

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



Número 361

22 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 22 de noviembre de 2024

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-4174/2024 RGEF.16666. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes del Gobierno de la Comunidad de Madrid para eliminar los atascos de las horas punta en las incorporaciones de los vehículos de las carreteras de la Comunidad a las carreteras nacionales de accesos a Madrid?

2.- PCOC-6383/2024 RGEF.24660. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué acciones va a realizar el Consejo de Gobierno

para poner en marcha la glorieta en la M-305 a la altura del barrio de la montaña en Aranjuez?

3.- PCOC-4614/2024 RGEF.18365. 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: cuántas indemnizaciones ha tenido que afrontar el Consorcio Regional de transportes por responsabilidad subsidiaria en esta legislatura.

4.- PCOC-4854/2024 RGEF.19653. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la ejecución del plan vive?

5.- PCOC-5894/2024 RGEF.22976. 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 de la Comunidad de Madrid sobre las listas de espera para la adjudicación de Vivienda Social en régimen de alquiler dependiente de la Agencia de Vivienda Social?

6.- PCOC-4165/2024 RGEF.16635. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la razón del retraso previsto de cuatro años de las obras de ampliación de la línea 11 del metro entre la Plaza Elíptica y Conde Casal?

7.- PCOC-6221/2024 RGEF.24282. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno regional sobre el avance la obra de ampliación de la línea 3 de Metro de Madrid que une Villaverde Alto con Getafe?

8.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos.	16847
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y la Sra. Cadórniga Varela comunicando las sustituciones en sus grupos.	16847

— **Modificación del orden del día:** retirada de los puntos quinto y sexto, PCOC-5894/2024 RGEF.22976 y PCOC-4165/2024 RGEF.16635.

Tramitación del punto cuarto en primer lugar, PCOC-4854/2024 RGEF.19653..... 16847

— **PCOC-4854/2024 RGEF.19653. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la ejecución del plan vive?** 16848

- Interviene el Sr. Moruno Danzi, formulando la pregunta. 16848

- Interviene la señora directora general de Vivienda y Rehabilitación, respondiendo la pregunta. 16848

- Intervienen el Sr. Moruno Danzi y la señora directora general, ampliando información. . 16849-16851

— **PCOC-4174/2024 RGEF.16666. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes del Gobierno de la Comunidad de Madrid para eliminar los atascos de las horas punta en las incorporaciones de los vehículos de las carreteras de la Comunidad a las carreteras nacionales de accesos a Madrid?** 16851-16852

- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, formulando la pregunta..... 16852-16853

- Interviene la señora directora general de Carreteras, respondiendo la pregunta. ... 16853-16854

- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y la señora directora general, ampliando información..... 16854-16855

— **PCOC-6383/2024 RGEF.24660. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué acciones va a realizar el Consejo de Gobierno para poner en marcha la glorieta en la M-305 a la altura del barrio de la montaña en Aranjuez?** 16855

- Interviene el Sr. Guardiola Arévalo, formulando la pregunta..... 16855-16856

- Interviene la señora directora general de Carreteras, respondiendo la pregunta. ... 16856

- Intervienen el Sr. Guardiola Arévalo y la señora directora general, ampliando información..... 16856-16860

— PCOC-4614/2024 RGEP.18365. 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: cuántas indemnizaciones ha tenido que afrontar el Consorcio Regional de transportes por responsabilidad subsidiaria en esta legislatura.....	16860
- Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta.	16860-16861
- Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta.	16861-16863
- Intervienen la Sra. Cadorniga Varela y el señor director gerente, ampliando información.....	16863
— PCOC-6221/2024 RGEP.24282. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno regional sobre el avance la obra de ampliación de la línea 3 de Metro de Madrid que une Villaverde Alto con Getafe?	16864
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	16864
- Interviene el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	16865-16866
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el señor director general, ampliando información.	16866-16868
— Ruegos y preguntas.	16868
- Interviene la Sra. Acín Carrera.	16868
- Se levanta la sesión a las 10 horas y 42 minutos.	16868

(Se abre la sesión a las 9 horas y 32 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de hoy, día 22 de noviembre. Como cuestión preliminar, conforme al artículo 64.2, párrafo tercero, del Reglamento, solicito a los grupos comuniquen las sustituciones de los diputados para esta sesión. ¿En Vox?

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Mariano Calabuig sustituye a Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo; gracias. ¿El Grupo Socialista?

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: A Rafael Martínez le sustituye el señor Guardiola.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vale, de acuerdo; muchas gracias. ¿De Más Madrid? *(Pausa.)* Nadie. ¿Y del Partido Popular? *(Pausa.)* Tampoco. Bueno, pues como cuestión preliminar segunda se informa a la comisión de que se han formalizado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 107.3 del Reglamento, dos solicitudes de retirada de iniciativa: la primera por parte de la señora González Álvarez, del Grupo Parlamentario Socialista, que es la PCOP 5894/24, y la segunda por parte del señor Calabuig, del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, retirando la Pregunta 4165/24. La formalización de las solicitudes de retirada conforma el decaimiento de ambas iniciativas, archivándose sin ulteriores trámites, es decir, ya saben ustedes que habría que volverla a presentar de nuevo, ir a la Mesa..., o sea, seguir todo el procedimiento habitual.

Asimismo se ha solicitado a esta presidencia la posibilidad de adelantar la pregunta que corresponde responder a la directora general de Vivienda en representación del Gobierno, esto la Pregunta 4854/24, que figura en el cuarto punto, para pasar a ser el primero, y, como consecuencia de las retiradas anteriores, de los puntos 7 y 8, pasarían a ser el 5 y el 6; de todas formas, solicito por asentimiento esta modificación de adelanto. *(Pausa.)* Bien, pues el orden del día, en este caso, quedaría de la siguiente forma: la primera pregunta sería la 4854/24, que corresponde al señor don Jorge Moruno; posteriormente -no las voy a leer todas porque ya las tienen ustedes en el orden-, la Pregunta 4174/24, de don Mariano Calabuig, por parte del Grupo Parlamentario Vox; el tercer punto sería la 6383/24, a iniciativa del señor Javier Guardiola, del Grupo Parlamentario Socialista; el cuarto punto, la Pregunta 4614, a iniciativa de doña Isabel Cadórniga; el quinto sería la 6221, a iniciativa de la señora doña María Acín, del Grupo Parlamentario Más Madrid, y el sexto punto sería, después del cambio del orden, ruegos y preguntas. Entonces, aunque me he adelantado, de conformidad a lo dispuesto en el 107.3 del Reglamento, solicitamos esta modificación del orden del día, y, por consiguiente -vuelvo a repetir, aunque sea reiterativo-, entiendo que la comisión, por asentimiento, como antes habéis dicho y habéis comentado, consiente esta modificación. *(Pausa.)* Muy bien. Pues vamos a pasar al punto primero.

PCOC-4854/2024 RGE.19653. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Jorge Moruno Danzi, diputado del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cómo valora el Gobierno la ejecución del plan vive?

Para ello invitamos en representación del Gobierno a doña María José Piccio-Marchetti Prado, directora general de Vivienda y Rehabilitación, para responder a la pregunta del señor don Jorge Moruno Danzi, del Grupo Parlamentario Más Madrid. Como ya se saben los tiempos, a través del 196.2 -pero, bueno, los repito siempre una vez en la comisión-, cinco minutos para cada parte, en tres turnos como máximo. Y doy la palabra al señor don Jorge Moruno.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señora directora general; otra vez, de nuevo, aquí nos vemos. La pregunta es cómo valora el Gobierno la ejecución del plan Vive. Yo le pediría, antes de que me responda afirmativamente -que intuyo que es lo que va a hacer-, que valore bien cuáles son los objetivos que ustedes habían puesto con el plan Vive, cuál es su impacto sobre el precio de la vivienda, cuáles eran los objetivos de promociones que tenían pensado o planeado sacar o que prometió, día sí y otro también, la señora Ayuso, y cuál era la asequibilidad que ustedes plantearon con este plan en torno al acceso a la vivienda, es decir, qué precios habían comentado ustedes que iban a ser y cómo son; así que ahí le dejo la pregunta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moruno. Para responder, la directora general de Vivienda y Rehabilitación.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Buenos días. Muchas gracias, en primer lugar, por acceder a alterar el orden del día. Puesto que la pregunta versa sobre la ejecución del plan Vive, trasladarles que el motivo es que vamos a entregar casi 160 nuevas viviendas en dos parcelas de Getafe, que creo que es importante para todos, al igual que, por supuesto, para esta comisión.

