los puntos 1 y 5 de la proposición no de ley en cuanto a la creación de mesas interdepartamentales, creo que ha quedado más que probada la actuación activa por parte de esta consejería en los más de tres últimos años. De manera adicional quisiera informarles de que la Comunidad de Madrid va a ejecutar en las próximas actuaciones en la zona, adelantándonos de nuevo a la proposición no de ley, que dan respuesta a los puntos 2 a 4 de su proposición, estudios relativos a contratos de ingeniería, proyectos de ejecución y a licitar las obras correspondientes, respectivamente.

Señorías, en la Consejería de Transportes llevamos trabajando más de tres años en su proposición no de ley para recuperar el servicio de metro lo antes posible, con unas garantías plenas para los usuarios del metro y para los vecinos de San Fernando de Henares. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Núñez. Pasamos ahora al turno de los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de siete minutos cada uno. Empieza el representante del Grupo Parlamentario Unidas Podemos; señor Moreno, cuando quiera.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias. Gracias, señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, por la comparecencia. Voy a opinar sobre ella. Por una parte, quiero agradecer también al grupo que ha pedido la comparecencia que aclare que no se refiere solo al punto número 1, de la creación de la comisión interdepartamental, porque sería muy escaso, dada la magnitud y el dramatismo del problema, que solo abordásemos esa cuestión. Con ellos coincidimos en un tema, al

que no ha dado usted respuesta, señor director general, y es si están buscando soluciones definitivas para los vecinos más allá de la búsqueda temporal de alquileres y de las posibles indemnizaciones patrimoniales que se pacten, porque creo que ese es uno de los grandes temas de fondo.

Opinión general. La pregunta, inicialmente, si solo se refiriera a ese punto, nos parecería muy escasa dada la magnitud del problema. Por situarlo: el metro está cerrado, está en obras, la novena vez en quince años. Ha reconocido que efectivamente el servicio no se ha prestado siempre en las mejores condiciones, afianzando la seguridad, evidentemente, pero teniendo que recurrir a estos cierres temporales con una frecuencia absolutamente inusual. Y es llamativo que nos tengamos que enterar de la dimensión de las afectaciones en el metro por el periódico. Ayer, el periódico El País hacía referencia a un informe que no hemos conocido, a pesar del trato que tenemos, las veces que comparecen ustedes y la información que nos facilitan. Yo me enteré ayer de que realmente habían cedido 2 centímetros en tres meses las vías del metro y las del túnel de acceso al mismo, a través de un informe al que hace referencia este periódico. En cuanto a los riesgos de la seguridad, ya vimos en una sesión anterior de la Comisión de Transportes que efectivamente no se ha producido ninguna desgracia, pero lo que es evidente es que hay una alarma y un miedo sociales entre los vecinos absolutamente meridianos, y además lo expresan y lo verbalizan, y antes lo he comentado aquí haciendo referencia a un escrito que me ha mandado uno de ellos.

Las afecciones en las viviendas y el número de víctimas de esto están creciendo, pero por momentos; estamos hablando ya de 72 familias desalojadas, de 27 viviendas derruidas, de 411 viviendas afectadas, según la estimación y el censo que el propio ayuntamiento está haciendo, y de hasta 15 calles. Y el drama de esto, lo más preocupante, es la gran velocidad de extensión de los desperfectos y del deterioro del subsuelo en lo que atraviesa la línea 7B de metro en la localidad de San Fernando de Henares. Además, lo hace en todas las direcciones; si inicialmente estaba en torno al pozo de bombeo o a las calles Presa y Rafael Alberti, ahora se viene produciendo hacia el norte, hacia Ventura de Argumosa, hacia el este, hacia Calonge y Olavide, y hacia el oeste, que es un tema más preocupante, a la espalda de los pares de la calle Presa, a Virgen del Templo, que están avanzando con muchísima rapidez los desperfectos.

Entonces, así las cosas, realmente, lo que hay que hacer es abordar de una santa vez el plan integral que se aprobó en esta Asamblea, y no sé si por rango tiene más magnitud un plan aprobado en el pleno de la Asamblea que un plan, que también es interesante, aprobado en la Comisión de Transportes. Entonces, lo que hay que hacer es abordar de una santa vez el plan integral. Usted nos ha hecho un relato pormenorizado de las intervenciones que hay, de las campañas, incluso sobre las regletas e hitos de nivelación, etcétera, que está muy bien todo eso, me parece que es correcto y hay que hacerlo, por supuesto que sí, pero hay que tener un horizonte, hay que verlo de forma sistémica y hay que saber a dónde nos dirigimos, y creo que, en ese sentido, el plan integral aprobado hace ya casi un año en la Asamblea de Madrid no se ha traído de manera integral ni a la Asamblea, al pleno, ni tampoco a esta comisión. Recuerdo cuáles eran los hitos del mismo: un censo completo de los edificios -no puede haber diferencias entre la información que tenga la Dirección General de Infraestructuras y la que tenga el Ayuntamiento de San Fernando de Henares,

no debe haber absolutamente ninguna diferencia-, el análisis de daños detectados y las causas de los mismos, el estudio estructural de todos los edificios que se vean afectados y, luego, la estimación de las medidas, con un cronograma, que es lo que nos falta por saber. Y en esas medidas hay dos que son fundamentales: el traslado temporal en condiciones dignas y suficientes, y suficientes, porque, con un poquito menos de 800 euros al mes de alquileres, no se puede alquilar nada en San Fernando de Henares, se lo han dicho las familias; tendrán que habilitar las formas y las maneras, no pueden agarrarse a cuestiones burocráticas, tienen que buscar las maneras de asegurar que las familias desalojadas tengan acceso a una vivienda en alquiler que puedan pagar con la compensación.

