

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



---

Número 395

3 de febrero de 2023

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 3 de febrero de 2023

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-197/2023 RGEF.728.** 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: medidas que va a impulsar Metro de Madrid para mejorar la frecuencia de los trenes de Metro en 2023.

**2.- PCOC-145/2023 RGEF.485.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del material móvil de Metro de Madrid.

---

**3.- PCOC-42/2023 RGEF.174.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: trámites que debe realizar una familia afectada por las obras de la línea 7B del Metro de San Fernando de Henares hasta su solución final.

**4.- PCOC-274/2023 RGEF.885.** 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: medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar la seguridad de los vecinos de San Fernando de Henares mientras se realizan las obras de consolidación del terreno de la Línea 7B de Metro.

**5.- PCOC-148/2023 RGEF.488.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora la situación del tren Móstoles-Navalcarnero impulsado por la Comunidad de Madrid.

**6.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 31 minutos. ....	23401
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	23401
<b>— PCOC-197/2023 RGEF.728. 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: medidas que va a impulsar Metro de Madrid para mejorar la frecuencia de los trenes de Metro en 2023. ....</b>	<b>23401</b>
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ....	23401
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. ....	23402
- Intervienen el Sr. Moreno García y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	23402-23405
<b>— PCOC-145/2023 RGEF.485. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo</b>	

<b>Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del material móvil de Metro de Madrid.</b> .....	23405
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta. ....	23405
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. ....	23405-23406
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información. ....	23406-23408
<b>— PCOC-42/2023 RGE.174. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: trámites que debe realizar una familia afectada por las obras de la línea 7B del Metro de San Fernando de Henares hasta su solución final.</b> .....	23408
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, formulando la pregunta.....	23409
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....	23409-23410
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y el Sr. Director General, ampliando información. .	23410-23412
<b>— PCOC-274/2023 RGE.885. 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: medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar la seguridad de los vecinos de San Fernando de Henares mientras se realizan las obras de consolidación del terreno de la Línea 7B de Metro. .</b>	23412
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ....	23412
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....	23413
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. .	23414-23415
<b>— PCOC-148/2023 RGE.488. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora la situación del tren Móstoles-Navalcarnero impulsado por la Comunidad de Madrid.</b> .....	23415

- Interviene el Sr. Delgado Orgaz, formulando la pregunta. ....	23416-23417
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....	23417
- Intervienen el Sr. Delgado Orgaz y el Sr. Director General, ampliando información. .	23418-23419
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	23419
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	23419
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 29 minutos. ....	23419

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 31 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 3 de febrero de 2023. Antes de cumplimentar el orden del día previsto, ruego a los portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones. ¿Por el Grupo Podemos? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Vox? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Socialista? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: No, pero la última pregunta la realizará mi compañero Emilio Delgado.

El Sr. **PRESIDENTE**: O sea, el señor Oliver por la señora Acín, entiendo, y la última pregunta la hará el señor Delgado.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, perdón. Gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, perfecto. ¿Por el Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: El Grupo Popular no tiene sustituciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale. Gracias, señorías. A continuación invitamos a pasar a la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, a quien damos la bienvenida y saludamos, para responder a la primera pregunta del orden del día.

**PCOC-197/2023 RGEP.728. 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: medidas que va a impulsar Metro de Madrid para mejorar la frecuencia de los trenes de Metro en 2023.**

Les recuerdo los tiempos, que son cinco minutos, a repartir en tres turnos o, si los quieren agotar antes, en dos turnos o en uno. Para comenzar, le doy la palabra al señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente. Buenos días, consejera delegada de Metro. Buenos días, señorías. La pregunta es muy concreta: ¿cómo se van a aumentar las frecuencias en Metro para mejorar, por tanto, la calidad? Porque es observable no solo desde el punto de vista de un usuario habitual de Metro sino también en el análisis que hacen los propios sindicatos y representantes de la plantilla de Metro que hay menor calidad en el servicio. Las fotos de este tipo de aglomeraciones de Metro son muy frecuentes, solo traigo una a efectos de prueba, pero está claro que hay una serie de razones que influyen en estas frecuencias mucho menores, en una calidad peor; a veces hay personas que tienen que dejar pasar un tren y esperarse al siguiente porque, literalmente, no pueden entrar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Moreno. A continuación, para responder, tiene la palabra la consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muchísimas gracias. Es un placer estar aquí de nuevo. Bueno, como saben, he venido otras veces a comparecer sobre esta información y saben que Metro de Madrid establece su oferta de servicio y, por tanto, la frecuencia de trenes, a la que usted se refiere en su pregunta, en base a lo que establece el contrato programa, que a su vez formalizamos con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y que se concreta en una tabla de número de trenes en cada momento, dependiendo del horario de servicio.

Para el cálculo de este número de trenes en circulación existen dos criterios, que son los que recoge el contrato programa: en primer lugar es la densidad, que mide la ocupación media de los trenes en términos de personas de pie a bordo por cada metro cuadrado de superficie útil del recinto de viajeros, y el segundo criterio es el intervalo entre trenes, que limita los minutos de espera mediante media en andén, de forma que se garantiza una cierta frecuencia de paso por las estaciones, aunque la demanda de viajeros sea reducida. Como saben, estos dos criterios han estado variando a lo largo de los últimos años, ajustándose a las distintas restricciones sanitarias que eran impuestas por las autoridades sanitarias, y nosotros hemos estado ajustándonos al cumplimiento de estos condicionantes, pero actualmente, que no existen restricciones respecto a esto, el contrato programa establece unas densidades máximas de cuatro viajeros por metro cuadrado permitidas en hora punta y 3,5 viajeros por metro cuadrado en hora valle.

Contestando a su pregunta en concreto, qué es lo que hacemos, hemos venido haciendo y continuamos haciendo para mejorar, pues, entre otras cosas, la contratación de maquinistas; en el periodo desde agosto de 2019 a diciembre de 2022 se han contratado un total de 473 maquinistas de tracción, superando, por tanto, los 300 maquinistas comprometidos en esta legislatura, y además, como saben, acabamos de sacar la nueva oferta de contratación de otros 30 adicionales y una bolsa de trabajo de 1.000 personas durante tres años, que es también muy relevante para poder hacer efectiva la tasa de reposición que tendremos aprobada en los siguientes años y que nos va a permitir que la contratación sea muchísimo más rápida. Por supuesto, buscar la máxima disponibilidad del material móvil y para ello se están haciendo trabajos realmente muy importantes por parte de nuestros equipos de mantenimiento y todo lo relacionado con la gestión de estos movimientos de nuestros viajeros focalizados en el sistema de control automático de aforos, que, como saben, pusimos en marcha durante la pandemia, y también el refuerzo de un dispositivo especial que se organiza en cada una de las estaciones en las que podemos tener secciones críticas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Roldán. A continuación, por un tiempo de cuatro minutos y diez segundos, el señor Agustín Moreno tiene la palabra.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias por las explicaciones, pero creo que coincidirá conmigo en que es mejorable el servicio que presta Metro, siempre es mejorable, incluso a partir de los criterios

que establecen ustedes en base al contrato programa, la tabla de frecuencias y los intervalos según estaciones, a lo mejor les debería llevar a un replanteamiento, porque cuatro personas en un metro cuadrado es estar muy apretado; si ahora nos levantamos cuatro personas y nos ponemos aquí en un cuadradito, estaríamos realmente hacinados, bastante espachurrados.

