

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 426

21 de febrero de 2025

XIII Legislatura

---

## COMISIÓN DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 21 de febrero de 2025

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-5849/2024 RGEF.22544.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno regional respecto al funcionamiento de la línea 7B de Metro de Madrid?

**2.- PCOC-6440/2024 RGEF.24766.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué delegaciones internacionales ha recibido Madrid para conocer su transporte público en 2024?

---

**3.- PCOC-276/2025 RGEF.781.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la coordinación con los municipios afectados por las obras de la A5?

**4.- PCOC-588/2025 RGEF.1748.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la situación actual de las viviendas de la UVA de Hortaleza?

**5.- PCOC-6266/2024 RGEF.24420.** Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Isabel Sofía Cadórniga Varela, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: qué previsiones tiene el Gobierno Regional en relación a las obras de la Línea 5 de metro.

**6.- C-68/2025 RGEF.928.** Comparecencia del Sr. D. Óscar González Jiménez, en calidad de Portavoz de la Plataforma Ciudadana por el cerramiento de la M-50, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre necesidad de realizar la terminación de la M-50, uniéndola con la A6, A1 y la carretera de Colmenar Viejo. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

## **7.- Ruegos y preguntas.**

## **SUMARIO**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>Página</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| - Se abre la sesión a las 9 horas y 35 minutos. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 19757         |
| - Interviene el Sr. Catalá Martínez comunicando las sustituciones en su grupo. ....                                                                                                                                                                                                                                                     | 19757         |
| <b>— PCOC-5849/2024 RGEF.22544. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno regional respecto al funcionamiento de la línea 7B de Metro de Madrid? .....</b> | <b>19757</b>  |
| - Interviene la Sra. Escalante Miragaya, formulando la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                   | 19757         |
| - Interviene el señor consejero delegado de Metro de Madrid SA, respondiendo la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                          | 19757-19759   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| - Intervienen la Sra. Escalante Miragaya y el señor consejero delegado, ampliando información.....                                                                                                                                                                                                                                          | 19759-19760  |
| <b>— PCOC-6440/2024 RGE.24766. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué delegaciones internacionales ha recibido Madrid para conocer su transporte público en 2024? .....</b>                          | <b>19760</b> |
| - Interviene el Sr. Crespo Hualda, formulando la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                             | 19761        |
| - Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                   | 19761-19762  |
| - Intervienen el Sr. Crespo Hualda y el señor director gerente, ampliando información. ..                                                                                                                                                                                                                                                   | 19762-19763  |
| <b>— PCOC-276/2025 RGE.781. 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 valoración hace el Consejo de Gobierno de la coordinación con los municipios afectados por las obras de la A5? .....</b> | <b>19763</b> |
| - Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                         | 19764        |
| - Interviene el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                   | 19764-19765  |
| - Intervienen la Sra. González Álvarez y el señor director gerente, ampliando información.....                                                                                                                                                                                                                                              | 19765-19766  |
| <b>— PCOC-588/2025 RGE.1748. 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: ¿Cuál es la situación actual de las viviendas de la UVA de Hortaleza? .....</b>                                              | <b>19767</b> |
| - Interviene la Sra. González Álvarez, formulando la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                         | 19767        |
| - Interviene el señor director gerente de la Agencia de Vivienda Social, respondiendo la pregunta.....                                                                                                                                                                                                                                      | 19767-19768  |
| - Intervienen la Sra. González Álvarez y el señor director gerente, ampliando información.....                                                                                                                                                                                                                                              | 19768-19770  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>— PCOC-6266/2024 RGE.24420. 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 previsiones tiene el Gobierno Regional en relación a las obras de la Línea 5 de metro.....</b>                                                                                                           | 19770       |
| - Interviene la Sra. Cadórniga Varela, formulando la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 19770-19771 |
| - Interviene el señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 19771       |
| - Intervienen la Sra. Cadórniga Varela y el señor director general, ampliando información.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 19771-19773 |
| <b>— C-68/2025 RGE.928. Comparecencia del Sr. D. Óscar González Jiménez, en calidad de Portavoz de la Plataforma Ciudadana por el cerramiento de la M-50, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre necesidad de realizar la terminación de la M-50, uniéndola con la A6, A1 y la carretera de Colmenar Viejo. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). ....</b> | 19773       |
| - Exposición del Sr. González Jiménez, portavoz de la Plataforma Ciudadana por el Cerramiento Norte de la M-50.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 19774-19777 |
| - Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Pérez Gallardo, el Sr. Martínez Pérez, la Sra. Escalante Miragaya y la Sra. García Molina. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 19778-19785 |
| - Interviene el Sr. González Jiménez, dando respuesta a los señores portavoces. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 19786-19788 |
| <b>— Ruegos y preguntas. ....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 19788       |
| - Intervienen el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. González Álvarez y el Sr. Catalá Martínez. .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 19788-19789 |
| - Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 19789       |

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 35 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Bienvenidos a todos y también a los invitados a esta sesión del 21 de febrero y disculpen el retraso de cinco minutos. Es verdad que está llegando ya el compañero de Vox, pero vamos a empezar ya la comisión. Empezamos con lo de siempre, la cuestión preliminar, las sustituciones. Vox, no. ¿Partido Socialista? *(Pausa.)* Veo que tampoco. ¿Más Madrid? Sí, ¿no? *(Rumores.)* Bueno, no. ¿El Partido Popular?

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Sí, a Miriam Bravo la sustituye doña Gema Covadonga.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, perfecto. Bueno, pues pasamos al primer punto del orden del día.

**PCOC-5849/2024 RGP.22544. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Gobierno regional respecto al funcionamiento de la línea 7B de Metro de Madrid?**

Vamos a invitar, en representación del Gobierno, al señor don Ignacio Vázquez Casavilla que es, como saben ustedes, el consejero delegado de Metro Madrid. Ya se conoce los tiempos, pero los repito. Son cinco minutos en tres turnos a repartir en cinco cada uno y les ruego, por favor, que se ajusten a los tiempos y, si veo que se van acabando los tiempos, les iré avisando. Así que le doy paso a la señora Escalante; por favor.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: La pregunta es: ¿qué valoración hace el Gobierno regional respecto al funcionamiento de la línea 7B de Metro de Madrid?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Señor Vázquez.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Pues muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Señora Escalante, muchas gracias por darme la oportunidad hoy ante esta comisión para ofrecer información sobre la situación de la línea 7B de Metro de Madrid. Antes de abordar la cuestión, me gustaría contextualizar el papel de Metro en esta situación y aclarar ciertos aspectos clave. El estado actual de la línea 7B, como es de conocimiento público, por desgracia la línea 7B de Metro de Madrid no se encuentra actualmente en servicio debido a las obras que se están llevando a cabo: unas, de carácter correctivo, como todos saben, y, otras, de carácter preventivo, que son las últimas que se están llevando a cabo. Metro de Madrid, como operador del servicio, se encuentra en permanente contacto con la DGI para estar informado de la evolución de los trabajos y garantizar que en el momento que todos deseamos de que las obras sean finalizadas en condiciones óptimas y de seguridad y fiabilidad, podamos proceder a la reanudación del servicio con las mismas condiciones que antes. La DGI ha trabajado en estrecha colaboración con Metro de Madrid para garantizar la correcta planificación y ejecución de los trabajos, así como Metro de Madrid ha trabajado

y coordinado con el Consorcio Regional de Transportes el servicio alternativo del mismo. No me canso de insistir en la importancia de la coordinación de todas las partes implicadas en estos trabajos. Desde el inicio de las actuaciones Metro de Madrid ha recibido información detallada sobre los trabajos y debido a nuestra misión en la Comunidad de Madrid, para nosotros ha sido fundamental la información y los trabajos que afectan a vecinos y usuarios, así como las alternativas de movilidad habilitadas. Nos consta que la DGI está trabajando con la máxima diligencia y nosotros estaremos preparados para prestar el servicio a usuarios y viajeros y vecinos de la mejor manera posible y lo más rápido posible, una vez que se proceda a su reapertura.

En cuanto al impacto de los usuarios y las medidas adoptadas -que es lo que voy a pasar a relacionar ahora-, somos conscientes y pedimos disculpas por ello, por las molestias que esta situación está ocasionando a los usuarios habituales de la línea 7B. Por ello, desde Metro de Madrid hemos trabajado en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes para reforzar las alternativas de movilidad en la zona afectada. Asimismo, hemos intensificado la comunicación con los usuarios para mantenerles informados sobre el progreso de las obras y las opciones de transporte disponibles. Para suplir el servicio de Metro durante la suspensión de la línea 7B se dispone de un servicio sustitutivo de autobuses con un máximo de 13 vehículos funcionando a la vez. Me gustaría destacar que hemos insistido en procurar la máxima accesibilidad posible a los usuarios para facilitar el viaje a personas con movilidad reducida y que por ello todos los autobuses operativos son de piso bajo. El recorrido de estos servicios es el comprendido entre las estaciones de Barrio del Puerto y Hospital del Henares en ambos sentidos. El recorrido completo, es decir, la ida y la vuelta, en hora punta es de aproximadamente 78 minutos. El servicio cubre el horario habitual de apertura y cierre del Metro de Madrid, se presta todos los días de la semana, se inicia a partir de las 6:00 horas y los últimos servicios tienen su salida a la 01:33 horas de la madrugada desde el Hospital del Henares y a la 01:50 desde Barrio del Puerto. De esta manera, se da cobertura y se asegura la continuidad del viaje a lo largo de toda la línea 7B. Las rutas se plantean como alternativa al servicio de Metro suspendido. Las paradas se ubican en la proximidad de los accesos a las estaciones del tramo afectado por la suspensión en puntos de las aceras preexistentes y adecuados para la subida y bajada de los viajeros y en el entorno de marquesinas o lugares adaptados a la espera. Además, se han establecido paradas adicionales no coincidentes con las estaciones de metro en el municipio de San Fernando de Henares. Este es un aspecto que conviene destacar porque las necesidades de los vecinos están en el centro de nuestras decisiones, por lo que no hemos dudado a la hora de introducir modificaciones en los contratos para mejorar la prestación del servicio sustitutivo. Los servicios sustitutivos cubren los recorridos de la línea 7B en los municipios de Coslada y San Fernando de Henares en un total de 19,5 kilómetros. Desde el Hospital del Henares hasta Barrio del Puerto hay un recorrido de 9,3 kilómetros que se inicia en el municipio de Coslada, donde está situado el Hospital del Henares, como todos saben, para adentrarse en el municipio de San Fernando de Henares, servido por otras cinco paradas de autobús: las dos primeras coincidentes con las estaciones de la línea 7B, Henares y Jarama y, las otras tres, son paradas adicionales donde una coincide con un centro de día, otra con una residencia de personas mayores y la última con una plaza y parque de referencia para la localidad. Las siguientes cuatro estaciones corresponde nuevamente al municipio de Coslada y coinciden con las estaciones de metro de San Fernando, la Rambla, Coslada y

Barrio del Puerto. En el sentido contrario, el recorrido se alarga un poco más, hasta los 10,2 kilómetros, y las paradas se corresponden con los sentidos del primer recorrido. Estos servicios se han establecido con las siguientes frecuencias desde el 2 de septiembre: días laborables, los autobuses pasan cada cinco minutos en la hora punta de la mañana, de 06:35 a 9:30 horas, cada seis minutos el resto del día hasta las 10:00 horas y...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya estamos fuera de tiempo. Luego, si acaso, le dejaremos treinta segundos, salvo que la señora Escalante...; bueno, haga usted lo que vea oportuno y ya está.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señor Vázquez. Yo le pregunto, ¿hasta cuándo van a seguir mirando hacia otro lado mientras miles de familias sufren las consecuencias de su desastrosa gestión? Llamar molestias a las filtraciones de agua, a los hundimientos, a las grietas en viviendas, a las 73 viviendas demolidas en San Fernando, a cientos de familias que han perdido sus hogares, a comercios afectados, a indemnizaciones insuficientes para que las familias puedan adquirir viviendas en condiciones similares a las pérdidas y una falta total de transparencia en la gestión de su crisis... Llamar molestias a eso... Miren, esto es un problema que no deja de crecer. Desde su inauguración en 2007, la línea 7B de Metro ha sido un pozo sin fondo de improvisaciones y desastres, una catástrofe técnica y política. Llevan 16 años mintiendo, parcheando y encubriendo su fracaso y ahora el problema se extiende a Coslada. En julio cerraron las estaciones de Coslada central, la Rambla y San Fernando; 120.000 personas sin metro, ¿esos son molestias a los usuarios? Un problema de estabilidad en la infraestructura del metro derivado de filtraciones de agua y que ha puesto en grave peligro la integridad del terreno y las viviendas, que ha arrasado San Fernando de Henares y que ahora amenaza a Coslada. ¿Por qué ocultan información? Los Ayuntamientos de Coslada y San Fernando se enteran por la empresa adjudicataria de que a partir de marzo comienzan las obras de emergencia, de impermeabilización y consolidación del túnel con inyecciones de hormigón en tres puntos críticos del túnel, que van a vallar más de 10.000 metros cuadrados en cada zona durante al menos seis meses. ¿Por qué nuestra concejala de movilidad en Coslada, Sonia Murillo, responsable del área, no ha tenido noticias suyas? ¿Qué garantías tienen los vecinos de que esto solucionará el problema? ¿Se pueden imaginar la incertidumbre que genera a los vecinos y vecinas de Coslada la opacidad de su gestión y su falta de transparencia? No informan, no explican y, cuando lo hacen, lo hacen tarde y mal.