En contestación a su pregunta, le señalo que el plan Vive se está desarrollando de forma adecuada. Las obras y entregas de las viviendas, en la línea con lo que usted señalaba, se están ejecutando en los tiempos estimados y son casi 1.000 las viviendas entregadas, que ya son un hogar para 3.000 madrileños; está previsto que se entreguen otras 1.000 viviendas antes de finalizar el año, y serán 4.000 las que tengan terminadas sus obras y de las que se están desarrollando los trámites previos a su entrega a los inquilinos. Se está llevando a cabo por la Administración un intenso seguimiento de las obras y de las entregas de viviendas, así como de la posterior gestión en arrendamiento.

En cuanto a los objetivos de asequibilidad, que usted mencionaba especialmente, los precios son los mismos que se incluyeron en la licitación, y en función de las parcelas se ajustan a los módulos de vivienda de protección pública de precio básico, que es en las parcelas mayoritario, o bien vivienda de protección pública de precio limitado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora directora general. En réplica, por favor, señor Moruno.

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muchas gracias, presidente. Vamos a ver, usted dice que se están cumpliendo los tiempos estimados y que la ejecución es adecuada, pero vamos a hacer un poco de memoria. La señora Ayuso prometió 15.000 viviendas para 2023 y 25.000 para 2027 -esos eran los tiempos estimados-; para 2023 se entregó cero viviendas, ustedes prometieron ya para este año, para 2024, 1.900 para los primeros seis meses, que no lo cumplieron, y 4.000 entregadas para final de este año, y han prometido otras 3.000 para el año que viene. Entiendo que la cifra de 25.000, incluso la de 15.000, ha desaparecido. Ustedes han entregado 1.000 viviendas, alrededor de 1.000 viviendas, en todo este periodo, lo que supone alrededor de unas 200 viviendas al año; creo que no se adecúa a los tiempos que ustedes mismos estimaron, ¿no?

Respecto a los precios..., lo que pasa es que no se acuerda, pero no tienen que ver con los precios que ustedes mismos estimaron, porque ustedes hablaban de un 40 por ciento por debajo del precio de mercado, y hemos visto innumerables casos en distintas promociones que, si bien varían los precios entre las promociones dependiendo de la ubicación, en todos los casos no se ubican un 40 por ciento por debajo del precio de mercado. Si lo vemos con precios de Idealista, por ejemplo, no sé, en San Fernando de Henares, está por encima del precio de Idealista, creo que está por encima de 13 euros el metro cuadrado, porque ustedes incluyen el IBI y las tasas cuando podrían no hacerlo y, por lo tanto, aumentar la asequibilidad. Se hizo un estudio donde en cinco de los siete casos supera el índice de alquiler recomendado por el Ministerio de Vivienda, en una comparación con otros inmuebles semejantes en tamaño, en servicios, en cercanías, etcétera, así que en precios parece ser que tampoco están cumpliendo con sus propias estimaciones.

Y aquí la última pregunta: ¿cómo es posible que sea igual o más caro en algunos supuestos cuando el suelo sale gratis?, porque el suelo lo ponen los madrileños, es decir, la materia prima la ponen los madrileños, la renta la ponen los inquilinos, pero la rentabilidad alta se la llevan las empresas adjudicatarias. ¿Cómo es posible?, porque, claro, ino existe la cuadratura del círculo!, es decir, si la rentabilidad va a ser muy alta, es imposible que sea muy asequible; esto es un código binario, es decir, si es muy rentable, no es asequible, y, por tanto, a mayor rentabilidad, menos asequibilidad.

Y, luego, por último, hablamos de la calidad de promociones nuevas, donde se ha visto que cuando ha llovido se han inundado, se han saltado tuberías, con desperfectos, desniveles del suelo, problemas estructurales en viviendas de obra nueva... Decía el consejero -y no hablo ya de Alcorcón, sino, por ejemplo, las que se acaban de entregar en Alcalá de Henares; las de Alcorcón fueron en marzo y estas fueron hace menos-: no existe un problema específico. ¡Y es verdad, tiene razón!, no existe un problema específico, es más bien un problema general; en todas las promociones que han ido entregando hemos ido encontrando desperfectos estructurales. En Alcalá de Henares hablamos de viviendas sin acabar, sin rematar con desperfectos... Ustedes dicen que lo van a ir solucionando, pero si en cantidad no es lo que han estimado, si el precio no es lo que han estimado y la calidad no es buena y tampoco está teniendo un impacto en los precios del alquiler en Madrid, que era supuestamente

su objetivo, aumentar la oferta para que bajen los precios -pero los precios de Madrid, del alquiler, no del plan Vive, en general no bajan, es más, seguimos a la cabeza de toda España-, entonces, ¿ustedes siguen considerando que es el programa de vivienda asequible más ambicioso de toda Europa?, ¿de verdad se lo creen ustedes? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; le quedan todavía treinta segundos. En dúplica, doña María José, tiene tres cuarenta; por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Pues voy a tratar de dar respuesta a todas las cuestiones que usted ha señalado. En respuesta a su última afirmación, sí, contestarle que sí, que están cumpliendo el objetivo para el que se pensó el plan Vive, que es dotar de vivienda asequible a los madrileños, y creo que eso no es cuestionable porque está sirviendo para esa finalidad, además de tener unos precios inferiores a los del mercado.

En cuanto a las cuestiones que señalaba respecto a los tiempos de entrega y los cálculos que usted hace, también podría hacerle otro cálculo, que es que este año se han entregado o se van a entregar antes de que termine el año 2.000 viviendas, luego son 2.000 viviendas las que se están entregando cada año. Las afirmaciones que se han hecho respecto a las entregas de las viviendas siempre han señalado que habría 4.000 viviendas con obras terminadas, que no es lo mismo que con viviendas entregadas; el compromiso era entregar 2.000 viviendas antes de final de año, y la previsión sigue en esa misma línea.

En cuanto a los precios de las viviendas, como le decía, son los establecidos en los pliegos. En función de los casos, pueden llegar hasta un 40 por ciento por debajo del mercado, lo que no quiere decir que siempre tengan este rango; pero sí es importante que estemos comparando cosas iguales, que estemos comparando casas de la misma antigüedad, con las mismas dotaciones y, sobre todo, vivienda nueva de las características de las que se están construyendo.

En cuanto a las viviendas de San Fernando de Henares, entiendo que es una confusión en el municipio, porque ahí no estamos desarrollando ninguna. (*Rumores.*) ¡Ah, bien! Pues en Alcalá de Henares dudo que supere el índice del alquiler, pero lo comprobaré, sobre todo con referencia a elementos similares. Para tranquilizarle, la rentabilidad de estas promociones es bastante ajustada para los concesionarios porque se hacen cargo de todo; es verdad que la Administración pone a su disposición el suelo, pero ellos se hacen cargo de la construcción y explotación en arrendamiento con la renta que nosotros les fijamos, y ahí están los estudios financieros para poder valorar la rentabilidad de los concesionarios, que es ajustada y bastante inferior a otro tipo de negocios inmobiliarios.

En cuanto a la calidad de las viviendas, las viviendas cumplen con todos los niveles de calidad establecidos por la normativa vigente. Como en cualquier vivienda de obra nueva y como en cualquier edificio, con motivo de las lluvias, pueden suceder incidencias, que lo importante es arreglarlas a tiempo y dar respuesta en los tiempos establecidos, como está sucediendo por los concesionarios para proceder a las reparaciones. No tenemos conocimiento en la Comunidad de Madrid de ningún problema estructural en el edificio, pero sí pueden existir pequeños repasos de ajustes de carpintería, de cocinas,

etcétera, y otros menores, como, por otro lado, sucede en todos los edificios de nueva planta, y prueba de ello son las garantías que la Ley de Ordenación de la Edificación establece de un año de responsabilidad para acabados, de tres años para instalaciones y de diez años para vicios ocultos en la estructura.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Concluyo con esto. Para nosotros, el plan Vive está cumpliendo el objetivo señalado, dotar de vivienda a los madrileños, y seguiremos incrementándolo. Muchas gracias.

El Sr. **MORUNO DANZI**: ¿Cuánto tengo?

