

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



---

Número 121

2 de febrero de 2024

XIII Legislatura

---

## COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 2 de febrero de 2024

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-219/2024 RGEP.1000.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno sobre la gestión de las viviendas sociales que fueron vendidas a Encasa Cibeles en 2013?

**2.- PCOC-513/2024 RGEP.1701.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio

---

ofrecido por la línea de autobuses interurbanos número 824, que une Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas?

**3.- C-147/2024 RGE.1574.** Comparecencia del Sr. Viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: situación actual del Plan Vive. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- C-28/2024 RGE.610.** Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: proyectos y trabajos de la Dirección General de Carretera con relación al avance del Plan de Carreteras 2025-2032. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea) (\*)

(\*) Se acuerda, por Mesa de la Comisión, autorizar la delegación, ex art. 209.4 RAM.

### 5.- Ruegos y preguntas.

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 34 minutos. ....	5567
– <b>Modificación del orden del día:</b> inclusión de un punto primero.....	5567
– <b>Nombramiento, por sustitución, de la Sra. vicepresidenta de la comisión.</b>	5567
- Queda elegida la Sra. Cadórniga Varela como vicepresidenta de la comisión.....	5567
- Interviene el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque comunicando las sustituciones en su grupo.....	5567
– <b>PCOC-219/2024 RGE.1000. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno sobre la gestión de las viviendas sociales que fueron vendidas a Encasa Cibeles en 2013?</b> .....	5567
- Interviene el Sr. Moruno Danzi, formulando la pregunta. ....	5568
- Interviene el señor director gerente de la Agencia de Vivienda Social, respondiendo la pregunta.....	5568

- Intervienen el Sr. Moruno Danzi y el señor director gerente, ampliando información.	5569-5571
<b>— PCOC-513/2024 RGEF.1701. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio ofrecido por la línea de autobuses interurbanos número 824, que une Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas? .....</b>	<b>5571-5572</b>
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	5572
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	5572-5573
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el señor director gerente, ampliando información.	5574-5575
<b>— C-147/2024 RGEF.1574. Comparecencia del Sr. Viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: situación actual del Plan Vive. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).....</b>	<b>5575</b>
- Interviene la Sra. González Álvarez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	5576
- Exposición del señor viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.....	5576-5579
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. González Álvarez, el Sr. Moruno Danzi y el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque.....	5579-5585
- Interviene el señor viceconsejero, dando respuesta a los señores portavoces.....	5585-5589
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. González Álvarez, el Sr. Moruno Danzi y el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque. ....	5589-5592
- Interviene el señor viceconsejero en turno de dúplica. ....	5593-5594
<b>— C-28/2024 RGEF.610. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: proyectos y trabajos de la Dirección General de Carretera con relación al avance del Plan de Carreteras 2025-2032. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea) (*)</b>	
<b>(*) Se acuerda, por Mesa de la Comisión, autorizar la delegación, ex art. 209.4 RAM. ....</b>	<b>5594</b>

- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia. ....	5595
- Exposición de la señora directora general de Carreteras. ....	5595-5598
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Posse Praderas. ....	5598-5604
- Interviene la señora directora general, dando respuesta a los señores portavoces. . .	5605-5607
- Intervienen, en turno de réplica, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Posse Praderas. ....	5608-5610
- Interviene la señora directora general en turno de dúplica. ....	5611-5613
<b>— Ruegos y preguntas.</b> ....	5613
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	5613
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos. ....	5613

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 34 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Comenzamos la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de hoy, 2 de febrero, a las 9:30, del segundo periodo de la legislatura. Como alteración del orden del día se propone el nombramiento, por sustitución, de la vicepresidenta de la Mesa.

### **Nombramiento, por sustitución, de la Sra. vicepresidenta de la comisión.**

Corresponde, según el artículo 65, a doña Isabel Cadórniga Varela. ¿Todos estamos de acuerdo por asentimiento? *(Pausa.)* Muy bien, pues queda nombrada vicepresidenta de la Mesa y de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Quiero añadir otro punto antes de comenzar, que es también alteración del orden del día, y es que, aunque ayer se hizo mención de ello, quiero que sepan que el diputado Juan Rubio fue portavoz del Grupo de Ciudadanos en esta comisión, y, aunque ayer se guardó un minuto de silencio, quería tener un recuerdo especial para él y para toda su familia por la labor tan buena que hizo, sobre todo en un periodo muy complicado, que fue el periodo del covid, como sabréis algunos que estabais también en la comisión en esa época. Pues nada, quería trasladar mi mejor recuerdo y que constara en el acta.

Vamos a comenzar con el orden del día. Como primera cuestión, se solicita a los señores portavoces de los grupos, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones en los mismos con la finalidad de que consten en acta. Por parte del Grupo Vox, evidentemente, nadie, porque está el portavoz. *(Rumores.)* Sí, lo sé. Bueno, ha habido una modificación, por lo que veo, pero ya no vendrá, ¿no? José Luis Ruiz Bartolomé ya no está en la comisión, que a veces apoyaba, y entonces... *(Pausa.)* ¡Ah!, ¿sí?, ¿se incorpora? ¡Ah!, pues nada; se incorporará, pero bueno... *(Pausa.)* Muy bien, fenomenal. ¿Por parte del Grupo Socialista? *(Pausa.)* Nadie. ¿Por el Grupo Más Madrid? *(Pausa.)* Nadie. ¿Por el Grupo Popular?

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Ángel Alonso sustituye a Nacho Catalá.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Pues vamos a empezar con el primer punto del orden del día.

### **PCOC-219/2024 RGE.1000. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno sobre la gestión de las viviendas sociales que fueron vendidas a Encasa Cibeles en 2013?**

Va a responder a esta pregunta en representación del Gobierno el director gerente de la Agencia de Vivienda Social, don Eusebio González, al cual le pedimos que se una a nosotros en la mesa. *(Pausa.)* Le damos la bienvenida en este nuevo periodo de sesiones. Le recuerdo lo de los tiempos,

aunque ya se lo saben porque han venido varias ocasiones: tienen ustedes cinco minutos cada uno y tienen tres turnos posibles; lo digo para que se regulen los tiempos, y, en caso de que se esté acabando el tiempo, yo les avisaré unos treinta segundos antes. Para formular la pregunta o, si quiere, darla por formulada tiene la palabra el señor don Jorge Moruno.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor González. ¿Qué valoración hace el Gobierno de la gestión de la vivienda sociales que en su día fueron vendidas a Encasa Cibeles en el año 2013?

El Sr. **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta tiene la palabra el director gerente, don Eusebio González.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Agradezco la pregunta formulada porque me va a permitir hacer una valoración sobre la gestión de las viviendas sociales que fueron vendidas a Encasa Cibeles. Fue un gran reto, como se pueden imaginar, para la agencia asumir más de 1.721 viviendas, 224 plazas de garaje y 34 locales, y sobre todo los nuevos inquilinos que se incorporaban con ellas, con diferentes situaciones jurídicas, con sus diferentes contratos de arrendamiento, y poder darles a todos ellos una solución satisfactoria.

En primer lugar, quiero agradecer el gran trabajo de los funcionarios de la secretaría general para poder llevar a cabo esta incorporación al patrimonio de la agencia; en segundo lugar, a los trabajadores de la subdirección de administración, en la que se creó un equipo de trabajo que de manera exclusiva desde noviembre de 2021 hasta octubre de 2022, de manera intensa -aunque se pueden imaginar que continuamos trabajando-, atendió todas las dudas y reclamaciones de los inquilinos procedentes de estas viviendas, estudiando de manera individualizada cada situación económica, personal y familiar, al objeto de ajustar los diferentes contratos que tenían a la actual normativa de vivienda protegida de la Comunidad de Madrid y a lo que se resolvió judicialmente; por supuesto también a los trabajadores y educadores sociales de la Agencia de Vivienda Social, que incorporaron a estos nuevos inquilinos a nuestra intervención familiar y comunitaria que tenemos habitualmente con todos los inquilinos de la agencia, y por último, pero no menos importante, lo que pasa es que es verdad que llegó su intervención al final, a todos los técnicos de la Subdirección General de Obras, que adecuaron las viviendas que se encontraban sin inquilinos en aquellos momentos para poder ser adjudicadas a los nuevos demandantes de vivienda pública.

En este sentido, como se pueden imaginar, nuestra valoración es positiva y se revela como un gran hito y desafío que la agencia ha podido asumir y cumplir satisfactoriamente. Como he dicho anteriormente, este logro ha sido posible sobre todo gracias al gran esfuerzo realizado por el equipo humano que integra la agencia, sin el cual no se hubiera podido realizar esta incorporación de patrimonio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Eusebio. Para replicar tiene la palabra el señor Moruno.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Señor González: logro, hito, reto...; parece que han conseguido ustedes una epopeya después de vender las 2.935 viviendas del Plan Joven destinadas a jóvenes a un fondo buitre por debajo del precio de mercado, en el año 2013, por 201 millones de euros. En los meses y en los años posteriores se inicia todo un calvario para esos inquilinos porque con el nuevo casero se ven afectados, les encarecen considerablemente las rentas, les envían burofax..., toda una serie de problemas, y se inicia toda una serie de litigios en los tribunales. Es curioso, porque en todo ese proceso judicial un fondo buitre acusa a la Comunidad de Madrid de proceder contrario a derecho, es decir, que un fondo buitre le está dando lecciones a una institución como la Comunidad de Madrid de ejercer y proceder contrario a derecho. Ustedes, la Comunidad de Madrid, se defienden, primero, negando la máxima, luego incluso el letrado autonómico le da un tirón de orejas a la defensa de uno de los inquilinos diciendo que lo están haciendo extensible a todas las viviendas, cuando esto se circunscribe únicamente a una sola vivienda, y esa es la postura que mantiene la Agencia de la Vivienda Social cuando luego finalmente en el año 2022 la sentencia ya es firme y afecta al conjunto de todas las viviendas. Ustedes ponen todos los recursos posibles utilizando la abogacía, pero finalmente tienen que pagar 107 millones de euros al fondo Encasa Cibeles y solo pueden recuperar 1.721 viviendas de las 2.935, es decir, que al final le pagan lo mismo que el fondo buitre pagó en 2013 por la operación de la venta que finalmente anularon los tribunales, pero, eso sí, sin tener en cuenta que a lo largo de esos ocho años el fondo tuvo ingresos y beneficios por ocho años de ingresos derivados de la renta de los inquilinos y de la venta de algunas de esas viviendas.

En el año 2023, el Partido Popular aprobó pagar otros 2 millones de euros al fondo en concepto de intereses no devengados. Y usted aquí, en noviembre del año pasado, a mi pregunta, dijo: indemnización, ni una sola; de hecho, eso es lo que están reclamando los tribunales. Y a eso es a lo que quiero ir ahora. En 2024, el fondo ahora reclama una indemnización de 220 millones de euros. El procedimiento judicial está paralizado, y, según ha comentado a los medios de comunicación, la Consejería de Vivienda ha afirmado que valorará la posibilidad de llegar a un acuerdo extrajudicial tras la suspensión del procedimiento, cuya petición atribuyen a Encasa Cibeles. Y mi pregunta es en qué punto nos encontramos ahora; ¿van a llegar a un acuerdo con Encasa Cibeles? ¿Cabe la posibilidad de que la Comunidad de Madrid acabe perdiendo 20 millones de euros y 1.214 viviendas por su venta ilegal, mientras que el fondo buitre acabe ganando 20 millones de euros más los ingresos derivados de la venta de 1.214 viviendas y los alquileres durante ocho años? ¿Se puede considerar un reto, una epopeya, un hito, haberse desprendido de esas viviendas, que las familias hayan pasado un calvario, que los madrileños hayan perdido su patrimonio público y que finalmente cabe la posibilidad de que acabemos pagando más dinero al fondo buitre de lo que se ingresó por menos viviendas?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moruno. A continuación, por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra el señor director gerente de la Agencia de Vivienda Social.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Bueno, vamos a ver, con respecto a todo el procedimiento judicial que usted ha relatado y todo el anterior, yo no tengo nada que valorarle; todo respeto a las resoluciones judiciales, y es lo que nosotros estamos haciendo, lo que hicimos en su día y lo que seguiremos haciendo. Hombre, venta ilegal no fue;

se declaró nula la venta, y por eso, efectivamente, volvió parte de patrimonio. Hombre, no se puede decir, en mi opinión, en una misma frase que fue una mala venta el patrimonio que hemos recuperado por el valor que se vendió en su día, que en su día se vendió mal, y, ahora, sin embargo, compramos también mal cuando hacemos por el mismo precio. No, perdóneme, pero no se acompasa. Encasa Cibeles ha presentado una reclamación, efectivamente, en los tribunales por 220 millones de euros, que forman parte, lógicamente, de ellos los 107 que ya se han abonado; o sea, en todo caso serían 110 lo que está en los tribunales. Veremos qué sucede en los tribunales.

Efectivamente, lo que sucedió es que Encasa Cibeles nos presentó un escrito ante el juzgado, que deseaba realizar un acuerdo extrajudicial con nosotros, y desde la Comunidad de Madrid, como no puede ser de otra manera, tenemos que estudiar las posibilidades para poder alcanzar ese acuerdo extrajudicial en el interés de todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid. Vamos a ver qué es lo que sucede, pero le puedo asegurar que será un buen acuerdo; si no, lógicamente, esperaremos la resolución judicial, que estamos convencidos de que será favorable a los intereses de la Comunidad de Madrid.

Y, por último, claro que ha sido la incorporación un gran reto, un gran hito y un gran trabajo de todos los trabajadores de la Agencia de Vivienda Social, que es lo que he querido poner en valor, y le agradezco precisamente que me lo haya permitido. Lo que digo es que ha sido un éxito de trabajo lo que han hecho todos los trabajadores de la agencia para incorporar este patrimonio y, sobre todo, todos los inquilinos a la dinámica habitual que tenemos en la agencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación, al señor Moruno, en último turno, le queda un minuto cuarenta segundos.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Bueno, entonces, lo que dan a entender sus palabras es que esto ha sido un negocio redondo para la Comunidad de Madrid, ¿no?, desprenderse de las viviendas, recuperar muchas menos y, al final, acabar pagando. Ha dicho al mismo tiempo, en la misma frase, que están dispuestos a llegar a un acuerdo extrajudicial, pero que están a la espera de que a ver qué dice la justicia. Pero es que, si no me he enterado mal, el procedimiento está suspendido, está a la espera de ver si ustedes llegan a un acuerdo finalmente. Y la pregunta es: ¿cabe la posibilidad de que acaben pagando más dinero de lo que ingresaron en su día, en 2013, perdiendo 1.214 viviendas?

Usted acaba de defender que es un gran hito haber recuperado parte de las viviendas que malvendieron al fondo. Aquí quienes han perdido son el patrimonio de Madrid y los inquilinos, que han sufrido un verdadero calvario por su gestión política de esta situación, que los tribunales les han obligado, les han forzado, a tener que recuperarlo. Y el negocio lo puede haber hecho Encasa Cibeles; es que al final pueden ganar 20 millones de euros, más los ingresos de los alquileres, más los ingresos de la venta de 1.214 viviendas. No sé dónde está el negocio, el logro, de lo que sacar pecho de esta operación que los tribunales han declarado nula e ilegal, en última instancia, porque no es legal lo que ustedes hicieron con esas viviendas, por eso han tenido que revertirlas; no sé dónde está por lo que sacar pecho de toda esta operación. Exactamente, en términos económicos, en términos sociales, dado



que estamos a la cola de toda Europa en vivienda social por habitante -eso usted bien lo sabe-, puesto que solo se han inaugurado 321 viviendas públicas de la Agencia de la Vivienda Social desde el año 2019, aunque ustedes hayan anunciado muchas más, pero no es cierto, no sé si estamos en una situación en la que nos podamos permitir deshacernos del patrimonio público; no sé qué opinan ustedes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moruno. Para finalizar, señor González, tiene la palabra por un tiempo de un minuto y treinta y cinco segundos. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Yo no he hablado, señoría, en ningún momento de negocio; es usted quien habla de negocio. La vivienda social no es un negocio, y, como tal, lógicamente, yo esto no se lo voy a valorar.

Vamos a ver, ahora mismo lo que hay es -se lo he dicho antes- que Encasa solicitó la posibilidad de suspender lo que ahora mismo ni siquiera está suspendido, ya está archivado provisionalmente por el juzgado, salvo que efectivamente Encasa diga que no hemos alcanzado acuerdo y pida reactivar el procedimiento judicial. Nosotros estamos explorando la posibilidad de que haya un acuerdo, un acuerdo que tiene que ser beneficioso para el conjunto de la Comunidad de Madrid, porque, si no, no alcanzaríamos ese acuerdo, porque también confiamos en los tribunales, que al final nos den la razón en que no hay una indemnización que pagarle, que es lo que reclama Encasa Cibeles en los tribunales; por tanto, confiamos plenamente en ganar en un momento determinado el procedimiento judicial, lo que pasa es que, ante el riesgo de una posibilidad de un impago, como usted está diciendo, que puede ser de 110 millones de euros, la posibilidad de alcanzar un acuerdo puede ser beneficioso, depende del término en el que finalmente se alcance ese acuerdo, si es que se alcanza ese acuerdo extrajudicial. Vuelvo a reiterarme: yo creo que ha sido un hito de incorporación de este patrimonio, un gran trabajo, que lo he querido poner en valor; no he valorado ninguna otra cuestión, porque no es mi competencia.

En todo caso también, ya por finalizar, quisiera decirle una cosa. De verdad, el mantra de que estamos a la cola de la vivienda social no es cierto. En Europa, vivienda social es igual a vivienda protegida, ¡igual!, ¡exactamente igual! Por tanto, en vivienda protegida ganamos en Europa perfectamente. Otra cosa es si hablamos de vivienda pública adscrita a organismos públicos, donde podemos diferenciarnos y donde en el resto de Europa, en muchas ocasiones, tienen mucho menos, porque casi nunca lo gestionan entidades públicas; no todos los casos, como usted bien conoce.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor González, por haber venido esta mañana y estar con nosotros. (*Rumores.*) Bueno, la puede meter en otro orden del día, si quiere. Despedimos al señor González; que tenga una buena jornada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-513/2024 RGE.1701. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al**

**Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno respecto al servicio ofrecido por la línea de autobuses interurbanos número 824, que une Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas?**

En representación del Gobierno va a participar con nosotros el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Pablo Rodríguez Sardinero, para responder a la siguiente pregunta, al cual invitamos a que se incorpore a la mesa. *(Pausa.)* Le doy la bienvenida, don Pablo, a la comisión. Como he recordado anteriormente, tiene cada uno un tiempo de cinco minutos, en tres turnos, para que se los repartan bien. Vamos a empezar dando la palabra a la señora Acín, del Grupo Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Gerente del consorcio, bienvenido de nuevo a esta comisión. Me gustaría mucho no estarle preguntando por una línea en concreto y tener la oportunidad de estar hablando ya del nuevo mapa concesional, mapa que en junio de 2022 estaba a puntito a puntito y dos años después seguimos más o menos igual. Este tema es de vital importancia para todos los municipios de la región, pocos son los que pueden decir ahora que su oferta actual se amolda a sus necesidades reales, que han ido cambiando en los últimos años.