Desde Más Madrid no vamos a dejar de apoyar a los vecinos y a las vecinas de la Plataforma de Afectados de la Línea 7B de Metro. Les exigimos de verdad estudios geotécnicos exhaustivos del subsuelo en las zonas afectadas que identifiquen y mitiguen los posibles riesgos futuros. Desde Más Madrid les exigimos transparencia, responsabilidad y un plan de movilidad real para los afectados, un plan alternativo, real. Los vecinos se merecen seguridad y que esto se trate como lo que es, una emergencia. Como me sobra tiempo, se lo cedo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues, señor Vázquez.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID SA** (Vázquez Casavilla): Para finalizar con mi intervención y las explicaciones sinceras y lo más transparente posible de la actuación y del servicio alternativo sustitutivo gratuito, voy a continuar. Estaba relatando las frecuencias que tenían los servicios sustitutivos y decirle simplemente que, según la información facilitada por el contratista, los últimos datos consolidados disponibles de enero de 2024 arrojan una demanda diaria de 18.650 personas, que es el promedio del día laborable entre el 7 y el 31 de enero, los sábados son de 12.500 personas, también se ha hecho ese estudio del 11 al 18 de enero, y los domingos de 11.000 personas aproximadamente, estudio realizado en los domingos del 19 y el 26 de enero; aquí matizo que terminan los eventos que se llevan a cabo en el estadio del Atlético de Madrid, el Metropolitano. El contratista también dispone de varios vehículos con salida en Barrio del Puerto para aumentar la capacidad de transporte y dar respuesta al incremento puntual de la demanda que se produce.

Para finalizar, el compromiso de Metro de Madrid reitera su compromiso con la seguridad, la calidad del servicio y la transparencia en la gestión. Como operador, estamos preparados para restablecer el servicio en cuanto la infraestructura sea entregada en condiciones adecuadas. Seguiremos trabajando con la DGI para obtener la información más precisa posible y asegurarnos de que la reapertura de la línea se produce con todas las garantías.

Para concluir quiero reiterar que Metro de Madrid comparte la preocupación de los ciudadanos, lo he dicho al principio de la intervención también pidiendo y lamentando todas las graves molestias e incidencias causadas, que seguro que es una preocupación que compartimos con los ciudadanos y que sus señorías también lo hacen por la situación de la línea 7B. Si bien no somos responsables de la ejecución de las obras, mantenemos nuestro compromiso de trabajar estrechamente con la DGI y de adoptar todas las medidas necesarias para minimizar el impacto sobre los usuarios. Quedamos a disposición de esta Comisión de Transportes para trasladar cualquier información adicional que se requiera y para seguir colaborando en la búsqueda de soluciones efectivas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. ¿Quiere añadir alguna cosa más? *(Pausa.)* Le dejo treinta segundos.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Decir que no son responsables de la ejecución de las obras... No sé, bueno, da igual.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno. Vamos al punto segundo.

**PCOC-6440/2024 RGE.24766. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Ignacio Catalá Martínez, diputado del Grupo Parlamentario Popular, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué delegaciones internacionales ha recibido Madrid para conocer su transporte público en 2024?**

Despedimos al señor Vázquez; que tenga una buena jornada. En representación del Gobierno vamos a invitar al señor Rodríguez Sardinero a la mesa para responder al siguiente punto. *(Pausa.)* Se conocen ya los tiempos. Señor Crespo, tiene la palabra.

El Sr. **CRESPO HUALDA**: Buenos días, señor Rodríguez Sardinero. En primer lugar, quiero agradecerle su participación continuada en esta comisión en calidad de responsable del Consorcio Regional de Transportes. El primer índice utilizado en una empresa de transporte es el de fiabilidad en el servicio. Una vez que se consigue, el siguiente nivel es el de percepción de calidad en el servicio por los usuarios. El transporte público en la Comunidad de Madrid hace tiempo que ha superado estos índices y está registrando un aumento considerable de viajeros en todos los servicios, con excepción de las Cercanías de Madrid. La fiabilidad y calidad ha trascendido fuera de la Comunidad de Madrid y me gustaría hacerle una pregunta, ¿cómo mide el Consorcio Regional de Transportes esta opción a nivel internacional? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Buenos días y muchísimas gracias a sus señorías. Pedirles disculpas porque no hablo en condiciones porque me intervinieron ayer y me pusieron una prótesis y perdonar por mi pronunciamiento; pero bueno, intentaré que se me entienda. Bueno, como ustedes saben, la Comunidad de Madrid cuenta con uno de los mejores sistemas de transporte público, iba a decir de Europa, pero del mundo, que es referencia y ejemplo para otros países que buscan mejorar su sistema de transporte; y además lo defino así simplemente -y lo van a escuchar ustedes- por el número de visitantes que aparecen de manera continua y a lo largo de los años intentando emular el transporte público de la Comunidad de Madrid. Se trata de un sistema de transporte moderno, sostenible, que cuenta con una amplia oferta de servicios integrada por redes ferroviarias como Metro, Metro Ligero y Cercanías, y las redes de autobuses urbanos e interurbanos que vertebran la región; de hecho, en el año 2024 los 7.589 vehículos que componen el sistema han recorrido más de 645 millones de kilómetros sobre una red cercana de unos 11.150 kilómetros. Hemos alcanzado récord histórico de demanda con 1.722.500 de desplazamientos en transporte público, de los cuales el 82,7 por ciento se ha realizado con el abono transporte, lo que muestra una alta fidelidad de los ciudadanos al sistema; transporte de todos para todos y donde uno de los pilares básicos y de gran importancia es la accesibilidad universal.

Dentro de ese sistema el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y su modelo de gestión integrada -del que ya hemos hablado aquí en alguna ocasión- se ha convertido un ejemplo de gestión eficiente y que se observa por otros países, ciudades e interesados en crear redes de transporte público más cohesionadas. Son numerosas las delegaciones internacionales que nos visitan cada año procedentes de países cercanos como Europa, América, Asia y África, o delegaciones formadas por autoridades, organismos públicos, empresas privadas, asociaciones o entidades formativas que se acercan a conocer el trabajo desarrollado por este organismo a lo largo de sus casi 40 años que este año vamos a celebrar desde su creación. En estas visitas, a parte del proceso de creación del Consorcio,

lo que más le suscitan son las estrategias definidas desde su origen para mejorar la movilidad en la región de los grandes proyectos de infraestructuras como Metro, las ampliaciones de la red de los intercambiadores, el bus-VAO de la A-6, entre otros temas. Además, interesa la integración tecnológica, la información, la gestión y coordinación con los 40 operadores en el ámbito del Citram, tanto la parte de los operadores públicos como los operadores privados. Del año 2002 al 2024 se han recibido un total de 328 visitas internacionales, de las cuales 19 de ellas se han recibido en el último año provenientes de América Latina, Argentina, Brasil, Colombia, Corea del Sur, Estados Unidos, Francia, Noruega, Israel, México, Turquía, Uganda, Uzbekistán. Estas visitas todavía no alcanzan efectivamente el número habitual que teníamos antes de pandemia, en el 19, que era en torno a unas 28 visitas internacionales al año, pero año a año se va incrementando y también, al igual que la demanda, va recuperando el interés por parte de los países y de fuera de los países y de carácter internacional para volver a recuperar esas visitas que hemos ido teniendo a lo largo de estos 12 años. Hemos de añadir 13 visitas de delegaciones nacionales recibidas por el Consorcio donde además normalmente tienen un perfil de modelo de gestión. También se han recibido visitas que también han tenido gran interés por ver Metro, EMT, intercambiadores como Plaza Castilla, Príncipe Pío, Avenida de América, Moncloa y Plaza Elíptica, los metros ligeros, sumando un total de 43 visitas internacionales en este último año. Me gustaría hacer referencia al papel activo del Consorcio que juega como miembro de las más relevantes asociaciones del sector a nivel internacional donde se intercambian experiencias y se comparten retos de futuro y promueven iniciativas, recomendaciones e instituciones europeas. La Unión Internacional de Transporte Público...

El Sr. **PRESIDENTE**: Medio minuto, señor Rodríguez Sardinero; perdone que le interrumpa.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Vale. Bueno, pues pertenecemos a la UITP y pertenecemos también a la EMTA que son organizaciones donde se representa a las autoridades en el ámbito del transporte público de mayor relevancia.

Y, en conclusión, señorías, el sistema de transporte público es una forma de gestión liderada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, modelo integrado, su enfoque en la mejora continua lo convierte en referente para otras ciudades, para otros países y sin lugar a duda, consolida a Madrid como hub de la movilidad y transporte con proyección internacional.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. A continuación, el señor Crespo, cuatro minutos.

El Sr. **CRESPO HUALDA**: Señor presidente, visto lo interesante de la respuesta, yo le cedería mi tiempo para que continuara su intervención. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: De acuerdo. Pues, entonces, señor Rodríguez Sardinero, cuatro minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Pues nada, muchísimas gracias. Voy a

intentar ser más breve que en mi turno anterior. Como le decía, nosotros pertenecemos a la UITP, que es la Unión Internacional del Transporte Público, que promueve el intercambio, el crecimiento y las experiencias entre diferentes agentes del transporte público. Somos miembros de carácter internacional en el ámbito del transporte público, como he dicho, a nivel europeo y a nivel mundial. Es una asociación que lidera en el sector con más de 1.500 miembros de 96 países donde nosotros estamos y pertenecemos a ese organismo con carácter preferencial. Al igual, también a EMTA, que es el European Metropolitan Transport Authorities, que cuenta con 35 miembros de 21 países que representan a las autoridades de transporte público más importantes de Europa y de sus regiones como París, Londres, Berlín, Ámsterdam y en el cual también nos encontramos nosotros.

Como he dicho, la proyección internacional por parte de la Comunidad de Madrid en el ámbito del transporte es modelo único motivo de su configuración de ordenación y organización en esa integración del sistema que se dio en aquel entonces y que se mantiene en cuanto a la integración tarifaria, a la integración de los operadores públicos y privados a través del Consorcio Regional de Transportes, lo que hace que se convierta en un atractivo y en un modelo a seguir por muchos países de nuestro entorno y de fuera de nuestro entorno. Incluso también nos visitan dentro de nuestro territorio muchísimas comunidades autónomas y asociaciones dentro de la propia comunidad autónoma, como pueden ser la Comunidad Autónoma de Andalucía, e incluso hemos estado reunidos con Cataluña, donde tenemos muy buena colaboración y entendimiento para trabajar en cuestiones de carácter tecnológico y mantenemos reuniones de manera constante con el resto de las autoridades que existen en nuestro país con el objeto de intercambiar experiencias y esas experiencias siempre tienen como ojo avizor por parte de todos aquellos que nos visitan y, como he dicho, no solamente desde ese ámbito internacional, sino también desde este ámbito nacional donde bueno, pues aprenden o identifican cómo pueden ordenar y coordinar ese modelo de transportes que tienen sus comunidades autónomas teniendo como referencia al Consorcio Regional de Transportes de Madrid en este ámbito. Y por mi parte, nada más que añadir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Pues muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero. De cualquier forma, vamos a intentar ceñirnos cada uno a nuestros cinco minutos como dice el Reglamento. Vamos a pasar a la pregunta tercera.

**PCOC-276/2025 RGEP.781. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la coordinación con los municipios afectados por las obras de la A5?**

Sigue el señor Rodríguez Sardinero. Siguiendo el Reglamento, le dejo la palabra a la señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Buenos días. Como bien ha comentado el presidente, lo que queremos saber desde el Grupo Parlamentario Socialista es exactamente cómo se han coordinado con los distintos municipios afectados ante las obras del soterramiento de la A-5.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias. Señor Rodríguez Sardinero.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Muy bien, muchísimas gracias de nuevo a su señoría por la pregunta con respecto al tema de esta coordinación, del plan de transporte público de viajeros elaborado con motivo de las obras del soterramiento de la A-5. La valoración es muy positiva, motivo concretamente de los resultados que se están obteniendo afortunadamente en prácticamente un mes que llevamos con las obras de la A-5. Como conocen sus señorías, se trata de una obra bastante compleja y dirigida en su totalidad por el área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, afecta a unos 20 municipios por lo que desde dicho consistorio, en coordinación con la Comunidad de Madrid y además en coordinación con el Gobierno central, se ha diseñado un plan de movilidad con objetivo de reducir al máximo el impacto de las obras sobre el tráfico y sobre el día a día de los usuarios que estaría en los propios vecinos del Paseo de Extremadura. Se trabajó durante el año 2024 de manera continua, primero a través de una comisión técnica y coordinada, como he dicho, con las administraciones afectadas, el Gobierno central, Ayuntamiento de Madrid principalmente como responsable de la obra y el Consorcio Regional de Transportes y a través de esa coordinación constante y técnica y una vez llegado a determinar cuál iba a ser el mejor plan de movilidad que iban a tener cada uno de los municipios del corredor de la A-5 lo que hicimos fue, a través del ámbito, como he manifestado con anterioridad, de la autoridad del transporte, es decir, a través del Consorcio Regional de Transportes, con las facultades de la planificación y gestión que nos otorga la propia ley, estuvimos estudiando las líneas coordinadas con los nodos principalmente ferroviarios, que ahí tenemos la C5 y la L10, y se ha elaborado un plan de transporte público de la zona para que en el tiempo que duren las obras, que sabemos que serán aproximadamente dos años, pues vaya coordinándose de manera continua y constante y se vayan modificando en caso de que tuviera que modificarse. Afortunadamente desde la presentación del plan hemos tenido que hacer muy poquitas modificaciones teniendo en consideración que todas las semanas se reúnen en esa comisión técnica para ir analizando cómo va progresando la obra todos los actores implicados encargada de analizar, coordinar y planificar todas las medidas. En ese sentido, el Consorcio tuvo el compromiso de no hacer un único plan de movilidad para la obra de la A-5, sino que trabajamos un plan de movilidad para cada uno de los municipios afectados. Eso lo que determina es que cada uno de esos municipios tenían la información correcta para que pudiéramos otorgar a todos esos vecinos que hacían a diario ese transporte o esa entrada a Madrid lo tuvieran coordinado y supieran cómo tenían que hacerlo teniendo en consideración que sabíamos que podía tener en el inicio algún tipo de afecciones que se iban a ir resolviendo durante la semana, como así ha ocurrido. Lo importante de esto fue la información y tuvimos durante esa semana más de 120 personas en los municipios y en las zonas afectadas, como en Cuatro Vientos y en las otras donde dirigíamos el resto del transporte, indicando cómo tenían que moverse. Esa capacidad de información ha otorgado o ha dado sus frutos en el sentido de que ha ido funcionando