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

El Sr. **MORUNO DANZI**: Muy rápidamente; gracias, presidente. Bueno, sus objetivos en la nota de prensa que ustedes sacaron eran 4.000 para este año, y no van a ser 4.000. Dice que cumplen 2.000 al año..., ino, no!, 2.000 desde 2019; si eso lo dividimos por año, no sale eso, y son 1.000 por ahora.

Y, luego, respecto a lo que dice de la rentabilidad, yo no sé cómo hacen en otros países, donde los precios de las viviendas asequibles no superan los 8 euros el metro cuadrado, países con salarios muchos más altos. ¿Cómo conjugan todas las cosas para sacar vivienda de calidad y barata a 8 euros el metro cuadrado? ¿Por qué tiene que ser a 13 o a 16 si usted dice que la rentabilidad está tan ajustada? ¿Cómo hacen otros lugares? ¡Pues precisamente porque la rentabilidad está más acotada!, es decir, porque no trabajan con empresas que están afincadas en las Islas Caimán, sino con asociaciones de lucro limitado. ¡Si es que está todo inventado!, y ustedes ya lo saben, lo que pasa que se niegan a hacerlo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, nos hemos pasado un pelín; venga, medio minuto.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN** (Piccio-Marchetti Prado): Decirle que cumpliremos el compromiso de las 4.000 viviendas con obras terminadas este año y las 2.000 viviendas entregadas a sus inquilinos. Y tranquilizarle señalándole que las concesionarias y las empresas que lo están construyendo tienen su domicilio social en España y en la Comunidad de Madrid. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señora directora general; le deseamos que tenga una buena jornada. A continuación vamos a pasar al punto segundo.

PCOC-4174/2024 RGE.16666. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Mariano Calabuig Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Vox en

Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes del Gobierno de la Comunidad de Madrid para eliminar los atascos de las horas punta en las incorporaciones de los vehículos de las carreteras de la Comunidad a las carreteras nacionales de accesos a Madrid?

En representación del Gobierno invitamos a la directora general de Carreteras, doña Natalia Quintana Serrano, para responder al punto dos y al punto tres. *(Pausa.)* Buenos días. Para formular esta pregunta, como ya se conocen los tiempos, señor Calabuig...

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenida, doña Natalia, y muchas gracias por estar aquí. Bueno, yo creo que la pregunta es clara. Yo creo que esto mucha gente y muchos de los que seguramente están aquí lo sufren probablemente a diario: la cantidad de atascos que en las carreteras de acceso a las radiales tienen que sufrir, no sé si por una falta de programación de las incorporaciones en los nudos, en los diferentes nudos que hay, pero son bastante importantes; es un problema crónico en las horas punta de las carreteras de la Comunidad de Madrid.

Tras unas estimaciones que hizo el consorcio regional el mes pasado, en el mes de octubre, hemos conocido que hay 200.000 madrileños que se han bajado del Cercanías, por el magnífico funcionamiento que tiene, y se han ido al coche y vienen por carretera. Ya sé que no es un problema de la propia Comunidad de Madrid, porque la causa, en este caso, de este aumento viene del mal funcionamiento de Cercanías, cuya responsabilidad es del Gobierno del señor Sánchez.

El problema, como he dicho, viene de lejos. Yo lo he sufrido desde hace muchos años en mi vida profesional anterior en varias ocasiones y en varios sitios. Para mí sería apasionante sentarnos aquí a hablar uno a uno, e ir dando cada uno de nosotros nuestras ideas, qué haría en cada sitio; supongo -y, de hecho, lo he visto- que tienen vislumbrado en el Plan de Carreteras 2025-2032 alguno de los puntos..., bueno, no en sí los puntos, sino las carreteras.

Me voy a referir a tres puntos muy concretos por aquello de desahogarme un poquito con alguno de ellos: uno es una carretera a la que yo tengo mucho cariño y que aquí me han oído hablar de ella. Efectivamente, señor presidente, la M-600, entre Guadarrama y Navalcarnero, a su paso por el Valle de los Caídos y el acceso a San Lorenzo de El Escorial; tiene una IMD de 19.384 vehículos y está atascada no solamente las horas punta, sino cualquier día de fiesta, cualquier sábado, cualquier domingo, el día de San Lorenzo, los días anteriores, los días de Semana Santa... -se los puedo contar todos porque los he vivido uno a uno, uno tras otro-, ¡y mire que he pedido yo veces el desdoblamiento!, pero, nada, no lo consigo, aunque está en el plan de carreteras no lo consigo, aunque, eso sí, lo han iluminado, cosa que le hacía falta, ¿eh?, le hacía falta iluminación. Bueno, pues me gustaría saber si tienen algún plan con ella, pero, aunque yo hablo de ese punto, la M-600 tiene varios puntos caóticos, no solamente este de San Lorenzo de El Escorial y el Valle de los Caídos.

Otra es la unión entre la carretera de La Coruña, la A-6, con Colmenar Viejo, a través de este tramo que le falta a la M-50, que la hemos pedido varias veces y que ya nos dijo en el mes de agosto el Gobierno del señor Sánchez que no pensaban meterse con ella; sin embargo, nosotros la propusimos aquí también. Los atascos que se forman en la A-6 a la altura de Las Rozas al terminar la M-50 son

terribles; por tanto, continuar esa carretera hasta unir con la A-1 y con la carretera de Colmenar sería maravilloso. Eso ya lo trajimos aquí también para que lo hiciera el Gobierno de la Comunidad de Madrid, pero nos lo votaron en contra, ¡ustedes nos lo votaron en contra!

Y el tercer punto sería unos estacionamientos disuasorios. Ya sé que no hay una única solución para eliminar atascos, pero una medida como los aparcamientos disuasorios podían ir en alguna buena dirección, es decir, es una forma de que la gente que vive a unos kilómetros de Madrid deje el coche en un punto, como este punto del final de la M-50 a la altura de Las Rozas, se coja un transporte público y llegue hasta Madrid.

Bueno, pues eso es lo que le pregunto, y usted me contará -espero que me cuente cosas interesantes para que yo las apunte- qué planes tiene para intentar eliminar los atascos de las carreteras de la comunidad en sus accesos a las radiales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; gracias, don Mariano; le quedan treinta segundos, para que lo sepa. Pues, doña Natalia, sobre la M-600 y demás..., por favor. Gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muy buenos días. Muchas gracias, presidente. En relación con la cuestión que plantea el señor Calabuig, en el plan de carreteras, en el avance de este plan 2025-2032, se ha realizado un primer diagnóstico de nuestra red de carreteras; en este diagnóstico incluimos un análisis de los niveles de servicios de toda la red y proponemos actuaciones en puntos y en tramos concretos en los que el nivel de servicio sea F en más de 100 horas al año, porque los niveles de servicio van desde el A, que corresponde a una circulación fluida, al F, que corresponde a una circulación forzada.

Además, dentro del avance del plan se recoge un programa específico dedicado a la mejora de los enlaces con la red de carreteras del Estado; para ello hemos analizado los niveles de servicio en los puntos de enlace de nuestra red con los de la red del Estado a partir de un modelo de tráfico a escala relacional. Esos puntos están recogidos en la memoria del avance de dicho plan, y para determinar la causa concreta por la que esos puntos presentan un bajo nivel de servicio se requiere un informe a escala micro de cada enlace en cuestión, ya que con la escala de modelización actual no se puede determinar si el nivel de servicio se debe a un mal funcionamiento de nuestra red autonómica o de la red de carreteras del Estado, y en dicho análisis pormenorizado se llevaría a cabo una fase de redacción de un estudio informativo o de proyecto, según procediera en cada caso. Dentro de este estudio micro se analizarán diferentes indicadores, como la corriente ininterrumpida, es decir, cómo se comporta el tráfico cuando no hay semáforos o glorietas; un tráfico equilibrado, es decir, que haya el 50 por ciento en cada sentido de la carretera; si la vía lleva vehículos ligeros o un porcentaje alto de pesados; también se analizarán las anchuras del carril, las anchuras de arcén, que lo recomendable son anchuras de carril mayores o iguales a 3,6 metros y de arcén mayores o iguales a 1,8; si los adelantamientos en la vía están permitidos o no, si esto genera confluencias...

