

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



---

Número 449

17 de marzo de 2023

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 17 de marzo de 2023

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-740/2023 RGEF.3594.** 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: presupuesto extraordinario que tiene previsto asignar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar las compensaciones a las víctimas afectadas por la Línea 7B de Metro.

**2.- PCOC-535/2023 RGEF.2047.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno los recursos dedicados a la reparación de

---

los daños ocasionados a la zona afectada por la línea 7B de Metro en San Fernando de Henares.

**3.- PCOC-705/2023 RGEF.3296.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid el impacto de las obras de ampliación de la línea 11 de Metro en las nuevas estaciones de Comillas y Madrid Río.

**4.- PCOC-661/2023 RGEF.2922.** 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, con el siguiente objeto: medidas que se van a adoptar para minimizar los daños sobre los parques y arbolado urbano por las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro.

**5.- PCOC-581/2023 RGEF.2493.** 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 del proyecto de nuevo mapa concesional de los transportes regulares de viajeros por carretera en la Comunidad de Madrid.

**6.- PNL-57/2023 RGEF.3348.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, subsiguiente a la PROCI-5/2022 RGEF.25212, con el siguiente objeto: al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid para que se dirija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, instándole a: Debido a los problemas de la España vaciada, los pueblos se han estado despoblando y abandonando en consecuencia de diversos factores tanto humanos como económicos. El envejecimiento de estos pueblos y la disminución de ayudas y programas para la lucha de la despoblación hace que los pueblos de la sierra de la comunidad de Madrid se vayan abandonando y dejando en el olvido. Esto en parte se debe al abandono y falta de transporte público que lleve a dichos pueblos. Algunos de los pueblos que afecta este problema son de la sierra oeste de la Comunidad de Madrid como, por ejemplo: Santa María de la Alameda, Robledo de Chavela y Zarzalejo estos pueblos tienen estaciones, pero dichos trenes hacen una media de 8 trayectos de ida y vuelta de lunes a viernes. Los sábados y domingos una media de 4 viajes tanto de ida como de vuelta. En estos pueblos el número de habitantes tiene un promedio de 2.567 habitantes entre los tres. Estos pueblos corren el peligro de despoblarse si no se hace nada para poder incentivar la llegada de nuevos habitantes a estos municipios. Tienen línea de cercanías exactamente la C3 dicha línea solo pasan trenes hacia El Escorial y solo un total de 8 trenes de ida y vuelta de lunes a viernes hasta dichos pueblos. En cambio, trenes hasta El Escorial pasan de lunes a viernes un total de 44 trenes y los sábados y domingos un total de 56 trenes de ida y vuelta. Siendo la misma línea. Soluciones: 1. Aumentar los trayectos en dichas estaciones haciendo posible una mayor conexión con los pueblos hacia la capital. 2.

Eliminar el tramo de la línea C3a, y a su vez poner como fin de línea Santa María de la Alameda en vez de El Escorial. 3. Facilitar la accesibilidad para las personas mayores y personas con movilidad reducida.

**7.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 1 minuto.....	26407
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Sánchez Pérez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	26407
- Interviene el Sr. Pastor Barahona solicitando la modificación del orden del día.....	26407
— <b>Modificación del orden del día:</b> retirada del punto quinto, PCOC-581/2023 RGEF.2493. ....	26407
— <b>PCOC-740/2023 RGEF.3594. 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: presupuesto extraordinario que tiene previsto asignar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar las compensaciones a las víctimas afectadas por la Línea 7B de Metro.</b> ....	26407
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. ....	26408
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....	26408-26409
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Viceconsejero, ampliando información.....	26409-26411
— <b>PCOC-535/2023 RGEF.2047. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno los recursos dedicados a la reparación de los daños ocasionados a la zona afectada por la línea 7B de Metro en San Fernando de Henares.</b> ....	26411
- Interviene el Sr. Sánchez Pérez, formulando la pregunta. ....	26412

- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. .... 26412-26413
- Intervienen el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Viceconsejero, ampliando información. . . . 26414-26415
- **PCOC-705/2023 RGEF.3296. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid el impacto de las obras de ampliación de la línea 11 de Metro en las nuevas estaciones de Comillas y Madrid Río. .** 26415
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. .... 26415-26416
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. .... 26416-26417
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director General, ampliando información. . 26417-26419
- **PCOC-661/2023 RGEF.2922. 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, con el siguiente objeto: medidas que se van a adoptar para minimizar los daños sobre los parques y arbolado urbano por las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro. ....** 26419
- Interviene la Sra. Pastor Valdés, formulando la pregunta. .... 26419-26420
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. .... 26420-26421
- Intervienen la Sra. Pastor Valdés y el Sr. Director General, ampliando información. . 26421-26422
- **PNL-57/2023 RGEF.3348. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, subsiguiente a la PROC-5/2022 RGEF.25212, con el siguiente objeto: al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid para que se dirija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, instándole a: Debido a los problemas de la España vaciada, los pueblos se han estado despoblando y abandonando en consecuencia de diversos factores tanto humanos como económicos. El envejecimiento de estos pueblos y la disminución de ayudas y programas para la lucha de la despoblación hace que los pueblos de la sierra de la comunidad de Madrid se vayan abandonando y dejando en el olvido. Esto en parte se debe al abandono y falta de transporte público que lleve a dichos pueblos. Algunos de los pueblos que afecta este problema son de la sierra oeste de la Comunidad de**

<b>Madrid como, por ejemplo: Santa María de la Alameda, Robledo de Chavela y Zarzalejo estos pueblos tienen estaciones, pero dichos trenes hacen una media de 8 trayectos de ida y vuelta de lunes a viernes. Los sábados y domingos una media de 4 viajes tanto de ida como de vuelta. En estos pueblos el número de habitantes tiene un promedio de 2.567 habitantes entre los tres. Estos pueblos corren el peligro de despoblarse si no se hace nada para poder incentivar la llegada de nuevos habitantes a estos municipios. Tienen línea de cercanías exactamente la C3 dicha línea solo pasan trenes hacia El Escorial y solo un total de 8 trenes de ida y vuelta de lunes a viernes hasta dichos pueblos. En cambio, trenes hasta El Escorial pasan de lunes a viernes un total de 44 trenes y los sábados y domingos un total de 56 trenes de ida y vuelta. Siendo la misma línea. Soluciones: 1. Aumentar los trayectos en dichas estaciones haciendo posible una mayor conexión con los pueblos hacia la capital. 2. Eliminar el tramo de la línea C3a, y a su vez poner como fin de línea Santa María de la Alameda en vez de El Escorial. 3. Facilitar la accesibilidad para las personas mayores y personas con movilidad reducida.....</b>	26423
- Interviene el Sr. Catalá Martínez, en defensa de la proposición no de ley. ....	26423-26425
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Sánchez Pérez. ....	26425-26431
- Intervienen, el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Sánchez Pérez comunicando las sustituciones en sus grupos.....	26431-26432
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	26432
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	26432
- Intervienen el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Segura Gutiérrez. ....	26432-26435
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 42 minutos. ....	26435



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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Siguiendo la costumbre, empezamos a las diez..., bueno, a las diez horas y un minuto. Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 17 de marzo de 2023. Antes de cumplimentar el orden del día, ruego, por favor, a los señores portavoces de los grupos parlamentarios que comuniquen, en su caso, las sustituciones existentes. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* No hay sustituciones. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Agustín Vinagre sustituye a Carmen Mena.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí, a Esther Rodríguez la sustituye María Pastor, y a María Acín no lo sabemos porque no sabemos si va a poder llegar a tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, pues, luego, si acaso, antes de pasar a la PNL, que supongo que habrá tiempo suficiente, repetiremos las sustituciones. ¿Por el Grupo Popular?

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Al completo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ninguna sustitución. Muy bien; gracias, señorías. Como cuestión preliminar se va a proponer una alteración del orden del día y le voy a dar la palabra al portavoz del Grupo Socialista, don Gonzalo Pastor, para formular la solicitud, que simplemente entiendo que es la retirada de una pregunta, ¿verdad?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, eso es, presidente. Buenos días. Como usted ha dicho, retiramos la pregunta. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, pues muy bien. Es la Pregunta 581/23, que, de conformidad con el artículo 103 del Reglamento, será archivada sin ulterior trámite. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día con la modificación que se acaba de producir. Comenzamos con el punto primero.

**PCOC-740/2023 RGE.3594. 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: presupuesto extraordinario que tiene previsto asignar el Gobierno de la Comunidad de Madrid para garantizar las compensaciones a las víctimas afectadas por la Línea 7B de Metro.**

Invito al señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras, don Carlos Díaz-Pache, a que ocupe su lugar en la mesa para responder la pregunta. *(Pausa.)* Buenos días y bienvenido. Como ya

saben ustedes, por el artículo 196, disponen de diez minutos, cinco minutos cada uno, en tres tiempos, para que se lo administren. Comienza el señor don Agustín Moreno; tiene la palabra.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días a todos, señorías. Gracias, presidente. Gracias, señor viceconsejero, señor Díaz-Pache. La pregunta no puede venir más al hilo. No sé si saben ustedes que en los comercios chinos venden ahora unas bolas para adivinar el futuro, que a lo mejor pueden servir también para saber cómo va a ir la campaña electoral. Pero, claro, después de la declaración o anuncio que hizo ayer la presidenta de que se van a modificar las cuantías de las indemnizaciones para las víctimas de la línea 7B en San Fernando de Henares, la pregunta es superpertinente; es decir, en qué están pensando ustedes, en qué cantidades, de dónde salen, si del fondo de contingencia, cómo se van a administrar, etcétera, porque nosotros hasta ahora solo sabíamos dos cosas: una, lo que venía en el cuadrado que ustedes mismos repartieron, de la comunidad, donde había un asiento de 12.074.912 euros, que parece que eran 6 millones no gastados del presupuesto anterior y 6 millones nuevos que se pensaban incrementar en el presupuesto de la comunidad del año 2023; no nato, como todo el mundo sabe, pero es la cantidad que había.

Entonces, nos interesaría saber varias cosas con la mayor precisión posible, porque hay incertidumbre, hay desconfianza -todo hay que decirlo- entre los afectados de San Fernando. Queremos saber qué partidas extraordinarias, hasta dónde alcanzan y cuál es el mecanismo concreto y cómo se piensa aplicar tanto en las valoraciones patrimoniales como en las compensaciones por daños morales, por mobiliario o por aquello que ustedes hayan pensado. Por tanto, queremos saber con precisión qué es lo que han previsto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Para responderle, ya sabe, señor Díaz-Pache, que tiene tres turnos; le doy la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias a todos, buenos días. Señor diputado, me pregunta cuál es el presupuesto extraordinario que tiene previsto asignar el Gobierno de la Comunidad de Madrid, y lo hemos dicho muchas veces por activa o por pasiva: destinaremos el dinero que sea necesario para compensar a los afectados. A pesar de su oposición, a pesar, como dice, de esos presupuestos no natos, a pesar de que ustedes rechacen presupuestos que incluye este tipo de indemnizaciones, destinaremos todo el dinero que sea necesario para atender e indemnizar a los afectados.