Yo creo que hay razones de fondo de este deterioro del servicio. Por una parte, los cuadrantes que ustedes han estado utilizando, porque no hablo solo del día de hoy, estoy hablando de una secuencia reciente; los cuadrantes que utilizaron el año pasado reduciendo el número de trenes en decenas en función de la búsqueda de un ahorro energético por la guerra de Ucrania deterioró claramente el servicio y las frecuencias. Primera cuestión.

La segunda cuestión es que creo que hay un problema, que usted solo lo ha apuntado, de déficit de material móvil. Ustedes tienen que tomar la decisión de si compran los trenes que están en situación de renting y si invierten en nuevos trenes y de una santa vez se compran aquellos que se anunciaron en el año 2017. Para eso, evidentemente, necesitan financiación por parte de la Consejería de Hacienda, pero estamos hablando de trenes que tienen cuarenta años, muchos de los que se utilizan actualmente, como las series 5000 y 2000, que tienen una vida útil de 35 o 30 años y ya no se fabrican, a veces, repuestos de estos trenes.

La tercera razón que está incidiendo en la peor frecuencia y calidad del servicio es el aumento de las incidencias por deficiencia del material móvil. Tengo aquí una lista muy amplia; si hace falta y tengo tiempo, luego la leo, pero solo en enero, por ejemplo, línea 1, 51 averías en los trenes de la serie 2000; línea 5, 49 averías en los trenes de la serie 2000A y B y algunos pocos de la 3000; línea 10, 42 averías en los trenes 700 y 800. En definitiva, para no liarme, porque el estudio es línea a línea, ha habido un total de 295 incidencias o averías, es verdad que muchas de ellas no acaban en talleres, tienen una solución relativamente fácil, pero significa que son aproximadamente 10 incidencias al día, y eso también repercute en la pérdida de calidad y en la disminución de las frecuencias. ¿Con qué tiene que ver? Pues seguramente con las externalizaciones; tiene que ver, como decía antes, con la antigüedad del material; tiene que ver con la falta de repuestos. Y, hablando de falta de repuestos, se llama mucho la atención sobre una situación realmente complicada: también hay un listado muy grande de tornillería, los trenes 5000, paradas que no se hacen, condensadores, resistencias, semiconductores, resortes para ganchos, discos de frenos, cuerpos de ejes... Hay un gran déficit en material de repuesto.

Hay dos temas más para terminar: uno de ellos son los problemas de plantilla. A pesar de que usted dice que se han contratado 473 conductores más allá de lo que estaba estipulado, lo cierto es que en el año 2022 se podrían haber contratado, en cumplimiento de la tasa de reposición, 332 personas; se han contratado 205, y eso significa que hay 127 todavía pendientes que pasan al año 2023. En el año 2023, en cumplimiento de esa tasa de reposición, se tendrían que contratar 325 personas; estamos hablando de casi medio millar, de 452 trabajadores, que no son solo maquinistas, que son, por ejemplo, trabajadores de estaciones, especialmente trabajadores de mantenimiento.

Y el otro tema, que también influye, evidentemente, es el grado de satisfacción, el tratamiento que se dé a la plantilla, al personal. No se han aplicado las subidas salariales del 2,5 por ciento para el año 2023 y está pendiente un 0,5 por ciento de la masa salarial bruta de Metro del convenio anterior. Estamos hablando de un 3 por ciento de subida salarial que no se ha aplicado. Creo que también este es otro mecanismo para facilitar y engrasar la buena relación con la plantilla y el funcionamiento de todo, aunque son unos profesionales que, evidentemente, hacen excelentemente su trabajo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; ha agotado su tiempo. Por un tiempo de dos minutos tiene la palabra la señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Ya saben que yo acostumbro a traer aquí datos técnicos y desde el punto de vista matemático y técnico me gusta hacer una evaluación de esos datos de incidencias que usted estaba dando, además, en términos no absolutos sino comparativos realmente y en el contexto respecto al porcentaje del número de incidencias de las que estamos hablando. En concreto, me he permitido hacer un benchmarking con otros metros en España para poder saber exactamente dónde estamos nosotros, para poder tener un criterio de valoración. Y estoy de acuerdo con usted, todo es mejorable, si no, no podríamos trabajar, si no trabajamos bajo el principio de la búsqueda de la excelencia profesional y la excelencia de gestión en una empresa; o sea, siempre buscamos mejorar. Y en esa línea le puedo decir que nosotros actualmente tenemos sobredimensionada la oferta, estamos poniendo el cien por cien de la oferta que establece el Consorcio Regional de Transportes y la que teníamos aprobada en el año 2019, pero hoy tenemos un 90 por ciento de recuperación de la demanda; es decir, tenemos una sobredimensión de esa oferta.

Le voy a dar datos muchísimo más importantes. Respecto a esa recuperación de la demanda, que es un 90 por ciento, donde más se produce la misma es en las horas valle. Donde no se ha recuperado esa demanda de esa manera, hasta el 90 por ciento, es en las horas punta, esas horas punta en las que mayores secciones críticas tenemos; tenemos una recuperación de demanda en torno al 80 por ciento, especialmente en las horas punta, coincidiendo con el momento laboral.

Vamos a seguir con datos de benchmarking. Como les digo, si yo comparo la recuperación de demanda realizada en los principales metros que hay en España, prácticamente todos tenemos una recuperación en torno al 90 u ochenta y tantos por ciento. Exactamente, Metro de Madrid este año cierra con la recuperación del 84, en el año 2022, una recuperación del 84,4, y el metro de Barcelona, del 90,2. Pero hemos realizado un benchmarking en el que hemos comparado cuáles son las frecuencias medias que nosotros ofertamos respecto al resto de metros y le puedo decir que Metro de Madrid ofrece, en el promedio de todas las líneas, el intervalo medio más bajo de los metros nacionales en la hora punta de la mañana.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Roldán, vaya terminando, por favor.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): De la misma manera, Metro de Madrid ofrece el menor intervalo mínimo de entre todos los metros nacionales en la hora punta de la mañana. ¿Que podemos mejorar? ¡Por supuesto!, para eso trabajo en esta empresa, pero hace falta analizar los datos reales. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán; continúa con nosotros para la siguiente pregunta.