Como así seguimos, pues no podemos más que darles voz a las preguntas y peticiones que nos llegan, en este caso, en relación con el servicio que ofrece la línea 824, que conecta el aeropuerto con Alcalá de Henares y Torrejón. Como bien sabrá usted, este autobús tiene una frecuencia baja, de media hora; entre semana, el servicio acaba a las 22 horas. Los fines de semana tiene una frecuencia menor y acaba la ruta antes, a las 21:30, con lo que ir o volver del aeropuerto se complica; ya seas trabajador, trabajadora o pasajero, si sales de aeropuerto después de las 22 horas, no hay forma de usar este servicio. Ante este servicio que catalogamos como deficiente la alternativa es que la gente que vive en Alcalá o Torrejón y que trabaja en el aeropuerto y tiene unos horarios un poco distintos a estos, dado que el aeropuerto está abierto las 24 horas, la única solución es ir a hasta Avenida de América, coger otro autobús hacia el aeropuerto haciendo una "v" sin sentido y tardando más de tres veces más. Para nosotras, la valoración es que este servicio es insuficiente; me gustaría saber qué valoración hace usted y qué planes tienen para esta línea. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. A continuación le vamos a dar la palabra al señor Rodríguez Sardinero. Ya lo saben, son tres turnos y tal; se va usted regulando y, si quiere, yo le voy avisando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchísimas gracias, señor presidente. Muy buenos días, señorías. La línea 824 Madrid Aeropuerto-Torrejón de Ardoz-Alcalá de Henares pertenece, como ustedes bien saben, a la concesión VCM-202, siendo funcionalidad principal de la línea comunicar los municipios de Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares con el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para atender las necesidades tanto de los trabajadores del aeropuerto como de los viajeros que vayan al mismo y, además, prestar el servicio a otros usuarios que quieran acceder a la

estación de Torrejón de Ardoz o al hospital de Alcalá de Henares y universidad, puesto que en alguna de sus expediciones llega también al entorno de la Universidad de Alcalá de Henares, como veremos en un momento.

La longitud de la línea es de casi 30 kilómetros por sentido, con un tiempo de recorrido aproximadamente de 45 minutos. En cuanto a la oferta del total de expediciones realizadas en el año 2023, han sido 16.589. En días laborables, la línea tiene 26 expediciones por sentido, 52 expediciones en total, si bien los recorridos de las mismas son diferentes según una programación para dar respuesta a las diferentes necesidades de los usuarios. En concreto, en los horarios autorizados, hay once salidas desde la Universidad de Alcalá de Henares hasta el aeropuerto, así como once servicios en sentido contrario, y hay trece expediciones por sentido desde y hasta el aeropuerto, cuya terminal está en la Vía Complutense de Alcalá de Henares. Desde el aeropuerto, la frecuencia de salida en días laborables es de 40 minutos, mientras que en sábados y domingos salen cada hora. En sentido contrario la frecuencia depende de la cabecera de salida, según se trate de los itinerarios desde el hospital o desde Vía Complutense-Brihuega para días laborables, no habiendo servicios hasta la Universidad de Alcalá en fines de semana, al no ser días lectivos. Desde el hospital de Alcalá de Henares las horas de salida se han adaptado a las necesidades de demanda y desde la parada Vía Complutense-Brihuega, entre 30 y 50 minutos, pues esta parada... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)* Perdón.

Por otra parte, hay dos servicios diferenciados entre la estación de Cercanías de Torrejón de Ardoz y Vía Complutense, en Alcalá de Henares; sus horas de salida son desde las 5:45 y 6:30 horas desde Torrejón de Ardoz y a las 21:30 y 22:00 horas desde Alcalá de Henares, intentando cubrir las franjas en las que no existe conexión alguna con Cercanías. Y, por lo que respecta a la demanda, durante el año 2023 el número de usuarios registrados en esta línea ha sido de 631.723, siendo la media diaria, tomando como referencia un día laborable del mes de noviembre, 2.366 viajeros/día, mientras que en sábado han sido 1.258 viajeros/día y 1.163 viajeros/día en domingos y festivos; supone una media de 45 viajeros por expedición, lo que consideramos una ratio adecuada para este tipo de líneas, teniendo en cuenta que tiene un alto índice de renovación. La parada más importante de la línea por el número de viajeros subidos es Vía Complutense-Brihuega en sentido hacia el aeropuerto, con un 10,71 por ciento de la demanda diaria de la línea, seguida de la parada ubicada en Avenida Complutense-Estación de Torrejón en sentido Alcalá de Henares, con el 9,18 por ciento de la demanda diaria.

Por todo lo anterior visto, la evaluación que hace el Consorcio Regional de Transportes con referencia a la línea 824 es muy positiva tanto por su funcionalidad, pues permite la conexión de manera directa con nodos importantísimos, que son el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, estación de Cercanías de Torrejón de Ardoz, Universidad de Alcalá de Henares y hospital de Alcalá de Henares, como por la oferta de servicio y la gestión de la misma, pues, como he dicho, desde el consorcio se analiza dicha demanda como una línea bastante importante y dentro de la valoración muy positiva en las modificaciones y refuerzos oportunos que se han ido realizando en cada momento hasta la fecha.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero; ha consumido cuatro minutos de los cinco que le corresponden. Doy la palabra ahora para replicar a la señora Acín, que tiene un tiempo de tres minutos y diez segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Si le hace falta, le dejo unos segundos al final. No es una sorpresa que la valoración sea buenísima; este momento de usar dos minutos en una descripción está estupendo. Yo le he trasladado un problema que sufren dos municipios grandes, pues Alcalá no es un municipio pequeño, ni Torrejón, y las necesidades que expresan los trabajadores y trabajadoras, sobre todo del aeropuerto, es que este servicio les es insuficiente, fundamentalmente por los horarios en los que acaba el servicio; por lo tanto, la propuesta es clara y es que se abran a modificar o a ampliar estos horarios.

Tiene además especial importancia analizar y posiblemente cambiar y ampliar estos servicios teniendo un poco en el mapa la anunciada ampliación del aeropuerto, este refrito que nos ha llegado a la Comunidad de Madrid unos años después, con el que no estamos de acuerdo por muchos motivos, pero sobre todo porque ampliar el cuarto aeropuerto más contaminante de Europa sin estudios del impacto en el ruido y en la contaminación no nos parece una buena idea. Pero, aun así, si esto sucede, el Consorcio Regional de Transportes tendrá que reforzar los servicios, no solo este, sino los servicios que dan cobertura al aeropuerto; por lo tanto, entiendo y asumo que más o menos tienen esto en el mapa, y me gustaría saber su opinión y cómo plantean hacerlo.

Por último, aunque sé que no se circunscribe a esta pregunta -pero igual el gerente tiene una opinión, aunque sea un poco a vuelapluma-, conoce usted el servicio que tiene la EMT, que es la línea 203 Exprés, desde la ciudad de Madrid al aeropuerto. Se han puesto en contacto con nosotros también trabajadores del aeropuerto a los que no les sale rentable tener el abono transporte por el número de viajes que hacen. Nos piden que les traslademos la posibilidad, aprovechando que usted está aquí, de que se haga alguna especie de convenio para que no tengan que pagar los 5 euros que cuesta este servicio. No sé si tienen algo sobre la mesa en este sentido. Nos han llegado muchas cartas; entonces, yo tengo la labor de trasladárselas y de preguntarle también si hay algo en el mapa. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Para responder tiene la palabra el señor Rodríguez Sardinero, y, abusando un poco de su confianza... (*Rumores.*) ¿Usted no va a intervenir más, señora Acín? (*Pausa.*) Vale. Doy la palabra al señor Rodríguez Sardinero; por favor, tiene un minuto, más otro minuto que le ha dejado la señora Acín.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Gracias. Seré lo más breve posible para dar esos cinco segundos a la señora Acín. Muchísimas gracias, señoría. Vamos a ver, es verdad que usted puede tener una valoración y el consorcio puede tener otra, evidentemente, pero la valoración a la cual hago yo referencia creo que es mucho más concreta que la propia del gerente, es decir, la valoración que hacen los usuarios con respecto a la línea. En el año 2022, en el último estudio de satisfacción que se hizo, se valoraron los aspectos de calidad, seguridad, atención al cliente, confort,

oferta, información del servicio, y ha obtenido una puntuación de 8,8, ocupando el octavo lugar en el ranking de 37 concesiones, estando la media en el 7,77; ¿quiere esto decir que un 8,8 es una nota bajita? ¡Ya me hubiera gustado haber sacado un 8,8 en muchas asignaturas! Evidentemente, yo creo que es una buena valoración por parte de quien hace uso, que son los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, sobre todo de esas ciudades tan importantes como son Torrejón, Alcalá de Henares y la propia ciudad de Madrid; por lo tanto, yo creo que catalogarlo como deficiente o hacer esa valoración me parece un poco imprudente, el motivo de la satisfacción que ponen los usuarios con respecto a esta línea.

Todo es mejorable, y sus consideraciones se tomarán en observación, como es la modificación, y de hecho se tiene en consideración ampliar en los fines de semana, que es una petición que se ha recogido, y todas aquellas peticiones que podamos atender las vamos a hacer, es el momento oportuno no solamente porque estamos trabajando o finalizando el mapa concesional, pero saben ustedes que también el Consorcio Regional de Transportes nos dedicamos a la movilidad y somos móviles, es decir, que, cuando hay peticiones expresas por parte de los ayuntamientos, nosotros tenemos esas consideraciones: motivo del incremento de demanda, motivo de cambios de hábitos por parte de la sociedad madrileña, que ha ocurrido a lo largo de estos años, mucho más pasado el covid, y esas atenciones estamos teniéndolas en consideración y, por lo tanto, haremos lo mismo con esta línea.

Y me pongo a su disposición, por lo que me ha dicho de los trabajadores, para hablar sin ningún problema con EMT para intentar dar esa solución. No quiero agotar más tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, dejamos unos segundos a la señora Acín por si quiere intervenir; seis o siete segundos, los que usted necesite.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Simple y llanamente decir que la línea es superútil, que el tema es mejorarla, no te digo 8,8 o ese 1,2, no vamos a caer en eso, pero si la mejora, al menos en fin de semana, está sobre la mesa, lo trasladaremos, y nos parece un primer paso muy importante. Vamos a ver si también entre semana, por la noche sobre todo, se puede ampliar ese servicio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Habiendo cumplimentado el punto segundo, despedimos al señor Rodríguez Sardinero; que tenga una buena jornada. Pasamos al punto tercero del orden del día.

**C-147/2024 RGE.1574. Comparecencia del Sr. Viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: situación actual del Plan Vive. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece el ilustrísimo señor viceconsejero de Vivienda, don José María García Gómez, y le pedimos que se incorpore con nosotros a la mesa. (*Pausa.*) Le damos los buenos días y la bienvenida.

Se inicia el debate con la intervención de la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista durante un tiempo de tres minutos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Damos la bienvenida al viceconsejero en este nuevo arranque de sesiones de comisiones para que nos explique de manera actualizada cuál es la situación del plan Vive. En la última sesión de la comisión, que se hizo en el mes de noviembre, fuimos dos los grupos que nos interesamos precisamente por este plan, precisamente porque desde la Comunidad de Madrid siempre se ha planteado que es uno de sus proyectos estrella, y nos parece importante también que se pueda dar información actualizada a los grupos; de ahí que el Grupo Socialista haya pedido una comparecencia y no una pregunta, para que -entendemos- tenga el señor viceconsejero más tiempo para darnos una explicación más exhaustiva y también para que el resto de grupos políticos puedan hacer sus preguntas al señor viceconsejero. Nos parece fundamental tener esa información lo más actualizada posible, teniendo en cuenta, como digo, que lo último que nos había dicho la directora general era que durante el año 2024 se iban a entregar 4.000 viviendas en la Comunidad de Madrid. Por mi parte, nada más; el resto lo dejo para mi intervención. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. A continuación va a intervenir el señor viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras por un tipo máximo de diez minutos; yo le avisaré cuando le quede un minuto más o menos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muchísimas gracias, presidente. Buenos días, señorías, especialmente a la diputada del Grupo Parlamentario Socialista, que sé que especialmente tiene interés en conocer el plan Vive; lo lleva siguiendo varias legislaturas, al igual que yo. Es mi primera comparecencia en este periodo de sesiones y también en esta legislatura, por lo cual me congratulo de la oportunidad que usted me da para dar cuenta como Gobierno del trabajo que realizamos, que en cualquier caso también sirve para actualizar esa información que usted demandaba. Voy a tratar de ser somero y contar en qué situación estamos, qué avances hemos tenido, y espero que queden satisfechos de esa información; en cualquiera de los casos, en el segundo y tercer turno completaremos cualquier circunstancia, duda o pregunta que pueda realizar.

Como usted bien conoce, pero así transmitimos al resto de diputados, el plan Vive se desarrolla en suelos de titularidad de la Comunidad de Madrid, integrados en las llamadas redes supramunicipales, conforme a la Ley del Suelo de nuestra comunidad para la promoción de viviendas públicas. Para dar uso a esos suelos se ha utilizado un instrumento jurídico, que es el otorgamiento de una concesión administrativa demanial, en la cual el adjudicatario de la misma, después de un procedimiento selectivo con publicidad, concurrencia y transparencia, conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio de la Comunidad de Madrid, desarrolla estos proyectos, ejecutando las obras de construcción de las viviendas para su explotación posterior a través de la formalización de contratos de arrendamiento, en los cuales la retribución del concesionario precisamente son las rentas de arrendamiento que pagan los inquilinos de las mismas a través de los criterios que fijan los pliegos reguladores de dichas concesiones.

La normativa de la Comunidad de Madrid para regular el acceso a esas viviendas es una normativa pública con carácter de decreto, el Decreto 84/2020, que determina las condiciones y requisitos del acceso de los futuros inquilinos a las mismas, y es ahí donde está la intervención pública del Gobierno de la Comunidad de Madrid para favorecer el acceso a esos colectivos preferentes a este tipo de vivienda a un precio asequible. El 9 de octubre de 2020 se llevó a cabo la primera licitación, en la cual se llevaron a cabo tres lotes enmarcados en las estrategias del plan Vive. Junto a la segunda y tercera licitación hemos puesto en el mercado un total de 8.394 viviendas en alquiler asequible, que irán desarrollando su vida como alquiler asequible a lo largo del periodo concesional, que en las diferentes licitaciones son de 50, 65 y 70 años.

Para que dimensionemos la envergadura del plan, la inversión inicial para construir estas viviendas alcanza los 936 millones de euros, sin costarle un solo euro a los madrileños; repito la cifra: 936 millones de euros. Por otra parte, no menos importante, porque hay que recordar que estos suelos provienen de la Ley del Suelo de 2001, se ahorra un gasto anual de casi 1 millón de euros en impuestos y gastos de mantenimiento de estas parcelas, que eran improductivas desde el punto de vista edificatorio y, por tanto, la Comunidad de Madrid además se ahorra 1 millón de euros al año por el uso de estas parcelas. La última licitación se encuentra en fase de presentación de documentación por los adjudicatarios provisionales para la adjudicación definitiva, con una previsión de construcción de 1.912 viviendas energéticamente eficientes destinadas al alquiler asequible, en este caso con una inversión estimada de más de 236 millones de euros.

Le desgloso la primera licitación del plan Vive. En la primera licitación, convocada el 19 de enero de 2021, se adjudicaron definitivamente 35 parcelas, es decir, 35 proyectos, agrupadas en tres lotes, formalizándose la concesión entre los meses de noviembre y diciembre de 2021. En este momento se encuentran en construcción 5.345 viviendas de 1, 2 y 3 dormitorios en los municipios de Madrid, Torreloa, Alcalá de Henares, Colmenar Viejo, Getafe, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos, Torrejón de Ardoz, Móstoles y Alcorcón. Todas las viviendas cuentan con zonas exteriores, balcones, terrazas o patios; trasteros se reservan 200 y se reservan, como no podía ser menos, al menos 229 viviendas adaptadas. Disponen de una dotación de casi 7.500 plazas de garaje, así como zonas comunes de urbanización, dependiendo del tamaño de las mismas, con piscinas, locales comunitarios, conserjería, gimnasio y zonas infantiles de aparcamiento de bicicletas, entre otros. Está prevista la entrega de las primeras viviendas, como usted señalaba en su primera intervención, en el primer trimestre de 2024; la primera de ellas, Alcorcón, se entregará en el mes de marzo. Estas edificaciones, como ustedes bien conocen, además, revertirán al patrimonio público en un plazo de cincuenta años desde la formalización de la concesión. Es necesario recordar que, al ser concesión administrativa demanial, estos suelos siempre son titularidad de la Comunidad de Madrid. La inversión en la edificación la hace el concesionario, pero la vida útil de esa concesión a la finalización de la misma hace que esa edificación revierta en el patrimonio madrileño; es decir, cuando finalice la concesión, la Comunidad de Madrid será titular además de ese bien edificatorio, pero durante la vida de la edificación será patrimonio de la Comunidad de Madrid como alquiler asequible en favor de los ciudadanos. El lote 1 fue formalizado a favor de Madrid Affordable Housing 2021 SA. Datos de interés de ese lote es que todos los edificios cuentan con calificación energética A y tienen la construcción de los baños mediante sistema

industrializado; el lote 2, a favor de Madrid Affordable Housing Development 2021 SA, también con calificación energética A y construcción de baños industrializados, y, el tercer lote, a favor de Tarvos Activos Inmobiliarios SAU, también con calificación energética A, y, en este caso, la construcción industrializada alcanza al total de la edificación, también la fachada y los elementos estructurales. Como les decía, a un plazo de concesión de cincuenta años, población beneficiada de 13.000 inquilinos, aportación al producto interior bruto madrileño, por el efecto de la propia construcción, de 3.300 millones de euros, y una generación de empleo directo e indirecto de 42.000 empleos con estas promociones.