Solucionar los problemas derivados de las obras de San Fernando de Henares en la línea 7B es una prioridad absoluta para este Gobierno, y la presidenta, de forma expresa, ha pedido al Gobierno y a la Consejería de Transportes en particular que articulemos todas las medidas necesarias para solucionar de forma definitiva este problema, y ella hace un seguimiento permanente de todos los avances. Se trata de un problema, como sabe, de hace más de quince años que estamos solucionando en este momento desde todos los puntos de vista: de la seguridad, de la atención y la información a los vecinos, de la consolidación del terreno, de la reparación de las infraestructuras ferroviarias, de las



mejoras en las infraestructuras hídricas y de saneamiento, de la demolición o reparación de los edificios afectados, de la reparación de la vía pública, del restablecimiento de los servicios y de los espacios públicos y, por supuesto, de la indemnización a los afectados por todos los conceptos posibles, y por eso estas indemnizaciones por las que usted me pregunta tienen un crédito disponible ahora mismo de 14 millones de euros para pagar a aquellos que proceda pagar este año, pero que se ampliará con el importe que sea necesario, porque los expedientes de responsabilidad patrimonial, como conoce usted perfectamente, tienen importes personalizados e individualizados para cada uno de los casos en concreto. Por lo tanto, los créditos que se consignan no son créditos máximos, sino que son créditos para ir disponiendo del dinero que sea necesario en cada momento para indemnizar a los afectados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Díaz-Pache. A continuación tiene la palabra el señor Moreno en turno de réplica; le quedan tres minutos y quince segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Me parece muy bien la afirmación que ha hecho de todo el dinero que sea necesario, me parece estupendo, pero no aclara nada; sinceramente, no aclara nada. Aquí, la única variación respecto a lo que ya conocíamos es en todo caso la subida de 12 a 14 millones, 2 millones más. No obstante, sigue insistiendo en que todo lo que sea preciso en los diferentes campos, que son muy amplios. Claro, cuando se mete en todos los campos, pues, no sabemos exactamente qué se destina a cada uno de ellos, si se habla de reparación de la infraestructura ferroviaria, de servicios e infraestructuras municipales; si se habla de los temas de seguridad; si se habla de los temas de atención a los vecinos que están desplazados que todavía no han entrado en los expedientes de responsabilidad patrimonial. Son muchos campos.

Yo creo que hay que volver a insistir en la gravedad de la situación, porque el marco no se nos puede ir de la mano, en todo momento hay que tenerlo presente aquí y tiene que ser una preocupación, absolutamente, de todo el mundo; me parece que es el problema más perentorio que tiene esta comunidad: dar solución definitiva a cientos de familias que se han visto afectadas de una manera en la que no tienen ninguna responsabilidad, por un auténtico drama. Los datos que la propia plataforma de afectados da son: 40 viviendas y 5 locales ya demolidos, y hay en previsión entre 20 y 27; 88 familias desalojadas, más de 600 viviendas afectadas, 21 calles, porque se están extendiendo en todas las direcciones las afectaciones y el problema, y luego está la cuestión de la pérdida de infraestructuras y equipamientos municipales, que se ha manifestado esta misma semana con la demolición del complejo de El Pilar.

Entonces, las imágenes que vemos de allí son amasijos de escombros y cascotes, que es como las vidas rotas de muchas de estas personas, que son familias humildes, familias trabajadoras que han dedicado toda su vida a hacerse con una vivienda y que ahora ven que la pierden y que eso no es un mal sueño del que te despiertas, sino que es una pesadilla que lleva quince años dando vueltas, pero con un nivel de aceleración en el último tiempo muy fuerte. Entonces, cuando en una comunidad, en una localidad o en un colectivo humano existe, a paladas, desolación, rabia y, sobre todo, incertidumbre sobre lo que va a pasar, pues, evidentemente, hay que dedicar absolutamente todos los recursos para ello. Aquí se aprobó un plan integral. Seguimos exigiendo que ese plan integral se discuta, se comente,

se negocie especialmente con ellos, con la Administración local, estableciendo cooperación, como tiene que ser siempre, y más en estas ocasiones, entre diferentes Administraciones. Luego, a la hora de compensar, que es a lo que se refiere la pregunta, qué presupuesto hay para compensar a las víctimas. El tema no es solo...

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

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Sí. El tema no son solo los aumentos que pueda haber para las indemnizaciones, sino es, por ejemplo, un tema en el que nosotros venimos insistiendo desde hace mucho tiempo y es que deberían darles ustedes la opción de conseguir una vivienda digna -una vivienda digna por otra vivienda digna- y la fórmula de El Carmel nos parece absolutamente valiosa como referencia. Por cierto, en El Carmel las cantidades eran 70.000 euros por titular y 10.000 por cada uno de los miembros por mobiliario, 70.000 y 10.000 cada uno de ellos por mobiliario y pérdida de materiales, y 30.000 cada uno por daños morales. Esto, en el año 2005. Estamos en 2023 y no sé si ustedes van a llegar a eso.

Acabo diciendo simplemente que sepan que hay desconfianza entre los afectados, que se han enterado por la prensa, y no es la mejor vía ni manera de hacerlo, y que temen que sea de nuevo un anuncio electoralista. Entonces, le pediría, de verdad, que nos concretase al máximo cuál va a ser el mecanismo que se va a poner en marcha. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. Por tiempo de tres minutos tiene la palabra, señor Díaz-Pache; si quiere agotar el tiempo, dado que el señor Moreno ha tenido un poquito más, seré flexible.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Muchas gracias. Señor Moreno, estamos absolutamente de acuerdo en que los vecinos son víctimas de un problema que no han generado, que son los afectados por este problema y que la Administración es la que tiene la necesidad de dar soluciones, y eso es lo que estamos haciendo desde hace mucho tiempo, entre otras cosas, con estas indemnizaciones, que son expedientes que, como sabe, la Administración inicia de oficio, no espera a que nadie le obligue a hacerlo, porque reconoce la culpa del daño causado, y reconociendo esa culpa, pues todo va mejor.

Estamos atendiendo a los vecinos y esa desolación y esos problemas que tienen no son ajenos a la Comunidad de Madrid y por eso nosotros les acompañamos, estamos con ellos, nos reunimos, les informamos y les llamamos, estamos todo el día informándoles. Es verdad que nunca llueve a gusto de todos. Si la presidenta hace un anuncio, hay quien dice que debía habérselo comunicado a los vecinos; si se lo comunicamos primero a los vecinos, el alcalde de San Fernando dice que no conocía las cosas antes. Parece que no hay fórmula correcta. Nosotros intentamos siempre que los vecinos sean los primeros en conocer los detalles de los cambios que se van produciendo.

Le doy detalle, como me ha pedido, de los expedientes de responsabilidad patrimonial. Existen actualmente 76 expedientes en tramitación, en la mayoría de ellos se les ha notificado ya a los

interesados para que acepten la propuesta de terminación convencional que propone la Administración, de los cuales 18 ya han aceptado esa terminación convencional que les propone la Comunidad de Madrid y el resto de los expedientes continúan su evaluación y tramitación. Estas indemnizaciones incluyen los bienes inmuebles, donde se valora tanto la vivienda, el local, la plaza de garaje, el vuelo, como el cien por cien del suelo, con una tasación por método de comparación teniendo en cuenta su antigüedad y el estado de conservación. Estas son tasaciones que hace Tinsa, que es un referente en el sector y que, atendiendo a esos criterios, pues hace tasaciones oficiales.

Por otro lado, el mobiliario, cuando los afectados, desgraciadamente, no han podido retirarlos a tiempo, y eso también con un informe de una firma que evalúa, en comparación con el resto de la zona, cuáles son los importes que puede haber en las casas de forma media en esta zona. También el lucro cesante, por un lado, por pérdida de alquileres: en el caso de las viviendas que estuvieran alquiladas, por un lado, por las rentas que hubiera dejado de percibir el propietario; por otro lado, por pérdida de negocio, en el caso de los locales, por las ganancias que el empresario hubiera dejado de percibir por tenerlo cerrado. También el daño emergente, que son todos esos gastos en los que tienen que incurrir los propietarios durante el tiempo que no están en su casa; por una parte, se les está pagando esos realojos, pero los otros gastos en los que hayan incurrido después también se les financia.

Y también el daño moral, que carece de módulos o criterios objetivos marcados en una tabla, por lo que es más importante que nunca acudir a la jurisprudencia. Este es un trabajo muy delicado que han tenido que hacer los empleados de la Comunidad de Madrid para evitar futuros problemas a los afectados. Y en cuanto a ese estudio profundo, la presidenta anunció ayer, como usted recordaba, la fórmula que se ha encontrado para poder incrementar ese daño moral sobre las cantidades que ya se les habían comunicado, que se lo va a incrementar a las viviendas que tuvieran más de un conviviente, una media de 34.000 euros por vivienda, hasta un máximo, calculado de forma individualizada, de 60.000 euros, dependiendo del caso. Insisto, las indemnizaciones son absolutamente individualizadas. Como usted pregunta por los créditos disponibles para ello, estos se van ampliando en función de las necesidades. Cada una de las indemnizaciones, que se calcula hasta el máximo que se puede dotar, se va a financiar, porque se van a dotar los créditos; ese es el encargo que tenemos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchísimas gracias, señor Díaz-Pache, y le pido, por favor, que permanezca con nosotros para la siguiente pregunta.

**PCOC-535/2023 RGEP.2047. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Esther Rodríguez Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno los recursos dedicados a la reparación de los daños ocasionados a la zona afectada por la línea 7B de Metro en San Fernando de Henares.**

Conforme a lo que contempla el Reglamento, ya saben que tienen diez minutos, cinco cada uno, y tres turnos si quieren repartir el tiempo. Tiene la palabra, señor Sánchez, que imagino que es quien va a llevar la pregunta.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. La pregunta ya la ha formulado el señor presidente. Señor Díaz-Pache, yo llegué a esta Asamblea va a hacer ahora ocho años, y siempre he estado en la Comisión de Transportes. En la primera sesión de la Comisión de Transportes de aquella legislatura vino a comparecer el señor José Trigueros, a la sazón, director general, y ya nos contó la gravedad de los hechos que estaban ocurriendo en la línea 7B. Vino a decir que la cosa no tenía solución, que eso estaba fatal, que no se había estudiado convenientemente y que se estaban encontrando con un pastelón espectacular. Ocho años más tarde -lo ha mencionado el señor Moreno-, hay 40 viviendas demolidas, 88 familias desalojadas, más de 600 viviendas dañadas, 21 calles afectadas, y han pasado ocho años, señor Díaz-Pache, y en esos ocho años, que yo sepa, el Gobierno ha sido siempre del Partido Popular y no se han tomado las medidas adecuadas para evitar todos estos daños; daños que no son números, que son vidas rotas y, encima, vidas que tienen que estar rodeadas de escombros, de máquinas enormes haciendo movimientos de tierras, con explosiones, como la que ocurrió hace pocos días en el derribo del complejo El Pilar. ¿Usted cree que a esto hay derecho? O sea, ¿tiene alguna explicación que la Comunidad de Madrid, durante estos últimos ocho años, no haya hecho absolutamente nada para evitar este desastre?

Bueno, en suma, me gustaría que nos hiciese un repaso del dinero invertido por la Comunidad de Madrid, pero, sobre todo, que nos aclare una cosa. Llevan meses diciendo que la Comunidad de Madrid no podía sobrepasar unas supuestas cuantías máximas en concepto de indemnizaciones. Por este motivo, en Más Madrid hemos propuesto que, si esto es así, se hiciera una ley ad hoc para solucionarlo, como se hizo en Cataluña en 2005 con el barrio de El Carmel. Pero resulta que ayer la señora Ayuso, a dos meses de las elecciones, curiosamente, anuncia que las indemnizaciones podrán ser aumentadas entre 10.000 y 63.000 euros, y nos contó el cuento de que los servicios jurídicos han encontrado ahora la fórmula para aumentarlas. Esto merece una explicación, sobre todo para los afectados, que se han enterado por las redes sociales. ¿No les parece que merecen ser informados por los responsables de estas ayudas? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Para responder a la pregunta tiene la palabra el señor viceconsejero de Transportes e Infraestructuras.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Gracias, señor presidente. Señor Sánchez, como le indicaba al principio de la pregunta anterior, resolver esos problemas de las obras derivadas de la línea 7B es una prioridad absoluta para este Gobierno y destinamos todos los recursos para llegar a esa solución. Se ha trabajado desde el primer día de la legislatura. Usted se remonta a más años, a hace ocho años; nos podemos remontar a hace quince, cuando se produjo el daño, pero yo le digo que este Gobierno es el que está haciendo todos los esfuerzos necesarios para reparar los daños y compensar, en la medida de lo posible, a los afectados.