de manera perfecta; bueno, no voy a utilizar la palabra perfecta porque siempre puede haber algún tipo de errores, pero sí que ha ido funcionando de forma estupenda.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, de las medidas principal a destacar, saben ustedes que modificamos seis líneas de interurbanos, se han reforzado las vías viarias de la EMT, se ha reforzado la C5, se ha reforzado la línea 10, afortunadamente esos dos nudos ferroviarios son muy importantes para este plan de movilidad y, si cualquiera de los dos tiene deficiencias o tienen algún tipo de incidente provocarían un problema bastante serio. Afortunadamente las incidencias se van recuperando, se está muy presente y se está muy encima en el ámbito de la C5 y en el ámbito de la L10 y, por lo tanto, a día de hoy está funcionando de manera muy buena. Y luego la gratuidad de la R-5 también para el transporte público ha sido importante en el sentido de que hemos ganado también en algunas expediciones bastante tiempo y eso ha hecho que el refuerzo de ese transporte interurbano sea mayor puesto que entre el origen y destino se destina menos tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora González, por favor.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchas gracias. No sé si le queda tiempo al señor Sardinero luego para poder contestar y si no, yo entiendo que el presidente será generoso y le dará seguramente algún espacio para que pueda hacerlo. En primer lugar, plantearle, señor Sardinero, que me encanta saber que tienen ustedes un plan de movilidad, porque se lo he pedido por parte del Grupo Socialista y ustedes nos han remitido directamente al Ayuntamiento de Madrid, pero es más, acaba de decir usted que no solamente tienen uno, sino que hay uno por cada uno de los municipios; no se preocupe que volveremos a insistir para preguntarles por ese plan en cada uno de los municipios, sobre todo también para que lo conozcan los municipios cuando no son de su signo político, porque lo desconocen.

Mire, le paso a decir algunas cosas y algunas precisiones. No afecta a 20 municipios, afecta a 22 municipios, hay una absoluta descoordinación y la ha habido desde el principio con los municipios afectados, ustedes se habrán sentado con las tres Administraciones, pero es una obra de suficiente envergadura que afecta a muchísimos vecinos y vecinas de la zona. Lo que han planteado ustedes es que todos los autobuses interurbanos que había directamente pudiesen terminar en Cuatro Vientos y no llegasen hasta Príncipe Pío. Es tal un poco le diré la descoordinación que ha habido incluso entre ustedes, que ha habido algún alcalde de su signo político que ha pedido que se siguiera con el carril bus mientras al mismo tiempo, por otro lado, otros decían que no debería de haber carril bus; por lo tanto, el mayor problema es que hay bastante desconocimiento de la situación que hay. Incluso han desaparecido líneas a nivel de Madrid ciudad. Creemos que las distintas obras que se están realizando o que entendemos que ustedes tienen planificadas para los dos próximos años, no solamente en la A-5, sino el resto de la periferia que afectan evidentemente a los municipios más alejados, lo que están planteando de alguna manera, si no se ponen refuerzos, es que la mayoría de las personas que quieren llegar a Madrid tengan que utilizar el coche privado. Nosotros creemos que el planteamiento tiene que

ser justamente lo contrario, intentar que la mayoría de los vecinos lleguen a Madrid a través del transporte público; es decir, nosotros planteamos que se debe de fomentar el transporte público.

Mire, le voy a poner un caso concreto y luego le hablaré de alguna otra cosa. El otro día hablando con una vecina de Navalcarnero que le toca todos los días venir a Madrid, trabaja en Madrid, en la zona centro, me decía que todos los días tarda una hora y cuarto en venir a Madrid y una hora y media en volver a Navalcarnero porque no se han reforzado las líneas de autobuses interurbanos y ahí es un poco complicado; no le voy a hablar del tren que ustedes plantearon y que nunca más se volvió a saber de ellos cuando dejaron de gobernar en el municipio. Pero, en cuanto a la situación que tiene que ver con el tema de la A-5, creemos realmente que se pueden hacer las cosas muchísimo mejor de cómo se han hecho en estos momentos.

La derivación que se han planteado de los usuarios de autobuses interurbanos a la red de Metro y según los distintos estudios de movilidad que había previos, se planteaba que iba a haber un incremento de demanda de más de 21.000 viajeros en las líneas 5 y 10, pero únicamente se planteaba la incorporación de dos y tres trenes más respectivamente y creíamos nosotros necesario que se pudiese incrementar la oferta de trenes en la línea 5 y 10 de Metro para poder adaptarla a la demanda prevista, de la misma forma que así se ha hecho por parte de Cercanías. Creemos también que es necesario que se pudiera hacer una mesa de seguimiento no únicamente con las tres Administraciones principales, sino también donde se puedan sentar en esa mesa el resto de las administraciones, el resto de municipios que están afectados. Nos gustaría saber, porque ya se me está terminando el tiempo, si tienen previsto hacer algo más o directamente van a seguir mirando para otro lado mientras se siguen acumulando los problemas y directamente van a seguir fomentando ustedes el coche privado en vez de que realmente pueda haber cada vez mejor situación para fomentar los autobuses interurbanos y el Metro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Solo treinta segundos, señor Rodríguez, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Rodríguez Sardinero): Bueno, en treinta segundos puedo decir poco, pero los planes están en la web del Consorcio, puede entrar en la web de cada ayuntamiento donde aparecen los planes de todos los ayuntamientos sin distinción alguna ni colores, quiere decir que los tienen actualmente todos, incluso el Ayuntamiento de Alcorcón también lo tiene. Y decirle solamente un dato con relación al tema de Metro y es que con el incremento que se ha puesto de trenes y frecuencias con respecto al año 2024 hemos incrementado el 231 por ciento en esa línea, 130.000 viajeros con respecto al 2024; si eso es poco, pues no lo sé, ilo siento por usted! Pero hay una cosa que sí quiero decirles, independientemente de que tengo que agradecer, como no puede ser de otra manera, al ministerio el esfuerzo por mantener la C-5, si usted acude a Cuatro Vientos una mañana cualquiera, cuando bajen los autobuses llenos de gente, irán hacia la boca de Metro o hacia la boca de Cercanías y verá que la realidad es que los madrileños prefieren ir a Metro y no a Cercanías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Sardinero, por estar con nosotros y le deseamos que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto cuarto.

**PCOC-588/2025 RGE.1748. Pregunta de Respuesta Oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> Cristina González Álvarez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: ¿Cuál es la situación actual de las viviendas de la UVA de Hortaleza?**

Vamos a invitar a la mesa al señor González Castilla. *(Pausa.)* Para formular la pregunta le doy la palabra a la señora González.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muchas gracias. Muchas gracias por estar nuevamente aquí al gerente de la Agencia de Vivienda Social. Como usted bien ha dicho, el planteamiento de esta pregunta es cuál es la situación actual de las viviendas de la UVA de Hortaleza. Para esta pregunta tenemos esta mañana de invitados a varios miembros de las asociaciones de la UVA de Hortaleza, a una antigua diputada de esta Asamblea de Madrid y también a un concejal del Ayuntamiento de Madrid, ambos de aquella zona de la UVA de Hortaleza que conocen perfectamente cuál es la situación. Por lo tanto, antes de que usted me responda, le haría otras dos preguntas más por si usted es tan amable también de respondernos. ¿Cuántos pisos desde que se comenzó el proceso han vendido a las familias realojadas y cuántos pisos hay de los que se han construido en todo este tiempo que estén vacíos? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González. A continuación tiene la palabra para responder el señor González.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): *(Pausa.)* Perdona, pero es que estaba buscando el dato exacto de las viviendas porque no quería decirlo simplemente orientativo; como lo ha preguntado por escrito, me imaginaba que iba a aprovechar también a preguntármelo. Muchas gracias, señor presidente. Muy buenos días, señorías. Agradezco la pregunta formulada por la diputada del Grupo Parlamentario Socialista, señora González Álvarez, que me brinda la oportunidad de exponer la situación actual de las viviendas de la UVA de Hortaleza. Durante la presente legislatura la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a través de la agencia quiere impulsar definitivamente y de una vez por todas dar solución a los problemas que han ido acumulando a lo largo de los años atendiendo a las demandas sociales, económicas, urbanísticas y especialmente al realojo de las familias del barrio. El motivo de esta prioridad son las muchas familias que llevan más de cuatro décadas esperando para disfrutar de su vivienda definitiva y por ello también hay que decir que nos hemos enfrentado a numerosos obstáculos a lo largo de todo este largo camino y estoy convencido, como decía, de que en esta legislatura vamos a poder finalizar con la remodelación de la UVA de Hortaleza en su totalidad. Actualmente se está preparando el expediente para licitar la urbanización de la parcela que resta en la que se podrá finalizar aquella remodelación con los criterios técnicos que nos ha introducido el ayuntamiento y las instrucciones que

nos han dicho recientemente; es un proyecto actualizado que contempla una inversión de 8,4 millones de euros y un plazo de ejecución de dieciocho meses. Posteriormente a esta organización, como se pueden imaginar, la agencia abordará la construcción de las últimas 272 viviendas en dos promociones de 144 y 128 viviendas con una inversión de más de 42 millones. Y, por último, como saben, que daría la rehabilitación de las viviendas de la conocida como almendra central.

Con respecto al dato que me pedía antes -y pido disculpas porque se estaban pegando los papeles-, el número de viviendas que se han vendido a familias realojadas hasta diciembre de 2024 han sido un total de 321. En estos momentos hay dos viviendas vacías en la UVA de Hortaleza que no tienen asignado o adjudicado un destinatario y le digo esto porque quedan 11 exactamente, pero porque hay familias que se van a trasladar -ya estamos con el proceso de traslado- a esas viviendas y, con respecto a estas dos viviendas que quedan vacías de un dormitorio, estamos esperando a los realojos que hay de los que tienen ya adjudicadas para ver si no hay ningún problema con las viviendas que les hemos adjudicado y, en ese caso, la podríamos cambiar, si no, no habiendo familias que necesitan estas viviendas de un dormitorio, se las pasaríamos a la Dirección General de Vivienda para que las adjudicase por el cupo de especial necesidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González. En réplica, la señora González; cuatro minutos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Muy bien. Muchas gracias. Mire, en primer lugar, quiero hacer un poco de historia con la situación del barrio de Hortaleza porque a veces se termina planteando la situación de la UVA de Hortaleza como si fueran viviendas directamente de la Agencia de Vivienda Social y viene de una situación absolutamente distinta, ¿vale? Haciendo como digo un poco de historia, le diré que las casas viejas entregadas en los años sesenta lo fueron sujetas a un contrato mixto de arrendamiento con opción a compra donde el barrio vulgarmente se había planteado que eran contratos de primera, era como se llamaban en su momento. Debido al mal estado de las viviendas, se acordó elaborar un plan de remodelación en virtud del cual las viviendas antiguas debían ser sustituidas por viviendas nuevas que no implicaba renuncia alguna a ejercitar un derecho de compra. Por lo tanto, con lo que nos encontramos es con que el barrio de la UVA de Hortaleza era un barrio en remodelación y no un barrio conformado por vivienda social normal; lo digo porque a veces se termina no entendiendo muy bien por qué están reclamando los vecinos y vecinas que esas se puedan vender y ellos puedan comprar. La Agencia de Vivienda Social ha planteado que estas viviendas tienen calificación recientemente otorgada de vivienda social de emergencia, lo que no es cierto puesto que no debe ser de aplicación a la UVA de Hortaleza del Decreto 52/2016, del 31 de mayo, por ser una norma general que no deroga las normas específicas. Al retraso de veinte años la Agencia de Vivienda Social está pretendiendo disponer de esas viviendas para un uso social normal y entendemos que no debería de ser así. Actualmente hay vecinos realojados que han vivido más de cincuenta años en esa casa sin llegarles desde la Agencia de Vivienda Social la opción a compra y ello sin renunciar nunca a esa opción de compra, que entendemos que es como tiene que ser. A día de hoy aún quedan 36 familias que están en una situación de casas viejas, en una situación donde las casas se caen a trozos y donde yo le

invitaría al señor gerente que, si no se ha acercado últimamente por allí, yo no tengo ningún problema en acompañarle y que podamos ver in situ la realidad que están viviendo los vecinos y vecinas.

Miren, a día de hoy lo que entendemos es que la Agencia de Vivienda Social ha iniciado el tema de realojos, pero como digo, todavía faltan varios vecinos y vecinas que se encuentran en esta situación. Nos gustaría saber qué planteamiento tienen precisamente para esos 36 vecinos que a día de hoy no tienen todavía casa otorgada por parte de la Agencia de Vivienda Social. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien, señora González; aún le queda un minuto en una tercera réplica. Señor González, tiene dos minutos para que se los ajuste porque tendría otro turno más, ¿vale?