La segunda licitación del plan Vive se publicó el 29 de julio de 2022. Se adjudicaron definitivamente cinco parcelas agrupadas en un único lote en los municipios de Boadilla del Monte, Pinto y Colmenar Viejo. Este único lote se formalizó en el mes de abril de 2023 a favor de la sociedad Temis Activos Inmobiliarios SAU, y se están tramitando las respectivas licencias de obra de 1.137 viviendas. Igual que las anteriores, todas las viviendas cuentan con zonas exteriores, balcón, terraza o patio, trasteros, viviendas adaptadas, dotación de 1.500 plazas de garajes, zonas comunes de la urbanización, como les decía, con locales comunitarios, gimnasio, piscina, zonas infantiles, aparcamiento de bicicletas, entre otros. También en este caso las edificaciones revierten al patrimonio público de la Comunidad de Madrid, pero en este caso en un plazo de sesenta y cinco años desde la formalización de la concesión. Cuentan con calificación de eficiencia energética A, es decir, estas viviendas además son eficientes energéticamente, de alta calidad arquitectónica. Lo que supone asimismo tener calificación energética A es que los inquilinos de plan Vive no van a gastar gasto corriente de su bolsillo de más en el suministro de energía y, por tanto, van a tener más renta disponible, que es un factor muy relevante. Construcción industrializada, fachadas y elementos estructurales, y una inversión total inicial de 145,5 millones de euros. Como le decía, el plazo de la concesión: sesenta y cinco años; población beneficiada, 2.900 inquilinos; aportación al producto interior bruto madrileño de 907 millones de euros, creando empleos directos e indirectos de 11.599.

Tercera licitación del plan Vive, apoyada en este caso mediante cofinanciación con fondos Next de la Unión Europea. La presentación de ofertas finalizó el pasado 12 de septiembre de 2023. Se encuentra pendiente de presentación la documentación por los adjudicatarios provisionales para la adjudicación definitiva. En esta última licitación corresponde a la concesión de trece parcelas en diez municipios agrupadas en diez lotes: Aranjuez, Arganda del Rey, Colmenar Viejo, Daganzo de Arriba, Humanes de Madrid y Torrejón de la Calzada, el lote conjunto; Moralzarzal con dos lotes y, luego, Navalcarnero, Velilla de San Antonio y Villalbilla. Tiene una previsión de construcción de 1.912 viviendas eficientes energéticamente, con una inversión de 236 millones de euros, 15.000 empleos y 4.800 beneficiarios. Se han adjudicado provisionalmente los lotes 2, 3, 4, 7, 8 y 9, con 858 viviendas, quedando desiertos los lotes 1, 5, 6 y 10, con 1.054 viviendas, sobre los que se ha solicitado ya en este momento la adjudicación directa y se han iniciado los procedimientos correspondientes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley de Patrimonio de la Comunidad de Madrid y el 137.4 de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas. Cada vivienda cuenta con trastero y plaza de garaje y un ahorro de eficiencia energética todas ellas.



Para finalizar, no nos quedaremos ahí, hay próximas concesiones en estudio; se están estudiando futuras incorporaciones de suelo para su desarrollo. Asimismo se está trabajando en un plan complementario al plan Vive, el plan Solución Joven, destinado a alquiler asequible, pero en este caso exclusivamente para jóvenes menores de 35 años, en los municipios de Torrejón de la Calzada, Alcorcón, Madrid, Ciempozuelos, Colmenar Viejo y Navalcarnero, también en suelos dotacionales, en este caso, de la Comunidad de Madrid, en viviendas de uno y dos dormitorios, solo hasta dos dormitorios, y obligatoriamente construidos en construcción industrializada. Y me preguntarán que por qué construcción industrializada; bueno, porque también estamos incidiendo en el sector de la construcción, que vive un momento crítico de falta de personal y de encarecimiento de la construcción, y la apuesta por la construcción industrializada supone un cambio de paradigma y una apuesta por la calidad en el sistema constructivo.

Como ven, el plan Vive en este momento es una realidad tangible, está avanzando con velocidad de crucero. Me quedo atento a sus intervenciones, esperando poder aclararles en mi segunda intervención cuantas cuestiones procedan. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García. Se ha ajustado bastante bien al tiempo; le he dejado un poquito más, pero, como veía que estaba finalizando, no he querido interrumpirle. Seguidamente se abre un turno para los representantes de los grupos parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición y hacer observaciones, por un tiempo máximo de siete minutos. Empezamos con el señor Mariano Calabuig, que suele ser muy sintético en sus intervenciones. Muchas gracias.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Espero serlo, porque a mí lo que más me interesa es lo que cuente el señor viceconsejero, sobre todo porque estoy despistado exactamente con este plan Vive. Voy a decir algo que él ya nos ha recordado y es que son viviendas destinadas a alquilar a precios asequibles, con concesiones a cincuenta años; una de ellas ha dicho que es a sesenta y cinco para menores de 35 y a sesenta y cinco años -dígame si me equivoco en alguno de los datos que estoy diciendo-. Y ha explicado también lo que es una concesión demanial, que es terreno público que se concede a una empresa para desarrollar lo que está previsto en la propia concesión.

Sin embargo, yo tengo una serie de dudas. Le voy a leer una serie de titulares de prensa recientes. De 29 de enero: "Madrid prepara un nuevo plan Vive para levantar 1.200 pisos para alquiler para jóvenes; irán destinados a menores de 35 años". El día 26, en Alcorcón, el titular decía: "Los precios son demasiado altos". El 25 de enero -estamos hablando de hace dos días todos-: "Los primeros 274 pisos del plan Vive, listos: las llaves se entregan en marzo" -que ya lo ha dicho usted hace un momento-. El 17 de enero: "La presidenta anuncia la entrega, este verano, de las primeras 300 viviendas a precio asequible del plan Vive en Alcalá de Henares" -también lo ha dicho usted-. El 16 de enero: "Las segundas promociones del plan Vive en Tres Cantos y en San Sebastián de los Reyes podrán solicitarse a partir de octubre, 354 nuevas viviendas en Tres Cantos y 60 en San Sebastián de los Reyes" -que

también lo ha dicho usted-. El 9 de enero: "Pisos de alquiler con piscina en Getafe, con descuentos del 30 por ciento". Estos son titulares de prensa.

No le quiero marear más. Tengo cuatro preguntas que me gustaría que me contestara a continuación: ¿por qué no son tan asequibles los precios? Porque la gente dice que son caros; lo dicen en Alcorcón, que están a precio de mercado, sobre todo si el suelo es de propiedad pública. ¿Cómo es el proceso de licitación y cuáles son los criterios de adjudicación a una empresa? Y cuando dice usted: con un coste de 900 millones, que lo ha dicho en cuanto a la primera licitación, o de ciento setenta y tantos, que lo ha dicho en cuanto a esta última, ¿por qué ha tenido licitaciones desiertas?, ¿por qué nos ocurre eso? ¿No interesan a los promotores? Tengo una serie de dudas que hacen que no me llegue a aclarar cuál es la bondad del plan Vive, que debe haberla por algún sitio, pero yo, como solamente me he dedicado a la pura construcción, es decir, a la albañilería, lo miro desde ahí, pero me falta la otra parte, la parte inicial de ustedes. Entonces, le dejo... Espero que haya sido concreto, señor presidente, como siempre, como usted me dice, y le devuelvo la palabra para que se la entregue usted al señor viceconsejero. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. Señora González, su tiempo. Gracias.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchas gracias, señor viceconsejero. Le voy a comentar varias cosas, algunas de las que usted ha ido planteando y algunas que yo había estado viendo. Sabemos que las primeras viviendas que se van a entregar van a ser en Alcorcón, que además recientemente estuvo visitándolas el consejero con la alcaldesa. El martes también hubo una rueda de prensa por parte del consejero, o, bueno, un desayuno de Europa Press, que entiendo que algunos de ustedes estarían de manera presencial, pero le puedo asegurar que otros estábamos, on line, escuchando atentamente también las palabras del consejero, porque entendemos que esa es también nuestra labor de oposición, y se hablaba constantemente de estas 4.000 viviendas. Usted hace referencia también a que van a ser para colectivos preferentes, pero en los pliegos, salvo que en los últimos se haya modificado, únicamente aparecen como colectivos preferentes personas con discapacidad. No sabemos si hay algún otro colectivo preferente para ustedes o si el resto, directamente, no tienen las posibilidades de poder optar a estos pisos.

De las 4.000 viviendas que nos había comentado la directora general cuando estuvo aquí, en Alcalá, Colmenar, Getafe, Madrid, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos y Torrejón, también nos comentó que para el año 2025 estaba previsto que se entregasen también viviendas en Getafe, Móstoles y Torreloa. Quiero repasar en parte también la intervención que en aquel momento hizo la directora general, que hablaba de que estaban en licitación distintas viviendas, que usted lo ha comentado también en estos momentos, que tienen que ver con los fondos europeos, esos que no les gustaban a ustedes y que ahora están aprovechando -nos alegramos mucho y esperamos que la Comunidad de Madrid no deje de gastar esos fondos europeos, porque creemos que son fundamentales para todos los madrileños y madrileñas-, pero sí que ha pasado muy de puntillas por la parte de la tercera licitación. ¿Por qué le digo que ha pasado de puntillas? Porque por un lado nos ha planteado que ha quedado desierta y que se va a hacer una adjudicación directa, y nos gustaría saber cuántas veces ha quedado

desierta, el motivo -están viendo el tema de la adjudicación directa-, y queremos saber cuáles son los plazos que tienen previstos.

Además, volviéndome a basar en las palabras, como digo, de la directora general que dijo aquí en el mes de noviembre, nos estuvo planteando que había tres parcelas, concretamente las de Boadilla, Colmenar y Pinto, que estaban en proceso de solicitud de licencia para poder empezar la construcción. En el mes de noviembre estaban en proceso de licitación de licencias; estamos en febrero, y usted nos ha vuelto a plantear lo mismo. Me reitero en esto porque no es la primera vez que yo le he escuchado decir a usted, viceconsejero, que ya nos conocemos un poco más, que algunas licencias no se dan porque estaban gobiernos socialistas; pero en este caso son todos gobiernos suyos, con lo cual nos gustaría saber por qué no se han dado todavía las licencias desde el mes de noviembre.

Por otro lado, usted plantea que no les va a costar ni un euro a los madrileños. Nosotros entendemos que el suelo es dinero, por lo tanto, es dinero de todos los madrileños y madrileñas, aunque al final es como todo, que cada uno intenta buscar el vaso medio lleno o medio vacío. Nosotros entendemos, partiendo de la base de que estamos a favor de que haya precisamente la colaboración público-privada, y lo quiero dejar también claro, que a lo mejor no todos los suelos los tendrían que haber pedido ustedes a terceros, sino directamente haber vendido suelo precisamente para que no solamente no les costase dinero a los madrileños, sino que les pudiese entrar también dinero a los madrileños y que pudieran salir más económicas esas viviendas. Porque, mire, señor viceconsejero -y sé que usted lo sabe perfectamente, mucho mejor que yo, porque al final es usted el que gestiona, obviamente; nosotros, desde la oposición, intentamos tener datos, pero al final, cuando se gobierna, se tienen, evidentemente, los datos de primera mano-, una vivienda de alguna de estas promociones, por no decirle exactamente cuál -son similares todas las de VPPB, que no las de VPPL, que salen en mil y pico euros-, de un dormitorio, en muchos casos se va a poner, con IVA y servicios comunitarios, en torno a 600 euros; con dos dormitorios va a salir por más de 800 euros, y, con tres dormitorios, por más de 900 euros. Por lo tanto, nosotros entendemos que esos precios, en muchos casos, están a precio de mercado. Seguimos sin entender que ustedes le quieran poner la coletilla de asequible, puesto que no se les aplica ese 40 por ciento de bajada de precio como se había planteado. ¿No se han planteado por parte de la Comunidad de Madrid, debido a que no van a salir con ese 40 por ciento de bajada que ustedes prometieron y siguen planteando, dar algún tipo de ayuda a las familias y a los jóvenes que quieran optar a estas viviendas?

Tengo más preguntas. Quisiéramos saber si tienen ustedes planteado cómo van a hacer el seguimiento cuando se empiecen a dar estas viviendas, teniendo en cuenta que las primeras van a ser en Alcorcón, como ha dicho, a finales de marzo -todo parece ser-, y el resto se van a hacer también, hasta 4.000, durante el presente año.

Nos gustaría también que nos comentase cómo van a garantizar, cuando alguien se inscribe en esa solicitud que se hace on line -a día de hoy sabemos que hay ya en tres municipios donde se han hecho las inscripciones y van a empezar en breve las siguientes-, a un joven o a una familia que se

haya inscrito, que realmente se hace por ese orden riguroso que se plantea; nosotros echamos de menos más transparencia en esto.

Nos gustaría saber también qué tienen ustedes previsto hacer, porque el planteamiento que aparece es que van a ser por siete años, con una prórroga posible de tres, y luego se tendría que ir viendo; nos gustaría saber si las personas que se inscriban y son adjudicatarias de la vivienda van a tener claro en todo momento que pasado cierto tiempo -y nos gustaría que nos explicara cuál es el tiempo con las prórrogas sucesivas- van a poder optar a seguir viviendo en los pisos del plan Vive. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González, por ajustarse tanto al tiempo; muy bien. Por el Grupo Parlamentario Más Madrid tiene la palabra el señor Moruno. Gracias.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor García; es un placer tenerle aquí de nuevo compareciendo. Voy a intentar no repetir alguna de las cuestiones que se han venido comentando, pero yo creo que es interesante, digamos, elevar el foco para tener una perspectiva general de todos esos años, de lo que se ha ido diciendo, de lo que hay y de lo que se está proyectando. Este plan Vive nació con un anuncio de 25.000 viviendas en cuatro años; luego se rebajó a 15.000 viviendas en cuatro años y 25.000 viviendas en ocho años. Parece ser que esas cifras han desaparecido por completo. Ahora se habla -depende de las notas de prensa, porque las cifras varían- de 6.500 viviendas en el total del proyecto. Usted ha hablado de 5.345 viviendas en construcción. Entiendo que ustedes ya han renunciado a las cifras de 15.000 o de 25.000 viviendas, ¿no?; obviamente en ocho años, pero digo en general. La señora Ayuso, en el año 2021, ya se aventuraba a decir que el plan Vive ya es una realidad. Estamos en 2024, y lo cierto es que a día de hoy todavía no se ha entregado una sola de todas esas viviendas.

¿Cuáles son las dos grandes patas de la manera en que ustedes promocionan el plan Vive? Una es que afirman que es el plan más ambicioso de toda Europa en vivienda asequible, y la otra es que las viviendas van a estar un 40 por ciento por debajo del precio de mercado; al principio decían un 50 por ciento y luego rebajaron las expectativas y lo dejaron en un 40 por ciento. Vamos a ver si esto es realmente así, a ver si usted nos lo puede aclarar. ¿El plan más ambicioso de Europa? Pues entiendo que sí, a día de hoy, desde el año 2019 cuando se anunció, no se ha entregado una sola de las 15.000 viviendas prometidas en cuatro años, no podemos estar hablando de que sea el plan más ambicioso de Europa, sobre todo si lo comparamos, digamos, con otros ejemplos a escala europea. Madrid tiene alrededor de 6,9 millones de habitantes, cero viviendas a día de hoy del plan Vive; Viena, con 1.800.000 viviendas, saca cada año 5.000 viviendas asequibles; Helsinki, con una población de 669.000 habitantes, saca cada año 3.850 viviendas protegidas, viviendas asequibles... Está claro que en la relación población/cantidad de viviendas la diferencia es abrumadora y, por lo tanto, estamos de acuerdo en que esa afirmación carece de sentido.

En segundo lugar, la otra pata, un 40 por ciento por debajo del precio de mercado. Hemos visto con las viviendas de Alcorcón -por ciento, hago una nota al pie: la desastrosa gestión de la

empresa Sogeviso, que envió correos a gente distinta, poniendo encima de la mesa datos personales, enviando correos a gente diferente, con todos los problemas que eso supuso-, con la información que ustedes han enviado, que para viviendas de dos habitaciones, de 64 m<sup>2</sup> útiles, a 25 minutos a pie de la estación de Renfe más cercana, sale la renta alrededor de 771 euros al mes; ustedes afirman que 599 euros, pero luego, en el desglose, van incluyendo el IBI, las tasas municipales, la comunidad..., a lo cual hay que sumar 1.235 euros en concepto de fianza y de garantía adicional. Son 771 euros al mes ya con el IPC del 3,1 de 2023, que ustedes desglosan y comentan al final que hay que añadirle eso; todo esto ya está sumado. Y aquí hay dos preguntas: una, ¿por qué le repercuten al inquilino el IBI y las tasas municipales? Nadie les obliga a hacerlo, toda vez que el IBI es un impuesto que grava la propiedad y del que, por lo tanto, debería hacerse cargo la propiedad. Es verdad que la Ley de Arrendamientos Urbanos permite hacerlo y es verdad que esta debería modificarse para blindar esta posibilidad y que ese coste lo asuma quien lo tiene que asumir, que es, en este caso, el propietario, pero ustedes, como Comunidad de Madrid, podrían decidir no hacerlo. Entiendo que no lo hacen porque esa es una manera de aumentar el coste y, por lo tanto, blindar o garantizar la rentabilidad a las empresas concesionarias, y eso al final lo acaba pagando el bolsillo de las personas inquilinas. Otra pregunta al mismo hilo -yo lo he leído en la prensa y a lo mejor no es así, pero..., no, sí es así, las bases lo comentan-: ¿por qué la revisión anual de la renta lo hacen acorde al IPC en lugar de acogerse a la Ley de Vivienda, que establece un límite máximo del 3 por ciento? Es decir, si el día de mañana el IPC sube un 4 por ciento, ustedes les van a subir un 4 por ciento anual a los inquilinos, cuando podrían acogerse, si quisieran, a un límite del 3 por ciento. ¿Por qué deciden políticamente no hacerlo? Entiendo que para dar garantías a las empresas concesionarias, porque quieren la cuadratura del círculo, ¿no? En suelos públicos, que es un coste, porque lo ponemos todos los madrileños, tienen que garantizar -usted lo decía en las entrevistas- un 6 por ciento de rentabilidad, ¿no?, más o menos, a estas empresas. De esa manera, al final, lo acaban pagando, perdiendo asequibilidad de la vivienda, las personas inquilinas, porque digamos que tienen que hacerse cargo de esta serie de gastos.

Entonces, al final nos encontramos con que ni es ambicioso ni es asequible. Mire, si ustedes llegan a entregar -que yo tengo mis dudas- las 5.345 viviendas que dice que están en construcción para 2027, eso serían 668 viviendas al año en un periodo de ocho años. En un periodo de ocho años para una población de casi 7 millones de personas, no parece ser que sea especialmente ambicioso. Si además estas viviendas tienen un coste, en Idealista, por ejemplo..., mirando en Idealista porque no tenemos otro referente, porque no tenemos un observatorio de la vivienda a nivel de Madrid, y le invito, por favor, a que lo hagan. El precio del metro cuadrado del alquiler en Alcorcón es de 11,7 euros. El precio del plan Vive para una vivienda de 71 metros construidos, 64 útiles, es de 10,85. Yo ya lo dije en el pleno: yo soy de Letras, pero esto no es un 40 por ciento por debajo del precio de mercado. Estamos hablando de suelo público. Si estamos poniendo el suelo público, eso debería servir para que salga mucho más barato, pero, claro, tiene que salirle muy rentable a estas empresas; entonces, al final, lo acaban pagando los inquilinos.