Estoy de acuerdo con usted, como lo estaba con el señor Moreno, en que los vecinos merecen todo nuestro compromiso y nuestro esfuerzo para poder compensarles y hacerles la vida más fácil después del sufrimiento que han tenido durante todo este tiempo. Es verdad que la situación no era buena y es verdad que eso supone muchísimos problemas; muchísimos problemas porque hay que derribar viviendas, donde viven personas, en las que la gente ha invertido dinero, esfuerzo, sueños y de todo, pero es verdad que la solución, desgraciadamente, pasa por hacer alguna de estas actuaciones que no son agradables: hay que derribar algunas casas, hay que estabilizar el terreno, hay que hacer obras. Si queremos una solución, hay que abordar todo esto, hay que coger el toro por los cuernos y hay que hacer todo lo que haya que hacer. Como usted sabe, porque se ha hablado en esta comisión muchas veces, se están desarrollando una serie de actuaciones integrales. Yo no sé por qué siguen pidiendo de forma insistente un plan integral que ya se ha presentado; en noviembre del año pasado, la presidenta lo presentó a alguno de los vecinos afectados y a los medios de comunicación, y desde la Consejería de Transportes remitimos a todos los grupos parlamentarios un documento con el plan integral, con manejos técnicos, con todas las medidas que se están tomando y que se van a tomar para poder resolver este problema, que responden a varios pilares, como ustedes saben: garantizar la seguridad, en primer caso, mediante la auscultación y vigilancia de todos los terrenos y edificios de la zona para poder anticiparnos a cualquier mínimo riesgo y poder actuar de forma preventiva para que no haya ningún problema; garantizar la atención y el bienestar de los afectados, y por eso arbitramos esas medidas de información, de atención, de realojo, por supuesto, de indemnización y cualquiera otra que sea necesaria para poder minimizar el sufrimiento de los afectados, que, como digo, es una de las cuestiones que más nos preocupan, y luego, dar un futuro a esa zona de San Fernando de Henares. Se aborda la problemática desde distintos puntos de vista, pero hay que consolidar el terreno y eso supone hacer obras y supone que los vecinos sufran esas obras delante de sus casas; rehabilitar posteriormente los edificios, impermeabilizar la línea de Metro y a continuación poder rehabilitar los espacios y los servicios públicos para poder devolverlos a los vecinos. Entiendo, ya digo, que sus señorías conocen estas actuaciones, porque se les ha remitido el documento, y, por tanto, saben perfectamente lo que estamos haciendo.

En cuanto a las indemnizaciones, a lo que se refería, lo hemos hablado en la pregunta anterior. Siempre hemos hablado de que intentamos dar el máximo posible a los afectados y eso incluye hacer un trabajo de prospectiva en la jurisprudencia, en todos los casos parecidos, que no son muy numerosos, y que necesitamos estudiar con mucho detalle. En ese estudio y en ese diálogo permanente con los vecinos, se ha visto por parte de los servicios jurídicos, efectivamente, como decía ayer la presidenta, una fórmula para poder compensar de manera más completa a los afectados convivientes en las viviendas y por eso se pueden incrementar esas cuantías que la presidenta anunció ayer. Y a continuación se llamó a todos los vecinos para comunicarles la nueva situación, así que los vecinos están perfectamente informados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Díaz-Pache. A continuación, en réplica, tiene la palabra el señor Sánchez; tiene dos minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Díaz-Pache, pero no me contesta usted. Explíquennoslo, explíquennos cuáles son esos recovecos jurídicos que han encontrado ustedes, porque a nosotros se nos ha dicho hasta la saciedad en esta comisión que no se podían subir las cuantías de las indemnizaciones y, ahora, justo a dos meses de las elecciones, resulta que, según la señora presidenta, se pueden aumentar las cuantías. Explíquennoslo, pero sobre todo explíquenselo a las familias que nos están viendo, porque nos da la sensación de que ustedes ya no ven vecinos afectados, ven votos y gente que sale a la calle a protestar, y justo ahora les entra el ansia electoral y, por eso, en lugar de llamar a los vecinos, lo que hacen ustedes es llamar a los medios de comunicación. Si verdaderamente se van a ampliar las indemnizaciones, nosotros nos alegramos, por supuesto, icómo no nos vamos a alegrar!, el problema es que son ustedes muy poco fiables, porque dijeron que no se podía hacer porque era jurídicamente imposible, pero resulta que, a dos meses de las elecciones, sí es posible. ¿Quién nos dice que después de las elecciones no vuelva a ser jurídicamente imposible?

Vayamos a lo que importa. Ustedes ofrecieron un anticipo de 4.788 euros de ayuda a cuenta de la futura hipotética indemnización; 798 euros durante seis meses, que acaba ahora, a finales de este mes. Y las familias quieren saber qué va a pasar a partir de ahora. ¿Se va a prorrogar este anticipo? ¿Se va a prorrogar esta ayuda? Otra cuestión. Sabe que los vecinos están pidiendo desalojos voluntarios pactados. ¿Qué recursos tienen disponibles para esto? ¿Lo están contemplando ustedes? Y, sobre todo, por supuesto, la pregunta del millón. Vale, ustedes dicen que van a aumentar las indemnizaciones, pero ¿cuándo las van a pagar? Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, porque se ha ajustado perfectamente al tiempo. Tiene la palabra el señor Díaz-Pache para finalizar; tiene un minuto y medio.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Díaz-Pache Gosende): Gracias, señor presidente. Respecto al anticipo, efectivamente, se logró hacer esa vía para poder anticiparles ese dinero. Ya se ha informado a los vecinos, o se está informando a los vecinos, del trámite que tienen que hacer para poder solicitar, en caso de que no hayan recibido ya la indemnización, la prórroga de esa ayuda, para poder recibirla en los próximos meses. Así que ahí no va a haber ningún problema.

Y, respecto a ese incremento de las indemnizaciones por el daño moral, es que es el momento procesal para poder hacer esto. Estamos en la fase de alegaciones y en el diálogo permanente con los vecinos, es decir, en la compleción de este expediente, en la fase de alegaciones, en un diálogo con los vecinos, y se encuentran las vías para poder hacer ese anticipo. Lo que se hace es que a los convivientes se les reconoce también un daño moral por un importe medio de 20.000 euros por conviviente, esa es la novedad que anticipó ayer la presidenta. Pero quiero decirle, porque me pregunta por las actuaciones, que las actuaciones que estamos llevando a cabo están funcionando, y esto es importante. Este Gobierno está solucionando un problema que viene de hace quince años. Según los últimos datos de la Dirección General de Infraestructuras, se constata a través de las gráficas del terreno que los asentamientos se han detenido, que el terreno ha dejado de moverse, y eso confirma que las inyecciones de mortero de hormigón están funcionando. Se ha constatado también la reducción en un

80 por ciento de la cantidad de agua recibida en el pozo ubicado en esta zona, que disminuye de 1.000 a 200 metros cúbicos diarios, en cifras ya completamente habituales en el resto de la red. Y como prueba adicional, la salinidad de esa agua, que también nos preocupaba, se ha reducido también de forma notable, lo que prueba que estamos dejando de arrastrar las sales. Son datos que constatan que la consolidación, que las obras que estamos haciendo están funcionando.

Las indemnizaciones están listas, acaban de ser aumentadas y responden a un compromiso de la presidenta y del Gobierno regional en solucionar esto. ¿Cuándo se van a cobrar las indemnizaciones? Las propuestas de terminación convencional están sobre la mesa para que puedan aceptarlas. En cuanto a los que no acepten la terminación convencional, el expediente continuará su camino y se completará de todas maneras.

Quiero aprovechar para agradecer muy rápidamente a la secretaria general técnica, Maite Barcons, al director general de Infraestructuras, que está aquí presente, Miguel Núñez, y especialmente a sus equipos, el enorme esfuerzo que están haciendo en la dedicación y la implicación con los vecinos, todo el personal de la consejería, que yo sé que los vecinos les aprecian, porque los conocen ya a todos por su nombre; tienen una relación muy directa con ellos, y se lo quiero reconocer públicamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Díaz-Pache; le despedimos, esperando que tenga una buena jornada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-705/2023 RGE.3296. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid el impacto de las obras de ampliación de la línea 11 de Metro en las nuevas estaciones de Comillas y Madrid Río.**

Invitamos al señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Comunidad de Madrid, don Miguel Núñez Fernández, a que ocupe su lugar en la mesa para responder la pregunta. Como ya he comentado al inicio de la sesión, tienen ustedes cinco minutos cada uno y tres posibles tiempos. Comienza el señor Moreno, del Grupo Parlamentario Unidas Podemos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Gracias, don Miguel Núñez, director general de Infraestructuras, por su comparecencia. La pregunta, evidentemente, va sobre el impacto medioambiental en los árboles, en el diseño de la ampliación de la línea 11 en su tramo sur. Esta es una vieja reivindicación de los vecinos; de hecho, quiero recordar que este grupo parlamentario, exactamente el día 22 de octubre de 2021, trajimos aquí una PCOC en relación con este tema después de entrevistarnos con las asociaciones de vecinos de Carabanchel, que venían demandando desde hacía veinticinco años la ampliación de esta línea, porque era una línea muerta que terminaba en plaza Elíptica y que no tenía mucho sentido en sí misma. Entonces, han sido una serie de incumplimientos y de promesas que no se llevan a término y finalmente se ha puesto en marcha gracias, además, a los fondos

Europeos, que son cerca de 400 millones de euros. Entonces, nos parece estupendo que finalmente el Partido Popular y el Gobierno de la Comunidad de Madrid haya emprendido la obra, aunque haya sido, a veces, un poco a regañadientes, como pasa con otras cosas. Ya que estamos hablando de infraestructuras y de transportes, pues a regañadientes es tener que financiar el Metro a la carrera para que no perdamos trenes que están en movimiento, o el tema del desamiantado, o el tema de las soluciones al problema de San Fernando de Henares, o el tema del Abono Transportes y las rebajas cuando se había dicho veinte veces que no, o, yo qué sé, el acuerdo de Atención Primaria. Pero, bueno, bien está lo que supone un avance y una mejora para la ciudadanía.

He hecho esta introducción porque los vecinos quieren metro, pero quieren que se hagan las cosas bien, y hay un chantaje absurdo que es: o metro, o árboles. Las movilizaciones que ha habido, que han sido muy potentes, han dado lugar a un anuncio por parte de la Administración en el sentido de que se iba a paralizar la destrucción de árboles, la tala de árboles, de más de 1.000 árboles, un arboricidio, como se ha dado en llamar, porque estamos hablando de que solo entre Comillas y Madrid Río hay 1.433 árboles, 48 se salvarían, 348 se trasplantarían, que dicen los ecologistas, biólogos, botánicos, jardineros, etcétera, que no tienen ninguna viabilidad, sobre todo árboles grandes de más de medio siglo, como los plátanos de sombra que hay en Madrid Río, en el parque de Arganzuela, y al final la tala iría a 1.037.

Entonces, queremos saber exactamente cómo van a hacer la obra para evitar que se pierda ese valor patrimonial verde que tiene la ciudad de Madrid, en árboles, que es fundamental para la lucha contra el cambio climático y para mejorar la habitabilidad de nuestra ciudad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Moreno; muchas gracias por su pregunta. Para responderle le voy a dar la palabra al señor don Miguel Núñez; ya sabe que tiene un tiempo de cinco minutos, que lo puede administrar en tres turnos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. En respuesta a su pregunta, señor Moreno, sobre cómo valora el Gobierno el impacto de las obras de ampliación con las nuevas estaciones Comillas y Madrid Río, tengo que señalar que la valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid no puede ser otra que muy muy favorable. Es uno de los proyectos más ambiciosos, innovadores y transformadores para la movilidad en la región que la Consejería de Transportes y en particular este Gobierno en esta legislatura ha iniciado. Efectivamente, va a contribuir a mejorar el cambio climático; nos hemos adherido a la Agenda 2030, con una reducción del 50 por ciento de gases de efecto invernadero en 2030 y del 90 por ciento en 2050, gases que provienen en su mayoría, en un 30 por ciento, de emisiones producidas por el sistema de transporte. Por lo tanto, la Comunidad de Madrid sigue apostando por el transporte público.