**PCOC-145/2023 RGEF.485. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el estado del material móvil de Metro de Madrid.**

Ya conocen los tiempos. Tiene la palabra el señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora Roldán, por venir un día más a comparecer. La pregunta no es retórica, así que me gustaría que respondiese sobre el estado del material móvil, porque, además -se lo avisé hace unos meses-, tiene hoy el dudoso honor de ser la consejera delegada de Metro que ha llevado al material móvil a su estado de antigüedad más acuciante. Mire, esta es la gráfica desde el año 1991, la evolución de la edad media del material móvil. Pero no solo eso, sino que, de todos los vagones que tienen ustedes, todos los coches que hay, en torno a 2.341 coches, si mis datos son correctos, en torno al 80 por ciento están usándose, pero hay un 20 por ciento que ustedes están, bien desamiantando, porque no tienen piezas suficientes, bien canibalizando, bien, eternamente, durmiendo el sueño de los justos. Entonces, me gustaría que nos contase también si todos los retrasos que están ocurriendo son debidos exclusivamente a la falta trenes o también a la falta de personal. Muchas gracias, señora Roldán.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Para responder tiene la palabra la señora Roldán, consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): La pregunta es cómo valoro, pero no voy a hacer una valoración, me voy a circunscribir e intentar dar datos, de nuevo, técnicos, que yo creo que son los que aportan un poco de luz a la situación en la que actualmente nos encontramos. Metro de Madrid tiene actualmente, a cierre del año 2022, un parque móvil que alcanza los 2.341 coches y una antigüedad media de 22,04 años exactamente. Si nos comparamos con la antigüedad media de otros metros, no salimos mal parados: Londres tiene una antigüedad media de 24 años, sigue operando trenes de los años sesenta, aunque es cierto que dispone de otras series que también son muy nuevas, y lo mismo ocurre en el metro de Nueva York, de Lisboa, de Barcelona... Como les digo, siempre es importante también realizar un benchmarking con otros metros para saber en qué situación estamos operando.

En lo que se refiere a la distribución de series, les digo que toda esta información está colgada en el Portal de Transparencia, me parece que es importante, pero, por hacer una mención, de la serie 2000 estamos hablando de 724 trenes; de la serie 3000, de 500; de la serie 5000, de 202, y como les digo, con una antigüedad media de 22,04 años. O sea, que, como es una antigüedad media, vamos desde los trenes más jóvenes a los trenes, obviamente -las dos series a las que hacía mención anteriormente-, más antiguos.

Cuando el material ferroviario llega al final de su vida útil se contempla su enajenación. Actualmente existen en Metro de Madrid determinados coches cuya vida útil se ha extinguido y ahora mismo estamos trabajando precisamente en licitar -estamos a puntito de sacarlo- un contrato de enajenación para proceder a realizar la enajenación de este material rodante, como habitualmente se realiza, y además dentro del contexto de que tienen que ser empresas especializadas en RERA, porque, como saben, aplicamos estrictamente el protocolo de desamiantado en nuestra compañía.

Por otro lado, sabe también que el 30 de diciembre Metro de Madrid ejerció la opción de compra de 347 coches de la serie 6000, 7000, 8000, correspondiente al Plan Azul, y que esta operación se ha realizado por un importe de 135 millones de euros; en total, el precio medio del coche son 391.000 euros, como ya he dicho en otras ocasiones, y que en 2023 haremos frente a la opción de compra del Ferromovil 3000 por 222 millones aproximadamente y del Ferromovil 9000 por 145 millones. Luego, si le parece, le hablo en concreto de la parte de mantenimiento, que es a la que usted se estaba refiriendo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora Roldán. A continuación tiene la palabra el señor Oliver; tiene cuatro minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias, señora Roldán. Si le he entendido bien, lo que usted nos está diciendo es que Metro de Madrid era un metro puntero y que ahora nos tenemos que mirar en el espejo de otros metros que funcionaban peor que el metro de Madrid. Corrijame si me equivoco, porque ya nos empezamos a comparar con metros con antigüedades muy superiores a las que teníamos escasamente hace diez años, cuando la edad media de nuestros trenes, según lo que ha dicho, porque no se han comprado más trenes en este periodo, era diez años inferior a la que tenemos ahora mismo, es decir, de 12,04 años.

No me ha respondido a algunas de las cuestiones. Yo le preguntaba por el estado del material móvil y no me ha dicho cuántos trenes están inutilizados. Yo le he dicho que mis cálculos, que a lo mejor no son los más acertados -la consejera delegada tiene mucha más información-, tenemos el 80 por ciento de los trenes activos y un 20 por ciento de los trenes están canibalizados, desamiantando, en paradas de larga duración... Usted no se ha referido a eso. A mí me gustaría que nos contase cuántos trenes tenemos de verdad parados.

Ha hablado usted de la compra de trenes. Mire, tengo aquí una noticia: "Madrid compra 684 trenes de metro". Bueno, esto en uno de los medios que ustedes tienen de cabecera, La Razón, Telemadrid -no sé si le suena, "teleayuso"-... "La operación supondrá 367 millones de euros y un ahorro estimado de 130 millones de euros". ¿Quiere esta noticia decir -esta noticia sale de Metro- que les

hemos estado pagando de más por todos los trenes que hemos alquilado durante todos estos años? ¿Esta noticia quiere decir eso? ¿Hemos estado pagando muchos millones de euros más por trenes que podríamos haber comprado directamente por el modelo de financiación que ustedes eligieron en su día? Yo sé que esto no es responsabilidad suya exactamente, pero sí creo que la ciudadanía de Madrid se merece saber si desde el Partido Popular son ustedes tan buenos gestores como se venden.

Luego, por supuesto, tenemos la eterna promesa. Usted habló en la última comparecencia en la que trajimos este tema de la inminente licitación de trenes tanto de gálibo ancho como de gálibo estrecho. "Metro comprará 60 trenes para aumentar la frecuencia", esta noticia es del año 2018; estamos en el año 2023, señora consejera delegada de Metro. Esta promesa ni siquiera es de un Gobierno de la señora Ayuso, es de un Gobierno anterior. Pero es que resulta que la señora Ayuso sí anunció nuevos trenes, es decir, desde el año 2018, la señora Ayuso ha seguido prometiendo trenes que nunca llegan, y usted misma ha dicho que la licitación estaba a puntito de caramelo, que tenían algunos problemillas técnicos porque habían considerado la opción de meter trenes de gálibo estrecho. ¿Dónde está la licitación? ¿Dónde están los trenes?

Lo que sí que ha hecho, y esto hay que reconocérselo, es poner 200 puestos de hidrogel en Metro de Madrid, esto es lo único que va a poder inaugurar este año, me da la sensación; esta es toda la gestión que puede usted vender respecto de la gestión que ha hecho en Metro de Madrid este año. Y yo, sinceramente, no la culpo a usted, yo lo que creo es que usted debería dimitir, porque no es responsabilidad suya lo que está ocurriendo en Metro de Madrid, la responsabilidad es del señor Lasquetty, que tiene ahogado a Metro de Madrid. En los presupuestos del año 2023, donde, por cierto, les acaban de inyectar 114 millones de euros porque están ustedes en quiebra, no son capaces ni de pagar la electricidad. Entonces, yo creo que, si usted mira las cuentas del año 2023, podrá usted ver perfectamente que duplicaban ustedes la deuda de Metro. ¿Me puede usted contar qué capacidad tiene usted para hacer ninguna de las labores que se le han encomendado? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver; le quedan treinta segundos para el tercer turno. Señora Roldán, tiene usted dos minutos y cuarenta segundos; se lo digo para que se organice por si quiere hacer dos turnos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muy bien. Como le decía, dentro del mantenimiento que realizamos con el personal, estamos haciendo una inversión muy grande; entre otras labores, la securización de las cabinas de los trenes, por un valor de 1,7 millones, la mejora de los equipos de climatización, por un valor de 7,3 millones, la instalación de barreras entre acoples de la serie 2000B, por un valor de 2 millones, el suministro y montaje de motocompresores ETC, por 448.000 euros, y así una lista de inversiones que se están realizando en el material actual respecto a la compra de material móvil nuevo al que usted hacía referencia.