Y ya, por último, para terminar, ¿se sienten ustedes incómodos con que la mitad de las viviendas, hasta ahora, del plan Vive las gestione una empresa que está afincada en las Islas Caimán, en un paraíso fiscal, Saturn Holdco? ¿Les parece correcto? Entiendo que dirán que, si es legal, no les

importa, pero ¿les parece ético que esta empresa afincada a las Islas Caimán, en un paraíso fiscal, sea la empresa que gestiona la mitad de las viviendas del plan Vive? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moruno, por ajustarse a los tiempos. Señor Serrano, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra por tiempo de siete minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Me van a permitir, por razones que les paso a explicar, que me sume al recuerdo que ha hecho el presidente del compañero de Ciudadanos, Juan Rubio, simplemente porque era vecino de mi municipio, con el cual me unía una muy buena relación, así que permítanme que, aunque de hecho todos nos hemos sumado, me sume expresamente al recuerdo.

Buenos días, señor presidente, señorías. En primer lugar, señor García, señor viceconsejero, aunque ya lo he dicho -lo hemos hablado tomando un café-, bienvenido a esta primera comparecencia de la legislatura y de este periodo de sesiones. Tengo la impresión, por razones obvias, de que no va a ser la última, porque esta se viene a titular un poco la legislatura de la vivienda. Es por esto que la directora general, la señora Piccio-Marchetti, ya ha comparecido en esta comisión; yo creo que absolutamente en todas las comisiones que hemos celebrado, exceptuando esta, que es en la que comparece usted. Pero no solo eso, sino que desde que empezó la legislatura no ha habido ninguna comisión, y yo creo que ningún pleno, de esta Asamblea en el que no se hayan producido preguntas o comparecencias relacionadas directa o indirectamente con el plan Vive.

Esta vez comparece usted a petición del Grupo Socialista. El plan Vive, como ya hemos escuchado muchas veces en esta comisión y en el pleno, es un plan ambicioso, pero muy realista, y a las pruebas me remito, que consiste en la construcción de viviendas, como usted ha dicho, para alquiler, en colaboración público-privada, en suelos de titularidad pública, a través de una concesión demanial, y una vez acabado el plazo de la concesión pasan a formar parte del patrimonio público, que creo que es muy importante. Ya sabemos, señorías, que a los grupos de la izquierda, aunque el tono hoy es muy afable y muy cordial, cuando hablamos de lo público-privado en las colaboraciones, les pueden salir algunas a veces erupciones cutáneas, pero nosotros seguiremos apostando por este modelo por muchas razones, pero la más importante es porque entendemos que ayuda a mejorar la calidad de vida de los madrileños. Los plazos, como nos ha dicho el viceconsejero, oscilan entre los 50 y los 70 años.

Para fomentar el acceso a la vivienda, especialmente a los jóvenes, se hace necesario aumentar el número de viviendas disponibles en el mercado. Este es el plan Vive, ni más ni menos, que favorece la incorporación al mercado de miles de viviendas en alquiler a precios muy por debajo de los precios de mercado, aunque aquí estemos oyendo algo distinto. No nos quedemos en las cifras, el 40 o tal; entre un 25 y un 45 por ciento, y evidentemente no tiene nada que ver... Cuando empezamos con esto, cuando se van recibiendo las viviendas, el tema va cambiando. Este es un mercado cambiante, y un ciudadano encuentra un piso por 700, otro lo encuentra por 650 y otro por 800. O sea, hay que hablar de cifras de alguna forma que las podamos equiparar. Da más valor si cabe a este plan que rebaja los precios de los alquileres el hecho del incremento que se está produciendo en los últimos

meses de los tipos de interés y, por tanto, de las cuotas a pagar cada mes en el caso de que los ciudadanos optaran por la compra de una vivienda y no por un alquiler. Pero no solo consigue este plan el abaratamiento de los alquileres, sino que, además, la construcción de las 8.200 viviendas genera empleo y actividad económica. Nos ha contado usted, si no he apuntado mal los datos, que en los tres primeros lotes, solo con los tres primeros lotes, este plan genera 44.201 empleos; ¡se dice pronto! Cuando hablamos de la cifra de empleo, yo creo que esto es digno de que nos sintamos todos muy orgullosos. Y, además, en torno a 12.000, 13.000 inquilinos van a morar en esas viviendas. Son 12.000, 13.000 madrileños que van a morar en las viviendas de este plan Vive. Además, la dispersión de las construcciones en tantos municipios, como usted nos han citado, favorece que los ciudadanos puedan elegir entre las distintas zonas atendiendo a la proximidad a su residencia habitual, a su trabajo u otras cualesquiera que ellos decidan para tomar su decisión. Por el contrario, en el Gobierno central -me lo van a permitir- se aprobó el pasado año la Ley de Vivienda, que en tiempo récord ha conseguido lo contrario de lo que pretendía: encarecer significativamente los precios del alquiler y de la compra. Y no solo esto, sino que la inseguridad jurídica que genera esta ley ha hecho que miles de propietarios retiren sus viviendas del mercado. Ya saben ustedes cómo funciona lo de la ley de la oferta y la demanda: el desequilibrio de estas genera inmediatamente el encarecimiento de los precios.

Acabo. Señor viceconsejero, sigan trabajando en la consejería en la línea en la que lo están haciendo, esa es la buena dirección, y esperemos que próximamente podamos vernos en la entrega de nuevas viviendas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. Para contestar a los representantes de los grupos parlamentarios, señor viceconsejero, tiene usted un tiempo de siete minutos...; bueno, he visto que hay muchas preguntas, así que seremos generosos con el tiempo porque si no creo que no le va a dar tiempo a responder.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Pues muchísimas gracias, presidente. Intentaré ser sistemático en las respuestas, pero sí que es verdad que han hecho ustedes consideraciones interesantes que es necesario aclarar en favor de los madrileños.

Este plan da respuesta a una forma de acceso a la vivienda en alquiler asequible, no es vivienda social ni es vivienda de mercado, y, por tanto, es complementario con cualesquiera otras medidas que favorezcan el acceso a la vivienda; no lo vean ustedes aisladamente. Este plan tiene la importancia que tiene porque, entre otras cosas, es el primer build to rent, el primer construir para alquilar público-privado que se ha hecho en Europa; por eso es relevante. Pero es que además lo es por dimensiones, y ustedes tienen la tentación de comparar modelos distintos que nada tienen que ver: modelo de Viena, modelo de Berlín, o similares, o modelo de Helsinki, en los que no se generan esas viviendas nuevas, sino que lo que hacen es recuperar para el patrimonio esas viviendas, como hacemos nosotros en la gestión de las mismas. En cualquiera de los casos, de inicio, son sistemas absolutamente diferentes, como ya les señaló en la respuesta Eusebio González, director gerente de la Agencia de

Vivienda Social, en su intervención, que el equivalente a la vivienda social que hay en Europa es el modelo de la vivienda con protección pública VPO, VPPB, VPPL en España.

Me preguntaba su señoría del Grupo Parlamentario Vox sobre las dudas con relación a la prensa. Bueno, pues, evidentemente, la prensa genera muchas dudas, más si cabe cuando se hacen comparaciones erróneas entre superficies útiles frente a construidas y eso se utiliza para comparar precios. Bueno, pues la diferencia entre una útil y una protegida es 1,25; por tanto, hay una diferencia del 25 por ciento entre un precio y otro. Si se aplican factores erróneos, los resultados son erróneos y, por tanto, eso, si forma parte de un titular de prensa, lo que hace es confundir a las familias.

Las viviendas -y esto vale para todos ustedes- son asequibles también en su resultado en cuanto a los precios. Es evidente que el objetivo de alcanzar esa asequibilidad, que es la naturaleza de este plan, se determinó mediante una referencia al módulo de la vivienda de protección pública. Se hizo también, lógicamente, en un sistema... Me preguntaba su señoría cómo es posible que se pueda quedar en un momento dado un lote desierto, y es que toda la inversión la hace un privado a cuenta de una explotación a muy largo plazo de unas rentas de arrendamiento. Usted que ha sido constructor sabe que para hacer esa edificación hay que pagarla, y pagarla requiere una movilización de capital importante que hay que ir recuperando en el tiempo; para recuperarlo, lógicamente, tiene que haber un margen de rentabilidad y, dependiendo de dónde esté ubicada la parcela o si tiene algún problema urbanístico o arquitectónico, o en función de si existe la suficiente demanda, en determinados momentos puede no haber oferta suficiente para cubrir esos lotes. Pero le daré una explicación adicional: si además se genera inseguridad jurídica, se introduce el vector Ley de Vivienda o se persigue al capital que invierte en el sector inmobiliario; el capital, lógicamente, genera dudas acerca de la seguridad de una nación o de una región y puede tomar decisiones de no inversión, con lo cual perdemos el coste de oportunidad de construir viviendas sin tener que comprometer presupuestos públicos.

En relación con la intervención de la diputada señoría del Grupo Parlamentario Socialista, que me ha planteado la cuestión del cronograma de entregas, o las fechas de entrega, pues va a haber prácticamente 4.000 viviendas a entregar en el año 2024: en el primer trimestre, Tres Cantos, 209; Alcalá de Henares, 154; Alcorcón, 134; Alcorcón, 140; Getafe, 90, 78, 90, 78; segundo trimestre, Alcalá de Henares, Torrejón, Alcorcón, San Sebastián de los Reyes, otras 1.051; tercer trimestre, Alcalá de Henares, Colmenar Viejo, Getafe, Madrid, Alcorcón, 1.241; cuarto trimestre, Madrid, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos, un total de casi 3.800 viviendas en el año 2024. En el año 2025 la previsión son 2.700 y en el año 2026, 600 viviendas. Eso también responde a una lógica, cuando usted me hace ese reduccionismo dialéctico -no lo voy a adjetivar- en relación con el tiempo en que se desarrolla el plan Vive... Usted me dice seis años. Claro, desde cuando se empezó a pergeñar o idear, pues a lo mejor nos podíamos ir al año 2016, pero el plan hay que medirlo desde que se solicita la licencia, o quizá -perdón- desde que se formaliza la concesión demanial. En cualquiera de los casos, en esa trampa que usted me quiere hacer dialécticamente de forma muy hábil, yo le diré que un proceso residencial, un proceso inmobiliario, lógicamente, tiene unas fases que tienen que ver con la puesta a disposición del suelo, la conexión de ese suelo con la norma urbanística y el acompasamiento del proyecto y de la licencia con esa parcela y con ese suelo. Y luego, lógicamente, porque esto no es hágase el día de



mañana, una construcción, al menos, tradicional, tiene un plazo de entre 24 y 30 meses y una construcción industrializada, en torno a 18 meses. Todos esos vectores temporales hay que añadirlos a un proyecto tan grande como este y es lo que hace que, desde que se idea un proyecto como este, se licita, se adjudica, se empieza a construir, pasen del orden de cuatro años, pero es evidente que el plan Vive en este momento está en la fase de ir entregando esas promociones, convirtiéndose en una realidad.

En cuanto al paso de puntillas por la tercera licitación que me señalaba la diputada socialista, los motivos con relación a que inicialmente se quedan desiertos los he respondido al diputado de Vox; son los mismos para usted. En cualquiera de los casos, el motivo es que esos suelos, en ese momento, han mantenido una oferta y la oferta pasa por que haya un capital que decida invertir en este proyecto. Posteriormente a la licitación se ha producido el hecho de que otros grupos, por el inicio del año 2024, por las rondas de financiación que hayan conseguido -desconozco cuál es la circunstancia-, nos han hecho propuestas indicativas de interés en relación con la adjudicación directa de esas parcelas, y conforme al procedimiento de la Ley de Patrimonio analizaremos si es factible que se puedan adjudicar directamente las mismas, en cualquiera de los casos, con transparencia y publicidad, como no puede ser de otra manera.

Y, en relación con los plazos, me preguntaba usted cuándo van a dar las licencias de Boadilla, Colmenar y Pinto. Las acaban de solicitar, pero, claro, aquí me obliga a recordarle que Alcalá de Henares tardó 18 meses en concedernos una licencia de obra, ¿no? ¡18 meses! Pero es que el caso es escandaloso en una de las promociones, porque además va en construcción industrializada: 17 meses en la concesión de una licencia Alcalá de Henares, la parcela 1, 156 viviendas; esa vivienda se ha construido en 19 meses. ¿Alguien en su sano juicio puede admitir que un trámite administrativo tarde 17 meses y la construcción de una vivienda 19? ¿Quién está perjudicando a los madrileños cuando hace ese tipo de actuación? Yo creo que hay que ser rigurosos, y evidentemente, los ayuntamientos tienen la autoridad y la competencia para revisar un proyecto y obra, pero lo que no puede hacer es, de manera arbitraria, retrasar la concesión de la licencia por un plazo de 17 meses.

Con relación al coste del suelo, coincido con ustedes. Desde el punto de vista económico, el coste del suelo es un coste de oportunidad, desde la teoría económica, pero convendrán conmigo en que unos suelos que llevan veinte años en poder de la Comunidad de Madrid, sin haber podido dar servicio, generando un gasto de más de 1 millón de euros todos los años y que ahora se convierte en la movilización de 936 millones de inversión y un efecto de producto interior bruto de más de 4.000 millones de euros, que el coste de oportunidad de ese suelo, o el canon gratuito de ese suelo, en comparación con todo el efecto retorno que produce en la economía madrileña, da respuesta -más importante aún- a más de 14.000 beneficiarios con una alquiler asequible, es, lógicamente, lo que prevalece para el Gobierno regional, y en ese equilibrio de intereses, ese es el interés digno de proteger.

Señalaba la portavoz del Grupo Socialista -yo creo que le ha traicionado un poquito el subconsciente- que sería mejor vender suelo, despatrimonializarnos...; pero es que este es suelo

demanial, inembargable, imprescriptible e inenajable no se puede vender, ese suelo pertenece a la Comunidad de Madrid siempre y siempre pertenecerá a la Comunidad de Madrid...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor García, no sé cuántas preguntas le quedan porque llevamos ya diez minutos.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Si me deja tres minutos, trato de terminar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, venga; luego, espero que los portavoces sean generosos también.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muchas gracias. Hablo de los precios. Les diré que, en el caso de Alcorcón, el estudio de mercado que acompaña el emplazamiento del Plan Vive nos lleva a que, en los estudios de un dormitorio, el diferencial es un 40 por ciento; en los de dos dormitorios, un 23 por ciento; en los de tres dormitorios, un 20, y, en el total de la promoción, un 28 por ciento; en Alcalá de Henares, el 27 por ciento; en Getafe, el 29 por ciento inferior; en San Sebastián de los Reyes, el 17, y, en Tres Cantos, el 23. Pero en cualquiera de los casos ustedes olvidan que lo que se hace en una valoración-tasación de los precios es que los testigos sean homogéneos, y ustedes, lógicamente, me están comparando una vivienda de segunda mano deficientemente conservada, con problemas de cualquier índole, con una vivienda nueva, eficiente, con calificación energética A, con servicios de valor añadido..., es decir, no solo desde el punto de vista objetivo el precio es inferior sino que desde la calidad del servicio que tienen esas viviendas es infinitamente mejor.

En cuanto al seguimiento del plan, no les quepa ninguna duda de que ejerceremos la autoridad y competencia, y, en cualquiera de los casos, los incidentes que ustedes señalaron en relación con el acceso a la información en la web mediante los formularios lo que se produjo es algo que pasa en cualquier página web de funcionamiento abierto al público, en el que en apenas una hora hubo más de 10.000 solicitudes. ¡Fíjense qué caro es el plan Vive y qué malo es para los madrileños que en apenas una hora, en una promoción de Alcorcón de 270 viviendas, se produjeron más de 10.000 solicitudes!, se produjo una brecha de seguridad digital que, lógicamente, como no puede ser de otra manera, ha sido resuelta conforme a la Ley de Protección de Datos, conforme a las determinaciones de la agencia digital y, por tanto, se ha resuelto en tiempo y forma.

En cuanto a la intervención del señor Moruno, en relación con la revisión anual del IPC o con que hayamos aplicado los criterios de la LAU, pues lógicamente es que la Ley de Arrendamientos Urbanos, que es la ley que determina la relación entre un arrendador y un arrendatario, permite esas cuestiones, y lógicamente, en el estudio del modelo económico de la viabilidad del plan Vive... Esto es un código binario: si no es rentable, no va a haber un inversor; si no hay un inversor, no se hacen las viviendas... Por tanto, no tendríamos 8.400 viviendas, tendríamos cero. Hay que jugar con ese equilibrio, garantizando esa asequibilidad, como les decía, de un 30 por ciento inferior al mercado. Esas entregas de vivienda se complementarán, lógicamente, con las protegidas que se hagan en los desarrollos del sureste.

Cuando hacen esas reflexiones en relación con los paraísos fiscales y las empresas en las Islas Caimán ¡es que no se han leído los pliegos! Los pliegos dicen que se constituirá una sociedad de responsabilidad limitada con domicilio social en la Comunidad de Madrid, que se mantendrá siempre en la vida de la concesión; cuestión distinta, que ustedes también ahí hacen trampas dialécticas, es quién presta el capital a esa sociedad, quién le aporta el dinero necesario para la inversión, pero convendrá también conmigo en que vivimos en una sociedad abierta, de libre circulación de capitales y en que además vivimos en un Estado de derecho y que esas sociedades tienen que cumplir las normas mercantiles y las normas fiscales, al igual que cualquier empresa española, porque esta es una empresa española domiciliada en la Comunidad de Madrid.

Finalizo. Agradezco la intervención del Grupo Parlamentario Popular. Esta es la legislatura de la vivienda, como ha dicho la presidenta regional: aumentaremos la oferta, conseguiremos esa asequibilidad en la vivienda, generaremos ese empleo, que es al final también la disponibilidad de rentas para poder acceder a la vivienda, en beneficio de los madrileños... Y ha señalado usted una circunstancia que a mí me parece muy relevante y que a mí me gusta introducir en mis discursos: el equilibrio territorial. El plan Vive está permitiendo dar oportunidades de acceso a la vivienda asequible en todo el territorio de la Comunidad de Madrid. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor viceconsejero; nos hemos pasado seis minutos o siete por lo menos, pero, bueno, espero que por lo menos haya podido responder a la mayoría de las preguntas. De nuevo y en cierre, por tiempo de tres minutos, señor Calabuig, empieza usted.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Me temo que no le voy a poder echar una mano porque yo creo que después de esta ronda tengo más dudas de las que tenía antes. Le hago una pregunta y me contesta usted con un gesto de la cabeza. El proyecto lo hace la empresa concesionaria, ¿no? Y cuando tardan 18 meses en darles la licencia, ¿qué hacen en ese momento? Porque, claro, han empezado a invertir un dinero por lo menos en el proyecto, no en la construcción. ¡Es que es para echarse las manos a la cabeza!; lo de la tardanza en las licencias de obras de algunos ayuntamientos de la Comunidad de Madrid ¡es terrible!, y sobre todo, fíjese, para quien ha puesto el dinero para la compra del suelo.