En relación con la inclusión de las dos nuevas estaciones en los distritos de Carabanchel y Arganzuela, dará cobertura de transporte público a unas áreas en esos distritos que están insuficientemente servidas. El estudio informativo, como usted sabrá, que se sometió a información



pública en mayo de 2019, planteaba tres alternativas y en ninguna de ellas se contemplaba una estación en el barrio de Comillas; todas ellas partían de plaza Elíptica y la primera estación era en el distrito de Arganzuela. El periodo de alegaciones, que discurrió entre el 3 de junio y el 12 de julio, recibió veintisiete alegaciones y, entre ellas, numerosas asociaciones vecinales, casi todas del distrito de Carabanchel, solicitaban la construcción de una estación de metro antes de Madrid Río. En ese sentido, el 11 de noviembre de 2019, el Consorcio Regional de Transportes emitió un informe relativo a la incorporación de la estación de Comillas, y aunque el informe analizaba la demanda de la estación en los distintos horizontes y mostraba que los resultados de la demanda eran superiores a numerosas estaciones, se vio que se consideraba incluir la estación de Comillas en clave de oportunidad para el barrio, ya que valoraba la rentabilidad social y aportaba una nueva regeneración urbana en la zona. Por tanto, se procedió a estudiar una solución técnica para la prolongación que contemplase incorporar una estación intermedia entre plaza Elíptica y Madrid Río.

En relación con la nueva estación Madrid Río, es también innegable las ventajas que tiene para la zona de inclusión demandada desde hace más de cuarenta años por los vecinos y que ya se contemplaba en el origen. El estudio informativo y el proyecto constructivo han seguido toda la normativa ambiental y la normativa en relación con las redacciones de los estudios informativos y el proyecto constructivo que marca la normativa autonómica y estatal en relación con los proyectos constructivos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez. Para réplica y por un tiempo de dos minutos y quince segundos doy la palabra al señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Me parece muy bien que se fomente el transporte público colectivo; como decía antes, nosotros apoyamos la ampliación de metro, como las asociaciones de vecinos, pero hay que hacer las cosas bien, porque la reducción de gases de efecto invernadero que ustedes puedan estimar como consecuencia del fomento del transporte público colectivo puede venir compensado negativamente con la tala de árboles que está prevista. Y no me ha contestado a cómo se va a materializar la paralización de esa tala, si realmente es otro anuncio electoral, en vísperas electorales, o si realmente va en serio y se va a evitar que haya esa tala.

Lo que no puede haber, por lo tanto, es una suma cero: por un lado, ganamos y, por otro, nos cargamos los árboles. Le voy a citar aquí cuatro cosas. Hay un informe de The Lancet que dice que se podrían evitar un tercio de las muertes producidas por las islas de calor, por el calentamiento, con un 30 por ciento más de arbolado urbano, y es un estudio bastante serio. Hay un estudio de la red europea de periodismo de datos, basado en datos del satélite Copérnico, que dice que en Roma ha aumentado la temperatura, desde 1960, 3,7 grados y en Milán 3,3. Hay un informe de Ecologistas en Acción que dice que en 2022 se produjo una condena por parte del Tribunal de Justicia Europeo a España por incumplimiento sistemático y continuo desde 2010 del valor límite del dióxido de nitrógeno, no solo Madrid, Madrid y Barcelona; es a España, por esas dos ciudades, y es el último aviso y pueden venir multas realmente muy cuantiosas al país.

Entonces, hay un problema serio. Madrid es una isla de calor, está subiendo mucho la temperatura; decíamos ayer mismo en el pleno que eso tiene impacto no solo en la salud, sino en la economía, en el turismo, en todo, y de aquí a diez años, si no se corrige, esto va a ser como Marrakech, pero sin palmeras. Entonces, ha llegado el tema al Parlamento Europeo; saben que hay una entrevista de asociaciones vecinales con la presidenta Roberta Metsola y sobre la tala que ustedes piensan hacer, han dicho que se ha perdido un quinto de árboles en la ciudad de Madrid en los últimos cuatro años - bien es verdad que está Filomena-, 80.000 árboles menos, y que, según la OMS, son vitales para la salud física, psíquica y social las zonas verdes y las zonas de arbolado.

Por lo tanto, insisto en lo de antes, precisen ustedes en qué consiste la paralización, si todavía piensan trasplantar árboles que se van a morir por el camino, si tienen esas dimensiones, según dice cualquier entendido y experto en la materia, y por qué no son capaces de hacer una salida de metro como, no sé, en Gran Vía o en cualquier otro lugar, sin tener que causar ese destrozo en infraestructuras y especialmente en zonas verdes de la ciudad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno; le he dejado un poquito más de tiempo para que terminara su explicación. Por un tiempo equivalente, porque ha utilizado usted el mismo tiempo que el señor Moreno, tiene la palabra, señor Núñez; dos minutos y cuarenta y cinco segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Señor Moreno, efectivamente, cuando diseñamos infraestructuras de esta envergadura tenemos que manejar conceptos medioambientales, funcionales, de servicios afectados, etcétera. Obviamente, se producen graves afecciones, no solamente servicios afectados como tuberías del Canal, líneas de alta tensión, etcétera, sino también del arbolado urbano. Las estaciones, como usted ha mencionado, como la de Gran Vía, se tienen que construir con el sistema constructivo con el que se está procediendo, que es el único con el que se puede construir, que es el de cut and cover, es decir, abierta la caja desde superficie de arriba para abajo. En Gran Vía no hubo impacto porque era una zona consolidada absolutamente y no había arbolado urbano.

Con respecto al arbolado urbano de la prolongación de la línea 11, los datos son de 1.433 árboles afectados en total en toda la línea, no en Comillas y en Madrid Río, en toda la línea. De ahí, la primera opción que nosotros manejamos, porque estamos hablando de árboles afectados, no de árboles talados, es siempre la preservación donde sea posible; la segunda, el trasplante donde sea viable y, si no ha lugar, el APO de acuerdo con la ley del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid de 2005. En ese caso, no somos nosotros los que decimos o proponemos si la tala procede o no, son los servicios técnicos y municipales, que en este caso son los titulares del arbolado urbano, los que dictaminan si el trasplante de esos árboles es viable o, por el contrario, requiere su compensación mediante la regla que tiene establecida la ley de 2005 que he señalado, que es tanto número de árboles como años tiene ese árbol y de la misma especie.

Quiero señalarles que ahora mismo estamos estudiando cómo minimizar el impacto de las obras en la masa arbórea; estamos estudiando distintas alternativas en los sistemas de construcción

planteados en el proyecto constructivo, pero siempre con el objetivo de que la obra sea técnicamente viable. En cuanto tengamos ese estudio de minimización de impacto, lo compartiremos, como no puede ser de otra manera, en primer lugar, con las asociaciones y los vecinos afectados.

Únicamente por terminar quiero señalar que la prolongación de la línea 11 no está financiada con fondos europeos. Los fondos europeos procedentes de Bruselas han sido de 128 millones de euros, no han sido 400 ni 500 millones, han sido 128 millones, y la Comunidad de Madrid ha designado esos fondos para la prolongación de la línea 3 y el intercambiador de Valdebebas. La prolongación de la línea 11, de 500,5 millones, se financia exclusivamente con recursos propios de la Comunidad de Madrid; independientemente de que no ha venido dinero suficiente de Bruselas para la Comunidad de Madrid, la Comunidad de Madrid sigue apostando por esta obra y ha destinado un valor de 500 millones de recursos propios. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Igualmente, le he dejado un poquito más de tiempo porque lo veía necesario para responder esta pregunta; le pido, por favor, que siga con nosotros en la mesa, don Miguel Núñez, director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, para contestar a la siguiente pregunta.

**PCOC-661/2023 RGE.2922. 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, con el siguiente objeto: medidas que se van a adoptar para minimizar los daños sobre los parques y arbolado urbano por las obras de ampliación de la Línea 11 de Metro.**

Esta pregunta es a iniciativa del Grupo Más Madrid, del señor don Alberto Oliver, pero me parece que la va a llevar la señora doña María Pastor. Igual, como he comentado anteriormente, tienen cinco minutos cada uno, en tres turnos. Tiene la palabra, señora Pastor.

La Sra. **PASTOR VALDÉS**: Gracias, presidente. Señor Núñez, encantada de conocerle y de poder dirigirme a usted. Nosotros, como las familias y los vecinos y vecinas de Comillas y de Arganzuela, estamos preocupados por el impacto que va a tener la construcción de la línea 11 en el arbolado y en los parques de la ciudad de Madrid en todo su recorrido. Ha habido movilizaciones de los vecinos, como usted sabe; usted se ha reunido con los vecinos. Hubo una aprobación por parte del Ayuntamiento de Madrid en febrero para paralizar las obras, para paralizar la tala y para reubicar la parada de Arganzuela, y todo también como respuesta a que, días antes, su Gobierno había anunciado que paralizaban las obras, que iban a paralizar las talas y que iban a estudiar qué podían hacer, como usted nos ha contado. Lo curioso de todo esto es que, en realidad, aunque ustedes hacen este anuncio, el Ayuntamiento de Madrid ya tiene autorizadas las talas de esos árboles desde el 25 de octubre. Han estado ocultando la información hasta ahora, hasta marzo, pero desde el 25 de octubre están autorizadas esas talas. La primera sensación que tenemos es que esto, su comunicado de paralización, es más bien un engaño, es más bien una tomadura de pelo, es más bien un intento de alargar todo este proceso hasta las elecciones para, digamos, apaciguar las movilizaciones de los vecinos y que no tengan un coste electoral

para ustedes. Ustedes han cambiado la ubicación de la parada de Arganzuela sin consulta pública, sin un estudio de impacto medioambiental; aunque usted dice que lo tienen, en realidad la nueva construcción no tiene esa evaluación de impacto medioambiental ni ha salido a concurso público ni han podido participar las familias.

Además, me gustaría que nos contara cuáles son las mejoras y bondades de esta nueva parada, porque esta nueva parada en Arganzuela reduce la población atendida, no mejora la intermodalidad, no tiene un punto de atracción de viajeros, a menos que a partir de ahora quieran, no sé, construir la noria más grande del mundo en Madrid Río, o quieran hacer allí un circuito de carreras, o alguna ocurrencia del Gobierno del Partido Popular, y no responde ni a las necesidades ni a las demandas de los vecinos. Entonces, queremos saber por qué este cambio de ubicación, que no responde a nada de lo que se tenía que ocupar un proyecto como la línea 11. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Pastor; ha agotado dos minutos veinte segundos, para que lo sepa para la siguiente intervención. Tiene la palabra el señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias, presidente. Señora Pastor, me ha preguntado distintas cosas, sin embargo, voy a empezar por la pregunta que ustedes han formulado sobre qué medidas se van a adoptar para minimizar los daños sobre parques y arbolado urbano en las obras de ampliación de la línea 11. Pues todas estas medidas están recogidas en el proyecto constructivo, concretamente en el anejo vigésimo primero, "Integración ambiental y medidas correctoras del impacto ambiental", que lo que hace no es otra cosa que trasladar las obligaciones y sugerencias que hace la declaración de impacto ambiental sobre el impacto del arbolado como consecuencia de la prolongación de la línea 11. Todas están recogidas en el anejo 21, donde se recogen apartados específicos donde se reflejan las medidas para minimizar estos daños.