Desde el punto de vista técnico, en cuanto a los pliegos de prescripciones técnicas, que es verdad, se han tenido que adaptar a la situación actual y hoy tenemos una visión clara de cuál es la situación de la demanda -creemos- ya estructural para que nos permitiera hacer el diseño definitivo de

la mejor estrategia de compra de trenes, se encuentran absolutamente terminados, dentro del ciclo y de la labor que tenemos que realizar -que no solamente depende de nosotros- en el ciclo de abogacías y demás para poder obtener lo que hay definitivo y poder licitarlo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Oliver, treinta segundos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señora Roldán, muchas gracias por sus detalladas explicaciones; sin embargo, se le ha debido pasar responderme a la pregunta que le hacía respecto a cuánto material móvil tenemos ahora mismo parado. Yo le pediría que en los segundos que le quedan intente responderme, si puede.

La compra de nuevos trenes. Yo me he ceñido a las noticias que han ido saliendo del entorno del Partido Popular y del Gobierno desde hace cinco años. Los pliegos están acabaditos, pero cinco años después seguimos con la eterna promesa del Partido Popular, de decir cosas que no dice. O usted se ha integrado perfectamente en el Partido Popular, o yo le recomiendo, sinceramente, por su bien, por el bien de su carrera, que dimita, porque está a tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Un minuto y veinte segundos, señora Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Bueno, señor Oliver, ya que usted pide mi dimisión, primero, e indica que voy a ser... ¿Cómo ha dicho exactamente? Que voy a ser la consejera delegada que va a pasar a la historia por tener el parque móvil más antiguo. Le puedo decir desde la humildad y el respeto profundo que, probablemente, soy la consejera delegada que durante estos tres años ha gestionado la mayor crisis sanitaria sin que en ningún momento hayamos dejado de prestar servicio; la mayor crisis de la mayor tormenta, en la que Metro de Madrid dio movilidad a esta comunidad, y por supuesto siempre velando por el mejor servicio y la mejor calidad a nuestros usuarios, la mejor eficiencia y la mejor gestión dentro de la compañía, también económica, porque esto es dinero público, y, por último, el mayor respeto y la mayor admiración a mi equipo, a mis 7.200 trabajadores, que son los profesionales que hacen que día a día Metro sea lo que es. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán; le agradecemos su participación hoy aquí en la mesa, en la Comisión de Transportes. Pasamos a la siguiente pregunta.

**PCOC-42/2023 RGEP.174. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: trámites que debe realizar una familia afectada por las obras de la línea 7B del Metro de San Fernando de Henares hasta su solución final.**

Invitamos al señor don Miguel Núñez, director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, para que responda la pregunta. Buenos días, bienvenido, y gracias por estar aquí. Tiene la palabra, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido, don Miguel, una vez más. Decíamos ayer -y era ayer cuando lo decíamos-, hablábamos ayer de la situación de las familias y de todos los calvarios que tienen que pasar, y estoy convencido de que ustedes también los pasan intentando resolver todos los problemas. Por intentar aclarar todo un poco más, me gustaría saber cuáles son todos los procesos. Evidentemente, no sé si respecto a alguno han llegado ya al final, pero estoy convencido de que estarán intentándolo. Imagínese que está usted en su casa y... Bueno, lo de la calle Trébol, aquellas vibraciones, pues la gente se asustó, pero yo supongo que una sola fisura de la capa de pintura del techo de su casa también puede empezar a asustar. Entonces, ¿qué proceso tiene que seguir una familia y cómo es el seguimiento que realizan ustedes? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para responder a la pregunta, en tres turnos, acuérdesese, durante cinco minutos, la palabra la tiene usted, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Como bien sabéis, desde 2011 la Comunidad de Madrid ha llevado numerosos contratos no solamente para la estabilización del terreno y de las estaciones sino también para los inmuebles afectados. Los motores que han impulsado siempre las actuaciones puestas en marcha por la Comunidad de Madrid han sido la seguridad y el bienestar de los vecinos y usuarios, y en esta línea la Comunidad de Madrid está actuando con tres grandes líneas de actuación: en el ámbito de la seguridad, en el ámbito técnico y en el ámbito social.

Con respecto a las actuaciones emprendidas en el ámbito social, es decir, las relacionadas con el resarcimiento a los propietarios por los daños ocasionados, tengo que señalar que la Comunidad de Madrid ha sido absolutamente activa. De hecho, en febrero de 2021, la Consejería de Transportes inició de oficio los procedimientos de responsabilidad patrimonial como consecuencia de las obras, manifestando la responsabilidad de la Administración pública por los daños producidos a particulares a consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos legitimados en el artículo 106.2 de la Constitución española y en su desarrollo normativo. Mediante este procedimiento, la Comunidad de Madrid asume la responsabilidad de los daños y los tramita de oficio, y para ello se han consignado más de 14 millones de euros, que se ampliarán si fuera necesario.

Se han determinado y evaluado todos los conceptos indemnizables conforme a nuestra legislación y todos con criterios uniformes, legales y jurisprudenciales, como no podría ser de otra manera. Los conceptos indemnizables son los siguientes: por un lado, el valor de los inmuebles de suelo y vuelo; para ello, en este sentido, el artículo 34.1 d) del Real Decreto Legislativo 7/2015, que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, ley estatal, establece que la valoración de las edificaciones se rige por lo dispuesto en esta ley cuando tenga por objeto la determinación de la responsabilidad patrimonial de una Administración pública. El artículo 35.2 de esta misma ley estatal recoge que las edificaciones en suelo urbano se deben ajustar a la legalidad y se tasarán con el suelo en la forma prevista en el artículo 37.2. El artículo 37.2 de esta ley estatal establece que el valor de la tasación será el superior al determinado por el método residual o el determinado por la tasación conjunta del suelo y de la edificación existente que se ajuste siempre por el método de la

comparación. La Consejería de Transportes ha tasado los inmuebles por el método de tasación mediante el método de comparación a través de una empresa tasadora oficial. Por otro lado, otro de los conceptos indemnizables es el valor de los enseres, acudiendo a estudios de mercado. En tercer lugar, el lucro cesante, para aquellos supuestos en los que exista un rendimiento económico, el daño emergente y los daños morales, atendiendo siempre a la situación individualizada de cada damnificado.