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Sí. Voy a intentar resumir y explicarles. Como ya en ocasiones anteriores he tenido que responder aquí cuando nos han recriminado que desde la Agencia de Vivienda Social vendíamos viviendas, nosotros hemos explicado que en esta legislatura, ya desde hace tiempo, se acordó la decisión de no vender viviendas a nuestros inquilinos con dos excepciones -y está grabado y, por tanto, se podrá comprobar-: que son el Decreto 100/1986, que es precisamente el decreto de los barrios en remodelación, que es al que usted se estaba refiriendo, y aquellas viviendas que eran adjudicadas en alquiler con opción a compra y algunas, como le dije también, que venían de regímenes anteriores que tenían un acceso, que se llama acceso diferido y que es un acceso un poco mixto y complejo que por suerte nos quedan ya muy poquitas; solo en esos casos se estaban haciendo las ventas. En la UVA de Hortaleza, efectivamente, la gran mayoría de los vecinos, no todos, pero la gran mayoría han sido realojados con el Decreto 100/1986 que lo que les otorga es que a los siete años el inquilino puede pedir la compra de la vivienda y la Agencia está obligada a venderle cuando pasen sí o sí quince años. Lo que ha sucedido en algunos casos -y usted parece ser que estaba con estos vecinos- es que a algunos se les ha rechazado porque no estaban con este Decreto 100/1986 y en otros casos era porque, nos pidieron comprar, se les ofertó el precio de venta, no lo aceptaron y la Agencia lo que está es obligada a ofertarles un precio en un momento concreto, pero finalizó, y por tanto entendemos que ya no hay ninguna obligación legal. Con respecto a los que quedan, no quedan 36, quedan 30 en estos momentos, pero, como le he dicho, hay nueve de ellos que están para realojarse inmediatamente...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor González.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Terminó, es muy breve, quince segundos si me permite el presidente, sobre todo por los vecinos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, pero ya no hay más turnos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL** (González Castilla): Les hemos ofrecido a esas familias que quedan realojarse provisionalmente en viviendas de la Agencia con derecho a retorno a la UVA de Hortaleza en cuanto sea posible, pero tan solo cinco de ellos han aceptado esto y lo estamos explorando con ellos, el resto quieren quedarse allí hasta que pueda haber una vivienda. En todo caso, si no tuviésemos las 22 viviendas ocupadas en la UVA de Hortaleza que hoy

tenemos y que la legislación actual del Gobierno Socialista no nos permite desalojar, no tendríamos a estas familias viviendo en esa almendra central. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señora González, para finalizar; no hay más turnos.

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Bueno, varias matizaciones. Primero, solamente se han adjudicado 5 el día 23 de enero, con lo cual, todavía nos siguen faltando distintos vecinos y vecinas por alojar y el año pasado se produjo un desahucio de una familia que estaba realojada. Y, luego, le diría algunas matizaciones, aunque usted ya sé que no tiene turno de réplica. Usted plantea aquí, y así lo ha comentado también la última vez que estuvo, que en esta legislatura no tenían planteamiento de hacer venta de vivienda social. Le diré que en algún momento le enseñaré un documento que tengo suyo donde plantea directamente que iban a vender 1.000 viviendas durante el año 2024 a los vecinos y vecinas y también que cada vez que aparecen los presupuestos, sigue apareciendo el número de viviendas que ustedes pretenden vender; con lo cual, pónganse ustedes de acuerdo también entre ustedes mismos, entre qué parte escribe una cosa y qué parte dice otra, porque no coinciden. Lo más importante en el tema actual es que se dé solución a estos vecinos y vecinas que están viviendo ahí y que yo entiendo en un momento dado que no quieren abandonar sus casas mientras no tengan otra donde irse. Con lo cual, como está en sede parlamentaria, entiendo que el compromiso del Gobierno regional es que se dé realojo y así lo he entendido por sus palabras. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. Pues ya hemos terminado. Vamos a pasar al punto quinto... (*Rumores.*) ¡No!, no pasa nada, si la cuestión es que tenemos que ajustarnos a los tiempos porque, si no, no acabaríamos nunca. Bueno, vamos al punto quinto.

**PCOC-6266/2024 RGE.24420. 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 previsiones tiene el Gobierno Regional en relación a las obras de la Línea 5 de metro.**

Para dar respuesta a la pregunta ya tenemos en la mesa al señor don Miguel Núñez, director general de Infraestructura de Transporte Colectivo en representación del Gobierno. Así que le doy paso a la señora Cadórniga.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Gracias, señor Núñez, por comparecer una vez más en esta comisión. El Grupo Parlamentario Socialista se pregunta por qué tanto retraso en una obra de ampliación de la línea 5, línea tan estratégica y que, como usted sabe, recorre todo Madrid y comprende desde Alameda de Osuna hasta el Aeropuerto de Barajas, T1, T2, T3. Una obra de ampliación que se ha ido dilatando de manera totalmente intencionada y de la que solo está presupuestada para este ejercicio presupuestario 25 millones de euros, una obra de ampliación que, según datos suyos, del Consejo de Gobierno, conlleva una inversión de 180,9 millones de euros, según la propia información de la Comunidad de Madrid y una obra que ustedes

dicen que se va a prolongar 30 meses y a preguntas de este grupo parlamentario nos hablan de que estará terminada en el año 2028. Perdona, ¿cuánto tiempo me queda?, es que no he puesto...

El Sr. **PRESIDENTE**: Tres cuarenta y cinco.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Ustedes, por otra parte, también están incumpliendo con el programa electoral porque es realmente la única obra que estaba prevista ejecutarla en esta legislatura, las otras son a continuación. Como usted sabe, esta obra afecta a 77 millones de viajeros y muy especialmente a 40.000 trabajadores y trabajadoras que residen en las inmediaciones de la L5. Y le voy a hacer un recordatorio de la cronología y luego usted, si es tan amable, me contesta. Con fecha 28 de septiembre de 2023, usted, director general de Infraestructuras, dicta orden por la que se aprueba el proyecto constructivo de las obras, pero desde que finaliza la redacción del proyecto constructivo y se aprueba nos vamos al año 2024 cuando se dicta la resolución de 9 de octubre de 2024. Mi pregunta, por la cual además surte efectos jurídicos de su aprobación, ¿por qué más de un año? ¿Por qué esta dilación? Usted sabe, además, que esta obra está financiada por fondos europeos, esos fondos a los que ustedes se negaban, nos llamaban pedigüeños, luego van a Europa y dicen que no se iban a cumplir...; en fin, lo que saben todos ustedes. Entonces, quería que, por favor, si es tan amable puesto que es su dirección general, me explicase por qué se dilata tanto y además anuncian que se va a empezar en marzo y ustedes saben perfectamente que no llegan a marzo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Para la siguiente le quedan dos minutos diez; lo digo para que lo sepa. Señor Núñez, cuando quiera.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días. Pues nada, intentaré responder a sus preguntas. Señoría, para ponerles en antecedentes, en cuanto al objeto de la comparecencia, señalar que la línea 5 cuenta efectivamente con 32 estaciones, desde la Casa de Campo hasta Alameda de Osuna, es la cuarta línea de Metro más utilizada, efectivamente, los datos que usted maneja son correctos, 77 millones de usuarios en el año 2024, y cuenta con 23,2 kilómetros y tras esta ampliación tendrá 25 kilómetros. Señalar que todas estas infraestructuras a las que nos dedicamos en la Dirección General de Infraestructuras son proyectos largoplacistas. No ha habido ninguna dilación y le voy a contar las fechas para que usted las tenga frescas también. Se inició la redacción del proyecto constructivo en julio del año 2021. La aprobación del estudio informativo fue el 30 de marzo del 2022. La información pública a través de Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, el 19 de abril del 2022 y el 25 de noviembre del mismo el informe de impacto ambiental favorable. El 12 de julio de 2024 se publicó el anuncio de la convocatoria del contrato de obras de construcción y en este momento hemos pasado los trámites necesarios para su adjudicación. Ahora mismo, el 12 de febrero, se llevó a Consejo de Gobierno la adjudicación definitiva del contratista, de la UTE, conformada por las empresas FCC construcción, Sacyr construcciones y Becsa. Este miércoles pasado, el 19 de febrero, se llevó la propuesta de uno de los contratos complementarios, en particular el de asistencia técnica a la empresa Ayesa Ingeniería y Arquitectura, y ya hay adjudicataria provisional a la empresa Typsa de la dirección de obra y coordinación de seguridad y salud. Ahora mismo, en febrero, estamos en el trámite del periodo del

recurso especial que maneja la ley de aproximadamente un mes; por lo tanto, en marzo estamos en disposición de firmar ese contrato constructivo y en ese momento empezaría el plazo de un mes para hacer el acta de replanteo. Es decir, quiero señalar que no ha habido dilación, que los tiempos son los que manejamos, que los tiempos están marcados por la Ley de Contratos del Sector Público y que en marzo del 2025 tenemos previsto la firma del contrato con la empresa adjudicataria para poder comenzar las obras. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Núñez. Para responder en réplica, señora Cadórniga, dos minutos diez.

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: Darle las gracias por las explicaciones, pero desde luego los datos que ha dado nada tienen que ver, nada, con la resolución del 9 de octubre de 2024 y este es un dato tan oficial como que está publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Lo cierto es que los datos que yo le he dado están extraídos del boletín oficial y es verdad que, desde que finaliza la redacción del proyecto constructivo y se aprueba, hasta el 2024, cuando se dicta la resolución el 9 de 2024, pasa un año y no surte efectos; me gustaría que me contestase si es usted tan amable a eso porque esto no es ni ley de contratos del sector público ni nada, es un proyecto de construcción, otra cosa es la licitación, como usted muy bien sabe. También decirle que al ser una línea estratégica que es la cuarta, como usted ha dicho, más utilizada y que afecta a tantos usuarios y a tantos trabajadores y trabajadoras, no entiendo por qué ustedes hacen eso, no lo entiendo y no lo entiende la ciudadanía, porque si estamos hoy aquí es porque tenemos un mandato en el que nos piden... Porque usted sabe perfectamente, y de alguna manera nos lo ha aclarado ahora, que estas obras no se van a empezar antes de verano, que es totalmente imposible y que nos vamos -ustedes me contestaban a pregunta parlamentaria- al 28, pero mucho me temo, y también me gustaría que usted me aclarase, que nos vamos al 29, y esto afecta a muchísimo, porque es una línea muy larga, como usted comentaba, es una línea que atraviesa todo Madrid y es una línea totalmente necesaria que, además, como usted sabe, también hay un proyecto de construcción de un vestíbulo y de...

Entonces, yo les pido que digan la verdad, porque aquí estamos jugando con el bienestar y con la vida de los madrileños y madrileñas. También les pido que cumplan con su contrato electoral porque es un contrato, lo que figura es un contrato que ustedes tienen con la ciudadanía y que en ningún caso lo están cumpliendo. Con lo cual, le vuelvo a preguntar que cómo lo van a hacer, si tienen voluntad política o no la tienen y que sean claros. Porque, claro, yo a usted le respeto mucho...

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

La Sra. **CADÓRNIGA VARELA**: ..., pero usted viene aquí a esta comisión y usted se basa en lo que tenemos todos, en las resoluciones y en las comunicaciones tras un consejo de Gobierno, pero, usted que conoce muy bien el tema porque es un profesional además, por favor iactúen con transparencia! Es muy importante que la ciudadanía sepa cuándo va a estar esta obra hecha. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Núñez, dos veinticinco.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias, señoría. Yo siento disentir con usted, pero el compromiso que tiene la Comunidad de Madrid y la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, con estas líneas que son estratégicas, es absoluta. No hay dilación en el tiempo. El periodo que discurre desde que se aprueba técnicamente un proyecto constructivo y se puede licitar las obras hasta la licitación en boletín son los trámites administrativos que nosotros tenemos que ejecutar y que tenemos que realizar de manera interna: servicios a intervención, informes de los servicios jurídicos, aprobaciones para esas publicaciones. Le aseguro -usted me conoce bien- que no ha habido ninguna dilación y que estamos haciéndolo de la manera más ágil y más eficiente posible en la contratación de esta obra. Usted me señalaba sobre el presupuesto, el presupuesto efectivamente es de 181 millones de euros para la obra, la anualidad del año 2025 son 20 millones y ese presupuesto se va incrementando a lo largo de los años por las distintas unidades que hay en el plan de obra: en el año 26, 92 millones; en el 27, 67 y en el 28, que solamente son tres meses, apenas 2,3 millones de euros. El compromiso es que se va a firmar en el mes de marzo y empezaremos las obras de implantación, que efectivamente es el acta de Replanteo y empezaremos a implantar las obras. Está subvencionado con el objetivo programa 2.8 de los fondos Feder en el septenio 21-27, que, como sabe usted, siempre tiene un + 2 años, y hay un compromiso con AENA y por eso hemos firmado un convenio de colaboración con AENA porque la implicación es máxima. AENA tiene registrado que más del 50 por ciento de sus trabajadores viven en las inmediaciones de las tres últimas paradas de la línea 5 y por eso AENA se ha querido implicar en la obra de una manera activa en el contrato y desde hace tres o cuatro años estamos negociando con ellos y hemos firmado un convenio de colaboración donde no solamente hacen una aportación monetaria, sino también ceden los suelos y los terrenos porque es un proyecto también estratégico para AENA en todo el marco de su movilidad. Únicamente trasladar que vamos a empezar las obras en cuanto podamos y, en cuanto esté firmado el contrato, haremos el acta de replanteo y las obras, efectivamente, se van a iniciar en las próximas. Poco más que decir. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya ha finalizado el tiempo por las partes, así que le agradecemos su presencia, señor Núñez, y que tenga una buena jornada. Vamos a pasar al punto sexto.