Considero necesario empezar exponiendo que, efectivamente, nosotros revisamos día a día todas estas medidas para minimizar el impacto. Efectivamente, desde el 25 de octubre tenemos la autorización, de acuerdo con la solicitud del proyecto constructivo, para la actuación sobre el arbolado tanto en Comillas como en Madrid Río, pero seguimos trabajando para minimizar el impacto de las obras; por eso, hemos paralizado esas actuaciones, y ha sido paralizado a instancias de la consejería, no del Ayuntamiento de Madrid. Las medidas que se van a adoptar para minimizar el impacto son, en primera opción, preservar y, en segunda, trasplantar, y cuando los técnicos municipales nos dicen que la única opción es talar, de acuerdo con la Ley 8/2005, pues procedemos a actuar en esa medida. Les señalo algunas de las medidas que se ofrecen para minimizar los daños y que están recogidas en ese anejo que he señalado. Como criterio general, las áreas de arbolado deben rodearse de un cercado de protección de material resistente de 1,20 metros de altura; en las calles se protegerá un área mayor que el conjunto de las proyecciones de las copas de los árboles, de manera que la distancia mínima del cercado de dicha proyección de copa sea de 2 metros para árboles en general o de 4 metros para árboles de porte columnar; para evitar daños tanto directos como indirectos se instalará un cerramiento que limite el acceso a la maquinaria; si no fuera posible incluir el arbolado dentro de un área conjunta

de proyección, se realizará un cercado de protección individual alrededor del tronco de material rígido de, como mínimo, 2 metros de altura; para la protección de las raíces se protege la proyección de la copa del árbol más 2 metros y, en caso de árboles columnares, se añadirán 4 metros a su alrededor. Es decir, no se deja absolutamente nada al azar. Se han estudiado árboles especie a especie, unidad a unidad, y para cada uno de ellos se ha propuesto una solución individualizada. Puesto que las actuaciones se realizan en un entorno urbano y en el que hay una componente ambiental que guarda relación con la presencia de arbolado, los trabajos se van a desarrollar en consonancia con el entorno, y le aseguro que estamos estudiando cómo minimizar ese impacto en toda esta masa arbórea en la zona de Comillas, de Madrid Río y del parque Darwin. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Núñez. Por un tiempo de dos minutos y cuarenta segundos, señora Pastor.

La Sra. **PASTOR VALDÉS**: Gracias, presidente. Gracias, señor Núñez. Claro, yo entiendo que ustedes, ante la reacción de los vecinos, han empezado otra vez, más intensamente, a intentar minimizar los impactos. Si no hubiese sido por eso, ustedes, como hace el señor Almeida, hubiesen casi arrasado con todo lo que tienen por delante. El problema que tenemos es que muchos de los árboles que ustedes quieren trasplantar no se pueden trasplantar porque son árboles muy antiguos, de un tamaño muy grande, que se van a perder, y eso es parte de la riqueza del barrio y parte de las raíces del barrio. Esto tiene un impacto medioambiental, sí; tiene un impacto en la calidad de vida de las ciudades. Yo sé que ustedes no lo comparten, pero es que, cuando se quitan árboles en las ciudades, las ciudades, luego, tienen unos aumentos de temperatura que impactan en la salud de los vecinos y de las vecinas. Cuando ustedes se cargan parques, como se quieren cargar ahora en Comillas y en Arganzuela, eso tiene un impacto en la salud mental de los vecinos y de las vecinas. Le voy a hablar también de las familias que pierden ese barco pirata, que ya podrían poner en algún otro lado, que es el único espacio de juego para los niños y para las niñas en varios kilómetros a la redonda.

En la comparecencia del otro día de la concejala del distrito de Arganzuela, al final, cuando le preguntaban sobre el tema, esta dejó caer que, claro, en realidad este es un problema de personas frente a coches y que a ver quién iba a aguantar que los vecinos y vecinas tuviesen cerrado el paseo de Yaserías durante cuatro años porque las obras estuviesen allí puestas. Yo creo que ustedes se escudan en otras cosas, cuando en realidad, a la hora de decidir, han decidido que mejor cortaban árboles que cortar el tráfico, que mejor perjudicaban el medio ambiente de las ciudades y defendían a los coches. Ustedes han decidido apostar por todo eso, y yo creo que no son ustedes conscientes de lo que están haciendo en términos de permanencia. Lo que están haciendo es irrevocable, no tiene vuelta atrás; se necesitan cincuenta años para recuperar lo que ustedes quieren destruir. El impacto no es solo en parques, en el arbolado o en la infancia, también es sobre las raíces del barrio de Arganzuela y del barrio de Comillas, y no tiene marcha atrás. Y si ustedes no lo entienden es que son un Gobierno sin alma, que es lo que parece el Gobierno de la señora Ayuso.

A mí me gustaría que, de verdad, rectificasen, que volviesen a poner la ubicación de la parada de Arganzuela en el lugar original y que garantizaran que se mantienen los espacios verdes en su origen. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pastor; ha agotado su tiempo. Señor Núñez, por un tiempo de dos minutos y veinte segundos concluye la pregunta con este turno.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Señora Pastor, nosotros sometimos a información pública el estudio informativo. Esta prolongación de la línea 11 está recogida en el anexo 2 de la Ley 21/2013, es decir, no es obligatorio someterlo a información pública. En un alarde de transparencia de la Comunidad de Madrid, se sometió a información pública de acuerdo con el artículo 7.1 d), es decir, a instancia de promotor. Ese estudio informativo se sometió a información pública y, como consecuencia de eso, se modificó el trazado, incluyendo la estación de Comillas. Esta modificación del trazado, en el estudio informativo, como ustedes sabrán, tiene una información que tiene que ser de conceptos generales y básicos, para recoger todas las alegaciones, e información general. A partir de esa información se redacta el proyecto constructivo, de escala 1:1.000 a escala de detalle. En ese momento es cuando realmente se hace un ajuste de las estaciones, del trazado, etcétera; en ese momento es cuando se recogen distintas afecciones que son importantísimas y que, de acuerdo con la declaración de impacto ambiental, tienen que ser indemnes, como, por ejemplo, las tuberías de abastecimiento del Canal de Isabel II o las de saneamiento también del Canal de Isabel II. También hay una línea de alta tensión que discurre por la estación, y las pantallas de la M-30 hacen que la ubicación inicial del estudio informativo, conceptos generales, haga que sea imposible la implantación de esa estación ahí, no es viable técnicamente. Aparte, si sumamos a esto otras afecciones, como, por ejemplo, las afecciones a la población durante la ejecución de las obras, le tengo que señalar que estarían afectadas más de 336 viviendas de manera directa, 17 locales y 7 salidas de garaje. La modificación, también a este punto, desde el punto extremo de la estación al punto inicial de la nueva ubicación es de 54 metros, lo que hace que sea técnicamente viable la construcción y no haya que renunciar a la estación Madrid Río. La salida de la estación Madrid Río está en el paseo de Yaserías, no en medio del parque, como se ha anunciado en distintos medios.

No obstante, no todo el mundo está en contra de la nueva ubicación. Le señalo, por ejemplo, una sugerencia recibida; se la leo -abro comillas-: "El motivo de mi sugerencia es apoyar la próxima creación de la parada del metro. Soy vecina del barrio desde hace cuarenta años y llevamos sin metro desde entonces. Han surgido voces en contra y no hay ninguna plataforma de apoyo, que estaría encantada de apoyar. El metro va a mejorar la zona y, por supuesto, nos brinda la posibilidad de hacer su uso. La ubicación de la salida de metro, además, facilita que no haya cortes en las calles. Les agradezco que sigan su proyecto y les doy las gracias por ello. Donde está el metro es la mejor opción". Sugerencia recogida de acuerdo con el expediente 2412, de 2023. Es decir, no todas las voces están en línea con lo que ustedes están señalando. Gracias. Buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor don Miguel Núñez; le agradezco su presencia esta mañana aquí con nosotros y le deseo que tenga una buena jornada. A continuación pasamos al punto sexto -ahora quinto- del orden del día.

**PNL-57/2023 RGE.3348. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Popular, subsiguiente a la PROCI-5/2022 RGE.25212, con el siguiente objeto: al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid para que se dirija al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, instándole a: Debido a los problemas de la España vaciada, los pueblos se han estado despoblado y abandonando en consecuencia de diversos factores tanto humanos como económicos. El envejecimiento de estos pueblos y la disminución de ayudas y programas para la lucha de la despoblación hace que los pueblos de la sierra de la comunidad de Madrid se vayan abandonando y dejando en el olvido. Esto en parte se debe al abandono y falta de transporte público que lleve a dichos pueblos. Algunos de los pueblos que afecta este problema son de la sierra oeste de la Comunidad de Madrid como, por ejemplo: Santa María de la Alameda, Robledo de Chavela y Zarzalejo estos pueblos tienen estaciones, pero dichos trenes hacen una media de 8 trayectos de ida y vuelta de lunes a viernes. Los sábados y domingos una media de 4 viajes tanto de ida como de vuelta. En estos pueblos el número de habitantes tiene un promedio de 2.567 habitantes entre los tres. Estos pueblos corren el peligro de despoblarse si no se hace nada para poder incentivar la llegada de nuevos habitantes a estos municipios. Tienen línea de cercanías exactamente la C3 dicha línea solo pasan trenes hacia El Escorial y solo un total de 8 trenes de ida y vuelta de lunes a viernes hasta dichos pueblos. En cambio, trenes hasta El Escorial pasan de lunes a viernes un total de 44 trenes y los sábados y domingos un total de 56 trenes de ida y vuelta. Siendo la misma línea. Soluciones: 1. Aumentar los trayectos en dichas estaciones haciendo posible una mayor conexión con los pueblos hacia la capital. 2. Eliminar el tramo de la línea C3a, y a su vez poner como fin de línea Santa María de la Alameda en vez de El Escorial. 3. Facilitar la accesibilidad para las personas mayores y personas con movilidad reducida.**

A lo largo de esta tramitación no se han presentado enmiendas y, por tanto, vamos a abrir el debate con el turno de presentación de la proposición no de ley. El Grupo Parlamentario Popular es el grupo proponente; en su representación, por un tiempo máximo de siete minutos, interviene el señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, presidente. Como usted acaba de leer, efectivamente, nos encontramos aquí con uno de los instrumentos que el propio Reglamento de la Asamblea de Madrid permite para que los ciudadanos participen de una manera más directa y activa en los trabajos que se realizan en esta Asamblea. Nos encontramos ante una propuesta ciudadana, del artículo 244, que algún grupo tiene que hacer suya para que pueda someterse a debate. El Grupo Parlamentario Popular se sorprende, en primer lugar, de que hayamos sido los únicos que, ante algo

que es obvio y que es un problema ciudadano, el resto de los grupos no haya considerado importante hacerla suya y que podamos debatirla. Pero, bueno, aun así, entendemos que de este debate puede salir un consenso en torno a peticiones sensatas por parte de los ciudadanos afectados por esta situación de Cercanías en los municipios que usted, presidente, acaba de mencionar en la lectura del texto. Esto es volver a lo que hablamos cada semana en esta comisión y es el problema que existe con Cercanías en nuestra región. Tenemos unos muy buenos servicios de autobuses urbanos e interurbanos, un muy buen servicio de Metro y un muy mal servicio de Cercanías, o lo que es lo mismo, la prestación de servicios públicos de transporte por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid es buena, es excelente, y así lo valoran los ciudadanos cuando se les realiza la encuesta semanal, y la de los servicios de transporte público prestados por el Gobierno de Sánchez es enormemente deficiente, y no hace falta más que pasarse por la estación de Getafe Industrial cualquier día por la mañana para comprobarlo; hoy mismo ha vuelto a haber retrasos.

Lo que se pide en esta propuesta ciudadana, pues, son cosas sensatas: más frecuencia y que haya accesibilidad; saben ustedes que el 70 por ciento de las estaciones de Metro de Madrid son accesibles, frente a la escasa accesibilidad de las estaciones de Cercanías, y un caso paradigmático es la de Ciempozuelos. Bueno, en este sentido, no quiero dejar pasar un tema que se ha dicho anteriormente en una de las preguntas que se ha formulado al director general de Infraestructuras y es que nuestras obras, nuestras actuaciones isuponen la tala de árboles! Oiga, pero es que a Madrid la ha nombrado la FAO -no es la Conferencia Episcopal-, por tres veces, la ciudad arbórea del mundo. *(Rumores.)* Sí, es un reconocimiento; la FAO, de la ONU. Y vemos cómo la señora Pastor, como si fuese la baronesa Thyssen, va a encaramarse a los árboles del barrio de Arganzuela porque el abyecto Gobierno del Partido Popular corta árboles -iojo!- conforme a la declaración de impacto medioambiental. *(Rumores.)* Bueno, señor Pastor, estamos hablando de obras. Pero no dice nada de los árboles que Sánchez va a cortar en la estación de Aluche; ahí no les hemos visto haciendo batucadas, es muy sorprendente, pero en fin... Insisto, no quería dejarlo pasar.