Tengo..., no sé, tal cantidad de preguntas que yo creo, como ha dicho el señor Serrano, que esta no va a ser su primera comparecencia, sino que, siendo la legislatura de la vivienda y estando el plan Vive en este estado, va a venir bastantes veces por aquí hasta que lleguemos a aclararnos cómo funciona todo esto. Ha explicado que cuando es desierto es porque no le interesan a la empresa las condiciones. ¡Claro!, las condiciones se corrigen con el precio final, subiéndolo, ¡es la única forma que conozco!, porque, si son unas condiciones generales para todas, te entrego este suelo, construye..., o puedes construir más metros cuadrados, pero ya entra ahí el ayuntamiento para autorizarlo o no.

En fin, tengo muchísimas, ¡muchísimas dudas!, pero, para terminar, para que el señor presidente no me eche la bronca, le hago una última pregunta: ¿creen ustedes de verdad en el plan

Vive? ¿Van a cumplir las expectativas previstas? Porque si no habría que pensar en otro sistema para construir viviendas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted por ajustarse al tiempo. Señora González, su turno.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Al Grupo Socialista le gustaría realmente que esta fuera la legislatura de la vivienda, es decir, que fuera la legislatura en la que la Comunidad de Madrid, el Gobierno regional, apostase realmente por que todos los madrileños y madrileñas pudieran acceder a una vivienda; es decir, por que también pudiera haber ayudas para la vivienda y que nadie se tuviese que ir a otras comunidades autónomas porque no puede pagar una vivienda en nuestra Comunidad de Madrid.

Las prioridades suelen tener que ver con la dotación presupuestaria. Y, señor consejero, le voy a decir algo que me ha escuchado decir en numerosas ocasiones: la mayoría del presupuesto regional realmente no ha aumentado, porque viene directamente del Estado y viene otra parte muy importante de las ayudas de los fondos europeos. Por lo tanto, si alguien ve el presupuesto regional, a priori puede pensar que hay un aumento importante, pero lo que hay es una parte muy importante...; de cada 4 euros, 3 vienen del Gobierno de Pedro Sánchez, ese que ustedes dicen que quiere poco a Madrid pero que sí está apostando por que esta sea la legislatura de la vivienda dando dinero a las distintas comunidades autónomas.

Ustedes hablan del plan Vive y plantean que es algo relevante. Pues he de reconocer que nos sorprende que ustedes digan eso, porque parece como si hubieran llegado nuevos al Gobierno, y para ser algo relevante deberían haber puesto ustedes remedio hace mucho tiempo, no creo que hayan descubierto ahora la pólvora. Nos gustaría sinceramente que, igual que hacen una apuesta por que haya más viviendas que ustedes llaman asequibles -y luego me voy a meter en la parte de viviendas asequibles, entre comillas- también se hiciera un incremento en las viviendas de emergencia social y en las viviendas sociales. Ya sabemos que no es lo mismo, pero para eso ya les plantearemos que vengan otro día a explicarnos cuál es la situación real.

Sé que me queda un minuto y voy a intentar concretar. Me gustaría preguntarle al señor viceconsejero si el aumento del precio de los módulos va a influir en las nuevas viviendas del plan Vive que se van a adjudicar. Por otro lado, me gustaría también preguntarles a los señores de las derechas por qué quieren perjudicar a los pequeños propietarios metiéndoles miedo con la Ley de Vivienda cuando saben perfectamente que, si se declaran zonas tensionadas, tendrían beneficios fiscales.

Por otro lado, les diría que para tener buenas soluciones y amplias soluciones debe haber un buen diagnóstico, pero es que ustedes ni siquiera hacen un diagnóstico; el único diagnóstico que hacen es decir que, a mayor número de viviendas, baja el precio de la vivienda. Y, señor consejero, señores del Gobierno regional, saben de sobra que la Comunidad de Madrid ha tenido también un bum inmobiliario en más ocasiones, y esperemos en este caso que no ocurra lo mismo.

Y solamente una cosa muy breve para terminar: diecinueve meses nos parece un exceso, pero nos parece mayor exceso cuando son jóvenes que piden ayuda al alquiler y es la Comunidad de Madrid la que tarda más de diecinueve meses en dársela. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. Lo mismo le digo, señor Moruno: tres minutos.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias. Vamos por partes. Yo no hago ninguna dialéctica tramposa, yo simplemente me hago cargo de los anuncios que hace su propio Gobierno; si luego son incapaces de sostenerlos o lo anuncian sabiendo que no lo van a cumplir, entonces ese es problema del Gobierno.

Yo sé que los tiempos son difíciles. El Ayuntamiento de Ahora Madrid, sin competencias en Vivienda, hizo más viviendas que la Comunidad de Madrid durante cuatro años; de hecho, las que va a inaugurar ahora el señor Almeida son las que hizo Ahora Madrid, porque no ha añadido ni una sola.

Son ustedes los que se han comparado con el resto de Europa y, por lo tanto, yo hago comparaciones con el resto de Europa. Por supuesto que soy plenamente consciente de la diferencia entre vivienda pública y vivienda asequible ofertada por el sector social, que ustedes aquí no impulsan, y esto lo engancho con la última reflexión que usted ha hecho: bueno, claro, es que entonces no habría inversión, no tendría margen de rentabilidad. ¿Y por qué ustedes apuestan por empresas que están radicadas en paraísos fiscales como las Islas Caimán en lugar de impulsar lo que en Europa se llama la housing association, las asociaciones de lucro limitado, que son los modelos que realmente funcionan y que permiten, por ejemplo...? ¿Qué nos impide a nosotros que suceda como en Viena, que un piso de dos habitaciones con vistas al Danubio cueste 450 euros, teniendo en cuenta que el salario medio es infinitamente más alto que el de aquí, es decir, que sale mucho más a cuenta, es mucho más barato en relación? ¿Por qué? Porque impulsan el sector social, porque el principal proveedor de vivienda no es el mercado, es, de hecho, el minoritario; el principal proveedor de vivienda es el público y el sector social de asociaciones de lucro limitado, que, por lo que sea, ustedes no quieren, y, claro, por eso dicen que no se puede comparar. Exactamente, son modelos distintos, por eso nosotros decimos que hay que modificar el modelo para converger y alinearnos con los mejores modelos del mundo de los países que nos rodean.

Y, hablando de vivienda asequible o de vivienda protegida y de inseguridad jurídica, ¿hay inseguridad jurídica en el resto de Europa?, ¿hay inseguridad jurídica en el País Vasco, que tiene una ley de vivienda desde el año 2023? Por cierto, tiene 55.000 viviendas protegidas con calificación permanente; la Comunidad de Madrid tiene cero. Entonces, ¿hay que cambiar de modelo? ¡Claro!, así es que ese es el tema!, que hay que cambiar de modelo urgentemente.

Entonces, a día de hoy, el plan Vive es un concebido no nacido, y veremos cómo es en el tiempo. Lo que es cierto es que, si se cumplen las expectativas que ustedes dicen, son 668 viviendas en ocho años, es decir, 668 al año en un periodo de ocho años, cuando otros ejemplos de Europa tienen

una maquinaria más engrasada y tienen la posibilidad de sacar viviendas del sector público y con el sector social, y es precisamente por eso, porque hay que modificar el modelo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias también por ajustarse a los tiempos. Señor Serrano, por favor, tres minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Señor García, señor viceconsejero, la verdad es que tenía pocas dudas al llegar a esta comisión de las bondades del plan Vive, ¡pocas!, pero, desde luego, escuchándole no me queda ninguna tanto de la gestión que se está realizando del propio plan como de las bondades del mismo. Nos ha transmitido en la anterior intervención las más de 8.200 viviendas, que ya 6.300 de ellas están en construcción y otras están en fase de adjudicación; algunas de ellas, de alguno de los lotes -qué mala suerte ha tenido la señora González, que justo son las de los fondos Next Generation-, se han quedado desiertas, si no me equivoco, y supongo que, de alguna forma, habrá procedimientos para poder negociar la adjudicación de las mismas.

Al final, lo que interesa de verdad a los ciudadanos, a los vecinos, es la entrega de llaves, ¡eso es lo importante!, ¡eso es lo mollar!; tenemos que entender los tiempos, cómo funciona, pero al final esto es lo importante. Este es el caso que vamos a tener el próximo mes de marzo en Alcorcón, que 270 familias, ¡270 familias!, que se dice pronto, van a poder recibir estas llaves y entrar a morar en sus viviendas. ¡Pero es que no es esto!, que estas son del mes de marzo, es que durante todo el año 2024 serán 4.000 las viviendas y, por lo tanto, 4.000 las familias que entren a esas nuevas viviendas, con sus vidas, con cara y ojos, les pondremos cara y ojos, y esto de alguna forma nos congratula, ¡supongo!

Celebraremos, al menos en el Grupo Popular, la finalización de las obras y las entregas de llaves. Probablemente los señores de la izquierda seguirán, erre que erre, poniendo en duda las bondades, intentando hacer cuentas que no son inciertas pero que no son del todo verdaderas. Claro, si repartimos en ocho años en vez de en tres o cuatro, que realmente es lo que va a tardar en hacerse..., pues, claro, ¡las cifras salen a la mitad! Y, bueno, yo lo que les diría a los señores de la oposición es que, aunque normalmente estos turnos los usamos para darnos un poquito entre nosotros, como el señor viceconsejero ha sido tan directo y ha contestado tan bien a todo, no procede, y lo único que les voy a pedir a los señores de Más Madrid y del PSOE es que, por favor, ayuden a derogar la Ley de Vivienda, porque yo creo que sería muy importante para los madrileños. Pero les voy a pedir otra cosa, y es que, por favor, impulsen una ley para desalojar a los okupas en 24 horas, y, si no quieren hacer ustedes la ley, ¡no pasa nada!, porque el señor Feijoo, la próxima semana, va a presentar en el Congreso una iniciativa para presentar esa ley, así que simplemente lo que tienen que hacer es sumarse a ella; al final, con ello, ¿qué lograríamos? Lograríamos trasladar seguridad jurídica a los ciudadanos, abarataríamos los precios y además sería más justo.

Señor viceconsejero, muchas gracias, están en el camino correcto, y vayan guardando algunos euros para la compra de calzado; lo digo porque tanta visita de obras y tanta entrega de llaves les va a desgastar la suela. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. Para finalizar, señor viceconsejero, tiene cinco minutos; yo le aviso cuando lleve cuatro minutos y medio, para no excedernos... Yo he contado tres aclaraciones, no más.

El Sr. **VICECONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (García Gómez): Muchísimas gracias por su generosidad, presidente. Sí que es cierto -y me ha recordado una idea el portavoz del Grupo Parlamentario Popular-, lógicamente, que el Plan Vive está abierto, como no puede ser de otra manera, a la visita de todos ustedes, los diputados, y tenemos la oportunidad de que puedan tocarlo, palparlo, pisarlo y que vean la realidad del plan Vive; creo que es una gran idea y lo propondremos desde la consejería.

Con relación a las dudas que se le planteaban al Grupo Parlamentario Vox, como usted bien conoce, el coste de la construcción, en el último año y medio, se ha incrementado en más de un 30 por ciento, con determinados picos de mucha tensión. Ahora se está volviendo a ampliar el coste de la construcción, parece que va bajando, pero no le digo nada el coste de la financiación, y convendrá conmigo en que invertir en un lote del plan Vive 236 millones requiere movilizar todo ese capital; el coste financiero, en lugar de ser el 2, si es el 4,5 por ciento hace que la potencial rentabilidad de una inversión de este tipo se ponga en riesgo. Por tanto, en esas decisiones puede suceder que en un determinado momento en el tiempo quede desierta una licitación; de hecho, en el plan Vive 1, en la primera licitación, que eran cuatro lotes, uno quedó desierto y ese lote se ha ido incorporando a siguientes licitaciones, y estamos adjudicando esas parcelas en una segunda o tercera ronda. Aquí nadie tiene la varita mágica y el mercado es libre de decidir si invierte o no en un producto porque le transmita seguridad.

Una precisión en relación con las viviendas. En cuanto a la tercera licitación del plan Vive, Boadilla y Pinto ya han entregado las licencias de obra, están concedidas en apenas seis meses. Por comparar ayuntamientos: en Boadilla y Pinto, en seis meses, las licencias ya están concedidas.

No me ha gustado -es una cuestión subjetiva y, lógicamente, a mí no me toca ese debate parlamentario- la afirmación de que el presupuesto del Estado -el presupuesto de Pedro Sánchez ha dicho usted-, el Gobierno de Pedro Sánchez... No, es el Gobierno de España, que gobierna para todos los españoles, y no pretenderá que el dinero que proviene de Europa a través de los fondos Next no llegue a los madrileños... ¡No!, ¡no creo que usted haya querido decir eso como diputada que representa a todos los madrileños!; eso es patrimonializar el poder, ¡y eso es muy peligroso!

En relación con los beneficios fiscales, esa es otra trampa. La deducción con carácter general de los alquileres era del 60 por ciento; con la Ley de Vivienda se rebaja con carácter general al 50 por ciento, y solo si se declara una zona tensionada y si se baja el precio por debajo del que diga ese índice que todavía no existe, que no está aprobado, se podrá llegar, si además se hacen actuaciones de rehabilitación, a un 90 por ciento de deducción, pero normalmente es el 60, es decir, la deducción que tenían todos los españoles del 60 por ciento se ha rebajado al 50.

En relación con la housing association o los fondos en paraísos como las Islas Caimán, yo lo que sé es que hay una sociedad radicada en Madrid, sociedad de responsabilidad limitada, que tiene unas obligaciones fiscales y mercantiles y que hay un capital detrás que ha proporcionado ese dinero a cambio de una rentabilidad para que se hagan estas promociones; pero le sorprenderá que detrás, por ejemplo, de algunos lotes está el fondo de pensiones de Deutsche Bank. La inversión que se ha hecho apostando por el plan Vive madrileño es para garantizar el pago de pensiones a través del fondo de Deutsche Bank; ese es el dinero que viene y que invierte en lo madrileño.

El plan Vive no es un concebido no nacido, ¡es un bebé ya muy saludable!, es un bebé muy saludable que ya tiene forma y tiene color.

Para concluir, muchísimas gracias por sus intervenciones. Yo sé que el debate político o la comparación con las políticas que hacemos la Comunidad de Madrid..., o que el plan Vive, a pesar de sus malos augurios, sea una realidad..., y yo me alegro mucho de ello porque lo he sufrido en primera persona en los últimos nueve años asumiendo esta responsabilidad directa en la Comunidad de Madrid como responsable de Vivienda. Les diré que para mí será un placer comparecer cuantas veces haga falta para contarles a los madrileños las bondades del plan Vive, pero no solo las bondades del plan Vive sino de cualquier otro plan que podamos realizar en favor de los madrileños y garantizar su acceso a una vivienda de calidad a un precio asequible, que es el mandato constitucional que nosotros tenemos. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues muy bien; muchas gracias, señor García. Sí, mucho me temo que va a venir usted más por aquí; se ha estrenado, pero me da la sensación de que de que va a venir más. Que tenga una buena jornada. Pasamos al punto cuarto.

**C-28/2024 RGEP.610. Comparecencia del Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: proyectos y trabajos de la Dirección General de Carretera con relación al avance del Plan de Carreteras 2025-2032. (Por vía del artículo 209.1 b) del Reglamento de la Asamblea) (\*)**

**(\*) Se acuerda, por Mesa de la Comisión, autorizar la delegación, ex art. 209.4 RAM.**

Se ha autorizado por parte de la Mesa de la comisión la delegación en nombre de su directora general de Carreteras, doña Natalia Quintana Serrano, a la cual le pedimos, por favor, que nos acompañe en la mesa. *(Pausa.)* Le damos los buenos días y la bienvenida. Antes de comenzar con su intervención tiene un tiempo de tres minutos el señor Calabuig, que es el proponente de esta comparecencia. Muchas gracias.



El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora directora general, por su comparecencia. ¡Poco tengo que hablar yo!, más bien lo que yo quiero es que hable usted, ¡y además estará feliz el señor presidente con que hablemos poco!, pero vamos a hacer una pequeña introducción simplemente por aquello de cumplir los trámites.

Como bien dice la pregunta -vamos, como dice la pregunta...; no sé si bien o no, pero lo dice-, el objeto por el que le he pedido que venga es para informar sobre proyectos y trabajos de la Dirección General de Carreteras sobre el balance del Plan General de Carreteras 2025-2032.

Le voy a dar una información de una cosa tratada ayer en el pleno. Ayer se trató sobre el transporte en la Comunidad de Madrid. Yo saqué la conclusión -en mi intervención lo dije- de que uno de los grandes problemas que tiene la Comunidad de Madrid en el transporte no está en sí en los elementos del transporte, que sí, que evidentemente -no voy a sacar el tema de Cercanías, porque se sacará una y otra vez-, sino en que faltan infraestructuras. En las carreteras de acceso a Madrid hay unas horas punta en Madrid en las que el que va de frente va viendo a la gente que está metida en esos atascos y le va dando muchísima lástima -¡pobrecillos!- por lo que les queda todavía para llegar a su lugar de trabajo, pero eso es competencia del Gobierno y del ministro Óscar Puente; son autovías que no son capaces de asimilar las intensidades medias diarias que tienen que soportar.

Pero también ocurre con muchas vías que son responsabilidad de su dirección general, y se habló de desdoblamientos. El consejero ha prometido empezar con el tercer carril de la M-607, que no sé si será en este año y el año que viene tenerlo terminado; o mi querida M-600 de San Lorenzo de El Escorial, entre Guadarrama y San Lorenzo de El Escorial, que me oírás repetirlo cada vez que venga usted por aquí; o la M-300, en Arganda del Rey, que están reclamando... En fin, para todo esto, en su Plan de Carreteras 2025-2032 -también lo dije ayer-, ¿por qué esperar si hacen falta ya? Entonces, le devuelvo la palabra al señor presidente para que me lo agradezca y se la pase a usted. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tres minutos y un segundo, ¡ifjese! Doy la palabra a la señora directora general de Carreteras; tiene un tiempo de diez minutos, y le avisaré cuando le quede uno.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Buenos días. Muchas gracias. También les deseo en esta primera comparecencia del año 2024 que tengan todos ustedes en la Asamblea de Madrid un año de trabajo muy provechoso, que será bueno para todos los madrileños. Comienzo a responder, a petición del señor Mariano Calabuig Martínez, por delegación del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, y les informo a sus señorías de cuanto hemos podido recopilar sobre los trabajos y proyectos de la Dirección General de Carreteras con relación al avance del Plan de Carreteras con ese objetivo 2025-2032.