**C-68/2025 RGEP.928. Comparecencia del Sr. D. Óscar González Jiménez, en calidad de Portavoz de la Plataforma Ciudadana por el cerramiento de la M-50, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, con el siguiente objeto: informar sobre necesidad de realizar la terminación de la M-50, uniéndola con la A6, A1 y la carretera de Colmenar Viejo. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Es la comparecencia del señor don Óscar González Jiménez, al cual le pedimos que suba a la mesa. *(Pausa.)* Y, bueno, ya saben los tiempos, pero se lo voy a recordar al señor González. Usted tendrá una primera intervención de quince minutos, que creo que va a usar alguna proyección, pero vamos, son quince minutos en total, lo digo un poco porque se lo controle o si no yo le avisaré cuando le quede un minuto, y luego los grupos intervendrán por un periodo de unos diez minutos, aunque

habitualmente lo hacen por menos o eso esperemos, y así termina usted en réplica a esas intervenciones que van a hacer ellos, que hagan cuestiones y a lo mejor pues usted podrá responder. También quiero dar la bienvenida, aunque no están en esta sala, a los invitados. Tiene usted la palabra.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA CIUDADANA POR EL CERRAMIENTO NORTE DE LA M-50** (González Jiménez): Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar, agradecer a sus señorías la invitación a comparecer en esta comisión para que se oiga a esta plataforma ciudadana. Acudo aquí como portavoz de la plataforma ciudadana por el cerramiento norte de la M-50. Quiero hablar, en primer lugar, de lo que es la plataforma. Somos una plataforma totalmente apolítica que ha surgido por el malestar general y la sensación de abandono que tenemos por la movilidad de la zona norte. Solo está formada por vecinos de las localidades afectadas, llevamos poco tiempo de creación, aproximadamente ocho meses, pero ya superamos los 2.000 miembros ampliamente, ¿vale?; crecemos exponencialmente, hay mucho colapso y la gente quiere soluciones. Tenemos un núcleo joven, amplia presencia en redes sociales, en prensa, es un tema que interesa mucho, que está moviendo a la gente y lo que buscamos simplemente es mejorar la movilidad de Madrid norte y de la Comunidad de Madrid en general, porque esto afecta a todos.

Vamos a ver un poquito el contexto histórico que tenemos. La A-1 se crea en el año 65; la carretera de Colmenar Viejo, M-607, en el año 66, se amplía en el año 77; en el 91 se independiza Tres Cantos con aproximadamente 15.000 habitantes en ese entonces, es el municipio más joven de la Comunidad de Madrid; en el año 95 es cuando se construye el carril bus-VAO de la A-6; un año después es cuando se finalizan los túneles del Pardo, que en ese momento tuvieron mucha controversia y que ahora mismo no se puede entender la movilidad de la Comunidad de Madrid sin esta infraestructura, y en el 2001 es cuando se comienza el tercer carril de la M-607 que va hasta Tres Cantos y es como está actualmente. Hasta aquí las inversiones que se han hecho en la zona norte en los últimos años, llevamos dos décadas sin inversiones importantes. Aparte, vamos a hablar de la M-50. La M-50 finaliza en el año 2007, la M-50 tal y como la conocemos. En el año 2008, bajo el Gobierno de Esperanza Aguirre, se aprueba lo que estamos reclamando, el cerramiento norte de la M-50 que en ese momento se denomina M-61. Antes de poder comenzar estas obras hay una denuncia del Gobierno central por un tema de competencia y además entramos en la crisis económica, cautelarmente se ha de parar este proyecto, y en el 2012 sale la sentencia del Tribunal Constitucional que es la que otorga la competencia exclusiva a Gobierno central. Desde entonces ha habido pocos cambios, simplemente en 2024, a mediados de 2024, Jesús Moreno, el alcalde de Tres Cantos, pide por carta, al igual que otros municipios, esta infraestructura tan crítica para la zona. Gobierno central reniega de este proyecto alegando complejidad técnica y ambiental en un escueto comunicado en el que no se da detalles, tampoco se dice si se va a valorar el proyecto ni nada; la sensación de abandono de los ciudadanos es total en este aspecto. Ahora mismo sí que hay algún proyecto de mejora en estas carreteras, como es el tercer carril de la A-607 hasta Colmenar Viejo o un tramo de tercer carril en la A-1. Vivimos una situación de embotellamiento, un embudo total en la zona de la M-40 y lo que estamos haciendo es ampliar la parte ancha del embudo y no la estrecha; vamos a colapsar más la zona norte.

Sin más, vamos a ver un poquito la situación actual. Aquí he cogido doce municipios y podemos ver el censo del año 2000, ¿por qué?, porque es más o menos cuando se ha invertido las últimas mejoras de estas carreteras, y el censo de 2024; aquí solo hay doce municipios, hay treinta y ocho afectados. En estos doce que muestro en la presentación, el incremento es de 250.000 personas y en los treinta y ocho municipios afectados suman en total 1.077.605 personas. La media de incremento de todos estos municipios es un 127 por ciento, lo que quiere decir que se ha duplicado la población con cero inversión. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística y basándonos en los datos que acabo de dar, Colmenar Viejo ya tiene más población que seis capitales de provincia; San Sebastián de los Reyes, más que once capitales de provincia; Las Rozas, estarían en el puesto 37 por encima de Lugo, como podemos ver en la presentación; Alcobendas estaría en el puesto 32, ni siquiera entra en esta gráfica. Sumando solo cuatro municipios, Colmenar Viejo, Tres Cantos, Soto y Miraflores, por ejemplo, que recordemos que únicamente tienen como alternativa la carretera de Colmenar Viejo, suman 128.597 personas, tendrían más población que diecinueve capitales de provincia. ¿Por qué digo esto? Se está invirtiendo y se está tratando como pueblos a localidades que son ciudades y que tienen más población que la mayoría de capitales de provincia. Aparte de esto, aquí podemos ver gráficas de crecimiento de algunos municipios y absolutamente ninguna gráfica de los municipios afectados indica ahora mismo que el crecimiento se vaya a frenar y desde la pandemia se ha incrementado mucho más. Bueno, la semana pasada salieron los datos de la Comunidad de Madrid, ya ha superado los 7 millones de habitantes, se prevé que en una década seamos 8 millones de habitantes y la presión de la movilidad en la zona norte va a aumentar y mucho en los próximos años.

Otros datos de interés. Aquí podemos ver el índice de movilidad diario, ¿vale? Son los datos que da Fomento y la Comunidad de Madrid para medir el tráfico diario. Los datos son de 2022, año postpandemia, pero son los datos más actualizados que hay ahora mismo, pero sabemos que los datos serán mayores ahora. En la M-607 pasan 109.263 vehículos de media al día y este dato choca porque la media de la Comunidad de Madrid son 23.814; es decir, hay cinco veces más vehículos en esta carretera. Bueno, en cuanto a la A-1 el dato es increíble porque en el kilómetro 21, que es aproximadamente entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, hay 189.000 vehículos y en el kilómetro 40, que es en El Molar, aún hay 28.000 vehículos, es decir, por encima de la media de la comunidad. En cuanto a la A-6 los datos son muy similares: en el kilómetro 13 hay 122.062 vehículos, que es seis veces más que la media de Madrid, pero es que en el kilómetro 38, que es Collado Villalba, aún hay 102.000 vehículos. Los datos, además de indicar la saturación que tienen estas vías, que es muy clara y quien viva en la zona lo sabe, dan un dato muy interesante y es que tanto la A-1 y la A-6, que están unidas solo por un extremo, no reducen el tráfico cuando se unen con la M-50, sino que lo aumentan, lo que quiere decir que los municipios aledaños han de coger la A-1 y la A-6 para después acceder al M-40 y circunvalar Madrid, ¿vale? Estos datos chocan con lo que pasa al sur. Vamos hacia la A-4, por ejemplo, en el kilómetro 17, que es el anterior a la unión con la M-50, y hay 149.000 vehículos; en el kilómetro 16, 1 kilómetro después, que lo único que hay entre medias es la unión con la M-50, hay 104.000 vehículos, hay un 31 por ciento de reducción; 1 de cada 3 vehículos que circula por la A-4 coge la M-50. En cuanto a la A-5, que se ha hablado en esta comisión y que está tan de moda con el soterramiento y con los atascos que tiene, hay 122.000 vehículos en el kilómetro 18 y en el kilómetro

16 y después de la unión con la M-50 hay 106.000, es decir, una reducción muy considerable. Esto indica que cerrar de verdad la M-50 y hacer una circunvalación reduciría y mucho el tráfico en la zona norte.

Vamos a hablar del proyecto de 2008, que, aunque sabemos que se tendría que rehacer porque ha transcurrido mucho tiempo, hay datos que sí se podrían tener como referencia. Tiene dos tramos, el primero entre la A-1 y la carretera de Colmenar Viejo y el segundo entre la A-6 y la carretera de Colmenar Viejo. La longitud total de este proyecto eran 32,8 kilómetros, tres carriles por sentido adaptado a vehículos pesados -muy importante este dato por el tráfico que soportamos-, tres túneles de larga longitud, uno de ellos de más de 10 kilómetros, siete enlaces con carreteras de la zona y un detalle muy importante, tres conductos por cada túnel. ¿Por qué tres? Dos para el tráfico rodado, uno por sentido, y un tercer conducto que lo que hace es ventilación forzada por los extremos, y con esto evitamos hacer chimeneas de ventilación o cualquier tipo de modificación en el espacio protegido; el espacio protegido no se toca. Además de esto, tenía otras medidas de conservación ambiental. En cuanto al primer tramo, el de la A-1, esta zona está simplemente despoblada, poco arbolada, no hay elevaciones del terreno, tiene que pasar o debería de pasar desde el norte de San Sebastián de los Reyes al sur de Tres Cantos y entre medias sí que está la Dehesa Vieja que obviamente se quiere preservar. El proyecto inicial ya contemplaba en este aspecto un túnel de 2,4 kilómetros en este tramo, que es la única complejidad que hay, es decir, el resto... Aquí podemos ver en el plano que es una zona despoblada, ahí se puede ver lo que es la Dehesa Vieja, aquí un poquito más en detalle y aquí que no hay elevaciones y la zona a proteger, ¿vale? En cuanto al tramo de la A-6 con la M-607, este sí que es un poco más complicado porque El Pardo está entre medias. Como hemos dicho, ya había soluciones en 2008 para proteger este tramo y se contemplan dos túneles, uno de aproximadamente 10 kilómetros bajo El Pardo y otro de 1,7 en la zona cercana a la A-6, que es la zona del Pinar de Las Rozas; aproximadamente unos 20 kilómetros de trazado. Aquí podemos ver desde la imagen satelital cómo está y la zona a proteger; yo creo que es muy claro cómo sería el mapa del trazado.

Vamos a hablar del coste. El coste estimado en un principio eran 2.300 millones, pero, tras las denuncias medioambientales y rehacerse el proyecto con tres conductos por túnel como hemos dicho, el coste total asciende a 2.900 millones. Desde la plataforma, viendo que hay viabilidad tanto ambiental como técnica, porque ya se aprobó en 2008, hemos consultado si hay proyectos con un coste parecido sabiendo que el coste en la actualidad será superior. Hemos buscado porque hemos dicho, oye, es mucho dinero para un ciudadano de a pie y estas cifras dan vértigo y nos encontramos este ejemplo: la variante de Pajares. Esto se ha estrenado hace aproximadamente un año, se ha movilizadado más de 4.000 millones, pasa con 12 túneles por debajo de espacio protegido, debajo de la cordillera cantábrica, Picos de Europa, parques naturales y además cuenta con uno de los túneles más largos del mundo, con 24,6 kilómetros de longitud, que es más del doble de lo que se necesitaría para finalizar la M-50. Aparte de esto, a nivel europeo ya estamos viendo que técnicamente se puede, tenemos el túnel de San Gotardo en los Alpes Lepontinos con una longitud de 57,09 kilómetros; el túnel de base Brennero, con 55,4 km o túnel que une Lyon con Turín de 57,5 kilómetros; decir que, por ejemplo, el túnel de San Gotardo ya se inauguró en 2016, aparte, el AVE entre León y Palencia. Son aproximadamente unos 1.700 millones, el coste quizá es inferior, está claro, pero choca mucho porque, hombre, desde la

plataforma defendemos mucho que se invierta en todas las provincias, está muy bien, pero es que Palencia tiene 76.000 habitantes según el censo de 2024, que es mucho menos de la mayoría de provincias que hemos enseñado y de la zona norte. Esto se nos viene encima, Madrid nuevo norte, esto va a saturar mucho más la zona norte de Madrid, una nueva zona empresarial, una nueva zona de viviendas y se van a invertir 6.000 millones de euros. Bueno, este túnel entre España y Marruecos todavía no está, pero está en estudio. El Gobierno de España ha invertido 800.000 en dos estudios de viabilidad técnica para este proyecto por debajo del estrecho, mientras que para el M-50 dice que no hay viabilidad.

Bueno, en cuanto al impacto medioambiental, como hemos dicho, en primer lugar, señalar que quien forma la plataforma somos los vecinos de la zona y somos los últimos interesados en que las zonas verdes o las zonas protegidas desaparezcan, los últimos interesados somos los propios vecinos. Es fundamental no crear chimeneas de ventilación y demás, y, además...

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

El Sr. **PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA CIUDADANA POR EL CERRAMIENTO NORTE DE LA M-50** (González Jiménez): Bien. Consideramos este proyecto sostenible porque debido a los altos niveles de CO2 que estamos soportando en la zona por los atascos diarios, este proyecto supondría una reducción muy, muy importante. Como alternativa desde algún grupo se ha planteado, por ejemplo, la M-45, pero ahí podemos ver un plano y es totalmente inviable: primero, porque atraviesa Alcobendas por el medio, se unen varios puntos que ya están sobresaturados, como es la A-2 con la M-40, pasa por algunas radiales de las que no se habla, además de dejar abandonada la A-6; para nosotros esto no es una alternativa.