Es cierto que la mayoría de los atascos en horas punta en la Comunidad de Madrid se producen dentro de la red de carreteras del Estado, y en algunas de las incorporaciones de nuestra red a esta red

sí hemos detectado problemas. Le voy a enumerar los problemas que tenemos detectados y analizados, que no tienen por qué coincidir con los que usted ha enumerado por los datos. Hemos detectado tres secciones de IMD que superan los 100.000 vehículos/día; estos tramos son: en la M-45 con la A-42 y la A-4; en la 503 con la M-45 y la M-50, a la que sí usted hacía referencia, y en la 607 con la M-40. También hay tramos conflictivos de nuestras vías al acceso de la M-45, con una intensidad de 81.000-86.000 vehículos/día; en la 501, entre la M-40 y la M-50; en la 506, en los accesos de Fuenlabrada con la A-42; en la M-607 -a la que usted se refería- en Colmenar y Tres Cantos, donde tenemos unos 60.000 o 70.000 vehículos/día, y, por último, una sección también complicada, en la M-407, en la M-50 a la altura de Leganés, y en la M-500, en el acceso de la M-30, donde tenemos 60.000 y 70.000 vehículos al día.

En el plan de carreteras, como le digo, tenemos previstas distintas actuaciones a realizar en esos tramos. Y, para su tranquilidad, decirle que la presidenta, en el debate del estado de la región, también anunció esas actuaciones, ese desdoblamiento en la M-600 y la 404, recuperando el proyecto que ya en su día elaboró Mintra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias. Por lo que veo, en la M-600 no...

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): La M-600 la presidenta ya anunció en debate del estado de la región que se va a desdoblar; la M-600 y la 404, con un gran corredor, que es lo que llamaríamos la futura M-65.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, lo decía por la intensidad de tráfico, que he visto que no lo ha nombrado usted...

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Bueno, la intensidad de tráfico no la he nombrado porque no confluye con las carreteras del Estado, que es la pregunta que hacía el señor Calabuig.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues, señor Calabuig, treinta segundos, por favor.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias por la información, pero solamente puntos donde la IMD supera los 100.000 no me dice nada. En la M-600, que le he dicho que son 19.000, el problema es que su geometría es de dos carriles nada más, uno de ida y otro de vuelta, ¡y así llevamos años y años y años!, pero así son muchas.

Y ya voy terminando, señor presidente. No me ha contestado; es más, me habla en futuro, es decir, vamos a hacer, vamos a hacer microestudios... Bueno, pues ya volveré a preguntar, a ver si a partir de enero del 25, que es el plan, empezamos a ver avances. Muchísimas gracias, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Calabuig. A lo mejor la pregunta..., ¡yo es que la he visto muy genérica!, pero si concretamos los puntos a lo mejor es más fácil para responder.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: ¡Ya, ya!...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, no sé si me explico; lo digo para que haya un diálogo correcto, ¿no? Bueno, doña Natalia, tiene usted uno treinta y cinco.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Para concretarle, decirle que las actuaciones no es solo el "vamos a hacer", sino el "ya hemos hecho". Lo que figura en el avance del plan de carreteras, el detectar y diagnosticar, no es una tarea fácil, y plasmarla en un documento con las actuaciones que hay que llevar a cabo tampoco lo es. En el avance del plan de carreteras vamos a actuar en 27,7 kilómetros para ampliación de la capacidad de la red; en 31 kilómetros, que mejorará los ensanches y los enlaces; en 34,8 kilómetros haremos carreteras 2+1. Con estas medidas y estos estudios a escala micro que propone el avance del plan -que me imagino que todos ustedes lo han estudiado con detalle- pretendemos obtener una red con un nivel de servicio adecuado a la demanda, que favorezca no solo la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión y, por tanto, también de las emisiones asociadas. En definitiva, lo que se pretende con estas actuaciones, como ya le he dicho, 27, 31 y 34 kilómetros, el enlace sin glorietas y en cruces que mejorarán esos accesos con la red de carreteras del Estado, es una oferta viaria y de calidad que satisfaga las necesidades de los usuarios, que son los que al final, de manera directa o indirecta, sufragan esas redes.

Y, por último, solo por puntualizarle el dato que ha dado de que se habían perdido en Cercanías 200.000 habitantes. Decirle que no, que el dato que nosotros tenemos es 1 millón de viajeros que ha perdido Cercanías, y es el único medio de transporte que no ha recuperado los viajeros que tenían en el año 2019; se estima que un 20 por ciento de este millón de viajeros ha vuelto al vehículo particular, con lo que también es una complicación que se nos añade en carreteras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Quintana, y, le pido, por favor, que continúe con nosotros para la Pregunta 6383/24.

PCOC-6383/2024 RGE.24660. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Guardiola Arévalo, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué acciones va a realizar el Consejo de Gobierno para poner en marcha la glorieta en la M-305 a la altura del barrio de la montaña en Aranjuez?

Como ya he dicho, en representación de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras va a responder la directora general de Carreteras. Señor Guardiola, su turno, por favor.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señora directora general de Carreteras. Quería preguntarle por la glorieta interminable en el municipio de Aranjuez de acceso norte al barrio de La Montaña; querríamos saber cuándo tiene previsto la Comunidad de Madrid empezar las obras y qué fecha tienen para finalizar dicha glorieta, y también

si nos pudiera comentar cuántas reuniones han tenido en los últimos años la comisión de seguimiento de la ejecución de la obra por parte del Ayuntamiento de Aranjuez. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola. Para responder a la pregunta, señora Quintana, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muchas gracias, presidente, de nuevo; buenos días. En primer lugar, decir que me alegra saber que tienen ustedes el mismo interés y la misma preocupación que el actual alcalde de Aranjuez, que creo que la primera visita que hizo, recién fue nombrado alcalde, fue a la Dirección General de Carreteras con este planteamiento, el día 4 de julio, creo recordar; hemos tenido distintas reuniones con él en el mes de octubre, en el mes de noviembre, también tuvimos reuniones con él la pasada semana, y la última, en una carta que nos mandaba expresándonos su preocupación, el día 12 de noviembre. Por tanto, me alegra que compartan y que coincida, además en las fechas, esta preocupación por este proyecto, que, como bien dice, lleva muchos años.

Esta Dirección General de Carreteras, por hacer un poco histórico, tramitó el expediente del permiso de obras relativo al proyecto de construcción de los accesos de la carretera M-305 al sector de La Montaña, por el que se desarrollan dos partes del plan especial de infraestructuras de ese ayuntamiento, en concreto la parte de acondicionamiento de la carretera M-305 en el Puente Largo y la Glorieta de las Doce Calles. Se autorizó la ejecución de dicho proyecto, con fecha 5 de junio de 2006, a Fadesa Inmobiliaria SA, que incluía la glorieta de acceso sur y la entrada de la glorieta acceso norte a La Montaña. La glorieta de acceso sur se ejecutó y las obras de enlace a dicha glorieta, sin embargo, las obras de acceso al norte no se han comenzado; su presupuesto ascendía en aquel momento a 3,7 millones de euros; iba a ser ejecutado por los promotores de El Casino de Aranjuez.

La variante de Aranjuez de la carretera 305 se puso en servicio en el año 2007, con lo que esta dirección general transfirió al ayuntamiento en esa fecha el tramo de esta antigua carretera M-305A, correspondiéndole así la conservación y la explotación del tramo ha dicho ayuntamiento. El acta de transferencia se firmó el 11 de diciembre de 2009 entre la Consejería de Transportes e Infraestructuras y el Ayuntamiento de Aranjuez. Sí es verdad que se firmó con una salvedad, y es que, si no se ejecutaban estas obras por parte de la promotora, la dirección general asumiría el compromiso de ejecutarla por el bien de interés general; por tanto, repito, actualmente esta glorieta, esta carretera y esta vía son de titularidad municipal y pertenece al Ayuntamiento de Aranjuez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señor Guardiola, es su turno de réplica, por favor; tiene cuatro veinticinco.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Sí, señora directora general, es que le he preguntado algunas cosas que no ha respondido. Me gustaría saber -lo vuelvo a repetir para ver si en este turno podría indicarnos algo- cuándo tienen previsto empezar las obras. El histórico también puede comentarlo, pero la pregunta era sobre cuándo esta glorieta va a ver la luz; ¡y la preocupación no es de hace dos meses!, llevamos más de veinte años preocupándonos, con reuniones, con comisiones de seguimiento... Que se

hayan enviado unas cartas las últimas semanas nos alegra, pero no es algo nuevo, señora directora general; si nos pudiera contestar a estas preguntas, se lo agradecemos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Guardiola. Señora directora general, tiene dos cuarenta; por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Bueno, intentaré resumir. Quería poner de manifiesto que no se trata de una actuación que afecte, como le he dicho, a la movilidad por carretera a nivel regional, o sea, que está fuera de las competencias de la Dirección General de Carreteras. ¿Que llevan veinte años con ello? -y no voy a hablar de los diferentes Gobiernos-. Bueno, afortunadamente ha llegado un alcalde que va a hacer bien las cosas y se va a poner a ordenar las cosas, a ordenar el suelo, que en veinte años no se ha sido capaz de ordenar, y a partir de esa ordenación del suelo la Dirección General de Carreteras actuará.