Los pasos en el procedimiento son los siguientes. Una vez iniciado el procedimiento, se comunica a los interesados y se procede a requerirles la documentación; una vez aportada toda la documentación, se da trámite de audiencia a los interesados en el plazo de quince días, poniendo a su disposición los expedientes para que nuevamente aleguen o aporte los documentos que considere y también se les ofrece una propuesta de acuerdo de terminación convencional. Ahora estamos en este punto, se ha comunicado a todos la propuesta de acuerdo de terminación convencional. En ese momento los interesados tendrían dos opciones: presentar las alegaciones que estimen oportunas o manifestar su voluntad de suscribir el acuerdo. Si consideran o deciden suscribir el convenio, se enviará a la Intervención General de la Comunidad de Madrid y posteriormente a la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, tal y como establece el artículo 5.3 f), epígrafe a), de la Ley 7/2015, de Supresión del Consejo Consultivo. En el caso de que los informes sean favorables, como no estimamos de otra manera, se firmaría el acuerdo y se tramitaría su abono por parte de la Tesorería de Madrid. Tengo que señalar que el valor de las indemnizaciones actualmente oscila entre 135.000 y 355.000 euros en función de la tipología del inmueble afectado. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez. Para responder, señor Calabuig, tiene cuatro minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: A ver, ¿cuántas leyes y artículos me ha nombrado?

El Sr. **PRESIDENTE**: No establezcan diálogo, por favor.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Perdóneme, señor presidente, pensaba que estaba tomándome un café con el señor Núñez; perdone, perdone. No he sido capaz de atender a tantas leyes y a tantos artículos como ha dicho. Vamos a ver, ha empezado con datos. Es que les preguntamos cosas y empiezan a dar datos y datos, que si 1.000 metros cúbicos de hormigón o de mortero rellenando los tubitos de inyección... Que sí, que sí.

¿Ustedes sienten que las familias están tranquilas? Pues yo no, yo no siento que las familias estén tranquilas, yo creo que están muy intranquilas. Yo creo que ese es el camino que tienen que seguir. Creo que son alrededor de treinta familias a las que les han ofrecido una indemnización. Yo llevo aquí tratando este tema como dos años y pico, y estamos en la misma situación: sus casas en el suelo, pagando unas hipotecas y no saben qué van a hacer todavía. Le vuelvo a hacer la pregunta para que me conteste usted después. ¿Alguno les ha dado el visto bueno a lo que les han ofertado? Es Tinsa la empresa que está -me parece que es Tinsa, por lo que he visto en algún sitio- haciendo la tasación. Por ejemplo, tienen ustedes las siguientes quince familias, a las que les van a derribar la casa, que ya les

avisaron, el 15 de diciembre, precisamente, y no han recibido nada, no saben nada, y ya estamos a 3 de febrero; ayer era La Candelaria y hoy es San Blas, las cigüeñas y esas cosas.

Hay otras viviendas también de la calle Presa, según bajas a la izquierda, en el sentido de la marcha, que también están para tirar, porque por lo menos en el librito que nos han regalado para ver las actuaciones no están, están quitadas; del estado actual al estado futuro, están quitadas. Entonces, esos últimos no saben nada. De verdad, ayer yo decía que se dediquen ustedes a rellenar inyecciones, pero el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso debería tomar cartas en el asunto en el sentido de tomar una decisión fuerte y seria y decir: vamos a resolver el problema de los vecinos de San Fernando, ¿no?, y una gestora o una coordinadora, como existía con la Comisión sobre el reto demográfico, debe hacer que solamente se dediquen a atender a esas cien familias afectadas, setecientas personas, y deberían hacer algo del estilo como dijo ayer la portavoz de Más Madrid, una comisión transversal, que está ahora tan de moda esta palabra, que coja ya este tema en serio. Ustedes están para otra cosa, están para lo que están, y ha llegado a un punto en el que ya hay que sentarse de verdad, con dinerito al lado, y empezar a hablar de verdad e ir cerrando contratos y acuerdos con los diferentes propietarios. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig, por ajustarse a los tiempos. Señor Núñez, le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. A ver si le puedo contestar. He citado mucha normativa, efectivamente, pero es que estamos hablando de dinero público. Nosotros tenemos que hacer los expedientes de responsabilidad patrimonial de acuerdo con la normativa jurídica, con criterios técnicos, con criterios jurisprudenciales, donde no hay legislación, y absolutamente tiene que ser así.

La tasadora a la que ha recurrido la Comunidad de Madrid es Tinsa. Los expedientes de responsabilidad patrimonial, cualquier Administración, y en este caso nosotros, que lo hemos iniciado de oficio, tienen que ser cuando el daño es efectivo, es decir, cuando los edificios están demolidos. Con respecto a los otros edificios, a los de las calles Presa y Pablo de Olavide, se les ha comunicado, efectivamente, la demolición, y estamos en los trámites que marca la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, y ahí tenemos competencias compartidas con el Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

En cuanto a las propuestas de terminación convencional, se han comunicado y sí, hay algunos vecinos que han aceptado la propuesta que ha hecho la Comunidad de Madrid de la terminación convencional. En este punto, ustedes me conocen bien y mis intervenciones tienen un cariz técnico; siempre han sido ustedes muy respetuosos y han tenido un tono muy amable conmigo, pero me voy a saltar la línea que normalmente tengo y voy a hacer una reflexión. Nadie se puede creer o creo yo que nadie puede imaginar que la Comunidad de Madrid, que ha iniciado de oficio los expedientes de responsabilidad patrimonial, asumiendo esa responsabilidad como consecuencia de los servicios públicos legitimados en la Constitución y en su marco normativo, va a iniciar unos expedientes de oficio y va a

regatear un solo euro que no pudiera pagar a los damnificados. Las indemnizaciones propuestas en la terminación convencional contemplan el máximo que la Comunidad de Madrid puede pagar. A la Comunidad de Madrid...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Núñez, perdone, se le ha ido el tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Perdón.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Lo siento, pero tenemos que ceñirnos a los tiempos para todos por igual. Pasamos a la siguiente pregunta.

**PCOC-274/2023 RGE.885. 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: medidas que va a tomar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar la seguridad de los vecinos de San Fernando de Henares mientras se realizan las obras de consolidación del terreno de la Línea 7B de Metro.**