En cuanto a la compensación, la están ustedes focalizando exclusivamente en el tema de las indemnizaciones patrimoniales. Ese es un tema, para empezar, delicado, y no va a ser fácil alcanzar acuerdos, pero sobre todo creemos que debe ir en paralelo a la creación, a la generación de un horizonte de oferta de viviendas públicas a las familias afectadas. Las familias afectadas tendrían derecho, ante una desgracia de este calibre, que les ha roto la vida absolutamente, a optar a una vivienda pública en condiciones razonables en la localidad en la que llevan viviendo muchos años, tienen su vida allí construida, a veces también su trabajo, sus estudios, sus relaciones sociales, en fin, su vida en el sentido más amplio de la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Señor Moreno, le queda un minuto.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Sí. Terminó diciendo que evidentemente también tiene que haber soluciones a las infraestructuras, a los equipamientos y dotaciones, y que hacen falta soluciones sistémicas y de esta naturaleza. El día 20 de septiembre hubo una gran manifestación de 7.500 personas, que equivale a medio millón de personas que se manifesten en Madrid, comparando con el censo de la población. Es un pueblo que no va a aceptar pacíficamente que se hunda y que pide esas soluciones, porque es un pueblo digno y va a luchar por ellas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Moreno. Tiene ahora la palabra el Grupo Parlamentario Vox por tiempo de siete minutos; señor Calabuig, cuando quiera.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. No me haga usted trampas, señor director general; los vecinos de San Fernando de Henares afectados por las obras en la línea 7B, barrio del Puerto hasta el Hospital del Henares, están desolados debido a la falta de soluciones ¡para ellos! Ya sé que ustedes trabajan y que llevan tiempo trabajando, ya lo ha dicho usted, 30 millones en la patología, y además se ha desviado un 223 por ciento sobre el contrato anterior. Y ya le he preguntado: ¿y hasta cuánto vamos a estar a base de inyectar?

Estoy absolutamente de acuerdo con el portavoz de Unidas Podemos en que hay que buscar otras soluciones que no sean las técnicas, porque ¿qué van a hacer, volver a construir viviendas allí mismo? Porque el problema del subsuelo, como ha dicho él, es en todo el territorio de San Fernando. Están echando la culpa a unas obras en el metro, que puede ser, yo no lo he leído, pero también puede ser debido al estacionamiento subterráneo que hay delante de la plaza del ayuntamiento, que hace muchos años que se construyó. Ya sabemos todos lo que puede pasar cuando uno hace una

obra subterránea y empieza a desviar el agua. Entonces, yo creo que también el Ayuntamiento de San Fernando debería colaborar en ese aspecto con el estudio geológico, y yo se lo recomiendo al ayuntamiento para futuras construcciones.

Cuando yo le planteé la comisión interdepartamental, palabras textuales: "¿Pretendes que monte esto en la consejería?", y resulta que la tienen montada desde 2020. No me lo dijo entonces. Es como dice el portavoz de Unidas Podemos, con quien estoy de acuerdo en muchísimas cosas, en la filosofía, en que lo importante aquí -y usted lo ha dicho, y creo que todos pensamos en lo mismo- son los vecinos de San Fernando. Cuando se presentó esta PNL, de hecho, los vecinos de San Fernando hablaban, y yo también, de solucionar los problemas patológicos de las estructuras de aquellas viviendas. De entonces ahora, se han tirado, se han derribado, y no sé cuántas más van a quedar por derribar. Entonces, la solución tiene que ser otra. Evidentemente, desde mi punto de vista, según mis conocimientos, no se va a poder volver a construir ahí algo. Y no solamente los realojos y los alquileres sino una solución definitiva. ¿Tienen ustedes algo en la cabeza para buscar una solución definitiva, satisfactoria, para los vecinos? Porque yo creo que volver a construir viviendas en el mismo sitio...

Quiero hacer un último recordatorio, que aquí se ha dicho mucho. Yo no participé en esto en la vida, hasta ahora, que he tenido que leer de la hemeroteca, pero creo recordar que la alcaldesa de San Fernando entonces, doña Montserrat Muñoz, de Izquierda Unida, y el alcalde de Coslada estaban encantados con la estación de metro en el centro de San Fernando y con la estación de metro que se llevase al hospital, y doña Esperanza Aguirre también. ¿Quién hizo, entonces, el trazado? Esperanza Aguirre, la alcaldesa de San Fernando y el alcalde de Coslada. ¿Que los técnicos tendrían que haber estudiado aquello un poquito mejor? Sí, pero el trazado lo marcaron los políticos. Es decir, que no es solo de uno de ellos. Tenemos todos un problema encima, creo que todos debemos colaborar en echar una mano para buscar una solución. Nada más. Nos tiene a su disposición para lo que quiera, don Miguel.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Calabuig. Tiene ahora la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pastor por un tiempo máximo de siete minutos; cuando quiera.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias por su presencia aquí, señor compareciente, le agradezco la información que nos ha prestado una vez más. La verdad es que este es un tema que tratamos de forma recurrente en esta comisión, por la gravedad que tiene, sin duda alguna, pero también lo tratamos porque ustedes no lo solucionan: acaba de afirmar su señoría el portavoz de Vox que la decisión la tomaron los políticos, y empieza a extender la cuestión. No, la decisión la tomó el Gobierno autonómico, el Gobierno regional, presidido entonces y ahora por el Partido Popular. La diferencia entonces y ahora es que Vox, la extrema derecha, sí que cogobierna, decide muchas de las cuestiones que el Gobierno autonómico lleva adelante en la actualidad; esa es una de las diferencias fundamentales, que expondré más adelante en mi intervención.

El consejero de Transportes, que no está aquí en esta comisión, en esta comparecencia, habló recientemente antes los medios de comunicación en relación con este asunto y dijo que el plan integral estaba casi acabado. Eso fue lo que dijo el consejero y además que confiaba que este asunto estaría resuelto en un tiempo razonable. La pregunta que le hacemos a usted hoy aquí, ya que no está el consejero, es cuándo piensan ustedes solucionar este asunto, cuál es ese tiempo razonable. Y además -ya se ha mencionado aquí por parte del portavoz de Unidas Podemos-, ayer mismo se publicaba en El País noticias alarmantes que demuestran dos cosas, además, en este sentido: una, como decía antes, que lo tratamos de forma recurrente a iniciativa de distintos grupos políticos, porque no se soluciona, y dos, que la información que ustedes nos trasladan desde el equipo de Gobierno depende de cómo lo consideren ustedes y la transparencia, de cómo se hayan levantado esa mañana o hayan decidido según su estrategia política en los meses siguientes. Recientemente les solicitamos una reunión urgente, en el mes de julio o agosto, y, bueno, agradecemos las llamadas telefónicas, pero fueron claramente insuficientes. Sin embargo, como ya se ha dicho aquí, nos despachamos con noticias en los medios de comunicación, lo que demuestra que la información no fluye como debería ser o como al menos se dijo que iba a ser.