A modo introductorio y antes de empezar, me gustaría que me permitieran destacar la importancia del Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid en cuanto documento estratégico de alcance regional en materia de movilidad, pues debe considerar todos los desplazamientos de personas y de mercancías que se producen dentro de la región, cualquiera que sea su motivo, su periodicidad y

su marco geográfico; pero también la Comunidad de Madrid tiene un componente especial y distinto a los demás, que tiene una movilidad continua y pendular por las provincias limítrofes. El plan también va a analizar, diagnosticar y proponer medidas para la creación de una red básica de ciclistas de la Comunidad de Madrid. Además, el contrato de redacción del plan general incluye una novedad, que son los trabajos de digitalización de la malla de red de carreteras, algo muy necesario, y pretendemos crear un GIS que permita la gestión y la explotación de la red de una manera más integrada, más rápida y más eficiente.

Complementariamente, el programa electoral del Partido Popular para la Comunidad de Madrid, en su reto 11, por un transporte puntero, incluía dos puntos: el nuevo plan de carreteras de la Comunidad de Madrid será puesto en marcha y la red de básica de ciclistas de la comunidad mejorará la seguridad y la convivencia entre las bicicletas y los vehículos de motor. Por tanto, y vistos estos puntos, la Dirección General de Carreteras es plenamente consciente de que la Comunidad de Madrid precisa la actualización de la planificación de su red viaria a medio y a largo plazo, de forma que se puedan determinar las necesidades presupuestarias y las dotaciones necesarias para alcanzar esa red funcional y sostenible, con el horizonte en el año 2032. El plan en concreto propone la actuación de más de 280 kilómetros de la red, la actuación en más de once enlaces y la construcción de más de 400 kilómetros de carril bici, y se ha verificado la efectividad de estas actuaciones propuestas a partir del modelo del tráfico y del transporte desarrollado.

Para detallar un poco más estos datos, les diré que en nuevas carreteras se realizarán 36 kilómetros, actuaremos en duplicaciones en 58,33 kilómetros, se ampliará la capacidad de las redes en 27,70 kilómetros, en acondicionamiento de vías se actuará en 73,56 kilómetros, el avance de Plan de Carreteras y el Plan de Carreteras contemplan mejoras en ensanches en 31,01 kilómetros, mejoras de la red local en 10,34 kilómetros, y, cuando no pueda haber duplicaciones y tengamos que ir por ampliación de capacidad y carreteras 2+1, actuaremos en 34,8 kilómetros, y en ordenación de intersecciones se harán trabajos en 15,37 kilómetros. En total, como les decía, más de 280 kilómetros de red, 287,11 en concreto, 11 enlaces y 403,40 kilómetros de carril bici.

Centrándome más en los datos concretos que responden a su pregunta, señor Calabuig, actualmente el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid está en fase de redacción del proyecto del plan, toda vez que hayamos estudiado todas las observaciones o alegaciones, como quieran entender, que se han realizado al avance con ocasión del preceptivo trámite de consultas a instituciones y agentes implicados en el documento de avance de este plan.

Pero para concretar más la información, les voy a enumerar los datos más relevantes relativos tanto al contrato como al avance objeto del mismo. Con fecha 7 de julio de 2022 se formalizó el contrato de servicios para la redacción del plan, y el equipo redactor estaba formado por la UTE Clothos y Fulcrum. La convocatoria de licitación fue publicada en el Boletín de la Comunidad de Madrid de 29 de diciembre de 2021; el presupuesto en base de esta licitación fue en un principio 552.177,39 euros y el plazo previsto para la duración del contrato fue de veinte meses. En el proceso de licitación también concursó otra UTE formada por Esteyco y MCRIT, y el importe de adjudicación de este contrato

finalmente fue de 442.860 euros, de los cuales ya se han certificado y abonado 305.467,27, lo que supone un 69 por ciento del importe total del contrato y un 69 por ciento de los trabajos, por tanto, ya realizados.

En abril de 2023 se receptionaron los trabajos de las fases 1 y 2; en julio de 2023 fue la aprobación técnica del plan y la resolución para el inicio de las consultas a organismos, y en noviembre de 2023 hemos receptionado los trabajos de esta fase número 3. En dicho contrato, que se recoge por fases, como les he explicado, las siguientes actuaciones nos van a proporcionar algo más de información de la que su señoría pregunta. En la fase 1, que firmamos el acta de recepción el 25 de abril de 2023, la fase correspondiente a la formulación del avance del plan, los trabajos que se hicieron fueron los siguientes: se hizo la recopilación y el análisis de toda la documentación existente, se elaboró el diagnóstico en función de los indicadores y del establecimiento de umbrales de la intervención, se determinaron los criterios generales de la planificación y los objetivos del plan, se han establecido criterios generales de la planificación de la red de carreteras autonómica y los objetivos perseguidos en el plan, y, en base a estos criterios, se ha diseñado la red, han surgido las alternativas y las propuestas que materializarán el documento definitivo del plan. Se han elaborado propuestas de actuación que tienen una justificación técnica por las deficiencias que se han detectado en el documento del avance, y hemos agrupado los siguientes programas: un primer programa, creación de infraestructuras; un segundo programa de acondicionamiento de ensanches y mejoras; un tercer programa de conservación y mantenimiento; cómo no, un cuarto programa importantísimo de seguridad vial; otro referente a la explotación; el capítulo de integración ambiental; uno concreto y específico para la red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, y programas complementarios como pueden ser los que están asociados a patrimonio histórico. Asimismo se ha elaborado una programación en función de las prioridades del plan y de la valoración económica del mismo y hemos realizado una evaluación económico-financiera del plan para que sea viable y posible y no se nos quede en actuaciones en papel.

En una segunda fase, que finalizó también y se receptionó el acta el 25 de abril de 2023, se comenzó con la solicitud de inicio de evaluación ambiental de la citada estrategia; en la fase 3, las consultas a corporaciones locales y organismos públicos sobre el contenido del avance. Tras estas fases previas, como les habíamos dicho, 1 y 2, de recopilación de información de análisis y diagnósticos, se elaboró desde la Dirección General de Carreteras el documento técnico del avance del Plan de Carreteras, que fue aprobado con fecha 20 de julio de 2023, en tanto que se cumplían todos los requisitos de los artículos 7 y 8 de la Ley de Carreteras 3/91, de 7 de marzo, y con los artículos también 13 y 14 del Reglamento de Carreteras de la Comunidad de Madrid. El 21 de julio de 2023 se envió, tras esa aprobación, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental al área de evaluación de planes y programas de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, estando dicho informe pendiente de evacuación por dicha unidad en la actualidad. Una vez aprobado, fue sometido por la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras a consulta de las corporaciones locales y de los organismos públicos afectados, así como a corporaciones de derecho público y entidades que representaban los intereses de los usuarios.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Con fecha 25 de julio de 2023, esta directora general que les está hablando acordó la apertura del trámite de consultas durante el plazo de un mes a contar desde la recepción del documento, pero, a fin de garantizar la efectiva participación de todos los sujetos consultados, como nos encontrábamos en el mes de agosto y en virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 38 de la Ley de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, se decidió añadir un mes y ampliar el plazo de consulta añadiendo un mes adicional al plazo acordado. Por tanto, el día 10 de octubre de 2023 concluyó esta fase de consultas, habiendo recibido en la dirección general 54 informes propios del periodo de consulta de la dirección general y otros 21 más recibidos dentro del trámite ambiental, lo que sumaban un total de 75 informes, que han sido analizados por personal facultativo de la dirección general y con el servicio de consultoría contratado ad hoc, como decía, para este fin, y hemos redactado ya el correspondiente documento de análisis sobre los informes de consulta recibidos, en los que se han elaborado sugerencias y alegaciones.

Voy finalizando. A falta de recibir el documento de evaluación ambiental de la dirección general, estamos trabajando no solo en el proyecto de redacción definitiva del Plan de Carreteras sino también, a partir de estos informes, nos hemos dado cuenta de que era necesario añadir dos nuevos programas que en principio el avance del plan no incluía: el programa de pequeñas variantes, que, si quieren, lo explicaré en siguientes intervenciones, y el programa de fomento del transporte público.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Quintana. A continuación corresponde un turno de siete minutos, como máximo, para los intervinientes. Comenzamos con el señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, doña Natalia. En la información que nos ha aportado ya sabemos dónde se está trabajando. Por lo que ha dicho usted, la fase de redacción del plan fue el 7 de julio de 2022, que se adjudicó a una UTE, que la ha nombrado y por ahí están los datos, con un presupuesto de 552.000 euros aproximadamente y un plazo de veinte meses; ese plazo de veinte meses, si no me equivoco, cumple el mes que viene, es decir, el mes que viene, en marzo de 2024, ¿vamos a tener ya ese plan terminado?

También me gustaría preguntarle si dentro de ese plan, a la vez que lo está haciendo, tienen algún orden de prioridades de construcción en cuanto a importancia, de las carreteras más importantes, de carreteras que más necesitan su desdoblamiento, o no en las carreteras, como ha dicho, porque me parece que ha dicho 36 kilómetros de nuevas carreteras, 27 de ampliaciones y ¿ha dicho 400 kilómetros de carril bici?; 400 kilómetros de carril bici, ¿para? Me hago la pregunta porque no sé en qué resuelve la agilidad y la movilidad... A mí me parece muy bien que la gente pueda hacer deporte, que se les dé la posibilidad de que anden en bicicleta, pero, vamos, 400 kilómetros de carril bici ise me hacen muy cuesta arriba!, idemasiado me parece! (*Rumores.*) Si son cuesta abajo, ison cómodos!, pero no hace usted deporte ni nada; icuesta abajo es la pera! Bueno, me parece muchísimo porque además me parece que al precio del kilómetro del carril bici..., no sé, no sé. En fin, yo creo que eso lo volvería a analizar.

Ha recibido también 21 informes de impacto ambiental -es lo que ha dicho-. Pues como sean como los de la M-600 de San Lorenzo de El Escorial, itenemos al lince de Abantos para toda la vida! ¡Y es que hace falta ya! Hay que respetar el medio ambiente, ¡y nadie lo niega!, pero ¡ya está bien de soportar las presiones y sus complejos ante todos estos ecologistas, que retrasan un montón de producción de la propia comunidad! Lo ha dicho antes en Vivienda: el producto interior bruto, como importa a la construcción, es una industria que arrastra a otras muchas industrias más. En cualquier obra, mire usted la cantidad de industrias que hay detrás y verá lo importante que es.

Bueno, prefiero que siga dándome datos y a ver si pueden hacer algo con esos 400 kilómetros de bicicleta, que me parecen, de verdad, demasiados, ¿eh?; no sé si es porque soy mayor, pero me parecen demasiados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig. A continuación tiene la palabra el señor Martínez.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora directora general, por estar hoy con nosotros para explicarnos el futuro plan de carreteras, pero antes quiero hacer un inciso para decirle al señor Calabuig que montar en bicicleta no solo es hacer deporte sino también trasladarse de un punto a otro sin necesidad de ser deportista y para moverse dentro de la Comunidad de Madrid.

Ayer en mi intervención en el pleno ya comenté que me parece un plan poco ambicioso, sobre todo teniendo en cuenta que venimos de años en los que apenas ha habido o ha habido poca inversión en carreteras, como dice incluso la introducción que hace la propia Comunidad de Madrid de este plan. Es verdad que ha hablado la directora general de 400 kilómetros en total, señor Calabuig, por lo que yo he entendido, en carril bici y en carreteras; ha desglosado los kilómetros, en total 280, pero realmente las nuevas variantes son trece, donde apenas hay 33 kilómetros, es decir, parece que estamos hablando de que vamos a hacer 280 kilómetros de carreteras cuando realmente la realidad es otra. Bien es verdad que la señora directora ha hecho una introducción previa de lo que ha sido la elaboración de este plan, pero, llegado este momento en el que los ayuntamientos ya han presentado las alegaciones, me gustaría saber grosso modo por dónde han ido estas.

En otra ocasión tuvimos la oportunidad de escuchar aquí a la directora general decir que este plan de carreteras había sido elaborado con la colaboración de los ayuntamientos, algo que personalmente me sorprendió y realicé una petición de información para que me proporcionaran esa carta donde se había invitado a los ayuntamientos a colaborar en dicho plan. La contestación ha sido, pues, la que me imaginaba, que realmente la elaboración de este plan ha partido de la dirección general sin consulta previa a los ayuntamientos. Yo creo que, si se hubiera hecho una consulta previa a los ayuntamientos, muchas de las alegaciones que se han presentado se podrían haber evitado, y por eso hoy aquí sí que le pido que nos digan grosso modo cuáles han sido esas alegaciones que han presentado los diferentes ayuntamientos.

Yo creo que faltan en este plan propuestas históricas que han hecho algunos ayuntamientos y, sobre todo, actuación en carreteras que nos unen con otras comunidades autónomas, como es el caso de Castilla-La Mancha y otras variantes, que incluso los alcaldes se han reunido ya con usted, señora directora, y la contestación ha sido textualmente que la Dirección General de Carreteras no tiene dinero y que busquen alternativa por otros planes; le puedo asegurar que así ha sido. Yo entiendo, según ha intervenido, que ustedes reconocen incluso que vienen de años sin apenas inversión y en los que las actuaciones han sido mínimas, pero en este caso hay que dar respuesta a todos los municipios de la Comunidad de Madrid; por eso, me gustaría saber los criterios que han tenido ustedes en este caso para hablar de duplicidades de estas cinco carreteras para la ampliación de la capacidad en las tres carreteras que ha señalado y, sobre todo, en las trece nuevas variantes, en qué se ha basado el plan, si más en una demanda local, si más en un tema de seguridad, o en qué se han basado para llevar a cabo este plan.

Dentro de este plan -y también me gustaría que nos contestara hoy la directora general- hablan de cómo se va a financiar dicho plan, y en uno de los apartados hablan ustedes de la participación público-privada. En este caso, en el desarrollo de este plan en el ejercicio hasta 2032, me gustaría saber qué planes de los que aparecen en este plan van a financiar ustedes con financiación público-privada.

En cuanto a los carriles bici, también me gustaría saber cuál va a ser la política del Gobierno para desarrollarlos: si va a ser más, como decía el señor Calabuig, desde el punto de vista deportivo, o si realmente van a ser carriles bici que permitan también a aquellos que decidan utilizar la bicicleta trasladarse a sus respectivos puestos de trabajo dentro de la ciudad o incluso como conexión entre municipios donde los hay pero que realmente no tienen el mantenimiento que necesitan.

Insisto en que me parece una inversión escasa, hablando de la Dirección General de Carreteras. Creo que es necesario, y así lo defendemos, tener más inversión en el mantenimiento de carreteras para evitar cuestiones que luego suceden, bien por catástrofes naturales, bien por falta de mantenimiento, porque nos vienen demostrando que se gastan ustedes más dinero, incluso millones, en ese arreglo de carreteras por la falta de mantenimiento previo; por lo tanto, más allá de las inversiones, creo que lo primero que hay que hacer es mantener las carreteras que actualmente no están teniendo el mantenimiento debido por parte de la Dirección General de Carreteras.

Otra de las cuestiones que me llama la atención, y me llama muchísimo la atención en diferentes carreteras que ustedes han asfaltado estos últimos dos años, bastantes carreteras, sobre todo, de municipios y carreteras comarcales, es que en algunos casos nos encontramos un cartel de 10x10 para anunciar que han asfaltado 100 metros de carretera. El otro día, pasando por la carretera -además lo hablaba con un compañero con el que iba en el coche-, nos costó casi hasta saber qué era lo que ustedes habían asfaltado, y, sin embargo, había un cartel de 10x10 en mitad de la carretera para decir que habían asfaltado 200 metros de puntos kilométricos; por lo tanto, es verdad que la publicidad se les da muy bien, pero creo hay que actuar de otra forma.

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

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Espero, en este caso, que las alegaciones que han presentado todos los ayuntamientos y los organismos sean escuchadas por la consejería. Y le pido también que para próximos planes y próximas actuaciones tenga previamente en cuenta las aportaciones que hagan los ayuntamientos y sus alcaldes y sus alcaldesas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Ahora es el tiempo de la señora Acín, por el Grupo Más Madrid.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días. Muchas gracias, directora general, por acudir a esta comisión a explicarnos el avance del plan. Como ya nos ha dicho que está en fase de redacción, ¡ojalá alguno de los apuntes que le hagamos hoy puedan ser tenidos en cuenta! Yo no voy a entrar mucho en el procedimiento; le haré unas preguntas al final. Voy a darle nuestra opinión sobre el contenido del propio avance y le haré algunas preguntas que me han surgido por si me las pudiera resolver.

En Más Madrid no compartimos realmente parte del enfoque que tiene este plan, creemos que tiene una mirada continuista, centrada en el fomento del desarrollo de carreteras; más carreteras aumenta la dependencia del automóvil, aumentando la congestión y, con ello, los niveles de contaminación. Además, este plan y las ampliaciones de vías previstas se justifican en sus documentos para incrementar la competitividad económica y social de las zonas afectadas. Y, mire, lo podríamos entender, aunque igual no compartir, en otra región, pero es que la Comunidad de Madrid es la región que, en relación con su superficie, cuenta con más kilómetros de carreteras. Madrid tiene 3.305 kilómetros de carreteras, y el 77,5 son de titularidad regional; ¿cree de verdad que son más kilómetros de carreteras los que incrementan la competitividad económica de la región?, ¿no es ya lo suficientemente competitiva? Yo creo que Madrid está en una posición privilegiada en términos de movilidad y de competitividad económica. Tenemos un sistema de carreteras nacional radial, todo pasa por Madrid, todas las infraestructuras pasan por aquí: los trenes, Barajas..., por lo que Madrid tiene, bajo nuestro punto de vista, una posición fantástica en realidad para darle una vuelta a esta mirada y ser un referente pero en movilidad sostenible.