Sigue con nosotros el señor Núñez. Si le parece bien, señor Núñez, yo le aviso de los tiempos. Comienza el señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, y gracias, director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, por venir a explicarnos la situación que hay en San Fernando de Henares en relación con la línea 7B de metro de Madrid. Esto es un tema puntual, pero que tiene que ver con el contexto, no podemos abstraer uno del otro, y se ha puesto de relieve o de manifiesto especialmente el día 3 de enero con el desalojo del edificio de la plaza de la Fuente del Trébol número 8, un edificio de 24 viviendas y que afectó a 52 personas, que empezó a resquebrajarse como consecuencia de las obras que se están realizando, ese estado de obras casi permanente que tiene San Fernando y especialmente en lo que podríamos denominar zona cero, y que básicamente consisten en inyecciones de cemento -ahora, en 10.000 metros cuadrados para intentar consolidar esa área- y con el uso de maquinaria pesada. Eso ha dado lugar, primero, como digo, a un desalojo que fue tremendo -asistí a él aquella noche- y posteriormente al enfado de los vecinos, que llegaron a paralizar al menos un día las obras y que están exigiendo realojos seguros y acordados. Entonces, no está claro que se estén haciendo las cosas bien, el uso de maquinaria pesada. Usted me dirá: sí, sí, todo es perfectamente seguro, pero, cuando dicen los vecinos que se caen los azulejos del cuarto de baño, que se abre la pared y que ven, literalmente, que se descuadran puertas y ventanas, evidentemente, no está nada claro que la seguridad sea plena y máxima.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Para responder tiene la palabra el señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Señor Moreno, le tengo que corregir su pregunta relativa a qué medidas debe tomar el Gobierno para garantizar la seguridad de los vecinos. El Gobierno no debe tomar, el Gobierno ya está tomando; ha tomado, está tomando y seguirá tomando medidas que garanticen la seguridad de los vecinos mientras se realizan estas obras o cualesquiera otras. Si bien en mi intervención anterior hablaba de la línea de actuación en el ámbito social, en su pregunta confluyen las otras dos líneas que tiene en marcha la Comunidad de Madrid: la seguridad y la técnica, porque no solamente estamos actuando sobre el daño sino también sobre el origen del problema.

Se ha estimado para todas las actuaciones un presupuesto superior a 120 millones de euros y este presupuesto se ajustará en función de las actuaciones que sean necesarias. Desde octubre de 2022 se están realizando las actuaciones de consolidación, como usted señalaba, con un presupuesto superior a 10 millones de euros. La superficie de actuación es de más de 10.000 metros cuadrados y la superficie bruta de más de 45.000 metros cuadrados. Se están empleando seis equipos y están trabajando en torno a 50 personas. La cantidad de mortero inyectado a fecha de hoy es de 2.250 toneladas, en las oquedades que hay en la zona, que en volumen equivalente son 2.150 metros cúbicos, el equivalente, aproximadamente, a una piscina olímpica. Se han ejecutado 250 inyecciones, con una profundidad entre 50 y 62 metros, y se han estabilizado los asientos en las zonas donde se ha inyectado el mortero de hormigón.

Estas actuaciones son semejantes a las que se realizan en otros puntos, en Alemania, Italia, Francia; la línea RER C de Francia se corta todos los años desde 1998, todos los años, en todas las estaciones próximas al río Sena. En el año 2021 se ejecutó la campaña vigesimocuarta por problemas también de consolidaciones de terreno. Nosotros tenemos absolutamente instrumentalizados todos los edificios afectados, con mediciones semanales, permitiendo una detección precoz. Para ello se han dispuesto cuatro estaciones robotizadas y se ha pedido la implantación de una quinta en la calle Nazario Calonge. Se han instalado 186 prismas y se ha solicitado la instalación de 39 más. Se realizan lecturas en más de 200 regletas y en 32 instalados. Se realizan lecturas en extensómetros de varilla de 25, 40 y 50 para control de desplazamiento en profundidad y se han dispuesto 8 kilómetros y 16 fisurómetros.

En función de los resultados y de acuerdo con la evolución, se emiten los informes técnicos y a instancia de los propietarios o a nuestro criterio también se visitan las viviendas. Realizadas estas inspecciones, se remiten al ayuntamiento, que es quien tiene las competencias en materia de urbanismo, de acuerdo con la Ley 9/2001. Y en el caso extremo en el que el Ayuntamiento de San Fernando no haya emitido el correspondiente acto administrativo que habilita o puede habilitar a la Comunidad de Madrid a actuar, se da aviso a la Agencia de Emergencias y Seguridad para que el Cuerpo de Bomberos se persone en el lugar y realice las actuaciones oportunas, siempre teniendo en nuestra lupa la seguridad de los usuarios y vecinos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Núñez; le quedan dos minutos, se lo recuerdo. Don Agustín, le quedan dos minutos y treinta segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Decía un clásico que, en el frente ruso, en la Primera Guerra Mundial, los soldados firmaron con sus botas la paz, porque abandonaron el frente. Aquí paso un poquito eso el día 3 de enero cuando los vecinos salieron por iniciativa propia del edificio, porque vieron que se empezaba a resquebrajar. Entonces, no está nada claro que estén funcionando las medidas de seguridad, cuando hay evidencias y a veces no hay los suficientes informes técnicos que apunten que no pasa nada. Por ejemplo, obligarles a volver a sus casas con un papel que dice que el edificio es habitable y seguro, por la empresa Intemac, para que vuelvan los de la plaza Fuente del Trébol, pues no parece que esto sea suficiente elemento tranquilizador para los vecinos.

Está habiendo no solo las molestias de los ruidos, también riesgos; van varios cortes de gas, de luz, de agua; está habiendo afectaciones no solo materiales sino también en la salud mental, en la angustia y en la ansiedad con la que viven todo esto. Ya he puesto antes ejemplos de qué está pasando, de cómo se abren las casas y cómo, a veces, la solución técnica que se da es -una vecina que vino ayer aquí al pleno lo contaba- poner pladur o silicona a las grietas, que son muy grandes -no sé si merece la pena que le muestre cómo son las grietas-; eso, evidentemente, no resuelve nada, y lo contaba la vecina Angelines ayer. Entonces, claro que hay un problema de seguridad.

Además, la pregunta que habría que hacerse es cuántas veces se ha dicho que no pasaba nada, que iban a ser seguras estas medidas de consolidación del suelo y han acabado derribándose los edificios, las casas. ¿Consolidan realmente el suelo? ¿La cosa se sitúa estrictamente en los 10.000 metros cuadrados? ¿No es hora de plantearse soluciones mucho más sistémicas, más amplias y más allá? ¿Por qué no reconocen ustedes afectación en viviendas más allá de cinco calles, cuando están diciendo los vecinos que son veinte calles las que tienen viviendas afectadas? Ese es un problema muy serio, el del procedimiento y el trámite a seguir que comentaba antes. Están reconociendo la cuarta parte de afectaciones de las que realmente hay. Estamos hablando de seiscientas viviendas que pueden tener ese problema.

Entonces, yo creo sinceramente que hay que plantearse una visión estratégica, perimetrar la zona y ver cómo se puede trasladar a esas familias y hacer una oferta de viviendas públicas, porque no son suficientes las indemnizaciones. Yo no pongo en duda que ustedes intenten ser generosos, pero no lo son, no lo son; no se puede dar, en términos reales, un valor de 180.000 euros por un piso de 80 o 90 metros cuadrados, porque con eso no se compra nada hoy y a esa persona le han tirado su casa. Entonces, no es suficiente, y como no es suficiente habrá que buscar soluciones.