En cualquier caso, a raíz de estas noticias publicadas, quiero preguntarle si ustedes se han planteado en algún momento el cierre definitivo de esta línea, porque, si sumamos la recurrencia de los problemas, la no solución aparente y, desde luego, el constante corte de este servicio de transporte público, pues a lo mejor ustedes se lo están planteando. Es un problema que no se soluciona y es un problema para el que nosotros creemos que la solución es la que trazó el Legislativo, el Parlamento, cuando aprobó una proposición no de ley con un plan integral detallado, que había que presupuestar. Ese plan fue aprobado en el pleno de la Asamblea, en el pleno del Parlamento, y, sin embargo, luego, cuando llegó el presupuesto -presupuesto que pactaron la derecha y la extrema derecha-, pues ese plan integral se dejó sin financiar, se quitó la financiación, no se aceptó ni una sola enmienda al respecto, no estaba financiado ese plan. Con lo cual, hay cosas que, sin duda, no encajan. Por eso decía antes, al principio de mi intervención, que esa es una de las diferencias de esta cuestión. Cuando por fin hay una decisión de este Parlamento para llevar a cabo un plan integral, que es lo que realmente necesita este grave problema en la comunidad autónoma, en el municipio de San Fernando, pues parece que sí, pero, luego, como siempre con la extrema derecha, al final no y no se financió ese plan integral; Vox evitó que se cumpliera el mandato del Parlamento autonómico. Y así nos va. Ahora viene aquí la extrema derecha a intentar blanquear esta situación, y francamente, lo que tienen que hacer es poner pie en pared, si es que son capaces de hacerlo, y hablar de los presupuestos de 2023; ya que no lo han hecho ahora, ya que no han hecho ni una sola modificación en el presupuesto a este respecto, pues es la cuestión: aprobar un auténtico plan integral, porque sin él no habrá soluciones, sino, otra vez, más años de parches y parches, que ya van quince, con distintas cantidades económicas, y hasta ahora lo único que han conseguido es que algunas de las familias hayan abandonado su vivienda hasta en cuatro ocasiones. Recientemente, los vecinos afectados, en lógica desesperación por cómo les trata la comunidad autónoma, han recurrido al Defensor del Pueblo, y allí expusieron cuál era la situación, una situación dramática. Entonces, sin duda, no se está haciendo todo lo necesario. ¿Que se está haciendo trabajo? Claro que

sí, nadie lo puede negar, pero no es suficiente, entre otras cosas porque no está financiado de forma adecuada.

Este es un drama humano inadmisibile, que desgraciadamente va a más, va a más, y no hay una previsión real de solucionarlo, o no parece que la haya. Y si la hay, insisto, ese tiempo razonable del que habla el consejero para solucionarlo, ¿cuál es? ¿Es este año?, ¿es el año que viene?, ¿el mes que viene? ¿Van ustedes, sí o no, a plantear el cierre definitivo de esta línea? Sin duda -se lo pregunto a los grupos políticos, a la derecha y a la extrema derecha- ¿van ustedes, en el presupuesto de 2023, a financiar de forma adecuada ese plan integral que dice el Gobierno que está haciendo, pero que claramente no está haciendo porque no se resuelve el problema? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Pastor. Tiene ahora la palabra el Grupo Parlamentario Más Madrid, señora Rodríguez, por un tiempo máximo de siete minutos; cuando quiera.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor director general, por su buena disposición y por las pertinentes informaciones que nos aporta. Usted nos ha dicho que ya hay una mesa técnica con todos los implicados, en la que se trata el problema de la línea 7B de metro. Este martes, la señora Ayuso decía que la política del actual Gobierno es escuchar las necesidades reales de la gente. Bueno, pues a mí me parece que es de cajón que, si se escucha, es para algo; si el Gobierno escucha necesidades, será para cubrirlas, ¿no?, y llevamos más de diez años arrastrando este problema de la línea 7B de metro. Según nos acaba usted de informar, desde 2007 que se inaugura, ha habido cortes en la línea, iy han pasado años desde entonces!

Para que me entiendan mejor sus señorías, que piensan en términos empresariales mejor que en términos de servicio público, en los estudios de Ciencias Económicas y Empresariales se enseña que hay que entender y satisfacer las necesidades de los clientes; se anima a que el empresario sepa escuchar, reconocer, entender las necesidades de sus clientes para saber satisfacerlas; no puede limitarse a vender un servicio y despreocuparse del resultado, sino que se tiene que implicar, comprender a su cliente; debe ponerse en su lugar para sentir qué impresión tendría, cuál es el nivel de satisfacción por la calidad recibida. En nuestro caso, valorar todas las intervenciones de informes, inyección de mortero, contratos y el gasto que eso ha producido a las arcas de la Comunidad de Madrid es irrenunciable. ¿De verdad es necesario alargar lo mismo durante otra década sabiendo que el resultado en la década anterior no nos ha servido para solucionar los problemas?

Cuando ocupas la responsabilidad de gobierno, pues empresario sería sustituido por miembro de Gobierno y cliente, por ciudadanía. Esto se traduce en que deben escuchar, para lo cual se tienen que reunir con ellos, reconocer sus demandas y saber qué necesitan. Por lo que usted nos ha relatado, sí hay reuniones con esos afectados, pero parece, por los meses que pasan sin resolver, no han servido de mucho, ¿no? Se pueden hacer cientos de campañas de nivelación, de auscultación, pero de poco sirve si el problema está persistiendo. Yo creo que tenemos que dejar de darnos de