Y, por último, quería hablar del transporte público. El transporte público ha de ser complementario a este proyecto. No es un antagonista, ¿vale?, no estamos eligiendo entre transporte público o privado, estamos hablando de complementarlo, de crear nuevas rutas de transporte, es decir, unir la zona de Las Rozas con toda la zona de la M-607, con el Parque Empresarial de Alcobendas o Sanse, incluso con el corredor del Henares, pero ahora mismo es un sueño porque por distancia y por tiempo es imposible que ninguna línea vaya a cubrir este trayecto; estamos hablando de un trayecto que no va a suponer ni 30 kilómetros. Vamos a mejorar el tráfico no solo por la unión, sino por el transporte público y eso lo peleamos desde la plataforma. Y sin más, agradecer a sus señorías haberme atendido. Y como resumen para finalizar, decir que es un proyecto necesario, urgente, los datos de población y de tráfico lo avalan, el proyecto es viable tanto técnica como medioambientalmente y esperamos que haya una unión y que lo podamos llevar pronto a cabo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor González. Muy interesante la exposición. A continuación vamos a dar turno a los grupos parlamentarios para que marquen posición o hagan preguntas. Les pido, como siempre, que sean escuetos, ya que lo más interesante es la exposición del compareciente.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchísimas gracias, presidente. Muchas gracias, señor González, por acudir hoy aquí. Yo bueno, voy a intentar no consumir todo el tiempo para cederle parte del mismo porque yo creo que es mucho más importante, efectivamente, su visión tanto como vecino, como afectado, sobre todo como portavoz de la plataforma para atender todas las dudas que surjan desde los grupos parlamentarios. Es una medida de la que llevamos hablando todos los años desde que Vox entró en el 2019 en este Parlamento, la hemos traído aquí, tanto a comisión como a pleno, todos los años y nunca nos ha apoyado ningún grupo parlamentario en ninguna de las diferentes medidas. Luego, además, también hemos presentado enmiendas para los presupuestos. La primera enmienda me acuerdo que fue una enmienda chiquitita, creo que escasos 200.000 euros, simplemente para un proyecto de viabilidad y ni siquiera eso nos lo aprobaron. El año pasado, en los últimos presupuestos para 2025, ya presentamos una enmienda de 200 millones de euros directamente para empezar con el proyecto técnico y tampoco se nos aceptó.

Nosotros creemos que hay que sumarle una viabilidad a todo lo que usted ha dicho. Ha dicho que hay viabilidad técnica, que hay viabilidad medioambiental, que tanto los datos de tráfico como de población lo avalan, pero creo que también hay viabilidad económica. Este proyecto en 2008 se paró por la crisis económica y yo creo que estamos en un momento dado donde tanto las Administraciones públicas, ya sea Gobierno central o la Comunidad de Madrid, pueden asumir esta infraestructura; repito, ¡pueden asumir esta infraestructura! ¡La Comunidad de Madrid puede asumir el coste total de esta infraestructura! Ahora iré más a ello, ¡pero puede! Nosotros hemos aumentado un 20 por ciento del presupuesto en los últimos cinco años pasando ya a un presupuesto de más de 28.000 millones de euros y estas infraestructuras se pagan en muchos años, ¿no?, no se pagan en un año, porque las obras de estas infraestructuras podrían durar perfectamente cuatro o cinco años y el plan de amortización podría ser perfectamente a diez o quince años, y podría ser un coste de 300, 250 millones de euros que la Comunidad de Madrid puede asumir perfectamente. Fíjese si lo puede asumir que el Ayuntamiento de Madrid quiso asumir algo parecido cuando hizo la M-30 o ha querido asumir cuando ha hecho el soterramiento de la A-5, porque cuando una Administración ve la necesidad y tiene una prioridad en su región, pues lo hace. Y ¿cómo lo hace? Con un convenio con el ministerio correspondiente, que yo creo que es la solución. Decir que haga esto el Gobierno de la nación, decir que haga esto la Comunidad de Madrid, es absolutamente absurdo. Las dos Administraciones tienen que juntarse, colaborar y poner de su parte, ¿no?: una, porque tiene las competencias, que es el ministerio, como bien indicaba la sentencia que usted nos ha dicho y, si el ministerio no aprueba por lo menos los accesos y las uniones tanto para la A-6 como para la A-1, eso no se puede hacer, ¡pero la Comunidad de Madrid también!, porque la carretera de Colmenar es suya y tiene que hacerlo. Nosotros pensamos que es importantísimo y no solamente es importantísimo sino que igual ya se nos queda corta; de hecho, yo entiendo que sus señorías se hayan cansado ya de que este grupo parlamentario traiga la M-50 cada seis meses a esta comisión o al debate del pleno, pero es que pronto empezaremos con la M-60 porque realmente ya deberíamos estar hablando de la necesidad de hacer una M-60.

Estos municipios, tanto los gordos, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos, Colmenar, Las Rozas, Majadahonda, Collado Villalba, como los más de otros veintitantos municipios afectados, todos ellos ya tienen problemas y necesitan seguir creciendo en vivienda, seguir creciendo

en sus polígonos industriales, seguir creciendo en sus parques empresariales y no pueden porque ya están colapsados en infraestructuras. No tienen los suficientes accesos a las carreteras principales, las carreteras principales ya están bastante atascadas, y hemos hablado de la A-6, la A-1 y la carretera de Colmenar, pero podríamos hablar de otras carreteras que también siguen atascadas, otras carreteras más secundarias, como pueden ser la carretera de El Escorial, la M-600 de la que tanto hablamos aquí y muchas carreteras que dan acceso a esas carreteras y que, como decía, están colapsadas y, si ya lo están con el aumento que hemos tenido y que usted contaba que desde 2006 no ha habido inversión seria en esas zonas en carreteras y hemos tenido un aumento del doble de población... Es que la Comunidad de Madrid nos está vendiendo que en los próximos diez años va a ocurrir exactamente lo mismo y no puede ser que en veinte años se multiplique por cuatro la población en esos municipios pero las infraestructuras sean las mismas. Hablaba hace poco la portavoz del Partido Socialista y daba el dato exagerado y con el que nos escandalizábamos de que por el soterramiento de la A-5 un vecino estaba tardando una hora y cuarenta minutos, ¡pero es que es lo que tardo yo en venir a la Asamblea de Madrid muchos días! Ayer mismo, por ejemplo, tardé una hora y cuarenta y cinco en llegar y eso que es un atasco normal de la A-6 cada vez que hay una colisión, lo normal son cincuenta minutos lo que tardo, pero en cuanto hay una pequeña colisión ya me voy a la hora cuarenta, hora cuarenta y cinco en llegar sin haber una mega infraestructura, un soterramiento que se está planteando, ¿no? Efectivamente esto no es admisible para la calidad de vida de toda esta gente. Nosotros queremos que la gente pase más tiempo con sus familias, en sus empleos, en sus negocios, en lo que les dé la gana y menos en el coche o metidos en el autobús para hacerlo. Por supuesto que es necesario complementarlo con Cercanías, con más transporte público y todo lo demás, pero, como usted bien ha dicho, creemos que es complementario.

Yo no me quiero enrollar más y simplemente le quiero preguntar porque usted al final ha estudiado bien el proyecto, ha estudiado bien todas las alternativas y yo creo que, aunque ojalá hoy por lo menos nos vayamos con el consenso de que todos nos comprometamos y veamos que es necesario -que ya sería un avance porque muchas veces se ha hablado aquí y por parte de la izquierda directamente niegan la necesidad de esta infraestructura-, tienen mi compromiso también para llevarles al Congreso de los Diputados para que puedan exponer esta misma comparecencia para que también desde allí puedan poner soluciones. Sin embargo, desde este grupo parlamentario pensamos que es la colaboración entre la Comunidad de Madrid y el Congreso de los Diputados y que, si no trabajan juntos, esto jamás saldrá y la Comunidad de Madrid por supuesto tendrá que asumir, no voy a decir el cien por cien del coste, pero gran parte del coste si queremos que esto sea una realidad. Y quería que, en los tres minutos que le cedo, nos diese un poco su visión sobre este tema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien; muchas gracias, señor Pérez Gallardo. Creo que va a ser el señor Martínez quien intervenga...; muy bien. Igual le digo que, cuanto más escueto, mejor. Gracias.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Muchas gracias, presidente; intentaré ser escueto, pero siendo un tema tan interesante, voy a intentar también dejar algún minuto para el compareciente. Señor González, muy buenos días y bienvenido a esta comisión en el día de hoy para comparecer para hablar sobre el cerramiento de la M-50. Personalmente y también mis compañeras de grupo siempre hemos pensado

que para solucionar los problemas de los madrileños y las madrileñas sin duda hay que conocerlos y es importante que ustedes, sobre todo plataformas ciudadanas, vengán a esta Asamblea para explicar a los grupos políticos con representación en la misma sus problemas e intentar buscar soluciones entre todos. Voy a hacerle varias preguntas a lo largo de mi intervención por si pueden ser luego contestadas en su segundo turno. Ha dicho usted que apenas llevan ocho meses desde que se creó la plataforma y sí nos gustaría saber si tienen conocimientos desde plataformas anteriores por qué han transcurrido tantos años desde la cronología que ha dado con la construcción y el cerramiento de la M-50 hasta llevar a cabo en el año 2024 la organización o la creación de esta plataforma. Es verdad que en esta Asamblea, y más concretamente en esta comisión, hemos podido hablar y debatir en varias ocasiones sobre el cerramiento de la M-50, lo ha dicho también el portavoz del Grupo Vox, y no es la primera vez que Vox habla de este tema en esta legislatura y tampoco es un tema nuevo para el Partido Popular ni para el Partido Socialista, si bien debo reconocer, señor Gallardo, que algunas veces me despista con sus intervenciones en torno al cerramiento de la M-50; hay una sentencia del tribunal que habla del Gobierno central pero que sin duda dice que tiene que pagarlo la Comunidad de Madrid y lo que sí tengo que decirle es que este grupo nunca se ha negado a ver la necesidad que hay, pero también hemos abierto el diálogo para buscar posibles alternativas que no conlleven el cerramiento de la M-50.

Escuchando su intervención y entendiendo que yo no soy técnico como tal, pero, como he dicho anteriormente, hemos tenido ya varias intervenciones, es verdad que este cerramiento beneficiaría a los vecinos de la zona norte de Madrid, dado que permitiría, como bien ha dicho, reducir los niveles de intensidad de la A-6 y la M-607 en su tramo exterior por la M-40, reduciendo también la congestión de la M-30 y la M-40, pero yo creo que al final los principales problemas que tiene este proyecto son dos: el económico, por un lado, y los problemas medioambientales que pudiera conllevar. Por eso, a este respecto, me gustaría también preguntarle por el importe. Ha dicho usted que puede rondar los 2.800, 2.900 millones, pero me gustaría saber, bien por la propia plataforma bien por algún estudio externo, si ese importe es el actualizado o es el del proyecto, porque me imagino que después de tantos años este importe, y según también está el mercado, podría ser incluso bastante más superior que los 2.800 millones. También me gustaría saber si se modifica el proyecto inicial como consecuencia del paso de los años porque sin duda creo que también hay que modificar otros aspectos; no sé si han dado pasos como plataforma a este respecto. Es decir, es verdad que no es que la plataforma tenga que hacer estos estudios, ¡faltaría más!, sería la Comunidad de Madrid, como decía el señor Gallardo, incluso en colaboración con el Gobierno, pero hoy usted comparece en esta Asamblea y no sé si han hablado ya con responsables del ministerio y si les han citado para ver posibles soluciones. Es verdad que este tema era un compromiso electoral del programa electoral de Esperanza Aguirre con la construcción de la carretera M-61, es verdad que hay un estudio de viabilidad, pero tras no llevar a cabo las obras y, como bien ha dicho, la sentencia del Tribunal Constitucional adjudicaba esta competencia al Gobierno central, pues el proyecto murió; creo que puedo decir que murió hasta que esta plataforma intente revivirlo.

Lo que yo me pregunto y sí me gustaría saber su opinión, es que, tras más de doce años en el Gobierno central y habiendo incluso varios Gobiernos a lo largo de estos doce años, qué ha podido llevar a ambos Gobiernos, independientemente de su signo político, a no realizar estas obras, a no

continuar con estos estudios y con estos proyectos, a qué cree usted que ha podido ser debido y por qué nos encontramos en el año 2025 debatiendo sobre este tema.

Como he dicho, el tema económico es bastante importante para cualquier Gobierno, pero también creo que el tema medioambiental es bastante importante. Me preocupa qué pasaría con los parajes de aquella zona, qué sucedería con la Dehesa del Boyal o con barrios residenciales que pueden verse afectados por el cierre de la M-50. Parece ser que el parque del Retamar, el parque forestal, también podría verse afectado, incluso proximidad a bastantes viviendas de la Dehesa Vieja. Así que, me gustaría saber su opinión sobre este tema, sobre todo medioambiental, y si ustedes han hablado ya con alguna asociación ambiental, Ecologistas en Acción, que hayan podido dar alguna opinión sobre este cerramiento.