Evidentemente, también hay que repensar la viabilidad de la propia línea 7B, porque no parece que, con nueve cortes en quince años..., más allá del ejemplo que nos ponga de una línea de París y del Sena tenga algo que ver. Por tanto, me parece que deberían sentarse ustedes a hablar con los vecinos para negociar realojos dignos y voluntarios cuando existan riesgos reales para la seguridad, porque lo que nunca puede pasar es esto, que Ayuso no quiere más desalojos en San Fernando hasta después de las elecciones; esto no puede pasar. Supongo que ustedes, que son responsables, tampoco lo quieren y no van a jugar con la seguridad de nadie. Entonces, reúnanse con ellos, negocien primero la afectación de todos los que están implicados en problemas con sus viviendas; pacten realojos

voluntarios que sean seguros y dignos y busquen soluciones de futuro, estratégicas, que fundamentalmente pasan por: una vivienda digna por otra vivienda digna, porque no son soluciones las indemnizaciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, para cerrar el debate, tiene usted dos minutos, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Señor Moreno, las actuaciones que están emprendidas, que están puestas en marcha por parte de la Consejería de Transportes, por parte de la Comunidad de Madrid, no están encaminadas a paliar el daño sino el origen también de las filtraciones de agua. No solamente se está consolidando el terreno, como se hizo en 2011 o en 2015, sino que se van a hacer proyectos mucho más ambiciosos. Una vez demolido el complejo dotacional El Pilar se hará una zona estanca en el pozo, de 200, 250 metros lineales, para impermeabilizar el punto de atracción de las aguas desde el río Jarama hasta este punto. Es decir, no estamos haciendo actuaciones paliativas, también estamos planificando actuaciones preventivas, de ahí que el presupuesto no sea de 10 millones de euros sino que sea el presupuesto que se ha contemplado y que se ha señalado en varias ocasiones.

Con respecto a la monitorización de los edificios, lo estamos haciendo absolutamente. Cuando la Comunidad de Madrid considera que la edificación, que la estructura del edificio no es compatible con los trabajos de consolidación del terreno, a instancias de la dirección general, a instancia de la Comunidad de Madrid, se comunica al ayuntamiento que esas estructuras no son compatibles y que, por tanto, se recomienda el desalojo de esos edificios; así ha ocurrido con Rafael Alberti, 7, y con Rafael Alberti, 9, a instancias de la Comunidad de Madrid. Se están monitorizando absolutamente todos los edificios. No vamos a asumir el riesgo de ningún vecino. El 15 de septiembre de 2022 y el 21 de diciembre de 2002 se remitieron al ayuntamiento sendos informes sobre Rafael Alberti, 7, y Rafael Alberti, 9, respectivamente, y se realizaron las órdenes de emergencia en septiembre y en enero para ambos edificios. Nosotros somos conscientes del peligro, somos conscientes de la situación, somos conscientes de los trabajos que estamos haciendo y de la situación de los vecinos, y estamos siendo muy proactivos y salvaguardando su seguridad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez; le ruego que se quede con nosotros para responder al punto quinto del orden del día.

**PCOC-148/2023 RGE.488. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora la situación del tren Móstoles-Navalcarnero impulsado por la Comunidad de Madrid.**

Sigue con nosotros el director general de Infraestructuras de Transporte, y le doy la palabra al señor Delgado, que es quien va a hacer la pregunta.

El Sr. **DELGADO ORGAZ**: Buenos días. Muchas gracias. Yo vengo hoy a preguntar por una cuestión que preocupa enormemente a los vecinos y vecinas específicamente de Móstoles y de Navalcarnero, pero de forma generalizada a todos los vecinos y vecinas del suroeste madrileño. Tiene que ver con la línea de Cercanías Móstoles-Navalcarnero. En el año 2005, como ustedes saben, Esperanza Aguirre se lanzó a un proyecto para el que no tenía competencias, era la línea de tren de Cercanías Móstoles-Navalcarnero. Prometió que beneficiaría a más de 200.000 personas y que acercaría los vecinos del suroeste madrileño al centro de Madrid en cuarenta minutos; esto fue en el año, como digo, 2005. En el año 2008 empezaron las obras y ella, rodeada de una nube de periodistas y disfrazada de albañil, dijo aquella famosa frase de: "Hoy venimos a demostrar que en el Partido Popular hacemos aquello que decimos, que es una costumbre muy buena y muy sana". Dos años tardó la realidad en aplastar esta frase de la señora Esperanza Aguirre y en llevarse por delante las promesas falsas del Partido Popular. En el año 2010 llegó la crisis económica, de la que ustedes no son ajenos -me decía políticas que habían puesto en marcha que engordaron la burbuja inmobiliaria y aceleraron la explosión de la burbuja inmobiliaria-, y con la llegada de la crisis se cayeron los desarrollos urbanísticos y, con ello, las previsiones de viajeros, y, por tanto, la empresa OHL les instó a ustedes, para terminar las obras, a pagar 50 millones de euros que le debían, y ustedes no se pusieron de acuerdo con ella.

Hay otra cosa que sucedió en el año 2010, y es que Esperanza Aguirre dimitió rodeada de casos de corrupción y entró entonces, prometiendo regeneración y transparencia, un señor -que seguro que le suena el nombre- que era Ignacio González. Con Ignacio González como presidente de esta comunidad tampoco llegó el tren, ni a Móstoles ni a Navalcarnero; lo que sí llegaron fueron las comisiones que se llevó Ignacio González de la empresa OHL por haberles adjudicado las obras.

Resumiendo mucho, por no pagar esos 50 millones de euros que la empresa les exigía, han acabado ustedes pagando 162 millones de euros en indemnizaciones, después de una sentencia judicial, a los que hay que sumar otros 160 millones que ya se habían gastado en materiales y que están tirados en un descampado de Móstoles desde hace trece años; en total, 320 millones de euros de madrileños y madrileñas tirados en un descampado. Supongo que esto es una muestra de la buena gestión de la que ustedes suelen alardear en el Partido Popular. Lo cierto es que han provocado una devaluación brutal de la vivienda en todos los pueblos de la zona, que esperaban un tren que nunca llegó y que dependían de él para conectarse con Madrid; han arruinado a 200.000 personas que compraron casas en esos desarrollos urbanísticos esperando ese tren que ustedes prometieron y que, como digo, nunca llegó, y mientras tanto se ha mostrado por el camino, con toda crudeza, la naturaleza histórica de los Gobiernos de la derecha en la Comunidad de Madrid, Gobiernos que venden humo y que, aprovechando la humareda, meten la mano en la caja, como es el caso.

Nosotros hemos instado al Gobierno central a implicarse en la solución de esta cuestión; hemos acudido al Congreso, hemos acudido al Senado, hemos introducido enmiendas en los Presupuestos Generales del Estado, y, lamentablemente, tengo que decirlo, el Gobierno central se desentiende porque dice que es un proyecto que empezó el Partido Popular y que lo solucione el Partido Popular. Esto de uno por otro, la casa sin barrer lo estamos pagando los vecinos y las vecinas del suroeste madrileño. Entonces, yo, a ustedes, no les voy a pedir que pidan perdón, porque la verdad es

que creo más en la reparación del daño causado que en el escarnio público, pero sí les voy a pedir que nos aclaren cómo piensan reparar el daño causado y cuándo demonios vamos a finalizar una línea de tren que llevamos muchísimo tiempo esperando. Ni Móstoles ni Navalcarnero ni los pueblos del sur de Madrid estamos para perder más trenes, así que les urjo a poner en marcha medidas que solucionen esta cuestión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Delgado; le queda un minuto y medio para la réplica. Señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Tengo que empezar señalando que el sistema de transporte público es un pilar fundamental para garantizar la sostenibilidad de la movilidad en el área metropolitana de Madrid, ya que la mayoría de las carreteras de acceso y los principales viarios urbanos de la capital se encuentran fuertemente congestionados, sobre todo en hora punta.