cabezazos insistiendo una y otra vez sobre lo mismo que ya ha demostrado que no nos sirve, porque las primeras familias desalojadas tuvieron que salir de sus casas con lo puesto, han perdido todos sus recuerdos -ya he hecho referencia a ello-, no tienen ni una foto de cuando sus hijos eran pequeños y las fotos eran aún en papel, las han perdido, y eso, señorías, es muy duro, perderlo todo porque alguien tomó una decisión de construir un túnel que cruza tu pueblo. Que lo hizo, quizá, con la mejor voluntad, ¿eh?, eso no lo ponemos en duda, pero esa buena voluntad ha destrozado la vida, y eso es un hecho. Sobre eso, yo creo que es imprescindible que trabajemos, sobre reparar el daño, y no insistir en, como se dice habitualmente, sostenella y no enmendalla, porque los datos que salían ayer en prensa de que las vías se hundían a 20 milímetros en solo tres meses, o lo que nos dicen los vecinos de 2 milímetros diarios de grietas en edificios, son terriblemente preocupantes, es como si el suelo de todo San Fernando fuera a más disolviéndose en vez de consolidándose. Es decir, la consejería ha vendido un servicio, el metro, y desde luego, el grado de satisfacción de ese servicio no es el adecuado, es negativo, y tenemos la obligación de abordar esto. ¿Cómo nos sentiríamos si fuéramos los afectados? ¿Cómo nos sentiríamos si tuviéramos que vivir de la caridad de otros? Yo creo que querríamos todos que se nos atendiera con todos los medios posibles, ¿no? Entonces, tenemos que volver a preguntarle, como Administración, qué se está haciendo, porque a mí me resulta muy difícil creer que una Administración que ha sido capaz de construir un hospital de pandemia en tres meses, convertirlo en un referente mundial, ahora, sea incapaz de dar una solución, en años, a quien ha perdido su casa por una causa imputable a decisiones de la propia Administración. O sea, yo no niego que la primera preocupación del actual consejero, incluso de su dirección general, sea que las familias afectadas por la línea 7B reconstruyan su vida, no lo niego, pero el hecho es que no la están reconstruyendo. Hemos de preguntarnos, entonces, qué barreras están impidiendo para que desde hace más de diez años esto no se haya mejorado, y le pregunto si es la falta de personal para atender esa demanda y cuántos empleados están dedicados a resolver esta situación.

También hay un problema competencial, que es un poco por lo que hace un año se pedía esta comisión técnica interdepartamental de control y riesgo de la población afectada por la línea 7B de metro, pero que ahora usted nos dice que esto funcionaba ya hacía tres años. Pues, de verdad, si funcionaba hace tres años, otra cosa que no nos está funcionando. Es cierto que en la sesión de la comisión en la que se aprobó esta PNL ya se habló de que existía una mesa técnica de coordinación y que el día anterior justo, en el pleno del jueves, se había aprobado una PNL, con los votos a favor de todos los grupos, excepto el del Grupo Popular, que se abstuvo, para la elaboración de un plan integral. El señor consejero, este martes, decía que el plan integral, aunque no esté publicado, aunque no esté en un librito encuadernado, ya está prácticamente acabado, con informes geológicos, técnicos, en los que cada consejería ha aportado su parte a la solución y que ya se está incluso ejecutando como un instrumento más, porque lo importante es solucionar el problema. Muy de acuerdo. Los trámites burocráticos tienen que ser un proceso que dé seguridad. A mí me parece genial que haya un plan y que haya algo por escrito, porque eso da seguridad jurídica a los ciudadanos, que saben a qué tienen que atenerse, pero eso no se puede convertir en barreras infranqueables que impidan la consecución del objetivo. La Administración, yo creo, tiene la obligación

de acompañar y asesorar a esos afectados para ayudarles. Por eso, díganos qué imposibilita que esto se haya dado. ¿Se está acompañando a los afectados para ayudarles a realizar los trámites? ¿Se les ayuda, se les acompaña?

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Le queda un minuto, señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: En su anterior comparecencia nos decía que la Comunidad de Madrid está implicada con la responsabilidad patrimonial, dándoles un alquiler de 800 euros y que ese era el valor que marcan las tablas del ministerio. Yo entiendo que esas tablas son un valor de referencia. ¿Hay algo que impida a la Comunidad de Madrid subir esa cuantía para dotarles exactamente del dinero que necesitan? Desde luego, no estamos teniendo un buen servicio post venta. Se podría entender que esta vez hay un empresario que se desentiende y solo le interesa eso de coger el dinero y correr, pero me consta que desde su dirección general no es esa la línea de trabajo, por lo que le agradecería que nos diera plazos breves de resolución y, si no se puede, que nos explique qué es lo que está impidiendo que esto se resuelva ya. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señora Rodríguez. Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Popular; señor Portero, cuando quiera, tiene siete minutos.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor director general, por su exposición. Yo voy a intentar explicarlo técnicamente, a ver si de manera sencilla. En la zona que rodea el Jarama alrededor de San Fernando, Coslada y, luego, la parte del Henares, el nivel freático de esos ríos avanzaba hasta los municipios, pero, digamos, con un gradiente hidráulico muy lento, en el sentido de que no existían oquedades en la parte de abajo, que en su momento se formaron en el mioceno inferior, con las glauberitas, los yesos y las halitas, que son las que están dando los problemas. ¿Qué ocurre? Que en el año 2007 se perfora un túnel y se hacen una serie de pozos de bombeo, que se hacen en todos los túneles de Metro, y a raíz de esa perforación, lo que se provoca es un aumento de ese gradiente hidráulico, porque el agua tiende a salir siempre por cualquier drenaje. ¿Y qué es lo que ocurrió en su momento? Pues sí, quizás hay que decir que esto se tenía que haber estudiado más a fondo, pero, lógicamente, la Comunidad de Madrid está poniendo todos los aspectos técnicos posibles por solucionarlo; pero no solamente los técnicos sino que se está desarrollando ya un plan integral para dar una solución real a los vecinos de San Fernando.

Las disoluciones de las halitas y las glauberitas, que se disuelven mucho más rápido que los yesos, se están intentando solucionar con determinadas actuaciones por parte de la Comunidad de Madrid, en concreto la Dirección General de Infraestructuras, la Consejería de Transportes, que creo que no tiene descanso ni los fines de semana. Están haciendo reconocimientos profundos con el objeto de determinar el muro de sustrato impermeable y poder establecer un modelo geológico, hidrogeológico, para ver precisamente el estudio de estos gradientes hidráulicos en aumento, a través de una investigación geofísica de refracción, principalmente, que es la que te da los datos de las oquedades que se están formando a nivel cáustico. Se está intentando reducir al máximo el volumen de agua extraído; cuanto más reduzcamos, menor será el gradiente, por eso se está actuando desde

el túnel, y por eso ahora mismo está cerrada la línea 7B, porque se está intentando sellar la unión de las dovelas de los túneles para que el agua no penetre por ahí y genere que el gradiente hidráulico sea inferior. Cuanto menor sea ese gradiente hidráulico, menor será la disolución, por la sencilla razón de que el agua, cuando se disuelven las halitas o yesos, viene con una salinidad y a lo que tiende el agua en el fondo es a volver a tener esa misma salinidad, si el nivel freático del río Henares y del Jarama, que no tiene la salinidad en ese punto, necesita esa salinidad. Por eso la disolución es mucho más rápida, porque los contenidos en sales son inferiores.