Esta propuesta ciudadana viene a incidir nuevamente en la situación en la que se encuentran los vecinos, en los retrasos diarios que sufren. Como consecuencia de esto, ustedes saben que la Comunidad de Madrid solicitó una reunión a la ministra. Oiga, después de dieciocho veces, por fin, la ministra decide reunirse con el consejero y los directores generales de la consejería. Nosotros estábamos plenamente emocionados ante que, por fin, se nos hiciese caso, pero el balance de la reunión fue enormemente decepcionante, porque, según la ministra -iojo!, según la ministra-, no hay un problema de retrasos en Cercanías. Yo consolaba al consejero y le decía: no se preocupe, consejero, el problema es que la ministra de Transportes, al contrario que la de Justicia, no va en Cercanías y por eso no lo ve. Pero, bueno, ustedes saben que esos retrasos son consecuencia de la no ejecución del plan de Cercanías. Esto lo saben ustedes porque yo se lo digo cada semana en cada pleno.

Últimamente, sí hemos tenido una cosa enormemente novedosa y es que por parte, primero, de la ministra -supongo que fue una creación del departamento de propaganda de Moncloa- y, luego, también por parte de los propios diputados de esta Cámara, el Partido Socialista nos habló de que no había que preocuparse de que no se estuviese ejecutando el plan de Cercanías porque estaban



movilizando no sé si 3.000 o 5.000, bueno, muchísimos millones de euros. Yo les reconozco que, ante el asombro de lo de movilizar, volví al código de leyes administrativas que estudié en la oposición para repasarme la Ley de Contratos del Sector Público y la Ley General Presupuestaria a ver dónde estaba la palabra movilizar y qué significaba. Cuando el señor Pastor nos lo dice, ¿eso qué significa? ¿Movilizar significa licitar? No parece. ¿Significa ejecutar? Tampoco. Y al final comprendí que movilizar, en lenguaje sanchista, significa derivar el plan de Cercanías de Madrid al Cercanías de Cataluña, de tal manera que hoy, por cada 7 euros que se invierten en Cataluña en Cercanías, en Madrid solo se invierte 1. Bueno, pues esto es culpa de los ciudadanos por votar al Partido Popular; si hubiesen votado a Sánchez, pues tendríamos nuestro plan de Cercanías, ¡qué se le va a hacer!

Con lo cual, bueno, señorías, yo creo que es momento de que ustedes se sumen a esta propuesta, que, fíjense, la hacemos nuestra, pero es de los ciudadanos, que piden que les pongan alguna frecuencia más, que se extienda, que haya accesibilidad, cosas sensatas y amables; yo creo que el consenso de Más Madrid, de Unidas Podemos y del PSOE esto lo puede aceptar bien. Sobre todo, fíjense, yo, en los últimos plenos, les he venido haciendo unos anuncios a la izquierda; el primero de ellos era que iban a perder las próximas elecciones. Sé que es un anuncio un poco triste, porque esto lo sabe todo el mundo que lea los periódicos. Pero es que hace un par de plenos les dije cuáles eran los motivos y el motivo fundamental es que, cuando los alcaldes socialistas del sur de Madrid deciden entre ponerse del lado de sus ciudadanos o del lado de Sánchez, eligen a Sánchez, y hoy todos ustedes, ante el aroma de podredumbre que corre en Moncloa, tienen la oportunidad de dejar a Sánchez. Hagan por ponerse del lado de los ciudadanos, a los que a ustedes van a pedir el voto en los próximos meses, que seguro que agradecerán que no se pongan del lado de la ministra ni del ministerio, sino que se pongan de su lado.

Por lo tanto, por los motivos obvios de las peticiones sensatas y lógicas que nos encontramos en esta propuesta ciudadana, el Partido Popular les pide su voto a favor. Yo creo que podemos encontrar aquí un buen consenso; será un cambio de ciclo. Eso es todo, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias por su exposición, señor Catalá. Ya que no se han presentado enmiendas, vamos con las intervenciones de los representantes de los grupos parlamentarios, en orden de menor a mayor, igualmente por un tiempo máximo de siete minutos. Vamos a comenzar por Unidas Podemos; señor Moreno, por favor.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Gracias, presidente. Yo no he presentado enmiendas para no desvirtuar la esencia de la Proci, que es una iniciativa ciudadana; entonces, por eso simplemente, pero es una PNL como para presentar enmiendas, como luego explicaré. Pero antes de entrar en ello he de decir que, sinceramente, esperaba un poquito más de elegancia en esta última sesión de la Comisión de Transportes, un poquito más de elegancia, señor Catalá, con todo el respeto, porque no sé si es que no tiene ni idea de lo que estamos hablando, de la situación de Zarzalejo, Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda, o si es que lo que no quiere el Partido Popular es que se apoye esta PNL, por el tipo de intervención que ha hecho, porque -perdonen la expresión- ha quedado fatal meando fuera del

tiesto, está hablando de cosas que no tenían nada que ver con el tema objeto de debate, que me parece importante, muy importante; tan importante que nosotros lo vamos a apoyar.

Vamos a apoyar la iniciativa por muchas razones: primero, por una cuestión de forma, efectivamente; yo creo que todo este tipo de iniciativas ciudadanas hay que cogerlas con el mayor cariño, es un mecanismo establecido que permite activar la participación de la ciudadanía en temas que son objeto de preocupación y dar satisfacción y soluciones a dichos problemas. Y, segundo, por el tema de fondo, porque es verdad que hay un problema serio de falta de comunicación con, en concreto, estas tres localidades de la Sierra Oeste de la Comunidad de Madrid. Nosotros ya trajimos en el mes de mayo, y se debatió en el pleno, una PNL, del Grupo Unidas Podemos, cuyo punto número siete decía literalmente lo mismo: prolongar los servicios de Cercanías que finalizan en El Escorial hasta Santa María de la Alameda, pasando por Zarzalejo y Robledo de Chavela, sin necesidad de realizar el trasbordo actual, es decir, quitar el ramal que apenas deja tres trenes al día, que es un auténtico disparate, y que incomunica a la zona. Ustedes votaron en contra; votaron en contra, y el otro día, exactamente el 2 de marzo de 2023, que trajeron una PNL sobre Cercanías para meter el dedo en el ojo al Gobierno -porque yo no sé si buscan resolver los problemas o hacer politiquero, para que nos entendamos-, estuvimos a punto de llegar a un acuerdo. Ustedes recogían varios puntos nuestros y, entre otros, este era uno, y al final, por un tema colateral, un efecto colateral de un desacuerdo con un tema de impuestos, no se llegó a hacer una enmienda transaccional y se rompió el acuerdo, que ustedes hubieran asumido este punto -usted lo sabe y lo está afirmando-. Yo recuerdo que, en la réplica, les emplacé a que les explicaran a los vecinos de estos pueblos por qué decían que no, y en concreto hasta di los nombres de los alcaldes: explíquenles ustedes a don Rafael Herranz, alcalde de Zarzalejo, a don Fernando Casado, alcalde de Robledo de Chavela, y a don Francisco Palomo, alcalde de Santa María de la Alameda, por qué no votan a favor de esta ampliación de las frecuencias.

Dicho esto, paso a la segunda parte, y termino con ello. Sinceramente es insuficiente. Yo no he hecho enmiendas a la PNL porque no he querido desvirtuar la Proci tal y como viene, pero los mismos argumentos del Madrid vaciado, de alguna manera, de envejecimiento, de despoblación, de no dejar una zona un poco al margen de las comunicaciones con el resto de la comunidad, sirven para mejorar las frecuencias de los autobuses interurbanos. ¿Saben ustedes cuántos autobuses interurbanos -que yo sí me he currado el tema, señor Catalá- pasan por allí? La línea 665 solo tiene tres autobuses al día de ida y tres autobuses de vuelta los días de diario; los fines de semana y festivos, solo dos autobuses de ida y de vuelta, con unos horarios estupendos. Y no van a Madrid, van a El Escorial; a las 13 horas sale de El Escorial, a las 15:30 horas y a las 18:45 horas, y van a Peguerinos, y pasan, por ejemplo, por Santa María de la Alameda. Entonces, la insuficiencia es clamorosa. Aquí procedía una enmienda diciendo: el Consorcio de Transportes tiene que mejorar la frecuencia de estos autobuses. ¿Y saben por qué razón? A ver si se lo explico bien con este dibujito. Esta es la línea de metro; los tres redondeles verdes son las tres estaciones: estación de Zarzalejo -aquí estaría El Escorial y para acá, Ávila, para el oeste-; Robledo de Chavela y Santa María de la Alameda. Bien, pues resulta que Zarzalejo tiene un núcleo de población mayor, del mismo calibre, el antiguo, respecto a la estación, que Zarzalejo pueblo, y que está a 3 kilómetros cuesta arriba, y tiene la comunicación esa, floja, de los interurbanos. En el caso de Robledo de Chavela, el pueblo está abajo y la estación está arriba, por lo menos también a 3

kilómetros, pero aquí es cuesta abajo. Y en Santa María de la Alameda hay del orden de 5 kilómetros cuesta arriba entre la estación y Santa María de la Alameda pueblo. Entonces, esta es la realidad, señores, y para hacer una buena PNL deberíamos haber recogido esto también. Espero que ustedes, en el próximo mandato, recojan también el aumento de la frecuencia de los autobuses interurbanos. Pero, bueno, vamos a apoyar la iniciativa, vamos a votar a favor, por más que usted se ha empeñado en que no votemos a favor, porque es una idea nuestra de hace muchos años y de los vecinos de esta zona de la Sierra Oeste.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Moreno, por su explicación. A continuación es el turno del Grupo Parlamentario Vox; señor Calabuig, tiene un tiempo de siete minutos máximo.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Vaya por delante, señores del Partido Popular, y para la ciudadanía que ha presentado esta propuesta, nuestro apoyo total a ella. Fíjese, estamos de acuerdo; se quejaba el otro día el señor Morano de que digamos las cosas que decimos, que estamos de acuerdo con ellos. Pero también parafraseando al señor Morano... (*Rumores.*) No, no, he dicho Morano apostá; idon Jacinto!, el ínclito y querido diputado de todos nosotros. Juan, capítulo 8, versículo 7: "El que esté libre de pecado que tire la primera piedra". Pero en esta semana el Partido Popular nos ha echado cuatro piedrecitas. Tienen ustedes un morro que se lo pisan, que dirían mis nietos.

Les voy a contar algo rápidamente; si me paso, avísame, señor presidente. En la Comisión de Familia de esta semana, el lunes, en una PNL nuestra pedíamos una cosa y votaron en contra porque dijeron que no era potestad de la comunidad. ¿Y esto qué es? Y no solamente eso, sino que dos días antes, en el pleno del jueves anterior, habíamos votado juntos la ley de infancia, donde figuraba aquello que estábamos diciendo. Primer pecado del Partido Popular. Segundo pecado. Hace dos días nos hacen correr a todos y firmar una autorización de aumento de endeudamiento de Metro sin aportar la documentación apropiada para ello, ni la necesaria, la mínima que se podía pedir. Tercer pecado. Ayer mismo, ratificado hoy, la presidenta anunció una ayuda a las familias de San Fernando de Henares, de lo que nadie teníamos ni idea, y efectivamente, parecía una medida -tengo que volver a estar de acuerdo con lo que dice la izquierda- electoralista. Y cuarto pecado, que este ya es el colmo, porque no sé si es pecado o es milagro. Verán, hace unos meses hice una petición de información sobre una obra que se llama exactamente "Mejora del drenaje exterior de la estación de metro Hospital del Henares, de la línea 7B", con dos anualidades de dinero. Y yo pedí -pobre de mí- la certificación firmada por la dirección facultativa; con dos anualidades, ¿eh?, para 2022 y para 2023. Y me contestan ayer que el contrato no está firmado. Sin embargo, hoy, el señor Díaz-Pache, o no sé si ha sido don Miguel Ángel, ha dicho que ya no entra tanta agua. Digo: ¡pues es milagro! No es pecado; en este caso ha sido un auténtico milagro. Son ustedes unos fenómenos, ¿eh? Pero como yo soy humano, no soy divino, entonces, creo que están ustedes autorizados a tirar esa piedra, y les voy a acompañar en ello.