Para terminar, me gustaría saber si ustedes -creo que lo ha dicho también en su intervención- se han reunido con alcaldes y alcaldesas de la zona, qué tal se ha dado, a qué conclusiones han llegado los alcaldes y las alcaldesas, si son afirmativas o son negativas, qué ayuntamientos apoyan este proyecto, qué ayuntamientos no le apoyan y, aquellos que no le apoyan qué alternativas han presentado a la plataforma del cerramiento de la M-50. Eso es todo. Me guardo un par de preguntas más para el siguiente turno. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Parece que aquí no hay segundo turno; entonces... Yo las estoy apuntando, las estoy apuntando... (*Rumores.*) No, no, no, yo tengo la obligación de decírselo.

El Sr. **MARTÍNEZ PÉREZ**: Se lo agradezco porque era una pregunta sencilla, y dado que también estamos en la Comisión de Transportes, ¿qué efecto puede tener...? Comentaba que el transporte público puede ser beneficioso si se cierra la M-50, pero es verdad que estamos aquí con un problema, estamos hablando de que hay demasiado uso del vehículo privado y lo que se está pidiendo con el cerramiento de la M-50 es que no se colapse tanto con el vehículo privado. Sí me gustaría saber la opinión del compareciente sobre si el Gobierno en este caso de la Comunidad de Madrid con competencias de transporte duplica, por ejemplo, el transporte público para entrar a Madrid, a la capital. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez. Entiendo, señora Escalante, que va a ser usted, ¿verdad? (*Pausa.*) Porque, como no hay nadie más, entiendo que... Gracias.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Muchas gracias, señor González, por su intervención. Le agradecemos que haya venido a comparecer a esta Asamblea en nombre de la plataforma ciudadana a la que representa, que representa a vecinos y a vecinas preocupadas que cada día sufren problemas de movilidad. Yo misma he vivido muchos años en la zona norte, en un municipio en Talamanca de Jarama, y he sufrido y me he enfrentado a los problemas de movilidad de la zona norte. Pero si me permite, con todo el respeto que se merece usted y las vecinas y vecinos de la plataforma a la que representa, le voy a argumentar por qué creemos que están equivocados en su planteamiento y por qué este cierre de la M-50 no sería una solución a los problemas de movilidad de la zona norte. Una vez más estamos aquí para hablar de una propuesta que ni es nueva ni es viable ni es razonable. Se trata

de una idea que el Ministerio de Transportes ya ha analizado, evaluado y finalmente ha descartado por razones más que evidentes. El cierre de la M-50 es innecesario, es insostenible y es un atentado medioambiental en toda regla. Esta propuesta que nos trae aquí hoy el Grupo Parlamentario Vox a través de su compareciente es la misma que se planteó hace más de veinte años, el siglo pasado, y que ya fue descartada por razones jurídicas, técnicas y medioambientales. Pero aquí estamos asistiendo a un nuevo intento de resucitarlo y, lo que es peor, vendiéndola como la gran solución a los problemas de movilidad del norte de la región cuando no es más que un parche que generará más problemas de los que dice solucionar. El cierre de la M-50 afectaría directamente a zonas protegidas de un valor ecológico incalculable, como la Dehesa Boyal de San Sebastián de los Reyes, el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y El Monte del Pardo, que además de ser parte de la Red Natura 2000 y reserva de la biosfera de la Unesco, forma parte del principal pulmón verde de la Comunidad de Madrid. Es un espacio donde además viven los Reyes de España en La Zarzuela, un espacio donde descansan los restos mortales del dictador en el cementerio de Mingorrubio, ¿ya no respetan ni a la monarquía ni al caudillo, señorías de Vox? (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, dejen a la interviniente hablar; por favor, señores.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: ¿Qué diría Francisco Franco si se levantase de su tumba, señorías de Vox? (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, déjenle hablar, por favor. (*Rumores.*) Señorías, señorías...

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Yo lo que le pido, señora diputada, es que me respete en mi turno de palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías... (*Rumores.*) Un momentito, un momento, por favor; voy a parar el tiempo. Vamos a dejar las intervenciones que se desarrollen correctamente y luego ustedes tienen al final ruegos y preguntas por si alguien quiere hacer una mención, que es el siguiente punto. Así que, señora Escalante, por favor, continúe.

La Sra. **ESCALANTE MIRAGAYA**: Como decía, ¿qué diría Francisco Franco si levantase la cabeza de su tumba en el cementerio Mingorrubio? Mire, ¿ustedes conocen realmente estos espacios? Yo vivo muy cerquita del Pardo y me paseo habitualmente por allí con mi perro y no me entra en la cabeza que quieran que lo cruce una autopista de seis carriles. Estamos en un contexto de crisis climática -que ustedes lo nieguen, señorías de Vox, con su gorrito de plata en la cabeza, no significa que no exista- donde cada hectárea de bosque y cada ecosistema protegido solo puede ser preservado con urgencia. La construcción de nuevos tramos de autopista atravesando estos entornos supondría un daño irreversible, generaría una contaminación acústica y atmosférica que afectaría a la calidad de vida de los vecinos y vecinas de la zona, pero no solo eso, destruiría hábitats y la diversidad faunística del monte del Pardo, catalogado como ZEPA, zona de especial protección para aves con especies emblemáticas como el águila imperial, el buitre negro, la cigüeña negra y mamíferos como ciervos, gamos, jabalís, gatos monteses, conejos, tejones, zorros, jinetas o comadreja. Les invito a que visiten El Pardo cuando termine el próximo verano y que se deleiten escuchando la berrea, es un espectáculo

digno de admirar que se repite cada final de verano por estas fechas en los bosques ibéricos en el que los ciervos dominan con sus sonidos todo lo que hay alrededor y eso pasa en Madrid, en la ciudad de Madrid, y ustedes vienen aquí a proponernos hoy, en el año 2025, que en este lugar excepcional plantemos una autopista de seis carriles, ¿se imaginan que alguien propusiese algo así en el parque de Cabárceno? Mire, por no hablar del empeño que tienen en proponer un gasto multimillonario para una solución obsoleta. El coste estimado del cierre de la M-50, como ha dicho el compareciente, supera los 3.000 millones de euros. ¿De verdad alguien cree que es una inversión responsable cuando hay alternativas más sostenibles y efectivas para mejorar la movilidad? En un momento en el que nos encontramos en una emergencia habitacional, donde es imprescindible reclamar mayores inversiones en vivienda, en sanidad, en educación, en cultura o en transporte público, ¿ustedes vienen aquí a proponer que se destinen miles de millones a una obra con más inconvenientes que beneficios? Es simplemente, además de un sin sentido -y no me lo esperaba de ustedes, señorías de Vox-, una irresponsabilidad. Además, esta inversión no resolvería los atascos, sino que los trasladaría y en muchos casos los aumentaría. Existen infinidad de estudios que han demostrado que la construcción de nuevas carreteras no solo no reducen la congestión, sino que en muchas ocasiones las empeoran al fomentar aún más el uso del vehículo privado.

Si lo que de verdad quieren es mejorar los desplazamientos en la zona norte de Madrid, hay medidas que sí funcionan y que sí están en manos del Gobierno de la señora Ayuso. Algunas de ellas, por cierto, llevan prometiéndose sin que el Gobierno de la Comunidad de Madrid las haya impulsado, por ejemplo, los intercambiadores comarcales que prometieron recuperarlos. ¿Dónde están los proyectos para Collado Villalba, Tres Cantos o San Sebastián de los Reyes? ¿La reordenación del sistema de autobuses interurbanos? Seguimos esperando el nuevo mapa concesional del que tuvimos ocasión de hablar ayer en el pleno largo y tendido y que facilitaría la movilidad sin depender del coche. Carriles bus-VAO en la A-1 y en la M-607, en lugar de más asfalto. Lo que necesitamos es más infraestructura para el transporte público.

Miren, ustedes, señores y señoras de la extrema derecha subidos a la ola de la internacional reaccionaria de Trump y de Milei, nos traen aquí un debate interesado y sin rigor -sabe Dios por qué les interesa ahora- porque tienen claro que esta propuesta no tiene ningún recorrido. El Ministerio de Transportes ya ha dicho claramente que no va a cerrar la M-50 y la sentencia del Tribunal Constitucional de 2012 dejó claro que las competencias sobre esta vía son estatales. Entonces, ¿a qué estamos jugando, señorías de Vox? ¿A confrontar con el Gobierno central, a buscar titulares fáciles hoy viernes o a engañar a los vecinos y a las vecinas de la plataforma de las zonas afectadas que sufren cada día los problemas de movilidad? No, señorías, el problema no es que falten carreteras, sino que las que hay no están bien gestionadas, que la Comunidad de Madrid ha dejado en el abandono la red de transporte público de la zona norte y ahora pretende que el Gobierno de España le solucione el problema con más asfalto.

Miren desde Más Madrid lo tenemos muy claro, no vamos a apoyar una propuesta que responde más a intereses políticos que a soluciones reales, no vamos a apoyar una propuesta que arrasaría con espacios naturales protegidos y que solo serviría para perpetuar un modelo de movilidad

caduco e insostenible. Señorías de Vox -ahora espero a ver qué nos cuentan las señorías del PP-, les invito al siglo XXI. La solución no es seguir ampliando carreteras, la solución es apostar por un transporte público moderno, eficaz y sostenible. Dejen de engañar por favor a los ciudadanos, a las ciudadanas, a los comparecientes con propuestas del pasado y trabajen en soluciones reales para la movilidad de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias. El tiempo que me sobra se lo cedo al compareciente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Escalante, muchas gracias. La última intervención es la de la señora García, por favor, del Grupo Parlamentario Popular; gracias.

La Sra. **GARCÍA MOLINA**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor González Jiménez; gracias por asistir hoy a esta Asamblea, por haber hecho una presentación de su análisis tan detallada, tan pormenorizada y que, desde luego, aunque yo creo que todos los que estamos aquí conocemos cuál es la situación que estamos tratando hoy, sí que es bueno que se presente de esa manera tan sencilla. Todos la conocemos, como decía, lo que pasa es que, escuchando grupos que han intervenido anteriormente a mi palabra, pues hombre, vemos que las conocemos, pero no compartimos y créame que hoy mi objetivo era lograr que todos los grupos saliéramos de aquí unidos y convencidos para apostar por un proyecto que sin duda es necesario. Es tan necesario como que ayer conocíamos que la Comunidad de Madrid ha crecido en número de habitantes más de un 5 por ciento, en el último año ha superado ya los 7 millones de personas, lo que representa un incremento del 2 por ciento de la población y, si hablamos de la zona norte concretamente, que además lo ha presentado usted en su exposición, pues hombre, el crecimiento es muchísimo mayor. Esto ha provocado, como estamos hablando, un fuerte incremento del tráfico en el arco norte de la Comunidad de Madrid entre la A-1 y la A-6, hasta llegar al punto de que se están llegando al límite de la capacidad, lo que conlleva inevitablemente a grandes atascos, a grandes problemas, incluso accidentes e incidentes en la carretera. Sabemos que la práctica totalidad de las carreteras de alta capacidad de esta zona están por encima de los 100.000 vehículos diarios y en hora punta se puede llegar incluso a los 200.000 vehículos. Por lo tanto, ¿de qué se trata?, ¿de qué queremos hablar y a qué queremos dar solución? Pues queremos dar solución a problemas reales, señorías, a los que se enfrentan nuestros vecinos de los municipios aledaños y para ello es fundamental que cada Administración cumpla con las competencias que le han sido otorgadas por el Estado y que actúen dentro del marco establecido garantizando así no solo el buen funcionamiento de la Administración sino también el respeto a los derechos de los ciudadanos. Porque, ¿qué ocurre si se hace un mal uso de las competencias que nos han otorgado? Pues que se defrauda a los ciudadanos y esto es exactamente lo que se está sugiriendo por parte de algunas de las intervenciones que hemos escuchado hoy porque nos dicen: tiene que asumir competencias la Comunidad de Madrid. ¿De dónde quiere el señor Gallardo que quitemos el presupuesto? ¿De las políticas de familia? ¿Quiere que lo quitemos de las políticas de vivienda? Porque claro, si resulta que con el presupuesto de la Comunidad de Madrid se hacen infraestructuras que corresponden a otras Administraciones, pues dígame usted de dónde las quitamos las que nos corresponde a nosotros.

Hablaba el señor Martín de que si se ha dirigido esta plataforma al ministerio. Yo no sé si el señor Martín sabe... Yo no sé si la plataforma se ha dirigido al ministerio, lo que sí que sé es que el consejero de Transportes y de Vivienda sí se ha dirigido al señor Puente y también sé que los alcaldes

de la zona afectadas -pongo, por ejemplo, el señor Jesús Moreno, diputado en esta Asamblea y alcalde de Tres Cantos-, también se han dirigido por carta y les han despachado con un simple: es un proyecto complejo y caro; bueno, sí, en Cataluña también hay proyectos complejos y caros y ayer estábamos escuchando y viendo en prensa cómo se destinan 400 millones para una carretera que desde luego no tiene las consecuencias de esta. No sé cuánto tiempo me queda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Todavía le queda un poquito.

La Sra. **GARCÍA MOLINA**: Vale. Había comenzado la intervención con la creencia de que íbamos a conseguir sumar voces y lo que me encuentro es pues con problemas de... Hablaba también de medio ambiente, hablaban de transporte público, y, sí, el transporte público está fenomenal. Fíjese, esta semana hemos conocido un dato tan importante como que el transporte público madrileño supera un récord de más de 1.700 millones de usuarios totales en 2024; es una lástima que no se pueda decir lo mismo del de los servicios de Cercanías que dirige el señor Puente. Pero es que estamos hablando de comunicación por carretera y esto es una opción tan libre y tan elegible como la de cualquier otro sistema de comunicación.