Como ya le he dicho, a pesar de que no es un diagnóstico ni una responsabilidad, ni una competencia de la red autonómica, sin perjuicio de todo esto, la Dirección General de Carreteras y, por ende, la Comunidad de Madrid no se va a desentender de la colaboración que se precisa llevar a cabo con otras Administraciones públicas, y, en aras de esa lealtad institucional, tomó la decisión de ejecutar una rotonda que seguramente tenía que haber sido ejecutada por las promociones, por los desarrollos, y haber impulsado el propio Ayuntamiento de Aranjuez.

Como le digo, en un primer momento, en las actas de cesiones que se firmaron desde la Comunidad de Madrid al ayuntamiento, este presupuesto ascendía a 3,7 millones de euros, pero el ayuntamiento desechó esta propuesta, y ahora lo que proponen es una actuación mucho más modesta. Como le digo, se pretendía que la Dirección General de Carreteras aplicara el artículo 163 actuando por bien de interés general en un suelo que no está ordenado, y las recomendaciones jurídicas es que el ayuntamiento trabaje en este plan especial de infraestructuras, y, cuando el plan especial de infraestructuras esté detallado y esté ordenado ese suelo, la dirección general, como le digo, en aras de la buena colaboración y entendiendo que es un compromiso antiguo, ejecutará esa rotonda.

Como le decía, no son solo cartas, son alcaldes que se ponen a trabajar, y este alcalde desde el primer momento ha encargado ya que ese plan especial de infraestructuras se revise, se actualice, y, en cuanto el suelo esté ordenado, la Dirección General de Carreteras inmediatamente actuará.

Para su tranquilidad, y aunque agote ya el tiempo, le diré que, en la actualidad, el ayuntamiento me consta que está con ese proyecto de redacción de actualización del PEI, del plan especial de infraestructuras. La Dirección General de Urbanismo y los servicios jurídicos de la Comunidad de Madrid están analizando si se puede aplicar el 163 a petición del alcalde y empezar a sacar el proyecto de obra mientras que transmitan ese plan especial de infraestructuras, que algunos tenemos dudas de que podamos aplicar el 163 en un suelo y en un término y en una obra que no es nuestra, que no es de la dirección general, y el alcalde, como le digo, está trabajando desde el primer momento de su nombramiento por la preocupación que tiene. Como le decía, en la última comunicación me reiteraba la importancia que esta glorieta tenía para el desarrollo social y económico del barrio de La Montaña,

por lo que mejoraba la seguridad vial y la comunicación de la zona. Es verdad que el alcalde no sale en redes, no hace vídeos, no es instagrammer ni influencer, pero sí está dedicado a transmitirnos la importancia que tiene este proyecto, y yo aquí lo quiero dejar claro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, pues muchas gracias, señora Quintana. Señor Guardiola, tiene usted tres treinta, y a lo mejor nos puede explicar un poco cuál es la problemática.

El Sr. **GUARDIOLA ARÉVALO**: Sí, gracias, presidente. Mire, es que estaba esperando que la directora general respondiera y no hiciera campaña del alcalde, porque aquí usted viene a dar información a la oposición del trabajo que tiene que hacer la dirección general, no a hablar aquí de otras cosas. Usted no ha dicho cuándo se van a ejecutar las obras, usted no ha dicho cuándo se van a empezar las obras; esa es la pregunta a la que veníamos y no tiene ninguna intención de decirlo, por lo que estoy viendo.

Aquí ha dicho usted que no tiene ninguna competencia en esto. Ahora voy a intentar explicar, como me pide el señor presidente. Las obras de la urbanización se adjudicaron a una empresa que se llamaba Gran Casino -ya hace bastantes años-, y se adjudicó en ese contrato que tenía que instalar un casino, un hotel, un campo de golf y las infraestructuras también pertinentes para la realización de las obras. Bueno, pues Gran Casino montó el casino y Fadesa hizo la urbanización, y para garantizar que se hacía determinadas cosas tuvo que depositar unos avales para asegurar que iba a terminar las obras del barrio; entre otras, tenía que construir la glorieta de acceso norte para que, en caso de que no se ejecutara, pudiera tirar de esos avales. Esa urbanización se pudo poner en marcha gracias a esos avales que hizo la empresa y que se habían comprometido; si no hubiera avales, no habría habido barrio, y aún la Comunidad de Madrid no ha ejecutado los avales que le corresponde ejecutar.

En el año 2007 -voy a sacar alguna documentación de ustedes-, en las actas de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid se comprometió a que las iba a hacer, ¡Dirección General de Carreteras!, ¡2007! Pero es que le voy a leer: en cuanto al alcance norte del sector de La Montaña, de acuerdo con el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid del 2 de agosto 2001, - ¡2001!-, según proyecto informado favorable por el Ayuntamiento de Aranjuez, con fecha de 16 de abril de 2007, la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Carreteras, procedería en aras del interés -refiriéndose a la ejecución de las obras- y para evitar una disfunción en el adecuado funcionamiento del sector que pudiera perjudicar a los vecinos y demás. Esto según su acta.

En el año 2009, el Gobierno socialista en Aranjuez ya dio esa carretera para que esas obras empezaran a hacerse por la Comunidad de Madrid. Les traigo también aquí una de las actas de las que hablaba: con fecha 11 de diciembre de 2009, se suscribió por parte del alcalde del Ayuntamiento de Aranjuez y del consejero de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid el acta de transferencia de la M-305.

Seguimos. En el año 2010, el director general de Carreteras prometió que iba a hacer él las obras. Aquí tenemos la nota de prensa, y ponía: "La Dirección General de Carreteras se compromete a

construir la rotonda de acceso norte a La Montaña, mejorar el firme y la iluminación, reparar la señalización, etcétera.” Esto era el año 2010.

En el año 2019, el Gobierno socialista ya licitamos las obras para que la Comunidad de Madrid arrancar, porque esto de las comisiones de seguimiento de estas obras llevaba años; llevamos años, más de una década, con estas comisiones. En 2019, hacía eso el Gobierno. Y, en 2011, Esperanza Aguirre prometió que la iba a hacer. Pero es que, en el año 2021, la señora Ayuso dijo que en el año 2023 esa glorieta iba a estar; con lo cual, ahora no puede decir la Comunidad de Madrid que ustedes no son competentes, ino lo puede decir! Ahora quiere tirar la responsabilidad al señor alcalde, iy poco favor le está haciendo si ahora dice que la Comunidad de Madrid no lo va a hacer!; así que la glorieta interminable sigue allí sin empezar.

La Comunidad de Madrid tiene 3 millones de euros depositados en avales que lo puede usar para construir porque eran los compromisos que tenía Martinsa-Fadesa... Sí, ino diga que no!, porque es así. Y la Comunidad de Madrid debería haber hecho esta glorieta hace más de veinte años; 8.000 vecinos que viven con un único acceso..., no sé si se imaginan el pueblo, pero los atascos cada mañana... Hablaba en la anterior pregunta de los atascos, iy también tenía que comentar los atascos de esta carretera! Además, el no ejecutar la glorieta también fue una de las razones de la pérdida de las inversiones por parte de un centro comercial, que hubiera dado bastantes puestos de trabajo. Y, nada, ustedes siguen con promesas, con promesas, y es que ahora ustedes ni proponen; ahora ustedes tiran la pelota al Ayuntamiento de Aranjuez. Ahora, a ver si nos puede responder a las preguntas que le hemos hecho.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Señor presidente, le ruego poder finalizar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, sí, le voy a dar medio minuto, que es en lo que se ha pasado; pero medio minuto, por favor.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Quintana Serrano): Muy bien. Para no querer hacer histórico..., inos ha hecho usted un histórico importante! En primer lugar, el número de avales no es el que usted dice; esta cantidad corresponde a lo que costaba el proyecto de la glorieta, no a los avales que se depositaron en la Dirección General de Suelo, no en la Dirección General de Carreteras. Hay distintas tendencias a favor de la empresa para no ejecutar esos avales, y por eso no han sido ejecutados.

En ningún caso y en ningún momento he querido tirar piedras y decir que esta rotonda no se va a ejecutar por parte de la Comunidad de Madrid, lo que he querido decir es que por fin ha llegado un alcalde que se ha puesto a trabajar y a ordenar el suelo; lo que no puede ser es que se pretenda hacer una rotonda en un suelo que no está ordenado, que no está consolidado y que la ordenación urbanística del suelo no se pretende. Lo que me ha alegrado es que por fin ha llegado un alcalde que se ha puesto a trabajar, a hacer las cosas, a hacer ese plan especial de infraestructuras, que era necesario para hacer la rotonda.

Y la respuesta a cuándo se ejecutarán las obras..., pues en cuanto esté todo ordenado jurídicamente y cuando tengamos la respuesta tanto de la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid como de los servicios jurídicos de la Comunidad de Madrid de que podemos proyectar las obras; de momento, el proyecto está hecho, está realizado por la Dirección General de Carreteras, y estamos esperando a ese plan especial de infraestructuras, que el alcalde está en ello, y comenzaremos a trabajar.

Respecto a que se podía haber hecho un centro comercial..., pues, como usted bien sabe, todos los desarrollos pueden pagar y se les puede cargar las infraestructuras necesarias si van a aumentar el tráfico; por tanto, si llegan nuevos centros comerciales, si llegan nuevos centros de desarrollo, estaremos encantados de que nos traigan los proyectos y que sean ellos los que mejoren los accesos para disminuir esos atascos, y en ningún caso vamos a poner pegas a que venga ningún desarrollo a traer trabajo y prosperidad a la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues muchas gracias, señora Quintana; ya hemos terminado este punto tercero, y le deseamos que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto cuarto.

PCOC-4614/2024 RGE.18365. 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: cuántas indemnizaciones ha tenido que afrontar el Consorcio Regional de transportes por responsabilidad subsidiaria en esta legislatura.

Para ello vamos a invitar en representación del Gobierno a don Pablo Rodríguez Sardinero, director gerente del Consorcio Regional de Transportes, al que rogamos que pase a la mesa; le damos los buenos días y la bienvenida. Según el artículo 196.2, ya saben que tienen cinco minutos cada uno, y a ver si ahora podemos cumplir los tiempos, porque antes se nos ha escapado un poco. Y, bueno, le voy a dar la palabra a la señora Cadórniga; por favor.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, presidente. Y muchas gracias, señor Sardinero, por comparecer un viernes más en esta comisión. El principal objetivo del Consorcio Regional de Transportes debe ser satisfacer la demanda de los madrileños y madrileñas en el ámbito de actuación de la política del transporte público y regular y evolucionar en la resolución de problemas de viajeros, siendo la única autoridad regional en el ámbito del sector de viajeros de uso general.

Los accidentes por causas ajenas al usuario son más que comunes en esta comunidad; pueden producirse todo tipo de percances, como usted sabe muy bien, en escaleras, instalaciones del subterráneo, andenes, escaleras mecánicas y otras zonas del metro, en cualquier tren, marquesina, en cualquiera de los ámbitos que el consorcio regula y es competente..., pero ¿con qué nos encontramos en el consorcio? Pues con una indefensión absoluta por parte de los usuarios y de las personas que sufren cualquier tipo de problema, porque el consorcio no está asumiendo su responsabilidad con los

perjudicados y muchas veces desisten de iniciar procedimientos porque es muy difícil llegar a presentar una queja, una reclamación, y porque además se ven abogados a meterse en un pleito judicial. Ustedes tienen la práctica de recurrirlo absolutamente todo, y muchas veces se llega a casación, con imposición en costas, y, evidentemente, esto no lo puede abarcar todo el mundo. De más de 50.000 quejas realizadas en el año 2023 en el consorcio, solo fueron contestadas por el Consorcio Regional de Transportes 8.422, (en 2023!); estos son datos oficiales de la memoria de objetivos. De entre los distintos canales de atención presencial, ustedes tienen 22 oficinas que han puesto en servicio para el año 2023; ¿usted considera que son suficientes estas 22? Y, por otra parte, decirle que los horarios son también totalmente insuficientes porque a las 8 de la mañana, que es una hora punta y es cuando la gente suele ir a trabajar, ustedes no están.

Por otro lado, también es alarmante que no figure, o no lo hemos encontrado nosotros en ningún lado, la imposición en costas que ha pagado el consorcio, que, en definitiva, lo pagamos todos los madrileños. ¿Dónde figura? ¿Quién abona esos pleitos y esas indemnizaciones? ¿De cuántas tienen que responder los usuarios o de cuántas tiene que responder, por el contrario, subsidiariamente el consorcio? ¿Cuántas condenas ha tenido?, ¿dónde figuran?, ¿en qué documento contable?, porque ha sido imposible encontrarlo.

Por otra parte, es muy llamativo los dictámenes de la comisión jurídica asesora, porque nos hemos encontrado con sorpresas que son realmente relevantes. Le voy a poner un ejemplo: un accidente ocurrido en un tren en el que se encontraba mojado el suelo; resbaló el usuario y tuvo gravísimas lesiones. En el dictamen señalan, primero, que no se concreta, en primer momento, la cuantía de su reclamación; es imposible porque está en tratamiento durante dos años. Por otro lado, es habitual que se elimine la prueba del accidente o que no funcionen las cámaras de seguridad, porque es algo que luego figura en las reclamaciones. También es importante, en cuanto a las fotografías de acceso a la estación, a las escaleras situadas junto al exterior de dicho acceso y en las de la zona diáfana que permite una absoluta visibilidad de las mismas y de su estado, que ustedes contesten que el motivo de esta caída se debe a que ese día había caído una tormenta muy fuerte en Madrid y que el agua lo provocaron los paraguas. Le puedo enseñar el fallo cuando usted lo considere. Y también preguntarles por qué siempre recurren a la vía casacional, puesto que saben ustedes perfectamente que requiere una inversión importante y no todo el mundo puede hacerla. Y nada más; espero su contestación. Me quedaba muy poquito, ¿no? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Cuatro cincuenta y nueve segundos; está la cosa complicada.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Pues le volveré a saludar.

El Sr. **PRESIDENTE**: No sé; si luego quiere diez segundos por lo menos para poder responder o decir algo... Bueno, venga, señor Rodríguez Sardinero; por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muchísimas gracias, señor presidente. Muy buenos días a todas sus señorías. Iba a ser muy muy breve, pero la señora diputada ha agotado

su tiempo y lo mismo tendría que contestar... La verdad es que, en relación con la pregunta que me hace estrictamente, el Consorcio Regional de Transportes no ha tenido nunca que hacer frente a ninguna indemnización por responsabilidad subsidiaria durante la legislatura, ¡nunca!; entonces, esa iba a ser mi intervención. Es verdad que podría darle y cederle algún tiempo a su señoría, pero le voy a explicar dónde yo creo que su señoría comete un cierto error de interpretación. Mire, no paga costas porque el Consorcio Regional de Transportes no ha pagado nunca costas, no está sometido a ningún procedimiento judicial, no hemos estado ni estamos, ni en esa legislatura, ni en lo que yo recuerde, al menos en lo que me consta, en el tiempo que yo llevo... A lo que usted hace referencia probablemente es a la responsabilidad patrimonial de la Administración por daños sufridos en el transporte, entiendo yo, porque, ya le digo, responsabilidad subsidiaria no ha tenido el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, ¡pero es que en referencia a la responsabilidad patrimonial tampoco!

Usted sabrá que el reconocimiento del derecho a la indemnización de los particulares por daños que sufra en cualquiera de sus bienes y derechos, que creo que es a lo que me hace referencia, que se ha caído por unas escaleras, que hay un tren -supongo que de Renfe-, me decía, que estaba mojado y se escurrió algún viajero... ¡Claro, de Renfe!, la responsabilidad es de Renfe, no es del tren; o sea, en este caso no es del Consorcio Regional de Transportes, la responsabilidad estrictamente es, en ese caso, de ese tren, de Renfe.

A lo que le decía, que los daños que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en este caso de transportes, con excepción de los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la ley, eso no es la responsabilidad subsidiaria, sino responsabilidad patrimonial.

Usted sabe que el servicio de transporte público de viajeros en la Comunidad de Madrid se presta a través de contratos de concesión de ese servicio público, y, por tanto, señoría, dado que se trata de un servicio que presta el traslado, se traslada a los operadores el riesgo y ventura, y, al trasladarse a los operadores el riesgo y ventura de dicha actividad, cualquier indemnización que proceda abonar debe ser asumida por estos, como así lo establece el propio título concesional en el apartado 4, que regula las obligaciones del concesionario y establece en su apartado 4.2.4 la obligación de asumir, en todo caso, de manera exclusiva, los riesgos económicos y las responsabilidades de toda índole que se deriven en la explotación de servicios, y, en su apartado 4.2.11, la de satisfacer las cuotas correspondientes del seguro obligatorio previsto en el artículo 21 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre a fin de cubrir los riesgos y las responsabilidades derivadas del transporte, regulación que viene amparada por la propia normativa sectorial del transporte, la LOTT, y la normativa de transporte de viajeros de la propia Comunidad de Madrid, que determina la obligación por parte de las empresas operadoras de transporte de suscribir un seguro de responsabilidad civil, con el objeto de cubrir todos los daños que el usuario sufra, tanto personales como materiales, incluso ese señor o señora que se cayó en el tren. Además, la normativa dota al sistema de una figura que son las juntas arbitrales de transportes, que de manera gratuita resuelven los conflictos que pueden producirse, en este caso entre el usuario y la empresa operadora, y que no supere los 15.000 euros, conociendo de conflictos, y se

ahorra las costas aquel usuario que haya tenido algún problema. No hay costas, no hay gastos en las juntas arbitrales que tiene puesta a disposición la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, y, por lo tanto, el coste al cual usted hace referencia para los usuarios es cero. En esos conflictos se atiende averías, extravíos, daños personales durante el transporte, la modificación unilateral de condiciones contractuales, la no aplicación de descuentos, la falta de condición de conformidad en el ámbito de los vehículos, autobús, ferrocarril, y el incumplimiento de los contratos de arrendamiento de dichos vehículos, dotando así al usuario, como he dicho, de transporte de una vía alternativa, de una solución a conflictos que le evite ir al procedimiento judicial e ir al Tribunal Supremo a la casación, icoa que me extrañaría muchísimo!

En la actualidad se ha tramitado por parte de la Secretaría General Técnica, que es la que, en referencia a la responsabilidad patrimonial, yo he entendido que puede ser, porque le indico y le vuelvo a reiterar que subsidiaria ninguna, se han recibido y tramitado 11 reclamaciones de responsabilidad patrimonial relativas al Consorcio Regional de Transportes, 10 expedientes por daños sufridos en autobús que se han inadmitido porque, como le decía anteriormente, la responsabilidad viene derivada y traspasada a las concesiones, y 1 expediente por un tema relacionado con un Abono Transporte que se desestimó, puesto que el Abono Transporte, al ser un título multi, lógicamente no tiene objeto de reclamación, y, por lo tanto, yo creo que la explicación está más que dada. Insistir en que el Consorcio Regional de Transportes no ha tenido ninguna responsabilidad subsidiaria añadida en esta legislatura.

El Sr. **PRESIDENTE**: Veinte segundos.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Gracias. Mire, tengo aquí la sentencia del Tribunal Supremo. Evidentemente han pasado años porque cuando se va a casación evidentemente lo hay..., pero simplemente decirle que el metro encierra un peligro que otros medios de transporte no tienen, como es la posibilidad de caer a las vías; eso obliga a los viajeros a extremar la prudencia y a Metro de Madrid a adoptar medidas especiales para evitarlo... (El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID: A Metro.**), ...no habiéndose adoptado ninguna. Una que no es sofisticada y es utilizada en alguna ciudad europea es la instalación de mamparas a lo largo del andén, que al abrirse y al cerrarse al mismo hacen que las puertas de los vagones impidan a los viajeros caerse a las vías. En definitiva, no encontró el usuario tope alguno y sí un peligrosísimo hueco, y fueron ustedes condenados por responsabilidad civil subsidiaria, iclaro que sí!, codemandaron a la Comunidad de Madrid y al organismo autónomo que usted representa, y fue... *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Treinta segundos, señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Insisto y reitero que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid no ha tenido que hacer frente a ninguna indemnización por responsabilidad subsidiaria durante la legislatura.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues nada; muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero, y que tenga una buena jornada. Pasamos al punto quinto.

PCOC-6221/2024 RGEF.24282. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el gobierno regional sobre el avance la obra de ampliación de la línea 3 de Metro de Madrid que une Villaverde Alto con Getafe?

Para responder al mismo en representación del Gobierno, por favor, pido que suba a la mesa el señor don Miguel Núñez Fernández, director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo. Como ya se conocen los tiempos, le voy a dar la palabra a la señora Acín. Muchas gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchas gracias, señor Núñez, por estar hoy aquí. Hace una semana supimos que se pospone la puesta en marcha de la ampliación de la línea 3; si fuésemos en plazo, estaríamos ahora mismo más o menos en el periodo de prueba de la infraestructura, es decir, circulando trenes pero sin pasajeros, en teoría los pasajeros llegaban esta Navidad. Lo que hemos sabido es que hay una zona del túnel, a la altura de Villaverde, que está rodeada por suelos con alto contenido en yesos, de nuevo sales que se disuelven y se filtra agua en el túnel; es por lo menos inquietante con los antecedentes que tenemos de la línea 7B, en Coslada y San Fernando de Henares, y es legítimo que se sienta esa inquietud. No es un tema para asustar, pero la inquietud existe, y, entonces, necesitamos algún tipo de respuesta.

Queríamos que hoy nos informase de esto, de si están hechos los estudios hidrogeológicos de la zona, si la presencia del material soluble que rodea el túnel se circunscribe a este tramo específico, porque es lo que se ha dado en la información pública, si la situación está ya totalmente controlada, si con la instalación de las pantallas de pilote en la zona de las cocheras de Villaverde se controlará la situación, o si nos vamos a encontrar con intervenciones recurrentes más o menos constantes, qué plazos hay para la intervención, si ya ha comenzado, cuánto se desplaza el resto de plazos, es decir, cuándo va a comenzar la prueba de la infraestructura y cuándo está más o menos prevista la puesta en marcha de la ampliación de la línea.

Para el año 2025 se han presupuestado, para esta ampliación de la línea 3, 12.211.000 euros a cargo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En el año 2024 se presupuestaron poco más de 45 millones, es decir, que estamos hablando de que este año se presupuesta más o menos el 26,6 por ciento de lo que costó la obra el año pasado, y no sé si este presupuesto es para esta intervención en concreto o es que falta algo más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín. Señor Núñez, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. En primer lugar, en relación con la pregunta concreta sobre la valoración que hace el Gobierno sobre el tramo de la línea 3, que une Villaverde con Getafe, y de manera preliminar a contestar a sus preguntas sobre los estudios hidrogeológicos, señalar que la prolongación de la línea 3 es la primera gran infraestructura que la Comunidad de Madrid hace en las prolongaciones de metro desde el año 2007; en particular, la estación de Villaverde Alto se inauguró en abril del 2007. Se ha comenzado con una inversión muy potente por parte de la Comunidad de Madrid en las prolongaciones de metro y se ha querido potenciar el transporte público en la zona sur, uniendo Villaverde Alto en particular con el municipio de Getafe, a pesar de que se va a beneficiar no solamente Getafe, sino también los cuatro grandes municipios que unen la línea 12.

En particular, con respecto a la pregunta que usted ha señalado, la línea 3 ha tenido varias alteraciones en su contrato principal debido a las características geológicas del terreno. Una primera intervención, primer modificado, que fue debido a las características geológicas del terreno debido a la dureza que tenía el terreno. Estaba proyectado la construcción del túnel mediante un método muy habitual, más de 2.000 metros, 2.635 metros de túnel se iban a ejecutar con este sistema constructivo, pero la presencia de yesos cristalizados hacía que estos suelos se convirtieran realmente en rocas relativamente blandas; por lo tanto, ese sistema constructivo no producía el rendimiento teórico que se tiene que tener en torno a 50 o 60 metros/mes, y proyectó una alternativa para estos sistemas constructivos debido a la dureza del suelo, y el sistema constructivo se derivó a un modelo secuencial. Ese modelo secuencial, que es de sección completa, permitió mejorar los rendimientos, pasando de esos 20 metros, con respecto a los 50 teóricos que teníamos con el tradicional, a unos rendimientos de 60 a 70 metros; es un método secuencial que es muchísimo más abierto, en el que está más mecanizado, se abre toda la sección, se proyecta un gunitado de 6 centímetros, unas flechas metálicas de 140, y luego se vuelve a hacer un proyectado gunitado de hormigón; de esa manera, ese suelo con una dureza extraordinaria ha permitido que hagamos avances de 60 metros, recuperando parcialmente ese tiempo, pero tiempo que ya estaba comprometido debido al modelo tradicional.

Lo que ha ocurrido en el otro punto, que usted señala, que está en el término municipal de Getafe, concretamente en el P.K. 0150, es que aquí lo que ha habido no ha sido una disolución de las sales, como usted está diciendo, sino que hay un aluvial. El metro, cuando se prolongó a las cocheras, ya interceptó un paleocauce del sistema detrítico terciario; lo que hemos hecho ahora mismo con la prolongación de esta obra subterránea es volver a cruzar ese paleocauce, y, por tanto, había filtraciones de agua. Lo que hemos hecho para garantizar la seguridad de los trabajadores, y debido a que el terreno era inestable a causa de ese paleocauce del terciario, han sido pantallas de hormigón para salvaguardar la construcción del túnel, han sido pantallas de hormigón continuo, de mortero de hormigón continuo, de una profundidad media en torno a 16 metros, y ha permitido construir el túnel perfectamente con seguridad; de hecho, está previsto que el martes o miércoles de la semana que viene se haga el cale del túnel, es decir, que el túnel esté totalmente conectado.

El estudio hidrogeológico, que sí está encargado, asevera que, una vez que se hayan construido estas pantallas para permitir la continuidad de ese flujo de ese cauce subterráneo, hagamos

un sistema de drenaje continuo para permitir esa continuidad del paleocauce; se van a hacer columnas aproximadamente de 1 metro de diámetro, con esa profundidad variable, la profundidad es variable porque tenemos que llegar a alcanzar la base del aluvial para permitir que la corriente circule aguas arriba, aguas abajo; van a ser siete columnas en aguas arriba y diez columnas aguas abajo.

El estudio hidrogeológico señala que, efectivamente, una vez reconstruido esto, dará continuidad a ese flujo de agua que existía, que existe y que, por tanto, tiene que continuar existiendo. No hay inestabilidades, no hay disoluciones de cauce, nada tiene que ver el terreno de Getafe con otras zonas de la Comunidad de Madrid, y, por tanto, tanto la seguridad de los trabajadores durante la ejecución de la obra como la tranquilidad y la seguridad de los trabajadores de Metro y de los usuarios está completamente garantizada. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias por la explicación, señor Núñez. Señora Acín, tiene dos cincuenta.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Preguntamos por valoración porque básicamente es la formulación que aquí nos deja pasar la mesa y es la más sencilla. Nuestra valoración es muy positiva en la ampliación de este tramo.

También nos ha dicho que aquí la Comunidad de Madrid hace un esfuerzo en términos presupuestarios muy grande, pero, si no me equivoco, esta línea está financiada al completo por el mecanismo de recuperación y resiliencia. En la visita que hicimos a esta ampliación en verano ya nos contaron todo el tema y los retrasos que venían vinculados por el cambio del método tradicional a este método secuencial, pero yo no me refiero a ese retraso, con el cual ya contábamos antes de que comenzase este periodo de sesión.

Lo de la disolución de sales no lo digo yo, lo dicen ustedes en sus comunicaciones oficiales y es lo que ha dicho el consejero; entonces, yo ahí no puedo entrar, es decir, es lo que han contado ustedes, y, por lo tanto, es la información por la que yo le pregunto.

Le voy a hacer varias preguntas más. El estudio hidrogeológico ha dicho en un momento que estaba encargado, pero ahora ya está; nos ha dado ciertos resultados del mismo, y, por lo tanto, entiendo que está encargado, está hecho y está entregado. Entiendo que vamos a intervenciones más o menos constantes, porque ha dicho que se instalan estas columnas para ir desviando los flujos de aguas, que cuentan con que durante toda la vida, o alguna parte importante de la vida útil de esta línea, va a haber una intervención más o menos constante. Entiendo que la intervención, esta de recubrir el túnel, es la que está terminada; me queda la pregunta de cuándo va a ponerse en marcha la línea.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedaría a la señora Acín uno treinta, y a usted le quedan cuarenta segundos; entonces, como imagino que le hará alguna pregunta o alguna consideración más, vamos a intentar resumir lo máximo posible y así tiene oportunidad de hacer otra intervención. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias, presidente. El estudio hidrogeológico se encargó cuando apareció el paleocauce y las filtraciones de agua, el estudio hidrogeológico está terminado, está entregado, y de ahí se obtienen las soluciones técnicas constructivas. Las obras subterráneas se interceden en numerosos afluentes, números cauces, y de ahí que la compañía de Metro tenga 285 pozos, porque el cauce o las interferencias del cauce en esas obras subterráneas entre menos 16 y menos 45 metros son constantes.

Con respecto a la financiación de MRR, la prolongación de la línea 3 ya estaba proyectada y el proyecto estaba perfectamente terminado y estaba preadjudicado con recursos propios; sin embargo, en ese momento aparecieron los fondos MRR, y, por tanto, se vio esa oportunidad y se metieron en el paquete del Gobierno, pero ese proyecto estaba terminado con anterioridad y ese proyecto estaba incorporado en los planes y en la estrategia de la Comunidad de Madrid.

Con respecto al inicio de las obras, nosotros tenemos previsto que sea en el año 2025; de hecho, en la última fase de la construcción de la obra se van a simultanear las pruebas de los trenes para que se pueda abrir lo antes posible. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Acín, cuando quiera; uno treinta.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Lo antes posible básicamente no significa nada, contando con que iba a estar en marcha esta Navidad; entonces, también la gente necesita tener ciertas respuestas. Contando con que en la zona sur además va a producirse un importante posible colapso en el tráfico con el soterramiento de la A-5, no disponer de este primer ramal es, cuando menos, preocupante.

Curiosidad: ¿no se hacen los estudios hidrogeológicos de base cuando se va a intervenir?, ¿se encarga de forma posterior? Y no sé si me ha quedado algo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, le ha dejado cuarenta y cinco segundos. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Todos los proyectos constructivos tienen un anejo de geología y geotecnia; en todos esos anejos de geología y geotecnia se hacen sondeos, se hacen estudios geotécnicos, hacen calicatas..., es decir, todos los proyectos contemplan un estudio geológico del terreno, pero esos sondeos se hacen cada cierta longitud, se hacen sondeos cada 50 metros, cada 200. Junto con los históricos que tenemos en los proyectos de la Comunidad de Madrid o de otras Administraciones, se hace ese perfil geológico por el cual atraviesa, pero son perfiles geológicos tentativos. Realmente, el sondeo real es el del frente del túnel cuando realmente ejecutamos la obra, son sondeos aproximados, es decir, nosotros teníamos una base de aluvial en el geológico, actualmente, de este punto conflictivo, en el que pensábamos que el aluvial estaba a menos 24 metros, pero cuando hemos hecho el frente de tierra hemos comprobado que realmente está a menos 16, o sea, cuando las obras subterráneas discurren entre menos 16 y menos 45 metros, por muchos sondeos que hagamos, por muchos anejos geológicos que hagamos, son siempre aproximaciones. Esa indeterminación, esa incertidumbre que

tienen las obras subterráneas, las tenemos que solventar durante la ejecución de las obras, es constante que tengamos que ajustar las obras a la geología, y la geología es una ciencia, no es interpretable, no es debatible; nosotros ajustamos los métodos constructivos y ajustamos las soluciones técnicas a la realidad que nos encontramos a menos 40 metros. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; pues muchas gracias a ambos por este último debate. Bueno, pues punto sexto.

— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** —

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¿Hay que hacer algo para anular las...?, o sea, la del 6 es festivo, la del 20 o veintitantos es presupuestos...

El Sr. **PRESIDENTE**: *(Palabras que no se perciben al no estar encendido el micrófono.)*
Bueno, pues, en caso de que no nos veamos hasta final de año, les deseo -creo que voy a ser el primero-, felices navidades y feliz año nuevo, ¡y siento haberlo hecho en noviembre! Gracias.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 42 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