Se están rellenando las oquedades presentes en el terreno del trasdós del túnel, al igual que en las zonas de los edificios colindantes, precisamente para consolidar el terreno e impedir que progresen esos asentamientos que he explicado. Esa consolidación global del pozo es muy importante también, porque el pozo es otro punto de salida y otra generación del aumento del gradiente hidráulico. Desde luego, como ya he dicho, se está realizando un tratamiento del túnel desde el interior; desde el trasdós del túnel se están haciendo inyecciones de lechada de cemento y de otros materiales, como espumas, biocomponentes, resinas, etcétera. El alcance de esas inyecciones es para estructurar el túnel en un ámbito de darle un grosor o un canto al exterior del túnel de entre 50 centímetros y 2 metros de profundidad, es algo parecido a un jet grouting pero desde lo que sería, digamos, la parte superior del túnel y no desde el suelo, como se hace en los jet grouting.

En los edificios se está haciendo un seguimiento de la auscultación y la realización de las inspecciones periódicas, como ya bien ha comentado el director general, y yo creo que se está teniendo un control muy exhaustivo precisamente de las oscilaciones de los edificios debidas a esos movimientos que se producen, giros, por estos asentamientos, en el momento necesario. El procedimiento es muy sencillo: la Dirección General de Infraestructuras manda un expediente inmediatamente al ayuntamiento para declarar en ruina esa vivienda y poder alojar a esas personas que viven allí en otro lugar, que normalmente se hace con carácter de urgencia. Lo que sí pido al alcalde de San Fernando es que, de la mejor manera posible y con la máxima colaboración, que esos expedientes de ruina se aceleren al máximo, porque muchas veces han superado los cien días. Insisto, proyecto de consolidación del terreno en superficie en un área de 10.000 metros cuadrados, que podemos explicarlo o lo puede explicar el director general, que se lo sabe bastante mejor que yo; perforaciones e inyecciones a lo largo del terreno, con mortero, para consolidar esas oquedades que se han producido por las disoluciones de las glauberitas principalmente y rellenarlas con un material para que no se sigan produciendo.

Proyecto de consolidación global del pozo. También se está haciendo, como ya he explicado, para evitar el aumento del gradiente hidráulico y así evitar que los asientos sean mucho mayores. Se intenta reducir la cantidad de agua, que actualmente se cifra en 1.000 metros cúbicos/día -fijaos en qué valores tan altos- y reducirlos a 20-40 metros cúbicos/día, para que ese gradiente hidráulico sea inferior; consolidar el terreno -sé que me queda un minuto, gracias- alrededor del túnel en la zona afectada o habilitar y reforzar la estructura del túnel; rehabilitar y reforzar y asegurar el comportamiento futuro de la plataforma del túnel, cimentando a niveles más profundos. Todo siempre con el objetivo de rigidizar unas estructuras que ahora mismo está en movimiento precisamente por

estas disoluciones. También hay un proyecto de impermeabilización del túnel y consolidación del terreno, también del trasdós del túnel, porque pensad que, si se producen estas oquedades alrededor del túnel, los asentamientos serán mayores en las edificaciones, por eso hay que tratar de una manera más concienzuda el área que rodea al túnel, que es donde se producen las máximas disoluciones; además, al ser una obra lineal, se produce a lo largo de toda la sección, porque es una fuente de atracción del agua. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Portero. Ahora, para contestar a los grupos parlamentarios, tiene la palabra el director general señor Núñez por tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Permítanme que aglutine sus preguntas, que van encaminadas fundamentalmente a la PNL, a la aprobación de la proposición no de ley presentada el 30 de noviembre de 2021, y luego haré unas acepciones a las mesas sociales y jurídicas y en referencia al alquiler de 800 euros que han señalado tanto el señor Moreno como la señora Rodríguez.

Con respecto a la proposición no de ley presentada por el Grupo Vox en la comisión, tanto los puntos 1 y 5, de las mesas interdepartamentales, la creación de esa mesa y la conformación de los miembros de esta, es una realidad desde hace tres años, he dado cuenta de ello, y ahí están esas mesas en las que se reúne también el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, y el de Coslada cuando lo cree necesario, y puede dar fe de ello. Respecto a los puntos 2 a 4 de la PNL, que son los proyectos y los estudios técnicos, los ha señalado el señor Portero en su intervención, y van encaminados a nuestro rango competencial.

Con respecto a la PNL aprobada en la Asamblea, de fecha 30 de noviembre, tengo que decir que todas estas actuaciones ya las estamos haciendo. Dicho plan contará con los siguientes elementos: intervenciones sobre los edificios residenciales, que incluyan la realización de un censo. Bien, en cuanto a este censo, en esas reuniones interdepartamentales se quedó con el Ayuntamiento de San Fernando de Henares en que eran ellos los que recogían esas afectaciones, con los vecinos, y nos las trasladaban. En el momento que nosotros tenemos la recepción de esas viviendas afectadas, hacemos el seguimiento e instrumentación de ellas.

Con respecto al segundo punto, análisis de daños detectados y estudio estructural de los edificios, obviamente, lo hacemos con carácter inmediato. En cuanto a la estimación de las medidas necesarias a adoptar en la rehabilitación completa, el traslado temporal de la población, si hay daños o la compensación a las familias afectadas, obviamente, lo estamos haciendo, es una realidad; lo estamos haciendo con todas las familias afectadas de los edificios detectados y trasladados por parte del Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

Respecto al punto 2.2, inversión en infraestructuras, es que lo estamos haciendo, estamos invirtiendo en aquellas infraestructuras que son necesarias, con la inversión del pozo, la inversión del túnel, etcétera.

En cuanto a la recuperación de dotaciones del complejo El Pilar, la Consejería de Educación y Universidades está estudiando en ese complejo dotacional El Pilar, cerrado parcialmente en 2015, y trasladando aquellas necesidades donde lo consideren necesario.

Y, con respecto a los análisis y estudios referentes, sobre el estudio geológico o el análisis estructural de las edificaciones afectadas, es que lo estamos haciendo también.

En cuanto al último punto, las compensaciones a las familias y Administraciones afectadas por los gastos producidos a lo largo del tiempo, no solamente nos estamos haciendo cargo de ello durante los expedientes de emergencia que trasladamos a los vecinos, sino también en los expedientes de responsabilidad patrimonial. Es decir, nosotros estamos haciendo el plan integral y lo estamos llevando a cabo desde hace más de tres años.

Con respecto al rango competencial de la Consejería de Transportes en lo relativo al objeto de ese plan integral que se está conformando por parte de la Comunidad de Madrid con cada una de las consejerías afectadas, pues son los proyectos que ha señalado el señor Portero, porque no solo estamos encaminados a buscar e irnos a consolidar el terreno porque es el daño ocasionado, sino que nos estamos yendo al origen de esos efectos. Por eso, los proyectos son mucho más ambiciosos que los que se acometieron en los años 2011 o 2015 con una consolidación del terreno. Las soluciones van encaminadas a reducir el volumen de agua extraído a unos volúmenes entre 20 y 40 metros cúbicos/día, que son unos valores de referencia normales en los más de 300 pozos de agua que tenemos en toda la red de Metro, no solamente en San Fernando de Henares; de hecho, históricamente, San Fernando de Henares no es el pozo del que más agua se extrae, se extrae más en Vallecas o en Lago, lo que pasa es que las características geológicas del terreno hacen que en San Fernando de Henares la extracción de agua haga saltar las alarmas. De ahí los 300 pozos de bombeo que tenemos en toda la red de metro.

Por otro lado, estamos con el proyecto de consolidación; vamos a rellenar las oquedades presentes en el terreno y en el trasdós del túnel para consolidar el terreno e impedir que progresen estos asentamientos en superficie. Y este proyecto es una realidad; este proyecto fue presentado en el ayuntamiento la semana pasada y van a comenzar las obras el próximo lunes. El próximo lunes irá una máquina a consolidar el terreno; al final de la semana habrá dos máquinas, en dos semanas habrá cuatro y a final de mes habrá cinco máquinas consolidando el terreno en un área de más de 10.000 metros cuadrados. En la última fase de este proyecto, con un plazo de ejecución de cinco meses, procederemos a realizar la consolidación global del pozo y del túnel desde el interior.

Haciendo alusión a las mesas sociales, nosotros nos reunimos constantemente con los vecinos, pero no solamente en esas reuniones que he señalado; telefónicamente y de manera presencial, los servicios técnicos de la consejería, de la dirección general, están permanentemente allí. Yo mismo me he desplazado cuando ha hecho falta, incluso en domingo, a los sitios donde están realojados o a esos propios inmuebles para contar las siguientes novedades que hay.

Con respecto a las mesas jurídicas, los técnicos jurídicos están en continua relación no solamente con los afectados sino también con sus representantes legales para guiarles sobre los expedientes de responsabilidad patrimonial. Y aquí tengo que hacer alusión a lo que han señalado en varias ocasiones sobre los 800 euros. Durante los expedientes de emergencia, los que nosotros trasladamos a los vecinos en cuanto detectamos un mínimo riesgo, la Comunidad de Madrid afronta absolutamente todos los gastos de manera directa, ya sea el precio del alquiler de los pisos de 800 o de 1.500 euros. Una vez que el expediente de emergencia finaliza, iniciamos el expediente de responsabilidad patrimonial, en el que hay cuatro conceptos: el valor de la vivienda, pero no solamente del vuelo, también el valor del suelo, los enseres, el daño moral y un adelanto para poder subsanar los alquileres. Como es un adelanto, nosotros, obviamente, como somos una Administración pública, nos tenemos que guiar sobre tablas específicas, y de ahí es de donde parten los 800 euros, que, según la página web del ministerio, son 700 escasos, pero los hemos incrementado por la inflación, porque esas tablas las actualiza el ministerio cada dos años, y ahora mismo está colgada la de 2020. Es un dinero de adelanto. En el momento en que el expediente de responsabilidad patrimonial se liquide, los vecinos afectados podrán decir que su alquiler es de 900 o de 950 euros, y si lo acreditan de manera correcta, obviamente, se pagará la diferencia, pero, como es un adelanto, tenemos que fiarnos y guiarnos por las tablas públicas, que ahora mismo son las que están publicadas por el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muy bien. Muchas gracias, señor Núñez. Tienen ahora la palabra los grupos parlamentarios por tiempo máximo de tres minutos. Señor Moreno, cuando quiera.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias de nuevo por la información. Voy a contar una fábula, la de los dos canteros. Un viajero se encuentra a dos canteros y les pregunta qué están haciendo y uno dice: picando piedra, y el otro dice: construyendo una catedral. Yo no pongo en duda que ustedes trabajan, yo pongo en duda, en todo caso, si saben a dónde van. Que se hacen cosas, por supuesto que sí, pero me pregunto si es suficiente lo que hacen, si van en la buena dirección y si van a resolver definitivamente el problema. Esas son las tres preguntas que hay que hacer, porque, repito, la situación es dramática: 72 viviendas desalojadas, 27 viviendas derruidas, 411 viviendas afectadas, 15 calles por donde se extiende ya el problema; un pueblo que se hunde. Las soluciones tienen que pasar por cumplir el plan integral que se aprobó en esta Asamblea hace casi un año. Ese plan integral, fundamentalmente, entre otras medidas, tiene que dar solución a tres objetivos: uno, a evitar las desgracias, que no ocurra, por Dios, por favor, ninguna desgracia; dos, a reparar los daños, y tres, que las soluciones tengan ese horizonte definitivo, porque, si no, estaremos metiendo millones en un pozo sin fondo. Usted mismo ha informado de que van gastados, invertidos, 30 millones; solo las obras de Metro son 10 millones más, las obras para consolidar aproximadamente 10.000 metros cuadrados que se están haciendo desde este verano. Entonces, el horizonte tiene que ser respecto a los terrenos, respecto a las viviendas, porque son terrenos en los que probablemente no se va a poder construir nada, ni siquiera poner jardines, por la sensibilidad que tiene el subsuelo y por la gran velocidad de aceleración del deterioro del mismo.

Sobre la línea 7B, que ya les hemos preguntado, ¿tienen algún propósito o algún horizonte de futuro?

En definitiva -y acabo con esto-, un tema fundamental es que ustedes deben plantearse realizar una oferta de viviendas públicas a los afectados para que puedan quedarse en la localidad, 7.500 personas lo han pedido a gritos. Y no solo hay que hacerlo porque lo piden ellos, sino porque lo exige el sentido de responsabilidad tanto social como política que tenemos todos.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Moreno. Tiene la palabra ahora el Grupo Parlamentario Vox en Madrid; señor Calabuig, cuando quiera.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor director general. Nosotros no quitamos nada del presupuesto, ni aceptamos su enmienda que pedía 30 millones sin justificar. Ya el presupuesto traía 9 millones, que se los han debido de gastar, y dijimos que en ese momento era suficiente para empezar a hacer el estudio que pretendíamos. Simplemente, este partido socialcomunista que tenemos en España, y aquí también, pues tiene un discurso demagogo que me recuerda mucho a mi época del mayo del 68 y siguientes. Pero siguen con ello. Eso sí, me ha recordado a mi juventud.

Agradezco al señor Portero su charla y su lección magistral sobre geotecnia, que también me ha recordado a mi juventud y a mis primeros años profesionales en el mundo del suelo y de la construcción. Insisto en lo que he dicho antes, en que este proyecto interesaba a la derecha y a la izquierda de entonces, al Partido Popular y, en este caso, a Izquierda Unida, que gobernaba en San Fernando. "Nos parece bien que construyan otra en el hospital, pero sin quitamos la del centro histórico", esto dice en El País el 1 de septiembre de 2004, y lo llama también sueño colectivo, doña Montserrat Muñoz.

Yo creo que el Ayuntamiento de San Fernando, insisto, debe hacer algo. Aquí se ha pedido la comparecencia del alcalde; tienen un problema en San Fernando, les guste o no, y aquí no ha venido el alcalde de San Fernando, no quiso venir a una llamada que le hicimos nosotros. Creo que el Ayuntamiento de San Fernando no puede mirar para otro lado. Si hiciéramos menos demagogia..., porque, efectivamente, lo importante son los vecinos. Sobre la parte técnica ya ha explicado el señor Portero lo que se va a hacer, y se lo agradezco enormemente. Espero que funcione bien. Pero la parte de la solución social, para los vecinos afectados, es más importante que ninguna. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Calabuig. Tiene la palabra ahora el Grupo Parlamentario Socialista; señor Pastor, tiene un tiempo máximo tres minutos, gracias.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Aprovecho la presencia del director general para hacer una pregunta muy concreta. Hace unos días reventó una tubería de gas en esta misma zona y, si el terreno se encuentra en continuo movimiento, ¿puede usted garantizar que esto no va a volver a ocurrir? Porque de esto es de lo que hablamos, del día a día de los vecinos y vecinas de San Fernando, porque, además, ahora, con estas inyecciones que según hemos leído en la prensa

van a realizar, ¿no se han planteado ustedes el realojo de todo el barrio? El ruido, la maquinaria, el polvo, ahora, hacen bastante difícil la vida a los vecinos de esa zona, de Sabatini, Olavide, Presa, Ventura de Argumosa, Virgen del Templo, posterior. ¿Se han planteado esto? Eso, concretamente.

Respecto al resto, le agradecemos la información, pero, plazos, resolución, ¿van ustedes a cerrar de forma definitiva la línea de Metro, sí o no? Y para el futuro y pensando en el pasado, quizá no en aquellos tiempos a los que se refería el portavoz de la extrema derecha, el presupuesto de este año tenía una enmienda de adición de más de 30 millones de euros -adición es sumar- y la extrema derecha votó en contra de ella; era más dinero para resolver este problema de una vez por todas y para llevar a cabo el plan integral que hace falta. La cuestión está en que el Partido Popular necesita el voto de la extrema derecha. ¿Qué van a hacer en el presupuesto para 2023? Ustedes, entiendo, tendrán una previsión presupuestaria y habrán decidido, pero seguro, seguro, que necesitarán más dinero. ¿Qué hará en ese caso Vox? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Pastor. Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Más Madrid por tiempo máximo de tres minutos; señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ MORENO**: Gracias, presidente. A mí me parece que intentar relegar el problema que estamos tratando a un asunto puramente técnico es estar fuerísima de las necesidades de quien ha perdido su casa. O sea, me parece que esto no está dentro de esa línea de escuchar y cubrir necesidades, y más cuando en 2007 ya había un informe geológico que advertía de todo lo que ha sucedido paso por paso.

Hay un expediente de emergencia, efectivamente, que afronta todos los gastos, y de repente ese expediente de emergencia ya no se puede continuar, pero el problema sigue sin solucionarse. Escondarse detrás de la burocracia para no dar solución habitacional... ¡Joe, que se les ha tirado la casa, o sea, que se han quedado sin casa! Luego, ya se verán las indemnizaciones, pero, de primeras, les tienes que resolver que se han quedado sin casa, porque tú has tomado una decisión. La Agencia de la Vivienda Social de la Comunidad de Madrid tiene reservadas viviendas para casos de emergencia, pero, claramente, no para más de 70 familias desalojadas y, con los datos que da el ayuntamiento, con 400 edificios afectados. Esto es un problema gravísimo que hay que abordar, y no se puede uno escudar en tablas ni en burocracias. Un buen parque de vivienda pública hubiera ayudado a dotar una solución habitacional, pero, como no es el caso, no estamos en esa tesitura, lo importante ahora mismo es dar una cobertura a esa desgracia, que tenemos 73 familias sin casa, esto no lo olvidemos.

Yo creo que, después de todas las soluciones que se han dado, sí que hay que replantearse si tiene futuro la línea de metro.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señora Rodríguez. Tiene por último la palabra el Grupo Parlamentario Popular; señor Portero, cuando quiera.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias. Rápidamente. A ver, son necesarios los aspectos geotécnicos, porque de lo que se trata ahora es de parar la evolución de estas deformaciones que se están produciendo tan rápidamente, por lo que ya he comentado de las disoluciones de las sales. Parar el agua es uno de los aspectos, es decir, impermeabilizar tanto el pozo como el túnel, por dentro y por fuera, con inyecciones que se suelen realizar desde dentro del túnel precisamente para evitar ruidos, contestando un poco el señor Pastor. Con lo cual, como la línea está cerrada, no es necesario...

Los aspectos geotécnicos son muy importantes, porque son medidas a corto y medio plazo. Luego, está el plan integral, en el que lleva trabajando la Consejería de Transportes desde hace mucho tiempo, y en el momento oportuno y, lógicamente, con la intervención de todas las Administraciones, sobre todo la autonómica y la municipal, en ese caso, ya se abordarán medidas mucho más a largo plazo, pero las medidas geotécnicas son muy importantes para velar por la seguridad de los vecinos. Lo que se pretende es que, al rellenar las oquedades que se producen por las disoluciones, el terreno no siga avanzando en deformaciones, por eso son medidas a corto y medio plazo, y precisamente se hace en todo lo que es la corona que rodea al pozo, que es la que principalmente está generando mayor problema. No solamente son inyecciones sino también pantallas de pilotes que lo que hacen es reforzar a nivel estructural los edificios, de manera que a través de una corona de pilotajes alrededor de los edificios y de sus cimentaciones se dé la rigidez suficiente para que no se produzcan movimientos y distorsiones dentro de los propios edificios. En el momento en que se superan las medidas de seguridad, de tolerancia, admitidas dentro de una vivienda, a esa persona se la realoja inmediatamente y se hace un expediente de declaración de ruina, que, insisto, tiene que agilizar el Ayuntamiento de San Fernando, porque está tardando muchos días, en muchos casos más de cien.

Los expedientes indemnizatorios a cada una de las familias se están realizando conforme a la legislación y al derecho administrativo, y lo contencioso, conforme a las indemnizaciones que establece las sentencias que ya son firmes desde hace tiempo. A esas personas se las está indemnizando. El día de mañana, en el plan integral que se haga, que se hará, y en el que está trabajando la Consejería de Transportes, evidentemente, se hará una solución más a largo plazo, y el túnel no se cerrará, ya les aviso, porque se logrará evitar la entrada de agua dentro del túnel, evitar la disolución y se habrán rellenado las oquedades. Dudo yo que esto ocurra. Y en eso trabaja día a día la Consejería de Transportes y, particularmente, este director general de Infraestructuras, don Miguel Núñez, que tan gran trabajo está haciendo, incluso los fines de semana. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Portero. Para finalizar la comparecencia tiene la palabra el director general; señor Núñez, cuando quiera, tiene un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Voy a contestar alguna de las preguntas concretas. Efectivamente, en cuando a la línea 7B, estamos trabajando en ello para no cortar el servicio, pero el servicio estará

interrumpido el tiempo que sea preciso para garantizar un nivel de servicio con una calidad no suficiente, sino absoluta para los usuarios de Metro y para los vecinos de San Fernando.

Respecto a cuánta inversión vamos a hacer, la que haga falta para salvaguardar la integridad física de los vecinos de San Fernando; la que haga falta, ya sean 5 millones o 25, pero no daremos una cifra al azar, sino que será desarrollada en los proyectos constructivos correspondientes.

En cuanto a la tubería de gas de la calle Presa 27, es una tubería de gas que nosotros ya teníamos identificada y proyectada con Madrileñas Red de Gas su sustitución, lo que pasa es que estaba metido en la modificación del expediente de emergencia de calle Presa 17 a 25, pero tardaron cien días en comunicarnos esa modificación. Por lo tanto, se estaba esperando modificar esa emergencia para que el ayuntamiento nos remitiera esa modificación. En cuanto se detectó, Madrileña Red de Gas fue automáticamente y cambió esa conexión que tiene de acero por una de polietileno, que es más flexible. No solamente estaba contemplado sino que también estaba dimensionado económicamente en 200.000 euros cambiar el anillo de distribución. Nos hemos retrasado porque el ayuntamiento tardó más de cien días en mandarnos la resolución, por decreto de Alcaldía, del expediente de ruina urbanística legal de calle Presa 17 a 25.

Efectivamente, se trata de problemas gravísimos, señorías, pero quería referirme a las alusiones por parte del señor Pastor en cuanto a que no se está haciendo todo lo necesario y por parte de la señora Rodríguez de que nos despreocupamos y que debemos ponernos en su lugar. Miren, señorías, yo tomé posesión en septiembre de 2019, cuando asumí una dirección general que procedía de una subdirección de la extinta Dirección General de Carreteras e Infraestructuras que tenía una obra inacabada de Gran Vía y un estudio informativo de la línea 11. A fecha de hoy, tres años después, la obra de Gran Vía es un referente, ha recibido un premio de ingeniería civil; en la línea 11 se van a comenzar las obras el 1 de noviembre, por un valor de 500 millones; la línea 3 se está ejecutando desde febrero, financiados con MRR; se están redactando otros proyectos de la línea 11 para cierre, con un valor total de 1.500 millones; se está terminando la redacción del proyecto de la línea 5, financiado con fondos Feder, donde llevaremos al aeropuerto la línea 5, la línea transversal; estamos redactando un proyecto con Madrid Nuevo Norte en una colaboración público-privada de más de 300 millones, y estamos haciendo cuatro intercambiadores, uno empezó la semana pasada, el de Valdebebas, también financiado con MRR, y los otros tres intercambiadores algunos están financiados con fondos Feder y otro con colaboración público-privada. Pues bien, el 70 por ciento de mi tiempo y el 99 por ciento de mi energía van a los afectados de la línea 7B. No hay nadie en esta sala ni fuera de ella que pueda recriminar a este director general, a la Consejería de Transportes o al Gobierno de la Comunidad de Madrid que no se están dedicando todos los recursos humanos, técnicos o económicos para satisfacer las necesidades y garantizar la seguridad de los vecinos de San Fernando de Henares. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES**: Muchas gracias, señor Núñez, por comparecer en la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Ocupa de nuevo su puesto el presidente para finalizar la sesión de la comisión. *(Pausa)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

*(Pausa.)* Pues, no habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión, y Mesa y Portavoces.

*(Se levanta la sesión a las 12 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