Sin embargo, hay una parte de la presentación, en la exposición de motivos... No es el servicio de Cercanías ni las ayudas de este estilo las que nos van a resolver nuestro problema de reto

demográfico, que es lo que presenta la PNL esta al principio. Saben ustedes que nosotros siempre hemos defendido que el reto demográfico se resuelve teniendo niños, por el procedimiento habitual que ha sido toda la vida. Hay que ayudar a la voluntad de formar familias; en fin, todo eso, pero ya saben ustedes cuál ha sido nuestra propuesta. Es la única pega que le pongo a la exposición de motivos de esta PNL. Pero también es verdad, señores de la izquierda, yo que soy el mayor de todos ustedes se lo digo, que los caóticos Gobiernos de don Pedro Sánchez, todos los Gobiernos de la izquierda, nos han llevado siempre a unas situaciones que se han tardado muchos años en arreglar.

Bueno, como estamos en la última comisión, les voy a desear a todos una feliz Navidad. Espero que votemos todos, por unanimidad, a favor de esta PNL, porque creo que la ciudadanía de estos tres pueblos..., que no se están vaciando tanto, ¿eh?; yo los visito bastante todos los años y siempre hay alguna urbanización nueva. Son pequeños, es verdad, pero no se están vaciando tanto. Espero que, ahora, votemos todos a favor. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación le doy la palabra al señor Pastor por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias. Buenos días, presidente. Al hilo de que esta es una propuesta ciudadana, me gustaría comentar, porque me parece relevante, que hoy mismo publica el Boletín Oficial del Estado el cambio en la denominación de la estación de Cercanías de Fanjul, que pasa a denominarse Maestra Justa Freire-Polideportivo Aluche. Esto me parece relevante decirlo, porque, como ustedes saben, el general Fanjul -¿verdad, presidente?- participó de forma activa y principal en la sublevación militar contra el régimen legítimo de la República, y estoy convencido, señor presidente, de que es un motivo por el cual todos los demócratas aquí presentes, en esta comisión, estamos hoy de enhorabuena, por la aplicación de la Ley de Memoria Democrática. Además, como digo, esto surge de un proceso participativo de los ciudadanos, que solicitaban el cambio de este nombre, de la denominación de esta estación, y un acuerdo del pleno de la Junta Municipal de Distrito de Latina. Además, como ustedes saben, se reconoce de esta manera a doña Justa Freire, quien representa a las mujeres maestras, el ideario que emanaba de la Institución Libre de Enseñanza, resaltando, como digo, el papel fundamental de las mujeres en la historia intelectual y académica de nuestro país. Esto, por un lado, al hilo de que también esta es una iniciativa ciudadana.

Es verdad que mucho nos lamentamos de que la forma en la que ha expuesto la iniciativa, de forma tan torticera, la señoría del Partido Popular hace que tengamos que entrar en el fondo de los hechos. Es inevitable, porque hablar con tanta inexactitud de las cuestiones, a veces... Yo, sinceramente, creo que le debemos un respeto a la Cámara. La iniciativa, sin duda, es muy interesante, la del abandono y la falta de transporte público en general en Santa María de la Alameda, Robledo de Chavela y Zarzalejo; habla, es cierto, también de Cercanías, y es la manera en la que el Partido Popular ha tomado esta iniciativa ciudadana para, como siempre, hacer este ruido tan poco útil en las cámaras, en los parlamentos. Ustedes saben seguro que el operador público Renfe presta este servicio en Cercanías, según el contrato que tiene con el ministerio, y seguro que saben que el 24 de febrero de 2022 se firmó un convenio entre el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid y

Renfe Viajeros. El Consorcio Regional de Transportes es el que coordina -lo sabemos todos aquí- los diferentes modos de transporte; además, es el responsable de los servicios interurbanos, que se ha citado que son tan absolutamente deficitarios en esa zona. Especialmente quiero hacer una mención a la extraordinaria intervención que ha hecho mi compañero de Unidas Podemos, porque quien conoce esos municipios sabe perfectamente dónde están y cuál es la importancia del servicio interurbano de autobuses que se presta de una forma tan deficitaria. Pues este convenio, como digo, de la Comunidad de Madrid con Renfe define las condiciones de los trenes de media distancia y regionales que también pasan por estos municipios; no solo Cercanías pasa por estos municipios. Estos trenes, que además ustedes saben que, gracias al Gobierno de España, presidido por Pedro Sánchez, son también gratuitos, los ciudadanos pueden subir en ellos y pueden utilizarlos. Con lo cual, las intenciones de los ciudadanos son muy loables, pero es verdad que, en algunas ocasiones, y más siendo utilizada de esta forma tan torticera por el Partido Popular, pues, en fin, son cuestiones que... En este mismo convenio, es la Comunidad de Madrid la que podría, efectivamente, solicitar un aumento de los servicios y de este mismo convenio.

Fue en diciembre de 2019 cuando otra de las reivindicaciones de muchos años de estos municipios fue tomada en consideración y el Gobierno de España cumplió con ellas, porque estas estaciones fueron integradas en el núcleo de Cercanías de Madrid. Así, ustedes, si acuden a estas estaciones, que creo que algunos de ustedes no lo han hecho nunca, observarán cómo está: la señalítica, los servicios de información, la cartelería, en fin, todas las cuestiones relevantes. Como digo, también en 2019 fue cuando, en este convenio entre la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, se definió este mismo servicio para que fuera un complemento y, además, esas horas claves de las que hemos estado hablando. Estos servicios siempre tienen que prestarse de la mejor manera posible y, como ustedes saben y hemos debatido en multitud de ocasiones en este Parlamento, durante casi una década el Gobierno de Rajoy abandonó el sistema ferroviario de este país, también a Cercanías, y, como saben, y espero que no tengamos que volver a decirlo, el señor Rajoy jamás compró un solo tren de Cercanías, jamás compró un tren de gran capacidad. Con lo cual, prestar el servicio, aumentar el servicio, no siempre es tan sencillo, porque cuando durante diez años no se ha invertido ni un solo euro en Cercanías, pues es complicado mejorarlas. Pero aun así se han hecho, como digo, muchos esfuerzos, se han cumplido los compromisos con los municipios. Como digo, además, hay un convenio firmado con la Comunidad de Madrid, que es de lo que realmente deberíamos estar aquí hablando, en este Parlamento autonómico. De esta manera, también les digo, por si no lo saben ustedes, que el servicio se presta con material 465 Civia, que es accesible.

Dicho todo esto, pues, les diría que el Gobierno de España está cumpliendo, ya que tanto le interesa este asunto a la señoría del Partido Popular, con los compromisos adquiridos con esos trenes de media estancia y la integración de estas estaciones. Desgraciadamente, durante casi una década no se cumple ni un solo compromiso de estos. Jamás se escuchó -es verdad que la señoría del Partido Popular no era señoría; yo tampoco lo era, éramos diputados- en esta Cámara -y hemos consultado las actas- a ni un solo miembro del Partido Popular reivindicando semejante cosa, a nadie; jamás al Gobierno de Rajoy. Con lo cual, ya digo, cualquier modificación de la prestación de estos servicios va a

dependen, además, de una propuesta del -lo voy a decir claramente- Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Esto es competencia de la señora presidenta Díaz y del señor consejero, que ayer también nos habló de Cercanías. Es el Gobierno autonómico quien debe actuar. Y ya digo que nos sorprenden este tipo de cuestiones, sobre todo el planteamiento tan torticero, insisto, de algo como esto, que, francamente, es totalmente innecesario. Gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. A continuación tiene la palabra el señor Sánchez, del Grupo Más Madrid, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Catalá, por traernos esta propuesta ciudadana y por sus ingeniosas intervenciones, siempre tan felices y chistosas. Nosotros ya hemos adoptado -no sé cuál es el nombre técnico- varias de estas propuestas ciudadanas en la Asamblea de Madrid; como usted sabe, cuando un partido la hace suya, los demás, en general, respetan esa decisión y actúan en consecuencia. Nosotros tenemos mucho respeto por esta fórmula de las iniciativas ciudadanas, y me hubiera gustado que usted hubiera mostrado el mismo respeto por una propuesta ciudadana de estas características, porque no me parece que las propuestas ciudadanas sean justamente el sitio donde hacer un partidismo tan burdo como el que usted ha hecho hoy aquí. Se ha cansado usted de hablar de la necesidad de consensos, y desde mi punto de vista, desde mi humilde punto de vista, de mi manera de ver la política, no me parece que la búsqueda de consensos pase por hacer partidismo con propuestas ciudadanas como esta.

Dicho lo cual, nosotros, desde luego, vamos a apoyar esta propuesta, como no puede ser de otra manera, porque mejorar los servicios públicos y el transporte público de nuestros pueblos es esencial tanto por parte de Cercanías como por parte de los servicios interurbanos, de los que, por supuesto, usted se ha olvidado completamente, que son esenciales para estos pueblos, como ya se ha mencionado. También se ha olvidado usted de mencionar que el señor Rajoy fue presidente del Gobierno durante cinco años, desde 2011 hasta 2016, y, que yo sepa, no puso ni un euro en Cercanías de Madrid, ni una ampliación, ni una mejora, absolutamente nada. Yo estuve en varias manifestaciones durante esos años delante del Ministerio de Transportes reclamando mejoras en los servicios de Cercanías; por cierto, manifestaciones bastante más abundantes que las que ustedes hacen con sus concejales delante de la puerta del ministerio, no es por nada.

Le voy a contestar a alguna cosa de las muchas que ha dicho usted que no tenían nada que ver con la propuesta ciudadana. Las autorizaciones de tala en el Ayuntamiento de Madrid las da el ayuntamiento; lo ha dicho antes el señor Núñez. Entonces, achacar -a mí no me duelen prendas por meterme con el señor Sánchez cuando haga falta- al señor Sánchez las talas que va a autorizar el Ayuntamiento de Madrid... Porque ¿sabe lo que pasa? Que hemos conocido de esas talas cuando a ustedes les han pisado los callos en el caso de la ampliación de la línea 11. Hasta entonces, nadie sabía nada de esas talas. Ustedes han sacado el tema a la palestra. ¿Creen que los vecinos van a estar callados cuando se empiecen a talar árboles en la avenida de Méndez Álvaro o en la antigua estación Fanjul, ahora Justa Freire? Pues no van a estar callados, por supuesto que no van a estar callados, van a protestar igual que se está protestando en la línea 11 de metro, y ya lo van a ver ustedes. Pero ila

responsabilidad de autorizar esas talas la tiene el señor Almeida!, que quede claro, porque, si el señor Almeida dice que no se talan esos árboles, esos árboles no se talan. Esto, que quede claro. También está la cuestión de la cuantía. Claro, no tiene nada que ver cargarse 1.000 árboles y un parque entero, en el caso de Comillas, con cargarse un lineal de arbolado en la orilla de la estación de Atocha.

Otra cosa que también quería mencionar es que la Proci, transformada en proposición no de ley, insiste mucho en el despoblamiento de estos pueblos, y, efectivamente, estos pueblos no se están despoblando. Una simple consulta nos hace ver cómo Santa María de la Alameda, desde el año 2000 hasta el año 2018, ha pasado de 710 a 1.182 habitantes, Zarzalejo de 1.046 a 1.620 habitantes, y Robledo de Chavela de 2.327 a 4.159 habitantes. O sea, que estos pueblos no se están despoblando, y, lógicamente, no por culpa de un mal servicio de Cercanías, porque está pasando todo lo contrario. Entonces, esto, efectivamente, es así, y debería haber sido corregido en su momento, pero, bueno, baste comentarlo hoy aquí.

Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque nos parece esencial que el servicio de Cercanías, como ayer se mencionó también en el pleno, mejore, porque nos parece impresentable que a estas alturas estén los servicios de Cercanías como están, porque ya basta de abandono por parte de los Gobiernos, primero, del Partido Popular y, luego, del Partido Socialista, y porque esto, obviamente, hay que mejorarlo cuanto antes, que los ciudadanos de Madrid no pueden estar a expensas de estas chapuzas permanentes a las que nos están sometiendo los distintos Gobiernos. Es una pena que tengamos que hacer intervenciones de este estilo cuando de lo que se trata es de apoyar una propuesta ciudadana. Verdaderamente, señores del Partido Popular, si a ustedes les interesa el transporte en estos pueblos, lo que tienen que hacer es asumir su competencia y mejorar los servicios interurbanos, que es lo que tienen por su competencia, y es un poco lastimoso que ustedes corran a asumir una Proci porque con ella le pueden golpear al Gobierno de Pedro Sánchez mientras que otras muchas propuestas ciudadanas -y ustedes son el grupo mayoritario de la Cámara- duermen el sueño de los justos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez, por ajustarse a los tiempos. Seguidamente, entiendo que el grupo proponente no va a abrir turno, ¿no? *(Pausa.)* Muy bien, pues no se abre turno. Previamente a la votación, vamos a pedir de nuevo las sustituciones porque he visto que se han incorporado algunos compañeros nuevos, diputados. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, señor Moreno? *(Pausa.)* Entiendo que seguimos igual. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: La misma sustitución de antes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, pero es que hay que pedirla.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: ¡Ah!, discúlpeme. El señor Vinagre sustituye a la señora Mena.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí. ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid, señor Sánchez?

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Doña Teresa Zurita sustituye a María Acín y doña María Pastor sustituye a doña Esther Rodríguez.

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

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Nosotros, sin réplica pero al completo.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Finalizado el debate, vamos a proceder a la votación de la Proposición No de Ley 57/23. El resultado es: 14 votos a favor, ninguno en contra y 3 abstenciones; como consecuencia, queda aprobada la Proposición No de Ley 57/23.

Pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

*(Pausa.)* Señor Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Voy a hacer un ruego, una consideración previa y un anuncio. Empiezo por el anuncio, y es que la próxima vez ya sí habrá quien me sustituya.

La consideración previa es que me voy por mi propio pie; me había comprometido a dos años, y ya veo la cinta de la meta, así que estupendo. He intentado hacerlo lo mejor posible, incluso a veces más allá de lo razonable en trabajo y tal, y quería darles las gracias, porque he aprendido un montón, objetivamente; he estado muy atento, me he visto obligado a estudiar, leer, etcétera, y he aprendido un montón. Y también quiero darles las gracias por el tono y el respeto que hay en esta comisión. Aquí, a veces, hemos huido de la espumilla esa que sale en el pleno, que se habla de cosas que nada tienen que ver; me parece que hemos logrado evitarlo, incluso hasta los golpes gamberros. Y también quiero pedir perdón si he molestado a alguien en alguna ocasión, ¿vale?

Y el ruego es muy sencillo, que velen por el bien común, que objetiven los debates y partan del principio de realidad; respétense, escúchense, tengan en cuenta que tanto los modos como la ética tienen que ser parte fundamental de la política.

Y, como queda muy lejos la Nochebuena, pues solo les deseo que a ustedes les vaya muy bien. Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno, por su intervención; le deseamos el mejor futuro posible, y sobre todo le agradecemos muchísimo su gran labor y su tono constructivo siempre en esta comisión, incluso en el pleno. Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Calabuig.



El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente. Le he ofrecido la palabra al portavoz real desde el principio, dese hace cuatro años, pero le da vergüenza y me ha dicho que sea yo quien me despida de todos ustedes. He disfrutado un montón en esta comisión -no he estado desde el principio-; me lo he pasado fenomenal, ha sido mi profesión y me lo he pasado con ustedes fenomenal. Como dice el señor Moreno -esta vez sí, de verdad, el señor Moreno-, el tono ha sido francamente agradable, y les deseo a todos en el futuro... Yo, desde San Lorenzo de El Escorial, espero corregir en el futuro que los autobuses que vienen de Robledo bajen también hasta El Escorial, abajo, hasta la estación de trenes, para que no se nos queden a mitad de camino. Allí me encontrarán a mí, no sé si de alcalde o de concejal de calle, pero allí estaré deseando recibirles a todos, todos los días que ustedes quieran; saben que es la ciudad de la historia de España, y ahí estaré, encantado de recibirles. Les deseo a todos muchísima suerte en el futuro a partir del día de hoy. Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig, por sus palabras, y, al igual que le he dicho al señor Moreno, le agradezco mucho el tono que ha mantenido en esta comisión. Muchísimas gracias. A continuación tiene la palabra el señor Pastor si quiere decir algo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Sí, solo para compartir con ustedes que ha sido un absoluto privilegio trabajar en esta Comisión de Transportes e Infraestructuras con todos ustedes, defender las ideas en las que uno cree y compartir con ustedes este espacio de trabajo, sin duda tan necesario.

Por otro lado, tan solo quiero agradecerles a todos ustedes su trabajo, y que madrileños somos y por el camino nos encontraremos. Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Pastor; igualmente le agradezco mucho el tono que ha mantenido en esta comisión, porque siempre ha sido un tono sosegado, aunque con discrepancias, como tiene que haber en la democracia, pero siempre manteniendo el tono y la educación, así que se lo agradezco mucho. Señor Sánchez.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. En Más Madrid-Verdes Equo les damos a todos las gracias, a todos en esta comisión; es una comisión que me gusta mucho, en la que llevo ya, como he dicho antes, ocho años, y me gusta mucho porque es una comisión bastante técnica y está bastante alejada de los rifirrafes del pleno, que es algo que yo creo que, en general, los ciudadanos agradecen, porque está muy centrada en problemas cotidianos, en las cuestiones del día a día, en el transporte público, en temas que son muy muy importantes para la vivencia de cada uno de nosotros, aparte de lo mucho que se aprende en esta comisión, porque siempre se aprende un montón, porque, además, los miembros del Gobierno, los de la Consejería de Transportes, normalmente son muy prolijos en sus explicaciones y nos dan un montón de información, lo cual es muy de agradecer, a diferencia de otras comisiones, por cierto. En este sentido, aparte de, como digo, aprender mucho en estas sesiones, además he aprendido mucho con todos ustedes; hemos tenido compañeros muy buenos, muy trabajadores, y yo creo que eso les honra a ustedes. Espero que en el futuro nos veamos donde sea menester, donde cada uno buenamente aterrice. Muchas gracias a todos y buenas elecciones. *(Aplausos)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez; igualmente le agradezco mucho el tono que ha mantenido, también el grupo, con las discrepancias habituales que tiene que haber, y se lo agradezco de verdad. Señor Segura, por favor.

El Sr. **SEGURA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente. La verdad es que yo antes estaba ahí, donde está hoy el asesor parlamentario Manuel Gómez, al cual también agradecemos el trabajo que ha hecho, porque muchas de las peticiones de información y peticiones escritas que les llegan a los grupos, antes, pasan por las manos del asesor parlamentario y también hay que agradecerse. También doy las gracias a todo el equipo de la consejería, que, como bien ha dicho don Alejandro, la verdad es que te explican las cosas como son. También al consejero David Pérez, al viceconsejero Carlos Díaz-Pache, al director general de Infraestructuras, Miguel Núñez, que creo que es quien más ha venido; al director general de Carreteras, Urrecho, a Pepón -hoy sí le voy a llamar Pepón-; al director general de Transportes; a la consejera delegada de Metro, Silvia Roldán, que creo que es otra de las que también más ha venido, y sobre todo al gerente del Consorcio Regional de Transportes, Luismi.

También -sin los que esta comisión no funcionaría- hay que dar las gracias al servicio de cafetería, que viene y nos pone el menaje y el agua; a los ujieres, que nos atienden muy bien; a los técnicos, que están detrás de las cámaras y hacen que todo esto funcione perfectamente; al personal funcionario de la Cámara, y sobre todo a nuestra letrada Ana -al resto que ha estado antes también-, que siempre ha tenido el capote para solucionar los problemas, sobre todo en el proyecto de ley, en el que creo que ha hecho un gran trabajo con los informes, y la verdad es que es de agradecer tener una gran letrada en esta comisión, así que muchísimas gracias, Ana.

En cuanto a los grupos, la verdad, de todos he aprendido. De don Agustín, a quien aprecio enormemente, he aprendido bastante, sobre todo la educación y el temple. Con Javier, pues, hombre, nos unen muchísimas más cosas, y espero que en el futuro, hasta el 9 de noviembre, sigamos estando en el mismo banco en la Almudena. También doy las gracias al señor Calabuig, que cada vez que habla de la línea 7 nos da clases magistrales. A mi querido Gonzalo Pastor también, portavoz del PSOE, que, cuando habla del Ministerio de Fomento, sabe; yo creo que es de los pocos que están aquí, con Nacho Catalá, que sabe de lo que habla sobre el Ministerio de Fomento; así como a Carmen Mena, que hoy no está, y a don Enrique Rico, que le vaya bien en el Ayuntamiento de Madrid, en la oposición, pero que le vaya bien. Y sobre todo doy las gracias a María Acín, que yo creo que, de esta comisión -y perdonadme; me meto yo también-, es la que mejor se prepara los temas, hay que reconocer las cosas, y se lo sabe al dedillo. También a Alberto Oliver, que ha estado aquí un tiempo cuando María dio a luz, y a Alejandro y a Esther Rodríguez, que también ha estado por aquí... (*Rumores.*) ¡Hombre!, y a María Pastor, que solo está hoy por aquí, también. Y sobre todo a mis compañeros y al Grupo Popular, que me dio el honor de ser el portavoz de Transportes, de este pedazo de equipo con Dani Portero de presidente, un gran presidente y un hombre madrugador; a Nacho Catalá, un gran secretario de Transportes; también a Enrique Serrano, a Carlos González Maestre -el portavoz adjunto-, a Carlos González Pereira, a Isabel Redondo y al duque de Vicálvaro, Ángel Ramos, que además es coordinador de comisiones.

De todos he aprendido y me llevo un gran recuerdo; creo que me llevo grandes amigos a este lado de la izquierda, aunque sea mi derecha, y que allá donde nos encontremos dentro de setenta y tres días espero que sigamos tomándonos una caña tranquilamente o un botellín de Mahou, que para eso soy madrileño. Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura, también a usted por el tono que ha mantenido y la educación. Yo simplemente quiero despedirme antes que nada con una pequeña precisión técnica, porque ha hecho el señor Calabuig una mención a la estación de San Fernando y el drenaje y quiero especificarle que la referencia que hacía el señor Díaz-Pache era al pozo de drenaje que hay en la calle Presa, que la reducción del bombero ha sido de un 80 por ciento, pero no a la estación de San Fernando, que está en fase de licitación, pero, bueno, es simplemente un pequeño matiz técnico, que a veces echo de menos poder también decirlo y no puedo.

También quiero pedir disculpas, yo sobre todo, por las veces que a lo mejor no he podido llevar correctamente o como me hubiera gustado la comisión, que, gracias a Dios, no han sido muchas. También quiero agradecerles mucho el tono a ustedes; creo que en general ha sido una comisión constructiva, donde todos hemos aportado, con diferentes maneras de pensar, pero donde se ha mantenido el respeto, que yo creo que es la imagen que un político debe dar siempre a la ciudadanía, el respeto siempre al adversario político, nunca el enemigo, que es el gran lema que debemos tener y el ejemplo que tenemos que dar a la ciudadanía.

Quiero dar las gracias a los ujieres, a la letrada Ana del Pino también, y a las compañeras que se han incorporado, y desearles el mejor futuro posible. También a la Mesa, a la vicepresidenta, que ha estado aquí con nosotros, y a Ignacio Catalá, que tan buena labor de secretario ha hecho. Básicamente les deseo el mejor futuro posible sobre todo en lo personal, que es lo más importante, en la salud, y, luego, en lo profesional. Muchas gracias.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 42 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