En Más Madrid nos preocupa bastante que este plan profundice en el mantenimiento de los patrones de movilidad existentes. Por un lado, reconocen, como no puede ser de otra forma, que el tráfico motorizado supone el 70 por ciento de las emisiones y es la principal causa de la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, pero, a la vez que reconocen esto, que ya es imposible negarlo, este plan: uno, no propone nada para abordarlo, o sea, lo cuentan y lo enumeran, y bajo sus competencias tendrían algunas herramientas fantásticas, como, por ejemplo, el fomento del transporte público a través del establecimiento de carriles de uso prioritario para los autobuses -por ejemplo, en la M-607, ahora que están ampliando un tercer carril, podría ser una herramienta a implementar- y el desarrollo de la movilidad ciclista, del que ahora hablaremos un poquito más; y, dos, ustedes hacen unas previsiones de aumento del tráfico en un 42 por ciento, si no me equivoco, y esto es realmente incompatible con los compromisos asumidos por España en reducción de gases y la mejora de la calidad del aire. Por lo tanto, aquí hay algo que no se está acompañando en referencia a los objetivos que

también la Comunidad de Madrid tiene que asumir; yo supongo que la directora general lo sabe de sobra, pero se lo voy a explicar al señor Calabuig, ¡venga!: se llama demanda inducida -porque usted habla de los atascos-, las vías sufren congestión, se apuesta por la ampliación de capacidad, ya sean nuevas carreteras, ya sean duplicaciones, y esto llama a nuevos coches -¡esto sí es un efecto llamada como una catedral!, no otros-, nuevos coches que generan nuevos atascos. ¡Esto ya está estudiadísimo!, no es una teoría, no es una cosa ideológica: más coches, más carriles; más coches, nuevos atascos... ¡Es una pescadilla que nunca acaba!, y creemos que es el momento, con este plan, de romper esas inercias. La encuesta domiciliaria de movilidad 2018 -no dejaré de decir en esta comisión que es necesaria una nueva- ya nos revelaba bastante el descenso del uso del transporte público y su trasvase al vehículo privado, mientras que el uso de la bicicleta quedaba relegado a un puesto irrelevante, y creemos que aquí tendríamos un punto importante de acción: volver a hacer no obligatorio y, por tanto, proveer de real libertad a la gente para que sus opciones no sean moverse siempre y sí y solo en coche.

He nombrado las vías ciclistas, y en realidad me gustaría hacer hincapié en ello. Es cierto que el nuevo plan de carreteras incluye una incipiente red de 403 kilómetros de vías, que no nos parecen muchísimas; es más, recoge como objetivo el fomento de la movilidad en bicicleta, que en realidad no es muy nuevo porque recoge el plan Cima de 2007, que estaba ideado por la señora Aguirre, pero el problema es que de frases huecas está viviendo la política ciclista en la región. La señora Ayuso anunció en 2021 una red de 250 kilómetros, y nos parecía fenomenal que usted pasase de esos 250 a 403, pero es que de esos 250 no se ha hecho absolutamente nada, y creemos que empieza a ser un poco innecesario estar lanzando kilómetros de bicicleta al peso; aun así, nos gustaría saber por dónde van a comenzar. Para nosotras es importante la bicicleta como un modo de transporte más, y sobre todo creemos que la primera fase debería tener un enfoque muy grande de intermodalidad, es decir, de conexión entre municipios y de conexión con nodos de transporte importantes, ya pueden ser estaciones de Cercanías o de metro.

Sin duda, hay vías madrileñas que necesitan intervenciones, muchas de ellas vinculadas con la seguridad vial; por ejemplo -y ahora me lo corrige, porque puedo estar equivocada-, nosotras siempre hemos trabajado incluso en esta comisión como importante la variante de la M-113 a su paso por Paracuellos del Jarama, que no está incluido en este avance, pero sí está incluida la mejora de la conexión de Perales del Río con Getafe, que también nos parece imprescindible. Hemos hablado aquí varias veces del desdoblamiento de la carretera M-806 entre Villaviciosa de Odón y Móstoles, y creo que no está recogido en ese plan, y tampoco nada vinculado a seguridad en accesos y vías, ya sea señalizaciones, peraltes... Como esto no lo he visto, si me lo puede confirmar, estaría estupendo.

Hablan en el avance del plan de la perspectiva de género, de que la incluya, como es obligatorio; hablan de actuaciones que contribuirían a reducir la desigualdad o promocionar la igualdad...

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos.



La Sra. **ACÍN CARRERA**: Hablan, por un lado, de los usos del tiempo y, por lo tanto, de aumentar la fluidez del tráfico -ya les he dicho: más carreteras, más congestión-. Y, por último, hablan del fomento del transporte público, porque las mujeres nos movemos de forma distinta, más escalonada, en fases, pero tampoco hay nada que refleje este objetivo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín, por ajustarse a los tiempos. Tiene la palabra ahora el señor Posse por tiempo de siete minutos.

El Sr. **POSSE PRADERAS**: Muchas gracias, presidente. Voy a ser breve. Buenos días, señora Quintana; directora general, muchas gracias por estar aquí, en la Comisión de Transportes, compareciendo para avanzar el Plan de Carreteras 2025-2032. Me gustaría dar las gracias también al Partido Socialista y a Vox porque, gracias a sus últimas iniciativas, la consejería ha podido anunciar sus políticas generales esta semana, tanto en el desayuno del consejero como ayer en el pleno y hoy en esta comisión, con sendas comparencias que han solicitado.

Como han podido ver esta semana, los anuncios que está haciendo la Comunidad de Madrid desde esta consejería son numerosos y ambiciosos, con el objetivo puesto tanto en el medio como en el largo plazo, que es como se consigue realizar los grandes proyectos que vertebran una comunidad como la nuestra. Hay un compromiso con los madrileños y se están poniendo los medios necesarios para cumplirlo. Me gustaría recordar que, el pasado noviembre, la propia directora general contestó una pregunta sobre la misma temática de esta comparencia y nos contó que para la realización de este plan se consultaron una gran cantidad de documentos de varias fuentes distintas: planes nacionales de las comunidades adyacentes a la nuestra; se han tenido en cuenta planes anteriores de nuestra propia comunidad para asegurar la continuidad de la mejor forma posible, y por supuesto que se ha consultado a todos los municipios de esta comunidad. Nuestro grupo parlamentario consideramos que es la forma adecuada de hacer los planes, para que los planes tengan vocación de ser útiles para todos los ciudadanos y resuelvan tanto los problemas del presente como los del futuro con la mayor efectividad posible, siendo conscientes de que dotar todas las necesidades a la vez en toda la comunidad es una tarea imposible; por eso, el amplio rango de fechas del plan, siete años, creemos que se ajusta a una visión realista y con intención de abarcar lo máximo posible.

En su intervención de hoy nos ha ido detallando las distintas fases que engloban las actuaciones llevadas a cabo para la elaboración del plan. En este sentido, consideramos que la decisión que tomaron en agosto de ampliar un mes la fase de información pública fue acertada y garantista, permitiendo que todos los organismos implicados pudieran recibir la información adecuada. El plazo reglamentario caía en agosto y su ampliación a septiembre da cuenta de la voluntad de la consejería de asegurar la máxima transparencia posible en todo el proceso. Me gustaría hacer algunos apuntes de la información que he ido leyendo sobre el plan dada mi experiencia profesional previa en la que he estado trabajando en el sector carretero. Comentaba usted, cuando hablaba de los nuevos kilómetros de carriles bici, que le ha llamado la atención al señor Calabuig, que dice que 400 son muchos. Por ejemplo, el anillo verde ciclista en Madrid son 65, que circula alrededor de la ciudad. Yo no estoy a favor ni en contra de hacer carriles bici por hacerlos, en sí mismos; mientras sean necesarios y funcionen,

está bien. De hecho, decía usted que se han hecho estudios de tráfico, de afluencia, para diseñarlos o para calcularlos. En mi experiencia profesional, he trabajado haciendo análisis de afluencia tanto en carreteras como en otro tipo de infraestructuras, son análisis muy serios que tienen en cuenta hasta cosas que he estudiado yo en la universidad de mecánica de fluidos en medios porosos, o sea, son estudios que verdaderamente se ajustan a la realidad de lo que luego se va a llegar a usar y son bastante precisos. Así, señorías, yo creo que es como se hacen las cosas, con rigurosidad y seriedad, poniendo todos los medios posibles para que las inversiones públicas se lleven a cabo con la mayor garantía posible de eficacia. De hecho, señora Acín, cuando hablaba de la posibilidad de utilizar un carril bus como herramienta en una carretera para fomentar su paso, eso se hace. De hecho, el análisis de la A-1 lo hice yo, y son análisis muy complejos, tienes que comparar, por ejemplo, cómo funciona en la A-6 las entradas y las salidas. Entonces, es una herramienta que, evidentemente, siempre que se están haciendo infraestructuras, carreteras, se tienen en cuenta, esas y otras muchas alternativas. Desconozco ahora mismo el caso de la carretera que indica, pero no sé si sería productivo poner un carril bus por el hecho de que en cierto modo fomente el paso de ese autobús, que a lo mejor tiene un efecto adverso.

También me ha llamado la atención, para bien, leyendo sobre las actuaciones en cuanto a carreteras en su dirección general, la colaboración que se hace con las universidades públicas de la Comunidad de Madrid para desarrollar proyectos de investigación, y lo celebro tanto como miembro de esta comisión como siendo portavoz de Educación de esta Cámara, porque soy consciente de que la transferencia de conocimiento es fundamental. Yo también he colaborado desde la empresa privada con universidades tanto públicas como privadas y la verdad es que el empuje que se da a toda la investigación y las nuevas técnicas es enorme, y las universidades públicas de la Comunidad de Madrid así lo dicen; dicen muchas veces que hay que ahondar en esa colaboración.

El presupuesto que aprobamos el pasado mes de diciembre dedicaba 218 millones de euros a la Dirección General de Carreteras, lo cual ya de por sí era un incremento de un 5 por ciento respecto al ejercicio anterior, un presupuesto que recoge partidas destinadas a la conservación y explotación, que por supuesto que se hace mantenimiento, a la rehabilitación, a la reparación...; recordemos los daños sufridos por la DANA de los que se hace cargo la dirección general para recuperar algunas de las infraestructuras perdidas. En este sentido, me gustaría preguntarle, señora directora, qué inversiones se prevé que se van a hacer durante los próximos años para acometer el plan.

También, ya por último -ya acabo, presidente-, quiero preguntarle por una demanda, de la que seguro que tiene conocimiento, de los alcaldes de la zona sur y Vegas de la Comunidad de Madrid, que piden una mejora de las travesías de la zona, y nos gustaría saber si tienen previstas actuaciones o inversiones en ese sentido dentro de este plan. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Posse. Tiene usted la palabra, señora directora general, por tiempo de siete minutos; la aviso cuando le quede medio minuto.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muchas gracias, presidente. Creo que he ido tomando nota de todo. Básicamente, la preocupación de todos ustedes la he reunido en distintos bloques: financiación, carriles bici, travesía y alegaciones, salvo alguna otra pregunta que se haya podido quedar, que también he tomado nota, y espero poder darles respuesta de todo.

Antes de comenzar me gustaría aclarar una cosa a su señoría, señor portavoz del Grupo Socialista. Sí que se ha consultado con los municipios, se ha tenido en cuenta toda la documentación de cuatro años antes de las peticiones de todos los alcaldes que habían pasado por la dirección general. En la dirección general se tiene información constante de lo que necesitan los municipios; se tenía antes y, desde luego, se está teniendo ahora desde mi nombramiento y poniéndolo más en valor, así que sí que se ha contado con todos los ayuntamientos para estas consultas. Sí que le rogaría que, si algún ayuntamiento concreto le ha dicho que yo he dicho que no tengo dinero para hacerlo y que lo he intentado llevar por otro lado, le dirija otra vez, por favor, a mí, que vuelva a venir otra vez, por favor, a verme, porque desde luego no ha debido entender bien -seguro- alguna de mis palabras; en ningún caso ha sido eso.

Por último, y antes de empezar las respuestas, también quiero decirle al señor Calabuig que nosotros, medioambientalmente, no tenemos ningún complejo ni cedemos a ningún chantaje; lo que hacemos es aplicar las leyes, las leyes medioambientales que existen, como no puede ser de otra manera. Nos gusta poco a la dirección general estar en los juzgados, estar en las fiscalías de Medio Ambiente, y no tenemos ningún miedo ni aceptamos ningún chantaje; lo que hacemos es aplicar las leyes. Y no es esta humilde Dirección General de Carreteras la que tiene que cambiar o no cambiar lo que se ha legislado en años anteriores a nivel de Medio Ambiente en la Comunidad de Madrid o en España.

Y ya, si les parece, paso a responder, por grupos, sus preguntas. Comenzamos, si quieren, por los carriles bici, que les han llamado la atención a unos u a otros. Actualmente, en la Comunidad de Madrid disponemos ya de más de 50 kilómetros de carriles bici; están distribuidos en los siguientes itinerarios: el carril bici de la carretera M-607, donde tenemos un total de 30 kilómetros, el que va por Colmenar Viejo, Soto del Real, por esa zona, y el carril bici de la 301, que circula por San Cristóbal de los Ángeles y San Martín de la Vega, que abarca 21,26 kilómetros, que, por cierto, es de los más usados por los ciclistas.

El plan también analiza y propone la creación en concreto de la red básica de ciclistas de la Comunidad de Madrid. No se trata de que intentemos fomentar que los ciudadanos hagan deporte o no utilizando las bicis, lo que pretende el plan, uno de los apartados del plan, es crear esta red básica de ciclistas, que convierta la bicicleta en un medio de transporte alternativo, señoría, en un medio que participe y favorezca la movilidad cotidiana de los ciudadanos, es decir, un uso alternativo al vehículo a motor. Otro de los objetivos de esta red básica, aparte de proporcionar un medio de transporte que participe de la movilidad, es proporcionar una infraestructura segura para la circulación de los usuarios;

por ello, uno de los parámetros fundamentales para el diseño de esta red ha sido contar con los datos de la accidentalidad ciclista.

También para esta red de carreteras nos hemos basado en los datos de la encuesta domiciliaria de movilidad 2018, que, si bien es cierto que estos no daban unos parámetros muy altos respecto a la movilidad cotidiana, el plan sí que ha analizado las demandas potenciales de movilidad y apuesta por esa propuesta de vías ciclistas en los itinerarios que se han detectado. También se han tenido en cuenta las bicicletas BTT, las bicicletas todoterreno, sus itinerarios, los itinerarios que en su día ya propuso el Instituto Geográfico Nacional, y hemos estudiado los tramos de paralelismo y los cruces con estas carreteras. En total, como les decía, son 403 kilómetros de carriles bici con el objetivo de crear una red de carreteras y de bicis segura tanto para la circulación de los ciclistas como de los vehículos.

También quiero destacar que es importante distinguir que el ámbito competencial de la Dirección General de Carreteras se limita al dominio público viario de la red de carreteras; por eso, solo podemos promover vías ciclistas que estén en el dominio público de las mismas y en carreteras, por supuesto, de titularidad de la Comunidad de Madrid. De acuerdo con esta ejecución, otro tipo de vías ciclistas, como existen, que son más deportivas, que pueden existir en caminos rurales, o la de la corona metropolitana, que es la ciclovia de Arganda, quedarían fuera del avance de este plan. No obstante, la red básica de ciclistas va a suponer un primer plazo para establecer esta red de vías ciclistas regional, que desde luego entiendo que va a ser complementada por otros agentes y por otros organismos. Los trabajos de esta nueva red han sido ya iniciados, y por eso estamos ahora mismo en fase de licitación de 49 kilómetros de red autonómica ciclista entre los municipios de Fuente el Saz de Jarama, Loeches, Ciempozuelos, y también se está esperando el estudio ambiental de otros 80 kilómetros de carriles bici que van a transcurrir por los municipios de Alcalá de Henares, Meco, El Escorial, Valdemorillo, Villanueva de la Cañada, Brunete, Collado Villalba, Morzarzal, El Boalo, Manzanares el Real, Soto del Real y Guadalix de la Sierra. Finalmente, también hemos estudiado en el plan el carril bici que transcurre paralelo a la M-616, que ya fue objeto de cesión a Alcobendas; nos quedan solo 2,11 kilómetros pertenecientes a la Comunidad de Madrid, y en el documento del plan está prevista la cesión al municipio en los próximos meses.

Otra cosa que me han preguntado varios de ustedes son las inversiones necesarias. Entiendo que es importante haberles contado los planes y las fases, pero es necesario hablar de números y de previsiones de inversión porque sin ello el plan quedaría en una mera declaración de intenciones. De acuerdo con el análisis y el diagnóstico que se han realizado en todos los documentos del plan de carreteras, las necesidades de inversión en mejorar la capacidad y la funcionalidad de la red son importantes. El estudio recoge prácticamente seis capítulos de inversión, que se los voy a detallar; he intentado resumirlo para que se entienda lo más fácil posible. El capítulo quizá más importante es el de creación de infraestructuras, dotado con 762 millones de euros; en este apartado se incluyen nuevas carreteras, ampliación de capacidad, variantes y duplicaciones. El segundo capítulo, ensanches y mejoras, en el que actuaremos en travesías, aumentos de capacidad 2+1, mejoras en la red, destinaremos 225 millones de euros. Relacionado con la explotación, se calcula que habrá que destinar cerca de 68 millones en todo lo que tenga que ver con la mejora de los enlaces de nuestra red y también

con la conexión con los nudos de la red estatal; en este capítulo también entra la ordenación de intersecciones y el control de accesos. En integración ambiental se destinarán 5 millones de euros. En la red básica de ciclistas, algo más de 100 millones de euros. Y en programas complementarios, como pueden ser los de patrimonio histórico, 1,5 millones de euros.

Como ven, la programación de estas actuaciones se ha hecho a criterios de viabilidad técnica, de seguridad vial, de mejora de la capacidad y rentabilidad económica, y da lugar a una importante inversión económica. Para ello, y atendiendo también a una de las preguntas del señor Calabuig, cuándo se va a invertir y cómo, le diré que hemos diseñado esas inversiones en dos cuatrienios: un primer cuatrienio, que irá desde el año 2025 al año 2028, que requerirá de una inversión de algo más de 322 millones de euros y supondrá el 27,22 de ejecución del plan; en el segundo cuatrienio, de los años 2029 a 2032, llevará una inversión de unos 850 millones y será la ejecución del 72,78 restante del plan y, por tanto, la consecución final del propio plan.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muy bien; me queda por contestar un poquito de las travesías, intentaré ser rápida. Las actuaciones previstas en el primer cuatrienio son las que van a necesitar una tramitación menos compleja, y se han dejado para el segundo cuatrienio las que tienen una actuación más compleja precisamente para poner en valor la viabilidad del plan.