La red de Cercanías de Madrid presta servicio a 34 municipios, 31 de la provincia de Madrid, 2 de Guadalajara y 1 de Segovia. Los usuarios del núcleo de Cercanías de Madrid realizan más de 240 millones de etapas y la línea C-5, Móstoles-El Soto, es la que soporta el mayor número de etapas, con 65,6 millones, representando más del 27 por ciento del total. Con el doble objetivo, por un lado, de potenciar el transporte público en el arco sur de la Comunidad de Madrid y, por otro, para contribuir a la descongestión de la A-5, la Comunidad de Madrid solicitó al Gobierno de la nación la ejecución de la prolongación de la línea C-5 desde Móstoles hasta Navalcarnero. Sin embargo, a la vista de que el Gobierno de la nación competente en materia de Cercanías no lo abordaba, se llegó a un acuerdo de colaboración para ejecutar esta obra, posibilidad que se vio truncada por las circunstancias que han producido la quiebra de la empresa concesionaria adjudicataria del proyecto, construcción y explotación de las obras.

Sin embargo, consideramos que la línea C-5 y el corredor de la A-5 es una prioridad de inversión en esta materia. Por ese motivo, la comunidad ha solicitado al Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana en distintos foros, tanto en reuniones técnicas como en sede parlamentaria, la última en septiembre, hecha por la presidenta, que incluya con cargo a su plan de inversiones de Cercanías la finalización de esta obra, partiendo como base de las infraestructuras ya ejecutadas. Según los datos publicados, el ministerio va a invertir, de los más de 6.500 millones que le han sido transferidos de los fondos de recuperación y resiliencia, una cantidad superior a los 1.500 millones de euros en distintas actuaciones en toda la red de Cercanías a nivel nacional. En la Comunidad de Madrid confiamos en que esta actuación esté dentro de ese paquete de 1.500 millones de euros.

Si finalmente se materializa la transferencia de competencias de Cercanías, que se está abordando esta semana por parte de los medios de comunicación, y Cercanías llegaran a ser competencias de las comunidades autónomas, la Comunidad de Madrid contemplará como prioritaria la finalización y puesta en servicio de esta prolongación, como no podría ser de otra manera. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez. Señor Delgado, tiene un minuto y medio.

El Sr. **DELGADO ORGAZ**: Muchas gracias. En cuanto a los datos de congestión en hora punta y a las dificultades de la C-5, se los agradezco, pero los conozco bien, soy vecino de Móstoles y utilizo con frecuencia esta línea. Es cierto, hoy mismo ha vuelto a haber problemas en la C-5 y se han vuelto a paralizar. Es un escándalo, y creo que merecemos más respeto por parte de todas las Administraciones los vecinos y vecinas.

Dice usted que ha urgido al Ministerio de Movilidad y Transportes. Está bien, pero ustedes han estado gobernando este país un montón de años y tenían la coordinación entre Administraciones votando; la tenían votando y no hicieron absolutamente nada. Yo me alegro de que ustedes apelen al ministerio y al Gobierno central; ahora preferiría que, en vez de confiar en lo que haga el Gobierno central, acordaran ustedes una mesa de diálogo permanente hasta solucionar esta cuestión, que creo que es lo que procede puesto que llevamos más de quince años esperando una solución a un tema de vital importancia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan treinta y cinco segundos para un tercer turno. Y a usted le quedan dos minutos y veinte segundos, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Bueno, pues en eso estamos; estamos intentando trabajar de manera conjunta con el ministerio, como trabajamos en muchísimos otros campos; trabajamos con AENA en la prolongación de la línea 5, trabajamos con Adif en otros proyectos de convergencia para que las veintitrés conexiones entre la red de Cercanías y de Metro sean más sostenibles, y esa es la línea de colaboración que tiene la Consejería de Transportes, la Comunidad de Madrid, con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En cuanto a un comentario que usted ha hecho con respecto al convenio de los 50 millones, es un convenio que se suscribió entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Móstoles. Es el Ayuntamiento de Móstoles el que tenía que haber hecho el pago de los 50 millones de euros, no la Comunidad de Madrid, porque se modificó el proyecto original a instancia del ayuntamiento para eliminar la brecha ferroviaria que suponía la C-5 a través del municipio. Por lo tanto, con cargo a la recalificación de los terrenos que suponía el aprovechamiento de esa franja, el Ayuntamiento de Móstoles iba a aportar esos 50 millones de euros para la modificación del proyecto; aportación económica que nunca llegó. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene treinta y cinco segundos, señor Delgado.

El Sr. **DELGADO ORGAZ**: Sencillamente quiero recordar que el Ayuntamiento de Móstoles estaba gobernado por un señor que se llamaba Esteban Parro, del Partido Popular, actualmente imputado en el caso de las tarjetas black, y convendría que ustedes se pusieran de acuerdo dentro de su propio partido y entre sus propios responsables públicos para la solución de estos temas, porque, desde luego, quien no ha tenido culpa ninguna, ya se lo digo yo, han sido los vecinos y vecinas de Navalcarnero ni los de Móstoles.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Pues para finalizar, por un minuto, tiene la palabra, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Evidentemente, el convenio se suscribe en 2006, cuando gobernaba el Partido Popular, pero, como sabe, son obras largoplacistas, durante las que los gobiernos y los colores políticos van y vienen, y en ese momento de la finalización no estaba el Partido Popular.

No obstante, yo estoy encantado de venir a la Asamblea para hablar de todo lo que ustedes me insten sobre obras de hace quince o veinte años, de obras de hace cuatro o cinco legislaturas, como la de hoy mismo o la de la comparación anterior, pero estoy seguro de que a los madrileños también les interesan aquellas obras del presente y del futuro; estoy seguro de que les interesa también en qué vamos a invertir y en qué estamos invirtiendo para modificar toda la red de transporte, cómo la vamos a modernizar. Como decía el señor Moreno en su intervención anterior, que estamos con cuatro pasajeros por metro cuadrado, pues estamos haciendo obras para que esos cuatro pasajeros por metro cuadrado se reduzcan a dos. O como la prolongación de la línea 11. Estamos potenciando la descarbonización de la región; estamos contribuyendo a muchísimas mejoras, que estoy seguro que a los madrileños, aparte del pasado, aparte de las obras de hace quince y veinte años, también les puede interesar. Y para esas preguntas también estaré interesado y encantado de asistir a esta Comisión de Transportes. Gracias. Buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez, por estar con nosotros y responder a estas tres preguntas; le deseamos que tenga una buena jornada. Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

*(Pausa.)* Pues, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 10 horas y 29 minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid