

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 338

8 de noviembre de 2024

XIII Legislatura

COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 8 de noviembre de 2024

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-4597/2024 RGEF.18343. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué acciones medioambientales tiene previsto implementar el Gobierno Regional con motivo de la tala de árboles por la ampliación de la Línea 11 de metro.

2.- PCOC-5274/2024 RGEF.20758. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario

Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas está tomando el consejo de gobierno para solucionar la situación de la línea 7B de Metro?

3.- PCOC-5852/2024 RGEF.22551. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno del servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Morata de Tajuña?

4.- C-1321/2024 RGEF.22142. Comparecencia del Sr. D. Antonio Lopera Arazola, arquitecto y director de las obras del Proyecto de Construcción del Teatro de Almendrales, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: su trabajo como director del proyecto de construcción del Teatro Almendrales. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

5.- PNL-399/2024 RGEF.23079. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a implantar, por medio del Consorcio Regional de Transportes, un único abono transporte, unificándolo con el de la tarjeta azul y con sus mismos requisitos, para todas las personas con discapacidad, que las permita viajar por toda la región en cualquier medio de transporte público regulado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

6.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 34 minutos.	15518
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. González Álvarez, la Sra. Escalante Miragaya y el Sr. Catalá Martínez comunicando las sustituciones en sus grupos.	15518
— PCOC-4597/2024 RGEF.18343. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué acciones medioambientales tiene previsto implementar el Gobierno Regional con motivo de la tala de árboles por la ampliación de la Línea 11 de metro.....	15518
- Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta.	15518-15519
- Interviene el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	15519-15520

- Intervienen la Sra. Cadórniga Varela y el señor director general, ampliando información.....	15520-15522
— PCOC-5274/2024 RGE.20758. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas está tomando el consejo de gobierno para solucionar la situación de la línea 7B de Metro?	15522
- Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta.	15522-15523
- Interviene el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	15523-15524
- Intervienen la Sra. González Álvarez y el señor director general, ampliando información.....	15524-15526
— PCOC-5852/2024 RGE.22551. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno del servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Morata de Tajuña?	15526
- Interviene el Sr. Martínez Pérez, formulando la pregunta.	15527
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	15527-15528
- Intervienen el Sr. Martínez Pérez y el señor director gerente, ampliando información. ..	15528-15530
— C-1321/2024 RGE.22142. Comparecencia del Sr. D. Antonio Lopera Arazola, arquitecto y director de las obras del Proyecto de Construcción del Teatro de Almendrales, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: su trabajo como director del proyecto de construcción del Teatro Almendrales. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).	15531
- Exposición del Sr. Lopera Arazola, arquitecto y director de las obras del proyecto de construcción del Teatro de Almendrales.	15531-15534
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Calabuig Martínez, la Sra. Espinar Mesa-Moles, la Sra. Escalante Miragaya y la Sra. De las Heras Tundidor.....	15534-15541

- Interviene el Sr. Lopera Arazola, dando respuesta a los señores portavoces.	15541-15544
— PNL-399/2024 RGEP.23079. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a implantar, por medio del Consorcio Regional de Transportes, un único abono transporte, unificándolo con el de la tarjeta azul y con sus mismos requisitos, para todas las personas con discapacidad, que las permita viajar por toda la región en cualquier medio de transporte público regulado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid.	15545
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, en defensa de la proposición no de ley.	15545-15546
- Intervienen, para fijar su posición, la Sra. González Álvarez, el Sr. Moruno Danzi y el Sr. Crespo Hualda.	15546-15549
- Intervienen el Sr. Moruno Danzi y el Sr. Catalá Martínez comunicando las sustituciones en sus grupos.	15549-15550
- Votación y rechazo de la proposición no de ley.	15550
— Ruegos y preguntas.	15550
- No se formulan ruegos ni preguntas.	15550
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 39 minutos.	15550

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

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. Señorías, damos comienzo a la sesión de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Como cuestión preliminar, conforme el artículo 64.2, solicito a los grupos, por favor, que comuniquen las sustituciones.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Yo sustituyo a don Javier Pérez Gallardo en todo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, fenomenal. ¿Cristina?

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: En la comparecencia me sustituye Mar Espinar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, lo tenemos aquí; está correcto. Por el Grupo Más Madrid, ¿señora Escalante?

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: La comparecencia la voy a hacer yo; la PNL, Jorge Moruno, y María Acín va a ser sustituida por Diana Paredes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, fenomenal. ¿Y el Grupo Popular?

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Enrique Serrano y Juan Carlos Carretero son sustituidos por Gema Covadonga y por Andrés Navarro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale; tenemos que la PNL la hace el señor Crespo, y la señora de las Heras hace la comparecencia. Bueno, pues vamos al punto primero.

PCOC-4597/2024 RGE.18343. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué acciones medioambientales tiene previsto implementar el Gobierno Regional con motivo de la tala de árboles por la ampliación de la Línea 11 de metro.

Invitamos al señor director general de Infraestructuras y Transporte Colectivo, don Miguel Núñez Fernández, en representación del Gobierno para responder a la pregunta, al cual le damos la bienvenida; buenos días. Y como ya saben los tiempos, de acuerdo con el artículo 196.2, tienen cinco minutos cada uno en tres turnos. Damos la palabra a la señora Cadórniga.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, presidente. Gracias, director general, por comparecer una vez más en esta comisión. Como ustedes saben, las obras de la ampliación de la línea 11 de metro han sido hasta ahora un verdadero despropósito. Ustedes han cometido todo tipo de tropelías, tala de árboles masivos en varias zonas de Madrid y un impacto en el tráfico y el transporte público realmente desmedido, donde se han reducido carriles bus y han hecho intransitables determinadas zonas de Madrid. La Comunidad de Madrid ha respondido a las protestas con la

paralización temporal de algunas talas y la modificación del proyecto para minimizar el impacto medioambiental, pero el daño causado es irreparable en algunos casos; entre otros -los más destacados-, se encuentra la tala masiva de árboles en áreas urbanas y periurbanas, afectando tanto a la biodiversidad como a la calidad del aire y al bienestar de los vecinos y vecinas. Como usted sabe, cuando procedieron a la tala de árboles, ustedes alegaron que era por cuestiones de movilidad, es decir, cortan árboles por no cortar el tráfico, pero es que ahora no tenemos árboles y el tráfico también está cortado.

El Partido Socialista y las asociaciones de vecinos nunca nos opusimos a la ampliación de la línea 11 porque era un tema necesario, pero era lógico que no estuviésemos de acuerdo con la pérdida de espacios verdes. Lo que era inicialmente un proyecto de infraestructura destinado a mejorar movilidad urbana y a reducir el uso de vehículos privados en la capital se ha convertido en un erial, como la Puerta del Sol, y ha provocado gravísimos daños en el ecosistema local; por ello, el Grupo Parlamentario Socialista le pregunta qué soluciones da la Comunidad de Madrid para mitigar este impacto medioambiental y, en concreto, me voy a basar en una serie de preguntas: ¿en cuánto se valora la pérdida de cobertura vegetal y biodiversidad? ¿Qué impacto ha tenido la pérdida de vegetación en las diferentes zonas afectadas en cuanto a las emisiones de CO₂? ¿En cuánto se valora la pérdida de calidad del aire en las zonas afectadas? ¿Tienen previsto un plan de implementación de techos y muros verdes en las infraestructuras de Metro en las nuevas estaciones de la línea 11? ¿Dónde tienen prevista la reforestación? Porque, como ustedes recordarán, cuando por motivo de la tormenta Filomena muchos árboles se perdieron, procedieron a la reforestación en otras zonas y, por lo que tenemos entendido, se perdieron casi todos. ¿Y qué impacto ha tenido esta tala masiva de árboles en el microclima local? Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cadórniga. Para responder a la pregunta, el señor director general Miguel Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Muy buenos días. A petición del Grupo Socialista comparezco esta mañana ante ustedes para informarles sobre las medidas medioambientales que tenemos previsto implementar con motivo de la tala de árboles por la ampliación de la línea 11.

El 11 de julio de 2024 se aprobó el modificado número uno de la obra de prolongación de la línea 11, y este proyecto modificado cuenta con informe de impacto ambiental favorable de fecha 14 de noviembre de 2023; esta modificación supone una ampliación de dieciocho meses, llevando a una nueva fecha de finalización el 5 de noviembre del 27. Las modificaciones contempladas son necesarias para poder ejecutar la obra en los términos de satisfacción previstos, minimizando las afecciones al medio ambiente. Uno de los principales motivos del modificado es la introducción de unos sistemas alternativos a los proyectados en el proyecto original para minimizar el impacto en la masa arbórea, en particular se realiza un cambio en el método de extracción de tierra, sustituyendo las rampas auxiliares por un sistema de extracción vertical; como consecuencia de ello se ha reducido de 1.027 árboles afectados por tala a 512 unidades, es decir, se ha reducido más de un 50 por ciento los árboles apeados

en comparación con el proyecto constructivo inicial, y esta modificación ha supuesto el incremento del plazo señalado, así como un importe adicional de 7,4 millones de euros.

Para continuar dando respuesta a su pregunta cabe señalar que, en cumplimiento del artículo 2 de la Ley de la Comunidad de Madrid 8/2005, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano, y en cumplimiento del artículo 209 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano del Ayuntamiento de Madrid, se ha solicitado para todas las actuaciones sobre el arbolado en las distintas localizaciones la correspondiente autorización del órgano competente, esto es, de la Dirección General de Gestión de Agua y Zonas Verdes del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Dichas solicitudes de autorización se acompañan de un estudio pormenorizado de cada árbol, especificando la localización, especie, ubicación, perímetro, altura, implantación, inclinación, descalce de raíces, heridas del tronco o ramas, vitalidad, vigor, enfermedades, plagas, estado general del ejemplar, así como una propuesta de actuación. En sus resoluciones, dicha dirección general señala los siguientes puntos: ejemplares que son viables para su trasplante y ejemplares que hay que apear y número de unidades a compensar por cada número de ellos. En cumplimiento del artículo 2.4 de la mencionada Ley 8/2005 y hasta la fecha, se ha establecido un compromiso de entrega en los viveros municipales de 11.752 ejemplares por los 414 afectados en las localizaciones de las cinco estaciones del proyecto. Las características de los ejemplares a entregar son las determinadas por la Dirección General de Gestión de Zonas Verdes en sus resoluciones de autorizaciones; esa dirección general también ha identificado un total de trece especies exóticas invasoras y, en todos estos casos, estos ejemplares se indican como excepción y son sustituidos por otros a criterio de los técnicos municipales. Por otro lado, los ejemplares en los que el trasplante es viable han sido trasplantados en una parcela de titularidad municipal situada en el ámbito del parque forestal de Valdebebas Felipe VI, siguiendo lo propuesto por la Dirección General de Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Replica la señora Cadórniga, por favor.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, director general. Convendrá conmigo en que no ha dado datos concretos salvo en la reforestación, que sí que lo ha explicado con detenimiento y yo se lo agradezco. Con respecto a esta pregunta sí que falta saber dónde van a plantar los nuevos árboles. Ha dicho que actualmente están en viveros, nos ha hablado de la cantidad, pero lo que ocurrió con Filomena es que lo hicieron en zonas en las que no tenía nada que ver el suelo y se perdieron absolutamente todos; lo que queremos es evitar eso.

En cuanto al modificado, le agradezco también todas las explicaciones, pero a iniciativa de este grupo parlamentario había estado usted aquí y nos había aclarado las modificaciones. La verdad es que yo no le preguntaba exactamente por eso, le preguntaba por lo que antes le he dicho, por las misiones de CO₂; por cuándo tienen previsto la implementación de techos y muros verdes, o si no lo tienen previsto; qué perjuicio ha causado en el bienestar y salud de la población local, porque nos interesa, evidentemente, muchísimo, y qué impacto ha tenido la tala masiva en el microclima, que tampoco nos ha hablado de ello. Y es que al Grupo Parlamentario Socialista nos preocupa y ocupa la

emergencia climática. Estamos en una situación de emergencia absoluta, y miren ustedes lo que ha pasado con la terrible DANA del pasado martes en Valencia, Castilla-La Mancha y Andalucía; si no hacemos nada, las sequías, incendios, inundaciones y DANA cada vez serán más frecuentes y más agresivas, no será, como dice el señor López Zafra, director general de Economía de la Comunidad de Madrid, que ahora al otoño le llamamos cambio climático, ¡que se lo diga a los familiares y a las personas fallecidas en Valencia!

El tema es que se han obviado informes previos de daños medioambientales, el problema es que se arrasó con el parque pegado al colegio Perú, con 500 alumnos, algunos con necesidades especiales relacionadas con trastornos del espectro auditivo o autismo, y queremos que este parque vuelva a tener arbolado; por ello, el Grupo Socialista le solicita que se tomen muy en serio las medidas para mitigar los efectos del cambio climático, que acometan la reforestación, que incluye la plantación de especies autóctonas adaptadas al entorno madrileño -lo que le decía a usted del suelo-, que contribuyan a reducir la huella ambiental, que involucren a la Comunidad de Madrid y que esta asimismo ofrezca la participación ciudadana, porque es clave para abordar la preocupación ambiental en este tipo de proyectos, y que sean transparentes en las relaciones y en las decisiones con el medio ambiente y con las vecinas y vecinos, las asociaciones, la FRAVM y con todos los partidos políticos, porque creo que aquí coincidimos todos, y es fundamental -ya termino, presidente- que todos tomemos conciencia sobre la importancia de preservar el entorno natural.

Solo una pregunta, si me permite: en cuanto a las sanciones de Europa por no haber cumplido con los parámetros de Unesco en el Paisaje de la Luz, ¿ha habido algún avance? Espero que, si lo ha habido, la responsabilidad patrimonial -las sanciones- entiendo que será de la Comunidad de Madrid, compartida con el Ayuntamiento de Madrid. Sé que esto no estaba dentro de la pregunta, pero sí que he estado leyendo todo lo que ha venido de Europa y de la Unesco, y, si usted lo puede contestar, se lo agradecería. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cadórniga. Tiene dos minutos, pero como la señora Cadórniga ha usado un poquito más le doy tres minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Intentaré contestar a todas sus preguntas. Con respecto a si vamos a implementar muros verdes o algún sistema de cobertura vegetal, he de decirle que no; son estaciones subterráneas, y, por lo tanto, lo único que va a haber en superficie será el acceso a las estaciones, porque todo lo demás son muros bajo rasante.

Con respecto a dónde se van a ubicar los 11.700 árboles, eso es competencia de la Dirección General de Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid debido a que tienen una capacidad aproximada entre 5.000 y 6000 árboles para plantar anualmente. Nosotros se los hemos dispuesto en viveros municipales y ellos van disponiendo, en función de sus criterios técnicos, la ubicación de dichos árboles.

Con respecto a las dos estaciones que están implantadas en un paisaje menos urbano, el parque de Comillas y Madrid Río, quiero señalar que en ambos sitios y para recuperar el microclima de

las zonas, en el parque de Comillas, con una tala de 128 árboles, y en el parque de Madrid Río, con una tala de 87 árboles, se han dispuesto ahora mismo dos propuestas de restauración ambiental, una relacionada con el parque de Comillas y otra con el parque de Madrid Río, alineada en el paseo de Yererías, entre las calles Las Naves y Valdelaguna. Estas propuestas de restauración han sido remitidas a distintos órganos y asociaciones, algunas de ellas mencionadas por ustedes, como a la Junta de Distrito de Arganzuela y Carabanchel, a la Dirección General de Zonas Verdes, a la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid; en el caso del parque de Comillas, también a la Asociación de Vecinos de Carabanchel, a la Asociación Vecinal Parque de Comillas y a la Asociación de Familias de Alumnos del Colegio de Educación Primaria e Infantil Perú. En relación con el parque Madrid Río, aparte de a las juntas y a las zonas verdes y a la FRAVM, también se ha mandado a la Asociación de Vecinos Pasillo Verde Imperial. La idea es que durante el plazo de un mes -les hemos dado un plazo de un mes, que es el plazo más abierto que permite la ley en estos trámites administrativos- se incorporen las mejoras propuestas por estas asociaciones en estos proyectos que estamos redactando para remitirlos a la Consejería de Medio Ambiente, ya que ellos, en su informe de impacto ambiental, aseguraban que, en cumplimiento de dicho informe, ellos son los que tienen que autorizar los proyectos que nosotros remitiremos con las aportaciones de estas asociaciones.

Por terminar únicamente con el tema del Paisaje de la Luz, nosotros hemos remitido al Ayuntamiento de Madrid, tanto a la Dirección General de Cultura como a la Dirección General de Obras, que son los competentes y son los interlocutores con el Ministerio de Cultura y con los del Paisaje de la Luz, la propuesta de restauración tanto en subterránea como la que nos afecta a nosotros. Me consta que el Ayuntamiento de Madrid va a hacer un informe de impacto patrimonial a requerimiento de la Unesco. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Núñez, y le pido, por favor, que se quede con nosotros para la siguiente pregunta, que es el punto número dos del orden del día.

PCOC-5274/2024 RGE.20758. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué medidas está tomando el consejo de gobierno para solucionar la situación de la línea 7B de Metro?

Como ya he dicho, el señor Núñez, en representación del Gobierno, va a responder a esta pregunta. Como ya conocen los tiempos, le voy a dar la palabra a la señora González, por favor.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muy bien. Muchas gracias, señor Núñez. Queremos en el Grupo Socialista que nos informe sobre qué están haciendo tanto en el subsuelo como en la parte afectada de viviendas, comercios y edificios dotacionales; queremos saber cuál es el estado real de esta infraestructura de metro que ya está afectando, como bien saben, a Coslada, y nos gustaría saber también qué va a pasar con las estaciones cerradas, si los vecinos de Coslada y de San Fernando en

algún momento van a poder recuperar el metro, aparte de poder recuperar sus casas y los distintos comercios.

Queremos, como digo, que nos informen de qué actuaciones van a llevar a cabo a raíz, como digo, de la memoria justificativa de septiembre de este año en la que la Dirección de Infraestructuras planteaba que tenían que hacer una tramitación de urgencia para la impermeabilización del trasdós, la consolidación del terreno y las reparaciones de la superestructura y del drenaje del túnel de la línea 7B entre las estaciones de San Fernando y del Barrio del Puerto. Y además supongo que, como usted bien sabe, lo que está ocurriendo en San Fernando hace que otros municipios donde ustedes están a día de hoy haciendo obras también empiecen a tener cierta preocupación de si eso que ha pasado en San Fernando pudiera ocurrir también en aquellos municipios; uno de ellos es Getafe y otro es Madrid, en la zona de Madrid Río. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora González. Señor Núñez, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. En relación con la pregunta planteada por el Grupo Socialista, para dar respuesta a las medidas que está tomando el Consejo de Gobierno para solucionar la situación de la línea 7B, y como ya he tenido oportunidad en otras comparecencias, cosa que agradezco, de dar cuenta del trabajo que se realiza con relación a esta línea, voy a señalar las actuaciones llevadas a cabo y, por tanto, autorizadas por Consejo de Gobierno, tal y como nos ha solicitado.

En primer lugar, quiero señalar que desde 2020 la Administración regional ha venido coordinando todas las actuaciones que involucran a distintas consejerías, adaptándolas a las necesidades de cada momento y actuando de forma integral. Se ha trabajado conforme a las actuaciones integrales recogidas en el documento que se presentó en octubre de 2022 y que abarcaba diferentes ámbitos: estabilización global de la zona, rehabilitación o demolición de viviendas afectadas, recuperación de la zona y los servicios afectados, atención e indemnización a los afectados. En particular, en relación con las actuaciones por las que usted pregunta y que se señalaron en el documento que se presentó en el año 2022, en concreto en su página 52, su grado de cumplimiento es el siguiente: actuación número uno, redacción de proyectos para la estabilización del terreno, impermeabilización, reparación de superestructura, reparación del sistema de drenaje, rehabilitación funcional, estructural o demolición de edificaciones; actuación finalizada en agosto de 2024 por un importe de 1,8 millones de euros. Dos, actuación relativa a la mejora del drenaje exterior de la estación del hospital de Henares: obra adjudicada por un importe de 1,5 millones de euros y que comenzará próximamente. Tres, actuación relativa a las obras de consolidación del terreno en superficie: obra finalizada en agosto de 2023 por un importe de 7,4 millones de euros. Cuatro, actuación relativa a las obras de estabilización global del pozo: obra finalizada en mayo de 2024 por un importe de 7, 2 millones de euros. Cinco, actuación relativa a la impermeabilización y consolidación del trasdós del túnel en el tramo entre estación Hospital del Henares y San Fernando: obra adjudicada por emergencia por un presupuesto de 28,3 millones de euros e iniciada en junio de 2024. Seis, actuación relativa a la impermeabilización y consolidación del trasdós del túnel en el tramo entre estación de San Fernando y

estación Barrio del Puerto; a diferencia de la actuación anterior, que tenía un carácter correctivo, esta actuación, que se ejecutará en el tramo que discurre por el término municipal de Coslada -que es el que usted señalaba también en su intervención-, es preventiva -ya estaba recogida en el documento de octubre de 2022, que le acabo de señalar como actuación número seis- y se encuentra actualmente en licitación por un presupuesto de 24,4 millones de euros. Esta actuación tenemos previsto que dé comienzo a finales de este año 2024.

De manera complementaria a las actuaciones recogidas, se ejecutarán las obras de restitución en superficie como consecuencia de las actuaciones señaladas de consolidación y estabilización en viales y en el complejo dotacional El Pilar. Nuestra previsión es que la restitución de estos espacios afectados comience a principios de 2025. He de señalar que ambos proyectos de restitución han sido trasladados al ayuntamiento para aglutinar sus aportaciones a nuestra propuesta y ejecutarla con sus incorporaciones.

Por otro lado, seguimos actuando en viviendas afectadas, sufragando los gastos de alojamiento, manutención, suministros, locomoción y mudanzas, así como el abono de indemnizaciones de responsabilidad patrimonial y, a fecha de hoy, el importe abonado ha sido de 23 millones de euros.

Tal y como señala también ese documento de adaptaciones integrales, se abrió una oficina de atención a los afectados por la línea 7B el 17 de octubre de 2022, donde se han recogido hasta la fecha y se han atendido 1.224 consultas; de ellas, 817 han sido relativas a las obras acometidas y 407 relacionadas con expedientes de responsabilidad patrimonial por afecciones. Por lo tanto, para concluir, he de señalar que, a fecha de hoy, por parte de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras se han ejecutado y puesto en marcha la totalidad de las actuaciones recogidas en el documento presentado en esta Asamblea en octubre de 2022. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Núñez. Señora González, por favor, tiene tres minutos y medio.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muy bien. Muchas gracias. Usted plantea que se empieza en el año 2022, evidentemente, y ha ido contando un poco las obras que se estaban haciendo en estos momentos. Es verdad que las obras tendrán también una planificación y cuando se licitan también se ponen los meses que van a durar; me gustaría que usted, en todas estas obras que ha dicho que próximamente se van a hacer, que se van a ejecutar, que se han iniciado en junio del 2024, que las otras son preventivas en Coslada, no solamente nos diga si está en fecha de licitación, si está empezada la obra, sino también en qué momento esta ha concluido, y, evidentemente, con esto no se está dando una solución integral del todo. Estamos en 2024, cuando se quieran terminar las obras nos iremos como poco a 2025 o 2026, y siguen las familias en una situación de bastante desesperación. Yo les pregunto una cosa: si esto en vez de haber ocurrido en San Fernando de Henares hubiera ocurrido en Pozuelo, ¿realmente estaríamos en la misma situación? Y le digo más: si esto, en vez de haber ocurrido en metro, hubiera pasado con Cercanías, ¿hubiéramos visto a la señora Ayuso y al señor Catalá corriendo a hacer una PNL para ver cómo se terminaba de hacer esto y se daba solución? Estamos hablando de que son

demasiados meses, son demasiados años, son muchas familias afectadas y, sobre todo, con una sensación de inseguridad permanente por parte de la Comunidad de Madrid. Y aquí nadie, inadie!, ha asumido responsabilidades, y lo que es peor, nadie les ha dado una solución a las familias. Como ustedes saben, y lo saben perfectamente, las personas se han tenido que ir de sus hogares y no saben en qué momento pueden volver o dónde pueden volver; les están dando ayudas, pero están alojadas en apartahoteles y, al mismo tiempo, tienen que seguir pagando gastos; están en una situación, como digo, en la que a día de hoy lo que están poniendo son parches que no se están terminando de ver.

Tampoco me ha respondido, aparte de esto, en qué momento tienen previsto, o si lo tienen previsto, que la línea 7B vuelva a funcionar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; señora González, le queda un minuto y veinte. Señor Núñez, tiene un minuto y medio para dos turnos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Vale, gracias. Para concretar el tema de las obras que están iniciadas ahora mismo, que son tres, la del drenaje exterior tiene un plazo estimado de ejecución de obras, tal y como se ha recogido en el proyecto de construcción al que puede tener acceso, de cinco meses; con respecto a las obras de impermeabilización y consolidación del trasdós del túnel, cada una de ellas tiene un plazo de ejecución de seis meses; por lo tanto, en el año 2025, antes del segundo semestre, ambas obras estarían finalizadas. La última de las actuaciones que está ahora mismo en licitación mediante el procedimiento de urgencia tenemos previsto que la adjudicación definitiva sea a lo largo de este mes de noviembre, por lo tanto, nosotros querríamos empezar la obra en diciembre si toda la tramitación administrativa vinculada es conforme. Con respecto a lo de Cercanías, no tengo nada que aportar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, muy bien. Señora González, un minuto y veinte.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Usted ha comentado cuándo está previsto que terminen las obras. La última que tienen prevista es de urgencia -entre el mes de noviembre y diciembre-, tienen también un plazo máximo en ese pliego, y me gustaría también saber cuál es el plazo máximo para terminar las obras. Y, por otro lado, si cuando se terminen con todas estas obras se va a volver a abrir la línea 7B o es algo que no se atreven a decir por lo que pueda pasar. Y, por otra parte, cómo se va a garantizar que lo que está pasando con la línea 7B no llegue a ocurrir en otros municipios donde hay filtraciones y donde, como digo, hay vecinos que empiezan a tener cierto temor de que eso les pueda ocurrir.

Usted ha planteado un poco toda la situación, el tema de las obras, la parte de los meses, también qué se va a hacer, pero, como digo, solución siguen sin dar. Usted nos está planteando todo desde el punto de vista de infraestructuras, pero hay otra parte, que es la humana, y que yo creo que esa en algún momento alguien desde su consejería también tendría que entenderla, que son las familias afectadas, los comercios afectados y toda la situación que están viviendo en San Fernando de Henares. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González, por ajustarse a los tiempos. Cuarenta segundos, señor Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Sí, ambos proyectos de impermeabilización y consolidación del trasdós del túnel tienen un periodo de ejecución de obra de seis meses, tanto el del término municipal de San Fernando como el de Coslada, que repito que son actuaciones completamente distintas, por eso el de San Fernando de Henares se contrató por emergencia y el de Coslada son actuaciones preventivas y, por tanto, como no era necesario entrar de una manera imperiosa y de emergencia, se han tramitado por un procedimiento completamente distinto.

Con respecto al suelo y a las características geológicas y geotécnicas de esa zona, nada tiene que ver con otros suelos que hay en la Comunidad de Madrid. Obviamente, los túneles son infraestructuras subterráneas que están entre menos 20 y menos 45 metros y tenemos constantes interferencias con cauces subterráneos o con el acuífero detrítico terciario, incluso cuaternario, por lo tanto, las filtraciones o las incursiones de agua son constantes y permanentes en todo este tipo de infraestructuras. Por ello se diseñan, se proyectan, pantallas de impermeabilización, túneles, etcétera, para que sea completamente viable y seguro. Lo que ha ocurrido en Getafe es que debe haber una filtración de agua que no tiene ningún tipo de importancia porque las características geológicas no tienen nada que ver con las de San Fernando, no hay solubilidad del terreno; son filtraciones de agua, como han ocurrido en todas las obras subterráneas que tienen una interferencia con cauce. Por lo tanto, quiero trasladar y transmitir tranquilidad a los vecinos porque hay unos equipos técnicos muy potentes detrás de todas estas infraestructuras, no solamente de la dirección general, sino de las empresas consultoras y constructoras, y estamos analizando los proyectos y solucionando todas aquellas imprevisibilidades que pueden ocurrir durante la ejecución de la obra. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Núñez... (*Rumores.*) Bueno, si quieren, pueden hablar fuera de aquí, de la comisión, porque ya el tiempo de esta pregunta se ha terminado. Le damos las gracias al señor Núñez y que tenga buena jornada. Vamos a pasar al punto tercero.

PCOC-5852/2024 RGE.22551. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Rafael Martínez Pérez, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno del servicio de transporte público con el que cuenta el municipio de Morata de Tajuña?

Invitamos al señor Rodríguez Sardinero, que es el director gerente del Consorcio Regional de Transportes, y que intervendrá en representación del Gobierno y de la Consejería de Vivienda, Transporte e Infraestructuras. Como ya saben, tienen cinco minutos en tres turnos, así que les iré marcando los tiempos para que no se sobrepasen. Señor Martínez, es su turno, por favor.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días de nuevo, señor Sardinero. Ayer algún miembro de esta comisión afirmó en sesión plenaria que en la Comunidad de Madrid tenemos el mejor transporte público. Déjeme que discrepe de nuevo de esas palabras y volvamos a denunciar en esta comisión la saturación de algunas líneas interurbanas.

El transporte público en Morata de Tajuña, al igual que en el resto de pequeños municipios de la zona sureste de la Comunidad de Madrid, deja mucho que desear, principalmente por culpa de las dilatadas esperas entre un autobús y otro, los que van llenos y el sistema radial, que obliga a pasar por Madrid capital para ir a cualquier sitio. Con estos condicionantes, me gustaría saber qué valoración hace este Gobierno del servicio de transporte público con el que cuenta Morata de Tajuña. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez. Para responder, el señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchas gracias, presidente, y muy buenos días a todas sus señorías. La verdad, señor Martínez, yo creo que vivimos en mundos paralelos y en comunidades distintas. Se lo voy a contar de nuevo: el transporte público de viajeros en el municipio de Morata, del sureste, con el que tengo una relación vinculada, puesto que está muy próximo a Arganda del Rey, y donde hay una relación bastante importante entre ambos municipios, como saben ustedes, está ubicado en la parte del sureste de la Comunidad de Madrid, en la zona del valle del río de Tajuña, y se realiza exclusivamente con línea de transporte por carretera y, en concreto, mediante la concesión BCM 301 Madrid-Valdelaguna-San Martín de la Vega. Esta conexión conecta el municipio de Morata de Tajuña a través de dos líneas interurbanas que tienen sus cabeceras: Conde de Casal, línea 336: Madrid-Conde de Casal-Morata de Tajuña, y la línea 337: Madrid-Conde de Casal-Chinchón-Valdelaguna; además, sirve también al municipio otra línea de transporte interurbano, la línea 330, que satisface relaciones con municipios de su entorno como Rivas, Arganda y Perales de Tajuña -esa falta de transversalidad que se alega desde aquí no es real- y que proporciona además las conexiones con el Hospital del Sureste, que es el hospital de referencia de estos municipios, y, como ustedes bien saben, en la Comunidad de Madrid existe la libertad de elección de centro hospitalario.

En varias ocasiones les he comentado que el mapa concesional es un mapa vivo, flexible y que en el consorcio estamos continuamente en contacto con los municipios para adaptar el servicio de transporte a las necesidades de los ciudadanos, necesidades que van cambiando. Un buen ejemplo es el municipio al cual usted hace referencia y en el que en esta legislatura se han llevado a cabo numerosas modificaciones que paso a detallar: año 2023, las modificaciones supusieron principalmente cambios en horarios de todas las líneas -330, 336 y 337- en los calendarios de lunes a viernes laborables, ajustándolo aún más a las necesidades de los usuarios en esos momentos de hora punta en concreto. En mayo del 2024, es decir, en este año, se puso en servicio la reordenación de las líneas consensuadas con el ayuntamiento atendiendo a las siguientes acciones: modificamos los horarios de la línea 330 y 337 de lunes a viernes laborables de nuevo, con respecto al año 2023; se modifican los horarios de la línea 336 de lunes a viernes laborables, sábados laborables y domingos festivos; hasta ese momento la

línea solo prestaba servicio los días laborables; luego, se incrementan, como he dicho, en fines de semana. Finalizan los servicios prestados con la línea urbana de Morata L1 y se modifica la línea 330 para incorporar el servicio que prestaba la línea urbana L1 de Morata hasta este momento, haciendo parada en la residencia Isla Taray, que ahora cuenta con dos expediciones más. Se modifica el itinerario de la línea 336 mejorando la cobertura en el municipio de acuerdo con la solicitud recibida por parte del ayuntamiento, y se reordena y se crean cinco nuevas paradas de autobuses.

En cuanto a los principales datos de oferta-demanda de las líneas hasta la reestructuración siguiente, tenemos una oferta de días laborables de 153 expediciones, 85 expediciones en sábados y 68 en días festivos. Y, por lo que respecta a la demanda total anual del conjunto de estas líneas, en el año 2022 ha sido de 1,20 millones y en el año 2023 ha sido 1,48 millones de viajeros; por lo tanto, refleja una recuperación importante y que la demanda ha ido creciendo también en este municipio como en el resto de los municipios de la Comunidad de Madrid. De la relación entre oferta y la demanda media en el día laborable se puede extraer la ocupación media expresada en viajeros o expedición para cada una de las líneas y, por tanto, la ocupación de la línea 330 es de 23,6 viajeros por expedición; la 336, 25,8 viajeros por expedición y, por último, la 337, de 46 viajeros por expedición.

Por todo lo anteriormente dicho, cabe destacar que la valoración es muy positiva. Se considera que el municipio dispone de una oferta acorde a la demanda generada y que permite la accesibilidad directa con Madrid y con otros municipios importantes de su entorno; valoración que se suma a la que hemos recibido de la propia ciudadanía, que, según los últimos datos de los que disponemos de las encuestas del 23 explotadas en el año 24, es de 7,37 puntos sobre 10, declarándose el 70 por ciento de los encuestados bastante o muy satisfecho con la concesión. Además, con la puesta en marcha de las nuevas concesiones, el servicio de transporte de Morata vendrá aún más a optimizar la movilidad de ese municipio con respecto a la capital y con respecto a sus municipios colindantes, con los que tienen una relación mucho más directa. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sardinero, le quedan treinta segundos; se lo digo por, en fin, dejar algo para el final. Señor Martínez, tiene cuatro minutos y cinco segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. De verdad, señor Sardinero, que siempre me contesta lo mismo; le preguntemos por la línea que le preguntemos, todas están correctas y todas cumplen sus expectativas.

Le voy a contar un caso, para empezar, de Morata de Tajuña. Bien sabrá usted que su instituto de referencia era el instituto Anselmo Lorenzo, ubicado en el municipio de San Martín de la Vega. Pregúntense ustedes por qué nunca ningún vecino de Morata de Tajuña cursó sus estudios de Bachillerato en su instituto de referencia. Se lo digo yo, para ir de Morata de Tajuña a San Martín de la Vega en transporte público se necesitan dos horas en un trayecto que se hace en dieciséis minutos en coche.

Dice usted que todas las líneas cumplen sus expectativas. Usted ha dicho que vive en Arganda del Rey; espero que alguna mañana vaya a Morata de Tajuña y coja el autobús tanto de ida como de

vuelta, porque me da igual que sea la línea 330, 336 o 337, todos van llenos a partir de las seis de la mañana -entre las seis y las siete y media de la mañana- y todos vuelven llenos a partir de las seis y media de la tarde, en un recorrido de más de cuarenta y cinco minutos que muchos vecinos y vecinas de Morata de Tajuña tienen que hacer de pie en los pasillos, siempre y cuando han tenido suerte y el conductor les ha dejado subirse al autobús, porque, si el conductor no les deja subirse al autobús, tienen que esperar cuarenta y cinco minutos más para poder coger el siguiente autobús.

Hablando de la calidad en el servicio, me gustaría saber también, señor Sardinero, su opinión como responsable del Consorcio Regional de Transportes con lo que está sucediendo en Morata de Tajuña; imagino que usted es conocedor de lo que sufren los usuarios de este municipio para poder coger el autobús como consecuencia de que su alcalde no ha retirado la plaza de toros que instaló ya hace más de setenta y cinco días que provoca que algunos vecinos deban recorrer algo más de un kilómetro todos los días para poder coger el autobús. Me imagino que es responsabilidad del Consorcio Regional de Transportes dar un toque al alcalde de ese municipio y que tendrá mucho que decir. El autobús de la línea 330, Morata-Arganda-Rivas, solo se puede coger en el extremo norte del pueblo a día de hoy y desde mediados de agosto únicamente cuenta con una parada única. El autobús 336 solo se puede coger en el extremo norte y oeste del municipio y, en este caso, con muy poca frecuencia. Y el autobús 337 solo se puede coger en el extremo oeste del municipio, con una parada única en todo el municipio. Podríamos hablar también de Valhondo; ustedes retiraron hace más de dos años esa parada y no han dado respuesta a los más de 150 vecinos que viven en dicha urbanización y que todos los días tienen que andar más de quince minutos para poder coger el autobús. Eso sí, ustedes retiraron esta parada por seguridad, pero no se han dado cuenta que estos vecinos tienen que recorrer estos quince minutos por la propia carretera para llegar al municipio de Morata de Tajuña. Igualmente dice que están satisfechos con dicha línea; pregúnteles a los jóvenes de Morata de Tajuña, que tienen que utilizar más de dos horas, en algunos casos tres horas, para dirigirse a la Universidad Autónoma o a la Carlos III de Madrid, lo que supone, mínimo, de dos a tres horas malgastadas para dirigirse a sus centros de estudios. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; se ha guardado treinta y cinco segundos, así que...

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Lo hago telemático, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡Pues a ver cómo lo podemos hacer!

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Pues itelegráfico! Gracias. ¿Por qué no van al instituto de San Martín? Muy fácil, en la Comunidad de Madrid hay libertad de elección, también en educación.

Con respecto a la certidumbre de si es o no es el mejor transporte el de la Comunidad de Madrid, pues yo creo que es el mejor transporte público de la Comunidad de Madrid que se presta y se da; evidentemente, las encuestas de satisfacción de los usuarios lo dicen. Y, bueno, algún día me dirá

usted cuál es el mejor transporte que existe en España con respecto a la Comunidad de Madrid. Y el problema del consorcio no es la plaza de toros de Morata de Tajuña.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señor Martínez, treinta y cinco segundos.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Señor Sardinero, si el problema no es la plaza de toros, ustedes son los que organizan y los que aceptan cuándo se ponen y dónde se ponen las paradas provisionales; por lo tanto, algo tendrá que decir al Ayuntamiento de Morata de Tajuña.

No es que en la Comunidad de Madrid haya libertad de elección para buscar un centro educativo, el problema de Morata de Tajuña es que no tiene instituto; ese es el verdadero problema, que en un municipio como Morata de Tajuña los chavales se tengan que ir a otros municipios a estudiar porque ni tan siquiera cuentan con instituto.

Señor Sardinero, yo creo que volveré a preguntarle por otras líneas, pero espero que alguna vez usted reconozca que los pueblos del sureste de la Comunidad de Madrid están mal comunicados, con un servicio deficiente y unas expediciones que no cumplen con las demandas de los usuarios. Estamos ya cansados de escucharle decir que el futuro mapa concesional va a solucionar todos estos problemas -lo ha dicho aquí usted en algunas ocasiones- y que era un mapa muy ambicioso para todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, y solo hay que ver los cientos de alegaciones que han presentado a dicho mapa concesional todos los vecinos y vecinas de diferentes municipios de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Treinta segundos, que es lo que se ha excedido el señor Martínez, porque no le quedaba nada... (*Rumores.*) ¡No, no, no!, ¡no me han entendido, no me han entendido!, le digo que le voy a dejar más tiempo porque le voy a dejar el exceso suyo a él, ¡ya está!, ¡inada más! (*Rumores.*) ¡No, no importa!, a mí me gusta de verdad ser muy exquisito con los tiempos, que todos tengan lo mismo. Bueno, señor Rodríguez Sardinero, treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Solo en treinta segundos: vivimos en comunidades autónomas distintas, y, desde luego, nada tiene que ver lo que usted manifiesta en esta sala con lo que se corresponde con la realidad, simplemente porque lo dicen los ciudadanos de la Comunidad de Madrid; el 7,67 por ciento tienen la satisfacción con respecto al transporte de nuestra comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues ya está; muchas gracias, señor Rodríguez.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Antes de mi intervención, al señor Sardinero le quedaban treinta segundos y se ha excedido; por lo tanto, ya se había excedido en su segunda intervención. Yo me he excedido en la tercera y le está diciendo que le da una tercera...; a ver, ¡yo no tengo problema!, estamos aquí para debatir y este es nuestro trabajo, y si su intención es que cierre el señor Sardinero me parece bien, pero él ya se había excedido también.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, señor Martínez, ipor supuesto que se ha excedido!, y si siempre se lo digo, la verdad; lo que quiero decir es que intento que se equilibren los tiempos, y, cuando uno se excede, pues que se equilibre con el otro, nada más. Lo suyo es que cierre siempre el compareciente para responderle a la pregunta, yo es lo que creo lógico. Bueno, despedimos al señor Rodríguez Sardinero, le damos las gracias, y que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto cuarto.

C-1321/2024 RGEF.22142. Comparecencia del Sr. D. Antonio Lopera Arazola, arquitecto y director de las obras del Proyecto de Construcción del Teatro de Almendrales, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: su trabajo como director del proyecto de construcción del Teatro Almendrales. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

Esta comparecencia es por el artículo 211. Invitamos al señor Lopera, por favor, a la mesa y le damos la bienvenida; le rogamos que tome asiento. (*Pausa.*) Muchas gracias y buenos días. También quiero dar la bienvenida a los invitados que están hoy aquí en la comparecencia. Les informo que la tramitación, conforme al artículo 211 del Reglamento, tiene un tiempo de un turno inicial, señor Lopera, para que usted lo sepa, de quince minutos, que, si quiere, le aviso yo cuando le queden uno o dos minutos, y, después de su primera intervención, marcarán posición cada uno de los grupos parlamentarios para que finalmente usted pueda responder a cada uno de ellos. Los grupos parlamentarios, para que usted lo sepa, tienen diez minutos de intervención, aunque normalmente suelen tener intervenciones de menos tiempo para que usted pueda explayarse en una última intervención para cerrar; así que le damos la palabra, señor Lopera, y ya le aviso yo en caso de que se acerque al tiempo.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO DE ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Buenos días a todos, señor presidente. Señorías, muchas gracias por darme la oportunidad de explicar mi punto de vista como proyectista y director de las obras del teatro de Almendrales, de las circunstancias que lo rodean. De todas maneras, yo, antes que nada, quisiera mostrar mi consternación y solidaridad con nuestros compatriotas valencianos, que, al lado de las circunstancias que pasan, creo que cualquier problema que podamos plantear aquí es realmente de tono menor, y hay que hacerlo, creo yo, desde la humildad y desde la voluntad de buscar soluciones, que es un tema creo que fácil.

Voy a comenzar con una pequeña semblanza de lo que han sido las circunstancias que han rodeado el teatro de Almendrales, que probablemente algo de esto conozcan ustedes, pero yo les voy a leer una página y media de este asunto para que se puedan ustedes componer una idea de qué es lo que pasa en el barrio de Almendrales y, más concretamente, con el teatro. El teatro de la colonia de los Almendrales forma parte del equipamiento que en su día recogió y prescribió el plan especial de reforma interior... (*Rumores.*) ¿Qué pasa?

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que acercarse un poquito más al micrófono.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO DE ALMENDRALES** (Lopera Arazola): ¡Ah, perdón! Empiezo otra vez.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¡No, no!

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO DE ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Bueno, decía que el teatro de la colonia de Almendrales forma parte del equipamiento que en su día recogió y prescribió el plan especial de reforma interior que establecía la reordenación de la colonia de los Almendrales, dentro del programa barrios en remodelación que desarrollaba la Comunidad de Madrid en esas fechas. Esta operación de barrios en remodelación -y luego hablaremos de ello- fue seleccionada por las Naciones Unidas como ejemplo de buenas prácticas, y así se llevó a una convención que hubo en Estambul en el año 96, bajo el título de Hábitat. El equipamiento al que se está haciendo referencia..., bueno, aquí les muestro lo que es la colonia y las distintas parcelas que se reordenaron y se reorganizaron para dar acomodo al realojo de los habitantes de la colonia, pero también quedaron unos excedentes de espacio, puesto que pasamos de viviendas de una a dos plantas a viviendas de tres plantas; entonces, esos excedentes sirvieron para, digamos en términos coloquiales, repoblar el barrio. Entonces, ¿qué es lo que había aparte de las viviendas? Pues estaba previsto, recogido en el planeamiento y aprobado en su día con todas las bendiciones, un equipamiento. Esto que señalo aquí en el medio es un espacio al aire libre que existe todavía y está. Y luego había un bloque... Yo no sé cómo se hace avanzar la página aquí... (*Rumores.*) ¡Ahí está! Bueno, esta nos vale para los efectos. A ver, lo que está marcado era el equipamiento, vamos a llamarle cubierto; en ese equipamiento, después de consenso y negociación con las autoridades urbanísticas y políticas del momento, se llegó a la conclusión de que se iba a hacer un centro de salud y un centro cívico cultural que sirviera para atender las necesidades tanto de alojamiento de la asociación de vecinos, muy potente y muy pujante en aquel momento, como para la celebración de otro tipo de eventos; entonces, así se concibió. El centro de salud y la zona lúdico-deportiva fueron completados, no así el centro cívico cultural, cuya construcción iniciada en 1992 quedó suspendida tres años más tarde al quebrar la empresa adjudicataria; desde entonces, el edificio, con su estructura totalmente terminada, ha permanecido en el olvido.

Quien les habla, que soy autor del proyecto y director de las obras interrumpidas, ha asistido en las últimas décadas al menos a dos intentos fallidos de recuperar la funcionalidad del edificio, una por parte del Obispado de Madrid, que quería esas instalaciones para usos pastorales, y otros más reciente, a iniciativa del Inaem -Instituto de Artes Escénicas-, que aspiraba a establecer aquí la sede de la joven Compañía de Teatro Clásico dadas las adecuadas características del inmueble que convenían a sus intereses. Lo que pasa es que la persona -cosas que pasan habitualmente- que pilotaba esta iniciativa fue ascendida en sus funciones, pasó a otras funciones dentro del ministerio, y nadie siguió la estela de esa iniciativa, que a mí me parecía estupenda. De esas características que fueron las que valoraron los responsables del Inaem, el edificio se proyectó con una doble finalidad: por una parte, dar cobijo a las oficinas de la asociación de vecinos y, por otra, crear un local con las características y prestaciones de un cine teatro cuya explotación y rendimiento funcional y artístico no tuviera que estar necesariamente vinculada a las iniciativas y gestión de la asociación. De este modo, se organizó un

edificio en dos sectores o bloques independientes, aunque fácilmente interconectables: uno, la sede de la asociación, que ocuparía la planta superior. Para que se hagan ustedes una idea, les muestro el estado en el que se encuentra ahora mismo, es una foto muy reciente; el centro, teatro o como queramos llamarlo, está aquí en medio, abrazado por el centro de salud, que sí que se completó y que está en funcionamiento desde hace mucho tiempo. Las viviendas a las que estamos haciendo referencia, que forman parte de toda la operación completa, son estas. Aquí tenemos el bloque de equipamiento, centro de salud y teatro, y estas son las viviendas del lado de esa zona equipamental, esto es, justo enfrente, al otro lado de la zona lúdico-deportiva.

Voy a pasar rápidamente. Estos son unos planos de cómo era el proyecto en grado de definición, como corresponde a cualquier proyecto de ejecución. Aquí vemos la sección y tal -ahora explicaré un poquito cómo va esto-. Este es el estado en que se encontraban cuando quebró la empresa; no se había empezado todavía el centro de salud, pero a mí lo que me interesa resaltar es que tanto por dentro como la estructura de la envolvente estaban perfectamente terminadas y en un estado de solidez y de adecuación tremenda, desde el punto de vista funcional y estructural. Esto es el interior. Aquí, a través de este código de colores, podemos ver la distribución del espacio original; entonces, el área de público es lo que está marcado en amarillo; lo que está marcado en verde es el espacio escénico y los servicios anejos, es decir, en planta sótano, una parte de debajo del escenario, más camerino, el propio escenario, la caja escénica entera, y lo que está en morado era lo destinado a la asociación de vecinos, con accesos independientes, pero que si se decidiera remodelar interiormente o redistribuir no habría ninguna dificultad, puesto que son muy fácilmente reintegrables mutuamente las partes de zona. Total, esto queda así y, de pronto, yo me entero por la prensa que está previsto echarlo abajo. Digo: bueno, ¡joder!, francamente, no lo entiendo; no lo entiendo. Y, entonces, se aducen básicamente dos argumentos: uno de índole urbanístico y otro de índole estructural. Empezando por este último, se hace referencia a un informe de una consultora, que se llama Intemac, que dice que ha elaborado un informe, pero de ese informe, que yo nunca lo he visto para poder interpretar los aspectos técnicos que contiene, la única información que tengo de eso es que en el informe de supervisión se hace mención a que dice el informe -un poco como estos chistes encadenados de que dice el inglés, ¿no?- que no vale para nada lo que hay. Bueno, yo, sinceramente, a priori, sin poner en duda la solvencia de esa consultora, les puedo decir que no me lo creo. Que no me creo que desde el punto de vista estructural eso esté ahora mismo desechable. ¡Hombre!, pensemos que, si hubiera que tirar abajo cualquier estructura de hormigón o de acero después de veinticinco años más o menos, pues, vamos a ver, podíamos empezar por tirar el Edificio España, que conozco bien, que tiene una estructura de hormigón lamentable, pero a pesar de eso se ha recuperado y ahora mismo es un edificio emblemático y en perfecto funcionamiento; habría que tirar media Gran Vía. En fin, no vamos a andar ahora con ese tipo de bromas, pero punto clave: ¿dónde está ese informe? Yo, como profesional, como arquitecto, como especialista en construcción, quiero verlo, si es que se puede ver.

El otro es de índole urbanístico: se dice que está fuera de ordenación, que si es parcela mínima, que está por debajo de tal... Bien, bueno, pero el mismo informe -que quizá tengamos ocasión de verlo- abre una puerta para solucionar este tema. Dice: bueno, vamos a ver, para solventarlo lo primero que hay que hacer es una modificación puntual del plan. Eso se hace cada lunes y cada martes

si se quiere hacer. Entonces, no puedo ya opinar más claramente, sino presentar a vuestras señorías lo que se me ocurre que se puede hacer con eso, simplemente. Creo que no voy ya a hablar más... ¡Ah, bueno, sí! Quiero acabar esta primera parte con lo que he comentado antes, esta actuación no solamente la de la colonia, sino la del centro cultural, la operación de barrios en remodelación en la cual se incluía la colonia de Almendrales, quedó recogida en el catálogo de buenas prácticas de la Conferencia de Naciones Unidas sobre asentamientos humanos Hábitat II, celebrada en Estambul en 1996, es decir, el equipamiento forma parte de una actuación reconocida internacionalmente, y, ¡hombre!, a mí me cuesta mucho pensar que la solución sea demolerla y meter los escombros en el sótano, que es lo que se ha planteado hasta hoy. Me voy a parar de momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues, mire usted, se ha ajustado al tiempo perfecto.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): ¡Ah, ¿sí?!, ¡iqué bien!

El Sr. **PRESIDENTE**: Casi, catorce minutos y cincuenta y ocho segundos.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Bueno, son muchos años dando clase.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, se le nota, se ha ajustado muy bien. A continuación, los grupos parlamentarios por un tiempo de diez minutos o menos. Señor Calabuig, por parte de Vox.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. No sé si serán más o menos; yo tiendo a menos, usted lo sabe perfectamente.

Don Antonio, muchísimas gracias por estar aquí. Me tiene despistado. Además, ayer hubo una participación en el pleno y llevamos dos plenos hablando de este teatro. Ayer intervinieron un gato y unos pajarillos y la señora Espinar, pero, en fin, fue muy entretenido.

Le hago varias preguntas sobre la marcha. Una, ¿quién le hizo a usted la hoja de encargo? ¿La Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid? Porque, claro, me pierdo. No, no me conteste ahora, porque el señor presidente le va a armar a usted un follón. Usted tome nota...

El Sr. **PRESIDENTE**: A ver, para que él lo sepa, en esta intervención intervienen cada uno de los representantes de los grupos parlamentarios, usted va tomando nota, y al final, en la última intervención, es cuando les responde; es un poco para que lo sepa. Señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Yo la idea que tengo es que el solar es de la comunidad y que el edificio iba a ser del ayuntamiento, pero no sé quién le hace a usted la hoja de encargo. Supongo que el ayuntamiento porque era un teatro municipal, ¿no? Bueno, ya luego me lo cuenta. Después donde hay que preguntar es en la comunidad, qué es lo que pasa con todo esto y qué va a pasar. Y lo ha dicho usted a última hora, tenía sótano, pero yo en lo que había visto en la prensa no había visto que tenía sótano, pero sí, ayer dijeron -me parece que fue el consejero o la diputada- que tenía un

sótano y me preocupa que los escombros se vayan a meter debajo y se vayan a quedar ahí; ya que tenemos un sótano, en vez de llevarlo a un vertedero, los dejamos ahí abajo. No sé cómo figura en el proyecto.

Me llama la atención que le digan en la justificación que hay una infracción urbanística. Usted cuando lo hizo o cuando lo diseñó o cuando lo proyectó, cumplía todas las bases, entiendo que sí. No sé si es que ha cambiado la normativa urbanística; de hecho, se ve la foto al lado del del centro de salud, los dos levantan lo mismo, los dos tienen su casetón de ascensores o de escaleras., es decir, yo no veo... Pero yo no soy especialista en eso, son ustedes los arquitectos; yo soy albañil en las obras en la construcción.

Y, luego, me llama la atención, sobre todo, que el informe de Intemac no sea favorable. ¿Qué pasa, que no hacían probetas durante el hormigonado? ¿Qué pasa, que no revisaban la ferralla de las vigas o de los pilares? O sea, ¿cómo a Intemac -coño, que es una de las primeras ingenierías de España en estructura- se le ocurre hacer un informe? Me gustaría verlo, ¿eh? A mí también me gustaría ver, como a usted, un informe donde dice que la estructura no funciona. No tengo nada más que decir, prefiero escucharle a usted. Es que estoy perdido, no sé de quién es el edificio, de quién es el solar, qué se va a hacer después. Porque otra cosa, eso sí, ayer, cuando le contestó sobre su gato, el consejero dijo en un cierto momento que a partir del año 93 hubo un reglamento de funcionamiento de para qué estaba el Ivima, que era solamente para viviendas; sin embargo, tanto en septiembre como en el pleno de ayer, dijo que esa parcela serviría para un uso dotacional, luego no entiendo qué hace la consejería diciendo: no, yo tengo que hacer solo vivienda, pero le aseguro que será dotacional. Eso me despistó.

Otra pregunta sobre lo que usted ha estado contando, que lo sabía, de que tuvieron dos intentos fallidos de que alguien se hiciera con el edificio: el Arzobispado de Madrid y el Inaem. El Inaem parece ser que se echó atrás, ¿y el Arzobispado de Madrid por qué no lo quiso? Tiene una iglesia al lado; luego, si no, me lo cuenta por curiosidad, porque está ahí en edificio y es una pena. Es una pena no saber por qué no lo quiso. Yo prefiero escucharle a usted y después de terminar esta comisión, ver a qué persona, a qué director general citamos aquí de la consejería del señor Rodrigo para que nos venga a informar realmente de qué se va a hacer con todo ese edificio. Ya sabemos que, de entrada, se va a demoler; está ya publicado, ya tiene su asignación presupuestaria, y ya está. Muchísimas gracias, don Antonio; prefiero seguir oyéndole. Muchas gracias. He sido corto, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, señor Calabuig; como siempre, ha sido usted muy sintético. Muchas gracias.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista va a hablar la señora Espinar, así que le damos la palabra.

La Sra. **ESPINAR MESA-MOLES**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenos días, señor Lopera, y bienvenido a esta comisión y a esta casa, que es la casa de todos. En primer lugar, quiero

agradecer la presencia de la Asociación de Vecinos la Unión de Almendrales, que ayer también nos acompañaron en el pleno y hoy me he permitido invitarlos a esta comisión, aunque la comparecencia no sea a petición de mi grupo, porque entiendo que es de justicia que aquellos que llevan décadas peleando dotaciones para su barrio puedan escuchar de primera mano estos debates. Nosotros pasaremos, pero ellos ya estaban antes de que nosotros estuviéramos ni siquiera pensados y seguirán cuando nosotros nos dediquemos a otros menesteres, así que me he tomado ese atrevimiento y estoy segura de que a los compañeros de Más Madrid no les importará, sino todo lo contrario, que hoy la asociación de vecinos que tantas décadas lleva peleando por el teatro de Almendrales nos acompañe. También quiero agradecer a la portavoz de mi grupo de mi comisión que me permita hoy estar aquí, en este debate, y aclarar algunas de las cosas que ayer el consejero no pudo o no quiso aclarar, pero que creo que son relevantes para lo que nos ocupa hoy.

Después de escucharle, señor Lopera, tengo cada vez más claro que el gran problema de Usera no es un edificio en mal estado o en ruinas, no es un inmueble que no cumple con la legalidad; el gran problema de Usera quizás sea la dejadez de gobiernos de la comunidad y del Ayuntamiento de Madrid durante demasiados años. Mire, que alguien como usted, que cuenta con una dilatadísima experiencia en el sector de la construcción y de la realidad urbanística, se atreva a hablar tan claro resulta fundamental, y por eso quiero darle las gracias. Pero vamos a ver si yo soy capaz de enterarme; por lo que usted nos cuenta hay dos informes en circulación que son utilizados por el Gobierno del Partido Popular. Uno de ellos habla de las condiciones urbanísticas del teatro de Almendrales, que sería un informe pesimista sobre las condiciones actuales de conservación, pero que deja una puerta abierta a una posible modificación del plan, algo que me consta se puede lograr con cierta facilidad. Este informe es conocido también por usted por lo que le he oído y ha dado su opinión sobre él, pero luego existe otro informe, vamos a llamarlo el informe destructor, en el que se basan para amparar esta demolición, que dice directamente que el edificio está en ruinas y que hay que derribarlo; así se ha dicho en los medios, así lo dijo ayer el consejero en el pleno, pero es un informe al que nadie ha tenido acceso.

Creo que no somos el único grupo que ha hecho esa petición de información de la que no hemos tenido respuesta; veo que el señor Lopera tampoco ha tenido acceso a ese informe, veo que el portavoz de Vox tampoco ha tenido acceso a ese informe y, claro, cuando hablamos de un informe que lo que está diciendo es que es inviable que el teatro de Almendrales siga en pie, sería conveniente para este Gobierno enseñarlo en un ejercicio de transparencia, sobre todo porque, si no hay debate y las razones son de peso, está en su mano cortarlo. Claro, el gran problema es que nadie ha visto ese informe, lo único que sabemos es que es un informe que hace un funcionario, a través de ese informe al que hace referencia, para dar el okey a la demolición. Pero, insisto, el informe destructor es invisible. Entonces, la pregunta es clara, ¿dónde está? Yo ayer se lo dije al consejero y hoy invito a esta comisión a que, si ese informe existe, está y realmente dice lo que ustedes defienden, lo pongan encima de la mesa. Porque, si esto fuera un camarote, yo podría decir que sabemos que la parte contratante de la parte contratante del contrato contratado asegura que el contrato de la parte contratante... ¡Claro! Entonces, podemos reírnos mucho, podemos hablar de gatos, pero para poder hablar de las cosas con seriedad lo importante sería que este Gobierno tomara conciencia de lo que anuncia y de los informes

en los que se basa para anunciar lo que anuncia. Vamos, que deje de vivir de titulares y que empiece a hacer política, porque la nocturnidad con la que se ha llevado a cabo este proceso administrativo yo creo que levanta legítimas sospechas.

¿Qué va a pasar ahora? Y yo no quiero hacer un spoiler, pero me atrevo a decir que nada bueno para Usera. Aquí, señor Lopera, es donde le pido su consejo y su experiencia. Yo no sé qué mecanismos jurídicos cree que podemos utilizar quienes apostamos porque el espacio urbano del teatro de Almendrales se destine a una dotación pública para el barrio. Yo no sé si es razonable tirar la toalla teniendo en cuenta que el ordenamiento jurídico urbanístico ha dicho hasta aquí, o lo razonable sería reivindicar que se aplique bien el derecho urbanístico. No sé si podría darnos una valoración técnica, no ideológica, del contenido de ese primer informe que sí se conoce, porque nosotros tenemos claro que lo que está en juego es el futuro del barrio; un barrio que, además, por cierto, fue seleccionado por Naciones Unidas como ejemplo de buenas prácticas. El teatro de Almendrales representa un símbolo de lo que era el compromiso político con un entorno concreto, y yo creo que a nadie de los que estamos aquí se nos escapa que Usera necesita muchísimas cosas y una de ellas son espacios culturales.

Yo no quiero entretenerme mucho más, pero lo que sí le pido es que, en su opinión de experto, nos diga qué podemos hacer, si nos quedan argumentos urbanísticos para continuar una batalla realmente ideológica o nos recomienda buscar otras vías de oposición y proposición. Y sí me gustaría que, a raíz de lo que ha planteado el portavoz de Vox, nos confirmara si el uso de esa parcela es dotacional, porque hasta donde yo tenía entendido no era dotacional, pero ayer el consejero dijo que sí; con lo cual, no sé si es que han hecho un cambio de uso, pretenden hacerlo o fue un desliz; si usted lo sabe y me lo puede confirmar, se lo agradezco. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, muchas gracias, señora Espinar. Estaba comentando con la letrada que a través del artículo 18.1 se puede solicitar información al Gobierno.

La Sra. **ESPINAR MESA-MOLES**: Ya, ya lo sé.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por eso le digo que tenemos la posibilidad de hacerlo, ¿vale?, y lo digo un poco para que los invitados sepan que a través de las herramientas que tiene la Asamblea de Madrid se puede solicitar.

La Sra. **ESPINAR MESA-MOLES**: ¡Sí, sí!, a ver si la letrada le informa al Gobierno cómo contestar a esas peticiones, porque pedidas están. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues ya está, muy bien, es para que sepan los invitados que también existen esas herramientas. Señora Escalante, es su tiempo, por favor.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Buenos días. Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor Lopera, por su presencia y comparecencia en esta comisión a solicitud de Más Madrid. En realidad, me bastaría un minuto para hacer mi intervención tras la comparecencia y exposición técnica del señor Lopera, arquitecto y director del proyecto del teatro de Almendrales de Usera. Con decir qué sentido

tiene gastarse 1 millón de euros en demoler una infraestructura necesaria en un distrito como el de Usera, cuando con ese mismo millón de euros posiblemente podría rehabilitarse y dotar al distrito de un espacio tan necesario. Me quedaría ahí y lo dejaría, pero hoy contamos con el privilegio de tener al señor Lopera para que nos aclare las dudas técnicas que tenemos sobre esta demolición, que parece que ninguno entendemos, y que haga el trabajo -le vamos a pedir- que tendría que estar haciendo la Comunidad de Madrid, porque la señora Ayuso está haciendo lo que hace siempre, jugar al escondite, marear la perdiz, ganar tiempo y ocultar unos informes que todavía -los hemos solicitado porque sabemos cuál es el funcionamiento y por supuesto que están pedidos y solicitados- no los tenemos. Ocultar unos informes que yo, de verdad, llegados a este punto, dudo hasta de que existan unos informes que avalen esta demolición.

Hoy nos encontramos aquí, lamentablemente, ante la confirmación ayer mismo en el pleno por parte del consejero de Vivienda de una noticia que muchos temíamos, y es que la Comunidad de Madrid va a demoler el teatro de Almendrales en Usera y no está dispuesta a echarse atrás en esta decisión; va a gastar sin pudor más de 1 millón de euros en un despropósito y en un atentado contra los servicios públicos. Un proyecto arquitectónico que se inició hace más de treinta años con el propósito de dotar a este distrito de un espacio cultural de referencia y que, a día de hoy, tras años de abandono, será reducido a escombros si nadie lo evita. Este teatro, cuya infraestructura fue proyectada en 1992 y abandonada en 1995, sigue en perfecto estado estructural, como nos ha contado el señor Lopera, según su evaluación técnica, que nos ha detallado el propio arquitecto. Con esta decisión de la Consejería de Vivienda y de la Comunidad de Madrid se ignora no solo la opinión de los expertos, del director de este proyecto, que tenemos la suerte y el privilegio de tener hoy aquí, sino también el valor patrimonial y simbólico que tiene para Usera, un distrito que ha sido sistemáticamente marginado en la asignación de infraestructuras culturales.

¿Qué sentido tiene destinar más de 1 millón de euros a demoler una estructura estable y totalmente recuperable, como nos está indicando su arquitecto? Nos enfrentamos a un gasto innecesario en plena crisis de infraestructuras culturales en el sur de Madrid, una zona históricamente privada de acceso a espacios públicos de calidad. Usera, con más de 140.000 habitantes, sigue sin tener un teatro público ni un centro cultural adecuado, y esta demolición, más que una solución, lo que va a hacer es agravar la desigualdad cultural entre los barrios.

Desde Más Madrid creemos que esta decisión es un golpe al derecho de acceso a la cultura, un golpe a la identidad de un barrio y, sin duda, una decisión política y absolutamente nada técnica. Y es que es muy difícil confiar en los Gobiernos del Partido Popular, máxime con lo que está pasando ahora mismo en la Comunidad Valenciana, porque nunca dan ustedes puntada sin hilo; su absoluta falta de transparencia, la falta de informes de demolición, nos hace sospechar que no van a cumplir con lo que anunció ayer el consejero, que garantizaba un uso dotacional para la parcela que resulte tras la demolición de este edificio. No hay informe público que avale su demolición ni análisis de viabilidad que respalde que esta es la única opción. No es comprensible que se hable de falta de ordenación cuando el centro de salud vecino, el que abraza este edificio, incluso más alto que el teatro, no parece estar en

la lista de edificios a demoler, ¿acaso es que el teatro es más incómodo de recuperar que el centro de salud?

Yo voy a poner sobre la mesa una serie de preguntas por si en algún momento el consejero de Vivienda o la señora Ayuso o alguien tiene a bien contestarnos. ¿Por qué no se hace público un informe técnico riguroso que justifique la demolición de una estructura que, según el propio arquitecto responsable, está en perfecto estado y podría ser rehabilitada? ¿Acaso es que no existen esos informes? ¿Por qué va a destinar el Gobierno de la Comunidad de Madrid más de 1 millón de euros en la demolición de un edificio? 1 millón de euros que podrían emplearse para que los habitantes de Usera tuviesen el espacio cultural que necesitan. Otra pregunta que quiero hacer es: ¿cuál es el impacto ecológico de esta demolición? Estamos hablando de una estructura de una gran envergadura que al ser demolida generará residuos y afectará el entorno, ¿qué medidas se están tomando para minimizar este impacto? ¿Cómo se va a hacer esta demolición, de forma artesanal o a través de voladura? Porque, si es así, si se hace a través de voladura, se va a venir abajo el centro de salud que lo rodea. ¿Acaso tienen intención de demoler también el centro de salud y que el distrito de Usera se quede sin centro de salud? Que, por cierto, tiene mayor altura que el teatro de Almendrales. Y, finalmente, por qué una vez más, el sur de Madrid y, en concreto, Usera es tratado como si fuese un barrio marginal y un vertedero.

Desde Más Madrid solicitamos que se detenga inmediatamente esta demolición y que los fondos destinados a ella sean invertidos en la rehabilitación del teatro de Almendrales. Exigimos que esta Asamblea inste al Gobierno regional a que abandone su política de despilfarro en destrucción y, en lugar de ello, apoye la recuperación de infraestructuras culturales en los barrios que más lo necesitan. Usera, de verdad, merece respeto, merece que se escuche la voz de sus habitantes y merece que las decisiones políticas sobre sus espacios culturales no se tomen de espaldas a sus demandas. Es el momento de que se comprometan con los vecinos y con las vecinas de este distrito y no con su abandono. Me quedan casi cuatro minutos de mi intervención que se los quiero ceder al señor Lopera para que pueda explayarse en su réplica. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Escalante. Señora de las Heras, igual, diez minutos, o menos si le queremos dejar tiempo al compareciente. Gracias.

La Sra. **DE LAS HERAS TUNDIDOR**: Hecho. Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Muchas gracias, señor Lopera, por acudir a la llamada de Más Madrid a esta Comisión de Vivienda para relatarnos su forma de ver la situación de la edificación, tanto en sus inicios como en la actualidad. Nadie mejor que usted podría relatarnos cómo era su obra, y ya sentimos que no pudiera culminarse su proyecto porque a nadie nos gusta que nuestro trabajo no luzca; le entiendo perfectamente. Por eso, es muy curioso cómo no le ha preocupado a la izquierda esta estructura hasta la decisión de que no se puede utilizar. La izquierda vuelve, ya les digo que después de mucho tiempo, más o menos siete años; siete años es el tiempo que lleva la oposición sin presentar en este Parlamento una sola iniciativa que demuestre algún tipo de interés por resolver el futuro de Almendrales. En esta comunidad autónoma todo lo que se hace se hace con arreglo a la ley y siempre pensando en el bien de los vecinos; siempre buscaremos favorecerles porque para esto nos han traído hasta aquí. Dicho esto, procedo a explicar el

porqué de la decisión, aunque el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras dio ayer durante el pleno las explicaciones que hoy voy a repetir.

El edificio tiene riesgo para las personas; desde la calle no se aprecian los desperfectos, pero el interior tiene problemas estructurales importantes porque solo hay ejecutado, además, un 30 por ciento del edificio. Existe un riesgo de okupación; hay precedentes, tus compañeros, los del movimiento Okupa, Verde, 15M y todas esas cosas ocuparon en 2011 este inmueble, y la Agencia de la Vivienda Social, es decir, el titular, tuvo que proceder al desalojo. ¿Ven cómo se necesita una ley de antiokupas que proteja al propietario y que garantice la seguridad? La parcela no se puede dividir según el Plan General de Ordenación Urbana vigente; además, el espacio es incompatible por no ser objeto de la AVS. La Agencia de la Vivienda Social no puede gestionar otra cosa que no sea su objeto; no nos lo inventamos, viene regulado por la Ley 1/1993 del antiguo Ivima y el posterior Decreto 244/2015, de la AVS. Por otro lado, es imposible inscribir en el Registro la obra del conjunto inmobiliario que compone teatro y centro de salud; esto sucede porque el inmueble está en una zona fuera de ordenación y no prescribe la infracción por tratarse de un bien de dominio público. Se ha intentado negociar, como ya se ha dicho en esta comisión, con las Administraciones para ceder el inmueble; tanto el ayuntamiento como la Comunidad de Madrid han buscado las formas porque han intentado tanto terminar la obra como poner en funcionamiento el centro cívico, y pongamos fechas y razones. La construcción fue promovida en el año 1992; la ya citada Ley 1/93 regularizaba las funciones y la organización del Ivima, por tanto, desde que se aprueba esa ley en el 93, un año posterior al 92, no se puede hacer cargo de esa construcción porque no iba a estar destinada a las funciones del Ivima -creo que me he explicado bien-. El posterior Decreto 244/1995 establece las funciones de la organización de la AVS -es decir, el Ivima ahora es la AVS-. No tiene como función levantar un centro cívico ni gestionarlo; su competencia son las viviendas sociales. La AVS buscó la forma de ceder el espacio a otras Administraciones. Y relato: no se formalizó un acuerdo con el Ayuntamiento de Madrid para hacerlo centro cívico; Manuela Carmena, su lideresa de 2019, estando en el ayuntamiento tampoco lo formalizó; en el 2021 hubo un protocolo para cederlo al ayuntamiento, pero en el 2022, por razones legales, urbanísticas y materiales, finalmente se denegó. La Dirección General de Patrimonio desestimó también la cesión. Se han buscado, como se ve, todas las opciones intentando hacer todo lo posible. No es plato de buen gusto para nadie, señorías, llegar a estas situaciones, pero no vamos a hacer nada que esté fuera de la regulación.

Por parte de la Consejería de Sanidad hay intención de ampliar el centro de salud; el ayuntamiento lo ve viable y se remitiría a la Tesorería General de la Seguridad Social para que aprueben la ampliación si ven que está dentro de la competencia del centro de salud. El futuro uso yo no lo sé, no lo puedo decir aquí ahora mismo, pero el fin tiene que estar dentro de las competencias de la AVS, como ya hemos dicho y queda reflejado en el decreto mencionado. Tres décadas después se ha confirmado lo que ya se sabía: no se podía tanto registral como urbanísticamente. Por tanto, la solución que da la Comunidad de Madrid, habiendo escuchado a las partes que intervienen, habiendo buscado la solución con la ley en la mano, va a ser la entrega de un espacio para el uso de los vecinos; nuestro único objetivo, los vecinos. Tengan claro que esta parcela propiedad de la AVS dará una respuesta social a los vecinos de Usera que llevan esperando tanto tiempo una solución.

Bien es cierto que a quien no le importa la cultura es a la izquierda madrileña, y tiene la osadía de venir a darnos lecciones con el centro cívico de Almendrales. El intento de construcción ocurría en el 95, es decir, lo empezaron y lo dejaron sin terminar ustedes, sus señorías de la izquierda. Hablando de cultura hablemos con ejemplos: una denuncia a Manuela Carmena hizo encarcelar durante tres días a unos titiriteros en el calabozo; hace unos años también la empresa pública de Alcorcón construyó el CREA, un megacentro cultural que provocó la quiebra de la empresa pública de vivienda de Alcorcón y por la que fue condenado el antiguo alcalde socialista y la anterior alcaldesa porque en aquel entonces era concejal; también el auditorio de Ciempozuelos, actualmente sin uso y con millones de euros perdidos. Por tanto, no mezclen la cultura con el urbanismo, que ustedes son muy dados a mezclarlo todo.

El estado de abandono no viene de ahora. El barrio de Usera no está abandonado culturalmente, tiene diez centros culturales, socioculturales y juveniles del ayuntamiento, más la biblioteca regional José Hierro, la biblioteca municipal Gabriel García Márquez, que además nuestro compañero Pedro Corral hizo una ampliación, y la biblioteca San Fermín, y eso quienes lo saben son los vecinos y por eso las pasadas elecciones municipales en el distrito de Usera ganó las elecciones el Partido Popular, y su amiga, la candidata Reyes Maroto, solo tuvo el 21 por ciento de los votos. ¿Y saben por qué gana el PP? Porque trabajan, porque trabajan mucho más que ustedes. Esta información ya está respondida y está en el Perfil del Contratante. Uno, ya estaba publicado el plan en la agencia, y dos, la parcela es dotacional. Por favor, trabajen un poco.

Por último, señor Lopera, ¿me podría responder qué asociación se iba a hacer cargo de este espacio? Y, señorías, si quieren pedir los informes, pídanlos, aunque ya están publicados; hasta donde yo sé todos los informes se han remitido. En conclusión, la parcela donde se intentó construir el centro cívico Los Almendrales es titularidad de la Agencia de la Vivienda Social. El uso choca con el objeto regulado por ley y por el decreto de dicha titularidad. El estado actual de la construcción es del 30 por ciento, a lo que se le suma el deterioro por el tiempo que ha pasado. Se le dará un uso y lo podrán disfrutar los vecinos dentro de las competencias de la Agencia de la Vivienda Social. Y le quería preguntar, señor Lopera, si le parece bien que el uso vaya a ser dotacional para que los vecinos de Usera lo puedan disfrutar de esa forma. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora De las Heras. Para cerrar, señor Lopera, tiene usted diez minutos, pero si se excede un poquito, como los compañeros le han dado tiempo, no pasa nada; le voy yo indicando los tiempos, pero creo que va a tener tiempo suficiente.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Muchas gracias, presidente. Vamos a ver, como tengo más fresca su intervención, usted ha expuesto cantidad de cosas que yo ni puedo ni sé ni debo responder. Yo me estoy refiriendo exclusivamente al estado, desde mi punto de vista técnico, de lo que veo ahí. Y ¿qué es lo que pasa?, que yo no veo indicios de ruina, lo cual no quiere decir..., porque yo no he podido entrar recientemente dentro ni he podido ver el informe de Intemac, insisto; entonces, no veo indicios de ruina ni de deterioro ni de nada. Mire, aunque sea salirnos un poco del tema, de las

cuestiones, como he hecho la remodelación entera del barrio y sé muy bien cómo es el terreno, ahí se hizo un edificio absolutamente estable y resistente, incrustado en un terreno de gran irregularidad estratigráfica. Le podría decir que los estudios geotécnicos prácticamente no servían para nada porque un sondeo que se hiciera ahí, donde está esa ventana, y tuviéramos que cimentar dónde está usted no nos valía. Entonces, hubo que hacer prueba y error y, afortunadamente, fue prueba y éxito todo. Quiero decir ese edificio en principio, salvo que se me demuestre lo contrario, está perfectamente sólido y estable, pero, insisto, todas estas intervenciones me evocan un poco la frase aquella de el Guerra, no digo el político, sino el famoso matador de toros, que decía: lo que no puede ser, no puede ser y, además, es imposible. Vamos a ver, datos, quiero datos, como decía Sherlock Holmes, y me faltan muchos datos, pero, bueno, bien. Me pregunta usted a qué asociación, ¡y yo qué sé a qué asociación se le quiere dar! Si es un edificio que es propiedad de la Comunidad de Madrid, lo dará, lo subarrendará, lo alquilará -en el caso que se terminara, me refiero-. ¡Yo qué sé! Ese no es mi tema.

Respecto a cómo se concibió ese edificio, pues se hizo escrupulosamente con la legalidad urbanística y técnica que había en el año 92, que es cuando se hizo el proyecto -y de eso me responsabilizo y me responsabilizaré siempre porque soy el autor del proyecto- y del plan especial de reforma interior que amparaba urbanísticamente cualquier cosa que se hiciera. ¿y que ahora la parcela sea más mínima o más máxima o más no sé qué? ¡Oiga!, ¿qué quiere que le diga? Ya no es mi competencia después de veintinueve años.

El señor representante de Vox me preguntó que quién me hizo el encargo: el Instituto de la Vivienda de Madrid, previo un concursillo -estamos hablando de que había otra normativa para los concursos y las adjudicaciones de obras y tal-. Lo del sótano, ¡hombre, sí, claro que hay sótano! El sótano es el que hace que ese edificio esté incrustado en el terreno. Ahí el terreno -veo que usted más o menos debe ser del gremio o asimilado, ¿no?, porque ha hablado con mucha propiedad en distintos momentos- es una zona donde se mezclan las bolsas de agua, las arenas, la peñuelas, etcétera, y hemos tenido que llegar siempre al nivel de la peñuela, que está bastante profundo, digamos que con bastante cuidado, pero es que al lado había otra cosa; de hecho, las viviendas, todas esas viviendas que forman la colonia, están hechas -que no hubiera sido estrictamente necesario-, para garantizar su estabilidad, con junta de dilatación de vivienda a vivienda, es decir, cada diez metros o cosa así hay una junta de dilatación, que en principio no hubiera sido necesario, pero se hizo así. ¿Qué más me preguntaba usted? El obispado ¿por qué no lo cogió? Bueno, porque tenía unas ideas disparatadas y, entonces, yo técnicamente les disuadí. Vamos a ver, el edificio, si se recuerda, tiene una forma de teatro isabelino, que funciona mecánicamente de una manera; pretendían apoyar de la punta de los voladizos, de punta a punta, unas vigas o no sé qué -que eso sí que hubiera alterado el comportamiento del edificio- y meter forjados entremedias. Y le dije: oye, esto no se puede hacer. Esto no se puede hacer porque mecánicamente esto está desaconsejado y es contradictorio con los conceptos elementales de la mecánica de sólidos, pero bueno, bien. Por supuesto, la obra se hizo con todo tipo de controles, probetas, etcétera, es decir, y con un hormigón amparado por la normativa, por la EH-88, que es la que estaba vigente entonces, que era bastante rigurosa en cuanto a los cálculos, controles, etcétera.

Respecto a la señora Espinar, ¿qué solución?, me pregunta. Oiga, voy a ser un poco animal, pero yo no cobro para esto, esto deben de plantearlo los señores diputados a la luz de la información aséptica que le podamos dar los técnicos que comparezcamos aquí; ahora, a mí lo que se me ocurre, como medida de salir del paso, es que se hicieran unos informes serios del estado en que está la estructura y se tomara la iniciativa; una vez analizados, más todavía, los aspectos urbanísticos, que se promoviera una modificación del plan, una modificación puntual del plan, que eso es el pan nuestro de cada día, o sea, eso se hace para todo, para locales comerciales convertirlos en viviendas, para viviendas convertirlas en no sé qué, para tal, es decir, eso no es ninguna irregularidad y eso está reconocido en la práctica, por supuesto. En fin, no les voy a comentar nada más, pero esas son las soluciones.

Ahora, sobre todo -y volvemos un poco a la casilla número uno-, si no nos queremos hacer trampas al solitario, a ver dónde está el dichoso informe de Intemac para que se pueda juzgar técnicamente; a mí es lo único que me interesa, lo único que me interesa. Igual resulta que he hecho una castaña que se va a caer en cuanto tosa un transeúnte que pase por allí. No, eso ya lo digo a priori. ¡No, no!

Respecto a la representante Más Madrid, señora Escalante, creo que prácticamente lo que usted ha planteado se lo he contestado a la señora Espinar porque iban más o menos los tiros por el mismo sitio, pero, insisto, yo creo que esos informes, una vez que se tengan o que se hagan los informes urbanísticos y tal, lo que hay que hacer es un poco unas cuentas de qué es lo que supondría económicamente rescatar el edificio, ¡y ya está! Me había guardado para el final un pequeño As en la manga, y es que anoche hice unos números -unos números informales, porque no he podido acceder al teatro, pero bueno- que se los explico un poco por encima. Esta es la hoja resumen del presupuesto original; entonces, se ha ejecutado totalmente lo que está marcado...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Lopera, ¿no podría intentar hacerlo desde el asiento? Lo digo porque, como la conversación se graba, si no se le escucha a usted, no se va a grabar.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): ¡Ah!, bien, bien. Voy a intentar hacerlo desde aquí. Le decía que esta es la hoja resumen del presupuesto del proyecto original; entonces, de aquí se ha ejecutado aproximadamente en su totalidad un 31 o 41 por ciento -vamos a llamarlo de la obra civil-, pero hay aquí dos capítulos, que son las instalaciones específicas de cine y de teatro, que de momento las vamos a apartar. Esto tuvo un presupuesto de ejecución material de 135.859.712 de 1991 a 1992. Si al presupuesto de ejecución material -para contratar, naturalmente, hay que calcular el presupuesto de contrata y, luego, aplicarle el IVA correspondiente- le sumamos el beneficio industrial y los gastos generales, nos da un presupuesto de 161.073.057,28 pesetas; esos son 971.674 con unos céntimos de euro -estamos hablando que el euro no estaba ni en el horizonte entonces-, para homogeneizar las magnitudes. Entonces, tenemos realizado 305.203 euros. En resumen, si el presupuesto de contrata es 161.673.057, el IVA al 15 por ciento, que es el que era vigente en aquella fecha, son 24.251.000. Total: presupuesto de contrata más IVA, 185.924.015, es decir, 1.117.425,84 euros -para ponernos en la mentalidad de ahora-. Si manejamos los datos del IPC y la variación del índice de precios de la

construcción en el periodo que estamos considerando, que es desde que se para la obra en 1995 hasta 2024, resulta que tenemos -todo esto es discutible, ¿eh?, pero discutible con datos, no con me han dicho que- un incremento del 198,5 por ciento, ¿vale? Eso quiere decir que para precio actualizado de ahora tendríamos 2.218.090,29 euros. Como hemos realizado -estamos siempre manejando ya cantidades con IVA- 696.702,16, que es lo que se ejecutó por la actualización de precios -esos 350.000, etcétera. lo tienen ustedes ahí, pero yo esto se lo puedo dar a quien quiera, o sea que no me lo voy a llevar a la tumba ni mucho menos-, ¿qué es lo que restaría? Pues restaría por ejecutar 1.521.388,13 euros. Si a eso le quitamos lo correspondiente a la infraestructura escénica, que es habitual, cuando se hace una concesión de un edificio, negociar con el concesionario que meta, digamos, algo de dinero. El dueño, no hace falta que sea la Administración, puede coger y llegar a un acuerdo y decir: oye, tu contrato es de tantísimo tiempo, pero tú me tienes que poner..., porque, por ejemplo, aquí no están calculadas, porque no lo permitía la ley porque lo consideraba mobiliario, las butacas; lógicamente, a un cine o a un teatro no le vas a decir a la gente que se lleve un taburete de su casa, ¿no? Bueno, bien, pero no lo permitía, no era un material subvencionable, por así decirlo. Total, estábamos aquí, donde teníamos 1.521.388,13, que, si le quitamos el actualizado, el coste del equipamiento específico de cine y teatro, que sería el dinero a negociar con el beneficiario -vamos a llamarlo así-, nos quedarían 980.030,38 euros. Yo no he visto aquello por dentro, pero me huelo que habrá que hacer algunas reparaciones de..., vamos a poner un 10 por ciento, ique es un montón de pasta!, que son 100.000 euros, ¿eh? Lo voy a añadir. Entonces, a mí me sale que poner aquello en condiciones sería 1.078.033,34 euros, si se quiere tomar esa vía; si no, todo esto que estoy hablando son idioteces. Entonces, yo, insisto, he dicho, desde el punto de vista técnico, lo que me sugiere la situación de un edificio que hice hace mucho tiempo y que créanme que me da igual terminarlo o no terminarlo, que mi cuota de soberbia profesional está ya cumplida, me crean o no, pero es que como ciudadano también se me abren un poco las carnes de ver que ese dineral se pueda tirar o escombrar. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada, señor Lopera; le he dejado mucho tiempo, pero se nota que usted ha sido profesor, ¿no?, y que ha dado clase.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Sí, treinta y siete años.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, pues muchas gracias por haber asistido hoy aquí, habernos explicado la situación y, bueno, confiemos que la solución final sea la mejor, sobre todo para los madrileños.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Efectivamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, pues que tenga usted un buen día.

El Sr. **ARQUITECTO Y DIRECTOR DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TEATRO ALMENDRALES** (Lopera Arazola): Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto.

PNL-399/2024 RGE.23079. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a implantar, por medio del Consorcio Regional de Transportes, un único abono transporte, unificándolo con el de la tarjeta azul y con sus mismos requisitos, para todas las personas con discapacidad, que las permita viajar por toda la región en cualquier medio de transporte público regulado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

El debate se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 207 del Reglamento. Antes de las votaciones volveré a pedir si hay sustituciones, ¿de acuerdo?, así que lo vamos a dejar para el final, después de la iniciativa. Antes de pasar a la sustanciación de la proposición no de ley, tenemos que informar que no ha habido ninguna enmienda a esta proposición no de ley; entonces, sin más preámbulos, vamos a darle la palabra al señor Calabuig, que, como siempre, con su forma sintética de explicar las cosas, nos podrá ilustrar sobre esta proposición no de ley. Muchas gracias.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Eso espero, que sea sintética, rápida; verá usted como sí. De todas maneras, es una PNL de lo más sencilla, se entiende desde un principio. Es una PNL para facilitar la vida a un colectivo aquí en la Comunidad de Madrid, nos referimos a las personas con una discapacidad inferior al 33 por ciento que todos los días deben lidiar con una serie de dificultades que el resto de los ciudadanos no tenemos; en concreto, en el ámbito del transporte. En su día a día para desplazarse necesitan muchas veces utilizar diferentes medios y diferentes tarjetas, o una única en algunas zonas; por ejemplo, nos referimos muy concretamente a la tarjeta Azul del Ayuntamiento de Madrid, que solo es válida en algunas zonas, en algunos metros ligeros y en algunas líneas de autobuses, mientras que el abono reducido en la Comunidad de Madrid solo aplica a aquellos con una discapacidad superior al 65 por ciento. A esto, si añadimos otras tarjetas: tarjeta Dorada de Renfe, Cercanías, en fin, con discapacidades moderadas entre el 33 y el 65 por ciento, todas estas fragmentaciones generan confusión y, además, incrementan el estrés de las personas buscando tarjetas. No me quiero meter con las mujeres, pero esto es algo parecido a cuando se ponen a buscar en su bolso algo, ¿no? Pero eso nos pasa también a los hombres muchas veces, no solamente... Pues eso, buscar un montón de tarjetas, cuando, oiga, con una sola... Pues es una propuesta más que yo creo que es fácil de implementar y es beneficiosa: crear un título único para el transporte para personas con discapacidad que les permita moverse por la Comunidad de Madrid en cualquier medio de transporte público regulado por el Gobierno regional, sin necesidad de estar buscando, como he dicho antes, su tarjeta. Además, es una unificación, ese abono de transporte, que es positiva y que afectaría a unas 407.000 personas si nos fijamos en los últimos datos de 2023. Esas unificaciones ya están en algún otro tipo de tarjetas, como el Abono Joven, el abono para mayores de 65 años, que han demostrado que son herramientas efectivas para facilitar la movilidad de colectivos específicos. Además, esta petición no es solamente nuestra, lo ha hecho ya la federación de organizaciones de personas con discapacidad intelectual o de desarrollo y Plena Inclusión en Madrid también se ha unido a esta idea;

de hecho, Plena Inclusión lo ha solicitado formalmente y, a su vez, el consejero de Vivienda, don Jorge Rodrigo, mostró su disposición a valorar esta iniciativa en el marco de las competencias del Consorcio Regional de Transportes, pero, como no vemos que se haya hecho nada, pues a ver si con esta PNL, que vamos a aprobar por unanimidad los grupos de esta Cámara, empujamos al Consorcio Regional de Transportes de la consejería del señor Rodrigo y lo ponen en marcha para que no tengan los pobres discapacitados de la tarjetita Azul otra tarjeta más y que vayan con una sola funcionando por Madrid. Es favor que espero alcanzar de todos ustedes. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias; como siempre, señor Calabuig, muy sintético, muy bien explicado. Señora González, es su turno, por favor.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchas gracias. Todos sabemos que el transporte público en las sociedades europeas contemporáneas es una herramienta de cohesión territorial y social; territorial, porque cuenta con una voluntad de unir territorios, y social, porque el objetivo final es acercar a las personas. Las personas, en consecuencia, son el actor central cuando hablamos de transporte y de movilidad, o así deberían serlo; personas que cuentan con diferentes circunstancias sociales, personales y familiares que desde todas las Administraciones tenemos que atender cuando planificamos las redes de transporte y cuando establecemos sus condiciones de utilización, en particular, en el marco de las tarifas. Así, Madrid en el año 87 fue pionera a la hora de establecer en España un sistema de tarifa plana en el acceso a la red de transporte público de nuestra región, impulsando su uso y garantizando una tarificación justa que hiciese atractivo el salto del coche al metro y a la red de autobuses. Este sistema fue avanzado y evolucionando hasta el modelo tarifario que tenemos hoy, que sigue presentando carencias a pesar de que ya han pasado treinta y cinco años desde que se implantó. Una de ellas, especialmente importante por el colectivo al que afecta, es la relativa a las personas con discapacidad; un colectivo que tuvo que esperar hasta el 2009 para contar con un abono adaptado a las circunstancias socioeconómicas y, además, la medida fue parcial y limitada, únicamente se pueden beneficiar aquellos que cuentan con un grado de discapacidad mayor o igual a 65 por ciento, se excluye a las personas de apoyo que necesitan en muchos casos y la bonificación es muy inferior a la que tienen otros colectivos, como los jóvenes o los mayores de 65 años, algo que no es más que un parche.

Existen títulos de transporte en nuestra comunidad, como puede ser la tarjeta Azul, que permite extender la protección de la Administración a más colectivos de personas con discapacidad con grado igual o mayor al 33 por ciento frente al 65 por ciento del abono de transporte, la inclusión de las personas con dependencia reconocida a mayores de 18 años, pensionistas por incapacidad permanente y sus cónyuges si carecen estos de ingresos; en suma, un título de transportes más inclusivo. El único pero es que únicamente pueden acceder a él los vecinos de la ciudad de Madrid, el resto de residentes en la Comunidad de Madrid no se pueden acoger a estas ventajas. Es por ello necesario hacer justicia con un colectivo que ya tiene múltiples dificultades en su día a día y que, además, se ve sometido a condiciones socioeconómicas adversas; según el INE, aquellos que trabajan por cuenta ajena reciben un salario medio un 17,2 por ciento inferior a aquellas que no presentan discapacidad, mientras que amplios grupos de este colectivo perciben pensiones de escasa cuantía, contando todos ellos con una

importante cantidad de gastos para hacer frente a sus diferentes necesidades vitales, que superan con mucho el 20 por ciento de descuento que esta región les ofrece en el transporte público.

En el discurso de investidura, la presidenta Ayuso dijo que las personas con discapacidad de grado igual o superior al 65 por ciento viajarían gratis en el transporte público, pero de esto ya ha pasado tiempo, ¿y qué es lo que ha hecho la Comunidad de Madrid? Nada. No son gratuitos los títulos de transporte que cargues en la tarjeta Azul porque solo sirve para ciudad de Madrid. Tal y como nos han transmitido las compañeras de la Comisión de Discapacidad, la reivindicación del sector no es solo una única tarjeta de todos los títulos de transporte -ciudad de Madrid, interurbanos, cercanías- en una única tarjeta como tal, cuestión que evidentemente facilitaría sobre todo la gestión del transporte a las personas con discapacidad intelectual, sino que dicha tarjeta, además, sea gratuita, y no solo a partir de una discapacidad superior al 65 por ciento como prometió la presidenta y no ha cumplido recientemente, sino desde el 33 por ciento. Además, desde el Grupo Socialista planteamos que es necesaria la accesibilidad en toda la red pública de la región, porque apenas unas pocas estaciones son accesibles, lo que perjudica a las personas con discapacidad física, pero también a las personas mayores, a aquellas personas que, además, llevan carrito de bebé o a cualquier persona que en algún momento pueda tener un problema de movilidad. Además, normalmente solemos pensar en metro, pero es fundamental que también esté en toda la red de transportes, porque, por ejemplo, la flota de autobuses termina teniendo unas plataformas que en muchas ocasiones están obsoletas o que directamente no se ponen en las distintas paradas.

Reclamamos que si queremos hacer una proposición sea mucho más ambiciosa para poder resolver todo el tema de accesibilidad en la región, debería de volverse a la subvención para el taxi para quienes no pueden moverse en transporte público, bien porque no exista en su zona de residencia o de trabajo, bien porque por sus características personales les sea de muy difícil uso. Por lo tanto, desde el Grupo Socialista, estando de acuerdo con parte de la proposición, nos parece poco ambiciosa y nos vamos a abstener. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora González; gracias por su explicación, también sintética y muy clara. Va a ser el señor Moruno, ¿no?

El Sr. **MORUNO DANZI**: No está María.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues nada, ya es su tiempo.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Desde Más Madrid estamos de acuerdo que para las personas con discapacidad disponer, en función de la zona donde se reside o el tipo de transporte a emplear, de un título de viaje diferente supone una dificultad añadida y una barrera adicional para el uso de transporte público. Como se indica en la exposición de motivos, en la actualidad existen los siguientes títulos: la tarjeta Azul del Ayuntamiento de Madrid, válida solo para la zona A; abono de la Comunidad de Madrid, solo para personas con más de un 65 por ciento de discapacidad; tarjeta Dorada de Renfe y Cercanías para personas con discapacidad entre el 33 y el 65 por ciento. En las jornadas de diputado por un día que se organiza con Plena Inclusión y personas con discapacidad

intelectual, una de las reivindicaciones históricas ha sido la unificación en una sola tarjeta de transporte. Cermi también ha reivindicado que el abono de transporte para personas con discapacidad se incluya en tarifas reducidas, algo que ahora solo es factible para personas con discapacidad superior al 65 por ciento. Estas históricas reivindicaciones se han respaldado siempre desde Más Madrid, donde, además de pedir la accesibilidad universal, hemos solicitado ayudas para el empleo de transporte privado, especialmente para el empleo de eurotaxi, pero Vox pide en su proposición de ley un único abono de transporte, unificándolo con el de la tarjeta Azul y con sus mismos requisitos para todas las personas con discapacidad, que les permita viajar por toda la región en cualquier medio de transporte público regulado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, donde se producen varias contraindicaciones, ya que se dice que para todas las personas con las mismas condiciones y requisitos que a día de hoy establece la tarjeta Azul, y esto no es accesible para todas las personas con discapacidad.

En Más Madrid, por tanto, en la línea de los colectivos del sector, defendemos un abono de transporte único para personas con discapacidad con tarifa reducida y con mayor bonificación en la adquisición del título de transporte en función de la renta de las personas usuarias, pero que permita a todas las personas acceder al mismo. Además, no podemos dejar de aprovechar para recordar que hace varios ejercicios que el Gobierno de la Comunidad de Madrid retiró las ayudas para los desplazamientos en el transporte privado y que hemos solicitado en varias ocasiones. Nos encanta que todos los grupos repliquen nuestras iniciativas, pero pedimos que se hagan bien, con medidas que lleguen a todas las personas.

En definitiva, estamos de acuerdo -creo que todo el mundo coincide- en que hay que hacer la vida más fácil a la gente, hay que unificar los criterios y que tengan una sola tarjeta para distintos medios de transporte, pero que se haga extensivo a más gente que a día de hoy se ve excluida del acceso a la misma, y por esa razón nos vamos a abstener.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Moruno. Por parte del Grupo Parlamentario Popular va a ser el señor Crespo. Gracias.

El Sr. **CRESPO HUALDA**: Muchas gracias, señor presidente. Hoy estamos hablando de accesibilidad al transporte público, pero es una accesibilidad económica. Entonces, quiero empezar hablando de lo que es exactamente la tarjeta Azul. La tarjeta Azul es un título de transporte público para ciudadanos y ciudadanas empadronados en la Comunidad de Madrid que cumplan determinados requisitos y límites de renta; esos requisitos son un 33 por ciento de discapacidad y una renta equivalente al Iprem, que es alrededor de unos 600 euros al mes. Esta tarjeta permite utilizar de manera ilimitada los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes -EMT-, el Metro de Madrid en la zona A y la línea de metro ligero 1, pero no es válida para la línea de metro ligero 2 ni para los trenes de Cercanías. El ayuntamiento es quien realmente gestiona o tramita las solicitudes de la tarjeta Azul y las concede, y es el Consorcio Regional de Transportes de Madrid el responsable de emitirla, enviarla y gestionarla.

En la exposición de motivos se ve, por un lado, la necesidad de simplificar las tarifas para las personas con discapacidad, para lo cual el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ya busca soluciones a través de nuevas tecnologías, incluso la virtualización de las tarjetas. Por otro lado, la petición de que se cree un título gratuito para todas las personas con discapacidad superior al 33 por ciento en la Comunidad de Madrid, como muy bien ha dicho el señor Calabuig, superan los 407.000 usuarios en un sistema que ya está fuertemente subvencionado. En el tema de la financiación del transporte público tenemos que decir que ya en el año 2019, que es un periodo prepandemia, la cobertura del sistema vía tarifas, es decir, lo que el usuario paga, era el 41 por ciento del coste total del transporte público; en el año 2021, antes de las bonificaciones extraordinarias, el índice de la cobertura tarifaria era el 30 por ciento; tras las bonificaciones extraordinarias consistentes en la rebaja del 60 por ciento para Abono Joven y normal y el 50 por ciento para los multiviajes, que eran diez viajes de media, apenas se paga a través de las tarifas el 20 por ciento del coste del transporte público, es decir, que el transporte público es claramente deficitario. Este esfuerzo económico de la Comunidad de Madrid consiste en que las aportaciones de todas las Administraciones consorciadas en el año 2024 ascienden a 2.011 millones, de los cuales la Comunidad de Madrid aporta prácticamente el 80 por ciento; el Ayuntamiento de Madrid, el 13,3, y la Administración General del Estado únicamente el 6,3 por ciento, ya que mantiene congelada la asignación al Consorcio Regional de Transportes de Madrid desde hace más de una década, mientras incrementa aportaciones a otras áreas metropolitanas como pueden ser Barcelona, Valencia y el transporte aéreo a Canarias.

Como se ha comentado por parte de sus señorías, uno de los compromisos del Gobierno de la Comunidad de Madrid en esta legislatura es implantar la gratuidad en el transporte para aquellas personas que tengan una discapacidad igual o superior al 65 por ciento, mejorando la situación actual en la que estas personas se benefician de una reducción ya del 20 por ciento sobre la tarifa general. La puesta en marcha de esta iniciativa conlleva la aprobación de la gratuidad por parte del consejo de administración del Consorcio Regional de Transportes y el desarrollo de una serie de actuaciones tecnológicas en las que ya se está trabajando. Por otra parte, tengo que manifestar que la Comunidad de Madrid cuenta en la actualidad con uno de los sistemas de transporte más accesibles en términos económicos de Europa y de España. Al mismo tiempo, quería hacer una referencia, y es que ya en la Comisión de Presupuestos y Hacienda del 20 de septiembre del año pasado se propuso una operación financiera a largo plazo para el metro de Madrid, y ustedes, Más Madrid y PSOE, votaron en contra, y el partido Vox se abstuvo; entonces, tampoco ayudan mucho en el tema de las financiaciones. Con esto creo que doy por finalizada mi primera intervención. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Bueno, yo entiendo que el señor Calabuig va a querer abrir turno... *(Pausa.)* ¿No?, ¿no va a querer abrir turno? *(Pausa.)* Pues nada, imás sintético todavía! Muy bien, muchas gracias. Antes de pasar a las votaciones, vamos a pedir a los portavoces las sustituciones. El señor Calabuig no se sustituye a sí mismo, así que... Señora González, ¿no hay sustituciones? *(Pausa.)* No. ¿Señor Moruno?

El Sr. **MORUNO DANZI**: A María Acín la sustituye Diana Paredes, y, a Marisa Escalante, Pablo Padilla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. ¿Señor Catalá?

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Sí, nosotros las que ya habíamos dicho anteriormente, y ahora también a Miriam Bravo la sustituye Esther Platero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, pues vamos a proceder a la votación. *(Pausa.)* Pues 1 voto a favor, 10 votos en contra y 6 abstenciones; por lo tanto, la proposición no de ley queda rechazada.

Concluida la tramitación, pasamos al último punto del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

(Pausa.) Muy bien. Señorías, tenemos Mesa a continuación. Gracias.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 39 minutos).

DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 2660-8219

Asamblea de Madrid