Me preguntaba el portavoz del Grupo Popular acerca de las travesías, y creo que también era una pregunta del portavoz del Partido Socialista. Aunque, en principio, en el avance del plan se habían sacado algunas travesías necesarias que en su día fueron objeto de estudio, por las alegaciones recibidas y por las reuniones precisamente que hemos sacado con los alcaldes, porque nos importa mucho la opinión de los municipios -normalmente, cuando un alcalde pide algo, no es por capricho sino por necesidad-, se ha visto necesario recoger un proyecto específico en el que queremos estudiar las siguientes travesías -para ir rápido, les diré las propuestas principales-: la variante de Colmenar de Oreja o la de Fuentidueña; mejoras entre Chinchón y Valdelaguna; en los términos de Morata y Chinchón, también la M-311 entre la 302 y la 404; en la zona de Las Vegas se han estudiado quince municipios que están afectados por estas variantes... Aunque no son municipios grandes, con una IMD y una intensidad de vehículos importante, sí que son municipios por los que atraviesa un importante número de vehículos pesados, y estas travesías pasan por zonas urbanas y la conflictividad, como les digo, hace necesario que se estudien. En el caso concreto de Fuentidueña, es una apuesta importante la que está haciendo el municipio por la agricultura; hay que reconocer que Vega del Tajo es la zona más importante, y, si queremos apostar también por esta forma de economía y de empleo, también es necesario que la dotemos de algunas estructuras necesarias. Por eso, vamos a hacer un esfuerzo importante en estas travesías. Y también estudiaremos mejoras de aceras en núcleos urbanos en la zona de la Sierra Oeste, que afectaremos a 118 municipios de los 179 de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Quintana; es verdad que es mucha información para tan poco tiempo. En réplica y cierre tiene el señor Calabuig tres minutos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. La verdad es que son muchísimos datos, así que habrá que esperar al acta para leerlo con mucha paz y tranquilidad y analizarlos. Por una vez que ya se han puesto de acuerdo -bueno, no que se han puesto de acuerdo sino que se han visto con los ayuntamientos y por eso ya está-, la señora Acín dice que más carreteras atraen más automóviles, más contaminación, que eso es más atasco..., iy eso es un hecho!; sin embargo, ha preguntado por tres variantes. Pues más carreteras, más automóviles y más atascos, por lo menos en esas tres que no ha visto usted; cuando se las hagan, pues eso, más carreteras, más automóviles, más contaminación y más atascos. Y, en cuanto a lo de movilidad sostenible, yo no sé qué narices quiere decir lo de movilidad sostenible, pero, en fin, lo dicen ustedes mucho; debe de ser algo muy progresista.

No me ha contestado a una pregunta. El mes que viene termina el plazo del proyecto; ¿lo va a tener ya el mes que viene? (La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS**: *Sí, sí.*) Perfecto, muchas gracias.

No sé si me he explicado bien con lo de los carriles bici. Vamos a ver, estoy de acuerdo con que haya carriles bicicleta, pero, ¡qué quiere usted!, 400 kilómetros me han sonado como muchos, porque, cuando uno va por ahí, y no solamente para hacer deporte, como decía el señor Martínez, y ve las bicicletas, salvo en algunos ejemplos muy concretos... Ejemplos: en la M-600, acceso a la Universidad Autónoma de Madrid, ahí irán en bicicleta muchísimos alumnos, ¡estoy convencido!, pero hay otras donde las bicicletas se ven los domingos y los sábados, pero, en fin, no sé en qué van a mejorar... Le juro que me voy a estudiar el plan, concretamente lo que dice sobre los carriles bici a ver dónde están; es un compromiso mío para esta legislatura. Da gusto también que en esta legislatura por lo menos verá el 22 por ciento del plan que ha prometido usted que van a tener; ya en la siguiente no, espero que no me vean ustedes por aquí, ni yo a ustedes, ¡que ya sería mucha tela! Y en la M-600 me ha dicho usted que cumplen con los ecologistas, que cumplen la ley; en la M-600, ¡mi querida M-600!, no sé cuántos planes de impacto ambiental tienen, y, si ya los tienen, ¡pues pónganse a hacer el desdoblamiento! Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig; le echaremos mucho de menos cuando no esté, pero, vamos, confiemos que le quede mucho tiempo. Señor Martínez, su tiempo: tres minutos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias. Voy a intentar ser breve. No me ha contestado, señora directora, a cuántas alegaciones han presentado los ayuntamientos, las entidades locales; ya veremos las que tramiten. Pero hay algo que no me cuadra en lo que dicen la directora general y el portavoz del Grupo Popular. ¿Se cuenta con los ayuntamientos o no se cuenta? Me dicen ustedes que se cuenta con los ayuntamientos; sin embargo, el plan de travesías al que ha hecho referencia en su respuesta me llama la atención. Si son además demandas que me constan que son de hace años, de municipios como Chinchón, Fuentidueña de Tajo, Colmenar de Oreja..., si se habían tenido en cuenta

todas esas demandas de los ayuntamientos, ¿por qué no se han introducido en el plan de carreteras sin necesidad de estudiar posteriormente y fuera de este plan de carreteras el tema de las travesías? Ha puesto el ejemplo de Fuentidueña de Tajo, que además es un ayuntamiento que lleva años reclamando el tema de la 831 y la 326. Entonces, señora directora, algo no me cuadra, y más aún cuando ustedes contestan a este diputado que, efectivamente, ustedes han escuchado a los ayuntamientos después de aprobar el avance, ¡que estaría bueno que los ayuntamientos en este caso no pudieran presentar alegaciones! Yo me refería en este caso al previo, como alguna vez se trabaja con otras consejerías, para poder, entre todos, hacer ese avance y, luego, las alegaciones sean menores en dicho plan.

Para terminar, me ha surgido una duda, porque han hablado también de las inversiones a consecuencia de la DANA, y por diferentes notas de prensa de la Comunidad de Madrid sabemos que se invirtieron 4,1 millones de euros para reparación de los efectos de la DANA en diferentes municipios de Madrid; me gustaría saber si esos millones han salido del presupuesto de la Dirección General de Carreteras o si en este caso han salido de inversiones supramunicipales, que, como bien sabemos, el Gobierno ha invertido también 10 millones de euros para reparar los daños ocasionados por la DANA, y me gustaría saber si en esos 10 millones de euros están las carreteras que se vieron afectadas o son directamente inversión de la Dirección General de Carreteras. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. A continuación tiene la palabra la señora Acín por un tiempo de tres minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Voy a dedicar unos segundos a la formación. A ver, señor Calabuig -luego, le paso el enlace y el nombre bien-, se llama paradoja de Braess. Hay mucho atasco -este es un tema que conocerán también bien-; más carriles, más atasco. Esto es así, está demostrado, no solo en Madrid, no solo en España, en muchos países del mundo; luego, le echamos un ojo.

Usted me habla de que yo sí propongo el desdoblamiento de varias carreteras, y ustedes que hacen tanto alarde de las carreteras se conocen poco las de la Comunidad de Madrid. Cuando hablamos de la construcción de la variante de la M-113 a su paso por Paracuellos, es que esta carretera pasa por mitad de Paracuellos, que significa: cruzando aceras, cruzando escuelas, cruzando centros de salud..., es decir, es necesaria por un tema de seguridad vial. Igual que la M-806 entre Villaviciosa de Odón y Móstoles: un carril por sentido, no hay arcones, paran autobuses, sube y baja gente... Son inversiones necesarias sobre todo en términos de seguridad viaria; entonces, igual le podemos echar por ahí un ojo.

Financiación. Le agradezco mucho a la directora general que nos haya dado el desglose. En términos económicos, en el plan se habla de las fuentes de esa financiación, hablan de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, participación público-privada, peaje en la sombra, peaje por disponibilidad y peaje explícito; me gustaría saber si tienen en mente implementar algún peaje explícito en este plan.

También me gustaría, si tiene el detalle rápido, saber cuánto de este presupuesto viene de los fondos europeos, de los componentes 1 y 6...; no sé si está este desglose.

Ha hablado de digitalización con la aplicación GIS. Claro, pero es que GIS es muy amplio; entonces, a ver si nos puede dar una mini línea de en qué va a consistir, que se lo agradecería.

Y también, por último, y es por desconocimiento, quiero decir que igual tiene un sentido pero yo no sé cuál es, ¿por qué el plan de carreteras no está amoldado o de alguna forma aparejado con la estrategia de seguridad viaria de la Comunidad de Madrid, que tiene más o menos el mismo plazo de vigencia, un año antes o un año después? No termino de entender si es un tema burocrático o de diferentes espacios de trabajo. Por nuestra parte, consideraríamos imprescindible que este plan de carreteras, sí o sí, estuviese basado o tuviese una mirada clarísima en la estrategia de seguridad vial; entonces, me gustaría saber cómo se enganchan esos dos elementos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Señor Posse, tres minutos.

El Sr. **POSSE PRADERAS**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señora directora general, por sus respuestas tanto sobre las travesías como sobre el detalle de la financiación. Me he quedado un poco con la duda con respecto a la cuestión que planteaba su señoría del Partido Socialista; me he perdido ahí, pero yo creo que la directora general ahora nos lo va a aclarar. Decía al final que se tenga en cuenta a los ayuntamientos, y, bueno, pues se les ha tenido en cuenta; y luego decía: no sé si se les ha tenido en cuenta en la forma en la que me gustaría que se les hubiese tenido en cuenta -me he perdido ahí-. Yo creo que la directora general lo va a aclarar, pero el hecho es que se les ha tenido en cuenta.

En definitiva, es un plan que responde a las necesidades de los madrileños; de hecho, el consejero anunció esta semana en el desayuno informativo que varias actuaciones se iniciarán este mismo año. Hablábamos del tercer carril de la M-607 entre Tres Cantos y Colmenar, con una inversión de más de 30 millones de euros; se ha quedado ahí en el aire el tema, ¿no? Arrancarán también las obras en la M-503 y en la M-500 con el objetivo de mejorar las conexiones con la A-6, la mejora y el ensanche de la M-123, la remodelación del enlace de la M-224 con la M-300 en Torres de la Alameda...; en definitiva, un plan que arranca ya con inversiones por toda la comunidad para mejorar la comunicación de la ciudad y seguir permitiendo que esta crezca. En nuestro grupo parlamentario consideramos que se están tomando decisiones acertadas; seguiremos con atención los avances de las actuaciones que se vayan desarrollando y trasladaremos a esta comisión las necesidades excepcionales que puedan surgir en un futuro. Muchas gracias, señora Quintana.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Posse. Pues nada, señora Acín, para una siguiente pregunta la M- 607; ya lo sabe. La pobre señora directora general también es de las que se abona a esta comisión porque, si no viene en representación de alguien, viene como directora, así que tiene usted cinco minutos, señora Quintana, a ver cómo somos capaces de cerrar esto, ¿de acuerdo?; venga, yo la aviso cuando quede medio minuto.



La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muchas gracias, señor presidente. Primero, voy a acabar de contestar las preguntas que en el turno anterior me habían quedado sin contestar. A la portavoz de Más Madrid le diré que el plan de carreteras no pretende solo crear más kilómetros de carreteras; de hecho, de los 2.500 kilómetros de carreteras titularidad de la Comunidad de Madrid, el plan va a actuar en 287, por lo que no es una cantidad significativa. Nosotros entendemos que este plan recoge todo lo que tiene que ver con la movilidad; hemos estudiado mucho la movilidad en la Comunidad de Madrid, y ahora mismo no se trata solo de crear más kilómetros y de acortar tiempo en kilómetros sino que al final el ciudadano lo que pretende es acortar tiempo en carretera. No se habla tanto de cuántos kilómetros hay de aquí a ahí, sino de cuánto tarda de aquí a allí, porque además, cuanto menos esté un ciudadano en carretera, menos contamina, menos riesgo tiene y más dedica su tiempo a otras cosas; por tanto, el plan contempla mejorar mucho los tiempos y no solo los kilómetros.

También me ha preguntado usted por la carretera de Villaviciosa a Móstoles. Sobre esta carretera en concreto, la dirección general no tiene la competencia de hacer el desdoblamiento; de hecho, en el avance del plan general viene su cesión a ambos municipios puesto que son los desarrollos urbanísticos, residenciales e industriales los que deben tener la carga de esta carretera.

Y también me preguntó por la carretera de Paracuellos. En la carretera de Paracuellos, al igual que en otras carreteras, como ha dicho muy bien el portavoz del Grupo Popular, no solo vamos a actuar en lo que viene en el plan, sino que estamos trabajando día a día en mejorar la red de carreteras ya existente; de hecho, ayer en concreto estuve reunida con el alcalde de Paracuellos del Jarama viendo las múltiples necesidades que tienen, los grandes problemas por la gran deuda a la que se tiene que enfrentar y que le va a quedar al ayuntamiento. Entonces, vamos a intentar mejorar esas carreteras, que desde luego son fundamentales para una ciudad muy importante y para los desarrollos futuros que tengan.

Respecto a las alegaciones, por las que también me había preguntado el portavoz del Grupo Socialista y me había quedado pendiente, de los 73 organismos se han recibido un total de 291 observaciones, en las que, por hacerle un resumen, un extracto pequeño, hablan algunas de la necesidad de duplicación de la M-300, entre la glorieta de Trajano y el Cerro Gurugú, en Alcalá de Henares; de la necesidad de un acceso en Aranjuez; Tres Cantos también presentó la alegación sobre la 607; Parla y Pinto, por la bifurcación de la 408; el carril, en El Tejar, la 851... Estas son algunas de las primeras alegaciones de ayuntamientos. También respecto a la travesía de Colmenar de Oreja, u otra alegación de otro ayuntamiento, y un apartado específico de cesiones de algunos ayuntamientos que piden esas cesiones.

Medioambientalmente sí que hay alegaciones, no muy significativas; algunas aludiendo a la creación de taludes mediante muros de vegetación para evitar las pantallas acústicas actuales o que trabajemos un poquito más en los firmes y en los pavimentos con absorbentes, cosa que ya estamos haciendo desde el laboratorio de la Dirección General de Carreteras.

Quería decirle que, cuando usted nos ha dicho y en parte ha interpelado a la Dirección General de Carreteras con que intentemos conservar mejor nuestras carreteras, como luego nos tenemos que gastar más dinero, comparto con usted eso, pero, por favor, le voy a pedir ayuda, porque el gran problema es que hemos tenido que gastar 42 millones de euros y ver cómo puentes centenarios, como el de La Pedrera, se han caído, o el puente de Eugenio Ribera, un ingeniero de Caminos reputado a nivel internacional, o el puente de Aldea del Fresno a Villamanta, dejándonos incomunicados a poblaciones y haciendo que tengamos que trabajar con urgencia y con emergencia, y si Confederación Hidrográfica del Tajo hubiera mantenido esos cauces limpios, no hubieran hecho efecto presa, no hubieran arrollado estas zonas, no hubiéramos tenido que gastarnos 42 millones de euros. Yo estoy muy satisfecha de la conservación que hace la Comunidad de Madrid, pero nos lo pone muy difícil no tener la colaboración necesaria para que se conserven y se mantengan los cauces; de hecho, creo que usted también ha podido verlo en su municipio con la emergencia de la segunda DANA y de la segunda tormenta, Lina, que nos llegó, que también nos ha afectado en el puente también importante de Arroyo Culebro. Desde luego, nosotros vamos a seguir insistiendo y mejorando la conservación; de hecho, hemos firmado los nuevos contratos ahora, pero también les pediría ayuda a todo el que pueda hacer entrar en razón a la confederación, que es una demanda que tienen los alcaldes, que nosotros les oímos y les escuchamos, y les pediría, por favor, que ustedes, que tienen más cercanía, también nos ayuden en esa tarea importante y tan necesaria para la Comunidad de Madrid y para los municipios.

Por último, para cerrar las preguntas que nos han hecho -que al final creo que tendré que venir más porque se nos ha quedado corto el tiempo-, les diré, a modo de resumen, que en este plan de carreteras desde luego que hemos escuchado a los alcaldes y a los ayuntamientos, por eso hemos incluido ese plan de travesías especial, porque, basándonos en los parámetros del plan de carreteras, que, como muy bien decía el portavoz del Partido Popular -y agradezco que ponga en valor los datos-, está basado en datos y en documentos muy importantes que han hecho los ingenieros y que han elaborado, esas travesías quedaban fuera de los parámetros ordinarios que el plan contemplaba puesto que, como les decía, son municipios pequeños con poca intensidad media de vehículos pero con unas circunstancias especiales, que es la complejidad que tienen de pesados; por tanto, aun quedando fuera de los parámetros del plan, al escuchar a esos municipios, hemos decidido abrir un programa especial y actuar en esas travesías. Entonces, caben las dos cosas: cabe que el plan está bien hecho, porque está basado y fundamentado en datos -al final creo que para obtener la previsión de dónde queremos actuar solo lo podíamos hacer si teníamos esos datos-, y porque, por oír y escuchar a estos alcaldes, a estos ayuntamientos, y ver sus necesidades, hemos incluido ese plan especial.

También quiero decirle a la portavoz que también hemos incluido el plan especial de colaboración con el Consorcio Regional de Transportes para fomentar una movilidad alternativa a los vehículos individuales.

Y, por último quiero decirles que en cualquier plan de carreteras, no solo el que se ha hecho, el que se está elaborando en la Comunidad de Madrid ahora, sino el que ya se había elaborado o el de cualquier comunidad autónoma, lo que se pretende es ver qué hacer, cómo hacer, cuándo hacerlo y cómo actuar en la red de carreteras. Nosotros hemos intentado plasmar en este plan las actuaciones

fruto de los datos, del estudio, de un trabajo que quiero poner en valor, el trabajo que han realizado los ingenieros de la Dirección General de Carreteras, ingenieros muy prestigiosos, con un conocimiento de años importante en la movilidad de la Comunidad de Madrid.

Este plan es la expresión de la voluntad política existente en la actualidad, en este momento, y es la expresión de realizar esas actuaciones plasmadas dotándolas de un presupuesto y un horizonte temporal muy definido; es un firme compromiso con un objetivo mucho más allá de mejorar la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, junto con la estrategia de seguridad vial, a la que también hacía referencia la portavoz, su señoría, que vamos a presentar en breve. Pretendemos estimular, innovar y divulgar nuevos conocimientos, aplicar innovaciones en este sector, que van a contribuir a una gestión más eficaz de las infraestructuras existentes, generando el mínimo impacto ambiental, obteniendo el máximo retorno social y económico y, desde luego, nuestro principal objetivo, que es mejorar la calidad de vida y la seguridad de las personas, de los vehículos y de los colectivos más vulnerables, como pueden ser los ciclistas o los motociclistas. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: De nada, señora Quintana; la hemos dejado terminar, porque es difícil resumir en un plan tan ambicioso como este, y le agradecemos mucho que haya estado hoy con nosotros, aunque seguro que nos vemos pronto. Pues muchas gracias y que tenga buena jornada.

Por último, punto quinto.

#### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

*(Pausa.)* Bueno, pues Mesa y Portavoces ahora.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos).*

**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