Vamos a hablar de las propuestas que hacen. Hay por ahí circulando una propuesta de convertir la variante M-45 en un semianillo; pues hombre, esto sí que se ha valorado también y lo que implicaría sería: primero, atravesar polígonos industriales, atravesar zonas de vivienda, esto implicaría un perjuicio de un valor realmente incalculable porque además están afectadas carreteras de alta intensidad, como puede ser la M-40, la M-21, la M-12 o la A-1. Luego, les preocupa a los señores de Más Madrid la contaminación; bueno, pues es que, si hablamos de reducir contaminación, el cierre de la M-50 supondría reducir la contaminación. Es una distribución mucho más eficiente del tráfico, evitaría saturar zonas de la M-40 que ya están cargadas y daría una infraestructura que ya está construida como es la propia M-50 que ya cuenta con tráfico de 30.000, 40.000 vehículos, por lo tanto, están lejos de llegar al límite de su capacidad; por lo tanto, señorías, sí se reduce la contaminación. ¿Qué se puede hacer? Bueno, pues es muy sencillo, escuchar a los vecinos afectados e implementar estudios que ya se han realizado y que se está demostrando que son mucho más viables que otra suerte de ideas que desde luego demuestran que no son las más recomendables.

Voy a terminar ya, señor González. Créame que seguiremos trabajando, por lo menos algunos por tratar de que se resuelva lo antes posible la situación que ustedes viven todos los días, que son esos atascos insufribles. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señora García. A ver yo tengo aquí apuntadas algunas... No sé si quiere usted que se las pase. Son preguntas concretas del Partido Socialista, que las he apuntado, lo digo porque he visto que usted no tomaba nota, pero bueno. Se lo digo más porque tiene que ser muy específico y muy claro porque tiene usted diez minutos y entonces prefiero que nos ajustemos bien a los tiempos, ¿vale? Es decir, tiene usted diez minutos, ¿qué se pasa un poco más? Bueno, no pasa nada, pero intente ajustarse; yo le iré avisando, ¿de acuerdo? Muchas gracias.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA CIUDADANA POR EL CERRAMIENTO NORTE DE LA M-50** (González Jiménez): Muchas gracias. Bueno, en primer lugar, agradecer las intervenciones. Creo que son preguntas muy interesantes, distintos puntos de vista, eso sí, volver a reiterar -que creo que es que no ha quedado claro con la presentación- que la plataforma es apolítica, es decir, que buscamos el consenso de todos. Al final tenemos que venir invitados por alguien, pero no es que la idea sea de unos o de otros, la idea es de los vecinos; creo que eso debe de quedar claro y quiero recalcarlo, ¿vale? Es decir, las infraestructuras o el transporte público y demás no es ni de un lado ni de otro, es de los vecinos que somos quien lo sufrimos y quien lo solicitamos.

En cuanto a las preguntas que me trasladan -creo que ha sido el Partido Socialista- no, que tengamos constancia no ha habido ninguna otra plataforma ciudadana anterior que intentase llevar este tema a cabo. ¿Cuál es el motivo? El motivo es: primero, esto sale en 2012, todavía estamos saliendo de la crisis, hay cambios de gobierno, muchas elecciones, etcétera, etcétera, además ha habido tres años de pandemia, un parón muy grande y desde entonces sí que hemos estado viendo como a nivel local en las asambleas locales, partidos políticos, incluso el Partido Socialista en muchos municipios, como en Colmenar Viejo, lo lleva en su programa electoral en las elecciones de 2023; es decir, esto no es de unos o de otros. Entonces hemos visto cómo en las elecciones se lleva, cómo en los plenos se intenta llevar a cabo, cómo hay cartas, cómo se mueven los alcaldes, pero estamos viendo que a nivel local no se consigue nada más que comunicados muy escuetos y es por eso por lo que nos hemos organizado ahora, en 2024.

¿El importe de la obra está actualizado? A ver, tenemos un problema desde la plataforma, la plataforma no está financiada por nadie, somos vecinos, nosotros no podemos llevar a cabo un estudio de coste o de viabilidad completo porque estamos hablando de cientos de miles de euros. Es el primer paso que solicitamos, es decir, además del cierre, lo que estamos solicitando es que nos digan la viabilidad. Por otro lado, se nos dice que no hay viabilidad técnica ni ambiental. El último informe que hay, que es el de 2008-2009 dice que sí la hay y no hay ningún informe que diga que no y, si lo hay, le agradecería a su señoría que me lo facilitase, porque ya le digo que reunidos con alcaldes, con diputados, con un montón de asociaciones, tenemos a las asociaciones de vecinos, nadie dice que no es un proyecto viable; ¡es más!, es todo lo contrario y se demuestra con otros proyectos que hay tanto a nivel estatal como a nivel europeo. Entonces, bueno, la viabilidad yo creo que está demostrada.

No hemos hablado con el responsable del Ministerio de Transportes porque, como digo, no tenemos todavía mucho tiempo de andadura. Creemos que hay que ir paso a paso y el primer paso era acudir a las corporaciones locales y luego a la Asamblea de Madrid, ¿vale? A partir de ahí intentaremos elevar las quejas, pero bueno, yo creo que la Asamblea de Madrid debía conocer la plataforma y el tema. ¿Por qué tras doce años de cambio de gobierno no se ha realizado? Lo que digo, a partir de 2012 hay un momento en el que se plantea, que es con el Gobierno de Rajoy y Cifuentes, ambos mayoría absoluta, sí que se descarta en ese momento, aun diciendo que hay viabilidad, se descarta por un tema económico, es años postcrisis económica, y literalmente el titular dice que no es un proyecto prioritario en ese momento dado la situación que tenemos y las obras que había paradas. Desde entonces vivimos en la nada, ese es el problema que tenemos, que es que nadie quiere asumir esa responsabilidad.

¿Se ha hablado con alguna asociación ecologista? Con asociaciones ecologistas como tal, tipo Greenpeace y demás, no. Sí que hemos hablado con las asociaciones de vecinos de las zonas afectadas que han llevado proyectos ecologistas y demás y se suman a la plataforma, ¿vale?; muy importante. Y hablando del transporte público, que es la última pregunta que tenía anotada, no sé si ustedes viven por la zona -usted sí-, pero creo que todos los vecinos y la gente que vive en la zona estamos hartos de ver los autobuses parados en las mismas carreteras que hay. Me sorprende, me sorprende mucho que la Asamblea de Madrid, en este caso un grupo político, esté hablando del carril bus-VAO en la M-607, cuando ya hay estudios que dicen que no es viable. Los técnicos lo denominan -yo no soy técnico en infraestructuras, ¿vale?, soy informático, pero me quedo con algunos conceptos-: obra de gran calado; hay que mover tanto puentes, pasarelas, alumbrado, canalizaciones a lo largo de todo el recorrido, además de los municipios que hay. Simplemente el coste y la viabilidad ahora mismo, con la saturación que hay, los técnicos lo descartan; entonces, me sorprende que se proponga eso así porque es que está descartado y la propia plataforma lo sabe, es decir, nos hemos reunido con los alcaldes de la zona que lo saben, que se les ha comunicado, ¡no es viable! Los propios alcaldes muchas veces lo han propuesto y está descartado este aspecto.

En cuanto a la pregunta del Grupo Socialista acerca de los alcaldes, nos hemos reunido ya con varios municipios, tenemos varias reuniones también pactadas, todos los municipios se suman a esta propuesta, ¿vale? Nos hemos reunido con municipios más grandes, con municipios más pequeños, es decir, que es que todos están saturados, ¡si es que todos lo ven! Y no es que se sature la M-607 o la A-1 o la A-6 o tal, es que se saturan los municipios por dentro porque las salidas a estas carreteras están saturadas. Claro, los vecinos muchas veces no saben de competencias y están ustedes hablando de competencias y esto es un tema que a nivel ciudadano muchas veces se pierde y se pide la responsabilidad a los alcaldes que están hartos de ver este problema. A parte de esto, yo no sé si puedo responder de esta manera, pero me parece una falta de respeto que vengamos con un problema tan grande y se nos hable de dónde está enterrado Franco. A los ciudadanos -hablando en plata- nos da exactamente igual dónde está enterrado Franco y, si se lo tienen que llevar a Galicia, que se lo lleven, lo que queremos es no llegar tarde al trabajo todos los días, ¿vale?; disculpen que conteste así, pero ya estos temas y que se politice cuando estamos hablando de más de un millón de personas atascadas todos los días..., yo creo que es un tema que no se debe de politizar. No sé si sus señorías saben cuántas ciudades en España tienen más de un millón de personas. Dos: Madrid y Barcelona, ¿vale? ¡Ni siquiera Valencia! Valencia tiene 855.000 habitantes. Mi familia es de Ávila -Ávila estaba en la parte baja de esa tabla con 50.000 habitantes- y las infraestructuras y conexiones que tiene Ávila son infinitamente mejores que las que tenemos en la zona norte y eso es lo que venimos aquí a pelear, ¿vale? Aparte de eso, estamos hablando de medio ambiente o de destruir zonas, usted decía que en el parque Cabárceno, me parece que ha dicho, ¿no? Bueno, igual de ilógico que podría ser la variante de Pajares por debajo de la cordillera cantábrica, Picos de Europa, se ha hecho y es un éxito, es un éxito. Además, los túneles que hemos hablado a nivel europeo pasan también por debajo de parques naturales, por debajo de los Alpes. Entonces, estamos hablando de éxitos en infraestructura. (*Rumores.*) ¿Perdón?

El Sr. **PRESIDENTE**: No entremos, señora Escalante; dejemos al compareciente.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA CIUDADANA POR EL CERRAMIENTO NORTE DE LA M-50** (González Jiménez): Entonces estamos hablando de éxitos totales. Hemos dicho destruir el espacio natural y me parece una afirmación demasiado fuerte para lo que es. Si usted tiene o ustedes tienen un estudio que contradiga el impacto medioambiental de este proyecto, les invito a que nos lo faciliten, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

El Sr. **PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA CIUDADANA POR EL CERRAMIENTO NORTE DE LA M-50** (González Jiménez): Sí. Ahí tenemos el correo para que nos lo facilite. No hay ningún proyecto que hable en contra. ¿Por qué? Porque como les he dicho, las localidades de la zona norte están saturadas, estamos con unos niveles de CO2 inéditos, que nunca se han visto en la zona. Los túneles con este sistema de ventilación sacarían la contaminación de los vehículos solo por los extremos tras filtrarse; es decir, no es que se vaya a echar el humo, sino que tenemos un tramo de 10 kilómetros donde el aire está filtrado y eso no existe en la zona norte y prácticamente no existe en toda la Comunidad de Madrid. Aparte, hemos dicho que es una línea roja, somos los propios vecinos de la zona los que lo estamos reclamando, que no somos de Getafe, que no somos los de Alcorcón que estamos diciendo que se destruya carretera allí, ¡que somos los que disfrutamos en El Pardo! Como usted también disfruta, yo también. Vengo de esa zona, la gente que está en la sala de abajo también, y los dos mil y pico que se han sumado en estos meses, también. Los últimos interesados en que ese parque se destruya porque es donde paseamos somos nosotros, la cosa es que sabemos que es viable y que no se va a destruir, por eso lo defendemos.

Creo que he respondido a prácticamente todo. Espero que siga habiendo una unión y me alegra mucho de haber estado aquí. Y, sin más, agradecerles la invitación, quedo a disposición de ustedes -ahí tienen el contacto de la plataforma- y ojalá esto sea el comienzo de una larga colaboración. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor González, por su interesante comparecencia. Pues nada, simplemente desearle que tenga una buena jornada y también despedir a todos los invitados que hay en la sala de abajo y confío en que prosigan su camino de la manera más correcta posible y adecuada. Muy bien, muchas gracias. Pasamos al punto siete.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta? (*Pausa.*) Sí, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí, señor presidente; era evidente. No voy a contestar a todas las alusiones que ha hecho la portavoz de Más Madrid a este grupo parlamentario. Esto era una

comparecencia, no era una PNL; o sea, yo entiendo que si fuese una PNL podría hacer alusiones a mí perfectamente, pero era una comparecencia en la que viene alguien de la sociedad civil que además, por lo general, no están en estos debates políticos. Por supuesto, quiero que también quede reflejado en el Diario de Sesiones que nos ha parecido una falta de respeto totalmente inaceptable el tono de su intervención. Y simplemente, por contestar a lo que me ha dicho personalmente de que bienvenido al siglo XXI haciendo referencia a Trump y a Milei...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, es un ruego y los ruegos son cortitos...

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Solamente decirle para que quede reflejado que espero que este primer cuarto de siglo XXI nos riamos dentro de unos años de la locura que ha sido la política desde que ustedes han entrado a la política y...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, venga. Ya está, ya está, ise acabó! Ya no hay más historias de estas. Un ruego o una pregunta es una cosa corta y escueta. Gracias, muchas gracias a todos. *(Pausa.)* ¡Ah! ¿También? Bueno, pero muy corta, por favor. Pregunta o ruego; ¡punto!

La Sra. **GONZÁLEZ ÁLVAREZ**: Lo que estaba diciendo es que no me había quedado claro si lo de Vox era un ruego o una pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: A mí tampoco. *(Pausa.)* Señor Catalá.

El Sr. **CATALÁ MARTÍNEZ**: Nosotros un ruego concreto, y es que, cuando se hagan preguntas al Gobierno, sean las preguntas que se han formulado fundamentalmente para que el Gobierno pueda cumplir con su obligación, que es dar la respuesta a lo que se le piden por parte de los grupos parlamentarios que tienen que fiscalizarle. Si salen preguntas de detalle que no se ha podido preparar el Gobierno, pues yo creo que desnaturalizamos un poco el control.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias, señor Catalá. Muchas gracias. A continuación, Mesa y Portavoces.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 36 minutos).*

**DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid