

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



Número 298

20 de noviembre de 2020

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 20 de noviembre de 2020

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-1524/2020 RGEP.22578. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Íñigo Henríquez de Luna Losada, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué razón, cuando se caduca un título de familia numerosa, el Consorcio Regional de Transportes inmediatamente detecta y anula de oficio la bonificación en el abono transporte y, cuando la familia beneficiaria del mismo obtiene la renovación, hay que ir a las oficinas del Consorcio a volver a darse de alta en la misma.

2.- PCOC-1615/2020 RGEF.23941. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, sobre planes que tiene Metro de Madrid para mejorar el sistema de ventilación en Líneas 1, 4 y 5.

3.- PCOC-1944/2020 RGEF.26706. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre avances que se han sustanciado con respecto a la mejora de infraestructuras de movilidad y acceso en las carreteras M-208 y M- 203 en Mejorada del Campo.

4.- PCOC-1258/2020 RGEF.18333. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región de las obras de conexión de las estaciones de Gran Vía y Sol.

5.- PCOC-1434/2020 RGEF.21957. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta en qué consiste el nuevo Plan de Movilidad Regional para la zona noreste de Madrid.

6.- PNL-249/2020 RGEF.24649. Proposición No de Ley de los Grupos Parlamentarios Socialista, Más Madrid y Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Dar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, el apoyo institucional y la financiación necesaria para la puesta en marcha de las obras de conexión del acceso directo de Rivas Vaciamadrid a la M-50. 2.- Elaborar y aprobar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, un convenio a tres bandas en el que se defina el marco de colaboración económica de cada una de las administraciones para la puesta en marcha y ejecución de las obras del futuro enlace de Rivas Vaciamadrid con la M-50.

7.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 4 minutos.	18379
- Interviene la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en su Grupo.....	18379

- **PCOC-1524/2020 RGEF.22578. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Íñigo Henríquez de Luna Losada, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué razón, cuando se caduca un título de familia numerosa, el Consorcio Regional de Transportes inmediatamente detecta y anula de oficio la bonificación en el abono transporte y, cuando la familia beneficiaria del mismo obtiene la renovación, hay que ir a las oficinas del Consorcio a volver a darse de alta en la misma.**..... 18379
- Interviene el Sr. Henríquez de Luna Losada, formulando la pregunta. 18379-18380
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. 18381-18382
- Intervienen el Sr. Henríquez de Luna Losada y el Sr. Director Gerente, ampliando información..... 18382-18383
- **PCOC-1615/2020 RGEF.23941. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, sobre planes que tiene Metro de Madrid para mejorar el sistema de ventilación en Líneas 1, 4 y 5.** 18383
- Interviene la Sra. Sánchez Maroto, formulando la pregunta. 18384
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. 18385-18386
- Interviene la Sra. Sánchez Maroto, ampliando información..... 18386-18387
- **PCOC-1944/2020 RGEF.26706. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre avances que se han sustanciado con respecto a la mejora de infraestructuras de movilidad y acceso en las carreteras M-208 y M- 203 en Mejorada del Campo.**..... 18387
- Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, formulando la pregunta. 18387-18389
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. 18389-18390
- Interviene la Sra. Sánchez Sánchez, ampliando información..... 18391
- **PCOC-1258/2020 RGEF.18333. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo**

Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región de las obras de conexión de las estaciones de Gran Vía y Sol.	18391
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta.	18391-18392
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	18392-18393
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director General, ampliando información. ...	18394-18395
— PCOC-1434/2020 RGEF.21957. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta en qué consiste el nuevo Plan de Movilidad Regional para la zona noreste de Madrid.	18395
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta.	18395
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	18396-18397
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Director General, ampliando información. ...	18397-18399
- Se suspende la sesión a las 11 horas y 8 minutos.....	18399
- Se reanuda la sesión a las 11 horas y 22 minutos.....	18399
— PNL-249/2020 RGEF.24649. Proposición No de Ley de los Grupos Parlamentarios Socialista, Más Madrid y Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Dar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, el apoyo institucional y la financiación necesaria para la puesta en marcha de las obras de conexión del acceso directo de Rivas Vaciamadrid a la M-50. 2.- Elaborar y aprobar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, un convenio a tres bandas en el que se defina el marco de colaboración económica de cada una de las administraciones para la puesta en marcha y ejecución de las obras del futuro enlace de Rivas Vaciamadrid con la M-50.	18399
- Intervienen la Sra. Sánchez Maroto, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Vinagre Alcázar, en defensa de la proposición no de ley.	18399-18404

- Intervienen, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Portero de la Torre.	18404-18408
- Interviene, para fijar su posición, el Sr. Pérez Gallardo.	18409-18410
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Vinagre Alcázar.	18410-18413
- Intervienen, en turno de dúplica, el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Portero de la Torre.....	18413-18415
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	18415
— Ruegos y preguntas.	18415
- No se formulan ruegos ni preguntas.	18415
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos.	18415

(Se abre la sesión a las 10 horas y 4 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en el acta. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid? ¿Javier? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Alodia Pérez sustituirá a Jorge Moruno.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? *(Pausa.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* Damos paso al punto primero del orden del día.

PCOC-1524/2020 RGE.22578. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Íñigo Henríquez de Luna Losada, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta por qué razón, cuando se caduca un título de familia numerosa, el Consorcio Regional de Transportes inmediatamente detecta y anula de oficio la bonificación en el abono transporte y, cuando la familia beneficiaria del mismo obtiene la renovación, hay que ir a las oficinas del Consorcio a volver a darse de alta en la misma.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación de la Mesa a la comisión, don Luis Miguel Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional de Transportes. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, el tiempo máximo para la tramitación de las preguntas es de diez minutos, repartidos a partes iguales de cinco minutos entre el diputado y el Gobierno, en tres turnos respectivos. Tiene la palabra, para formular su pregunta, el ilustrísimo señor diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, don Íñigo Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Martínez Palencia, por venir a contestar a nuestra pregunta. El Grupo Parlamentario Vox hoy se interesa por la situación de las familias numerosas, a las que todo el mundo dice querer ayudar, pero cuya realidad práctica de lo que viven muchas veces dista de ese objetivo que decimos tener todos. Usted sabe que cuando uno de los miembros de una familia numerosa cumple los 21 años automáticamente ese título caduca y entonces la familia tiene que acreditar de alguna manera que ese hijo, que ha cumplido 21 años, sigue cumpliendo las condiciones para ser beneficiario de esa condición, porque sigue cursando estudios y no tiene ingresos que le pudieran excluir del régimen de beneficios fiscales que tienen las familias numerosas. Esto es algo bastante engorroso. El 26 de febrero de 2020 el vicepresidente Aguado, en compañía del entonces consejero de Asuntos Sociales,

el señor Rejero, dijo que iban a cambiar esta situación y que iban a implantar un sistema de declaración responsable para que no hubiera que aportar todo este tipo de papeles: certificados de estudios, empadronamiento y todo lo que se pide al respecto.

Yo le voy a contar un caso real que afecta al Consorcio de Transportes, porque, lógicamente, esos beneficios fiscales también afectan al transporte público, como usted perfectamente sabe. A una familia madrileña le caducó durante el mes de abril el título de familia numerosa y, lógicamente, muchas veces las familias no son conscientes de cuándo caducan estos títulos, simplemente porque uno tiene muchas cosas en la cabeza y no está todo el día mirando la fecha de caducidad. Cuando sus beneficiarios fueron a renovar el abono mensual en las máquinas expendedoras del Consorcio de Transportes, se dieron cuenta de que esa bonificación ya no se les aplicaba. Ahí se abrió todo un engorroso proceso de renovación de la condición de familia numerosa – algo que no depende de ustedes, sino de la Consejería de Asuntos Sociales-, que durante este tiempo de pandemia supuso citas previas que eran canceladas y vueltas a cancelar hasta que, finalmente, después de muchos meses, esta familia –que es un caso raro, ya le digo- consiguió renovarlo. Entonces, se metió en la página web del consorcio para ver qué tenía que hacer, porque no era un caso de nuevo reconocimiento del beneficio, sino simplemente de renovación de un beneficio que ya tenía. Como en la página web del consorcio no estaba claro cómo tenía que hacerse todo esto, escribió al Consorcio de Transportes para ver qué tenía que hacer y le dijeron que no, que no, que tenía que personarse en las oficinas del consorcio para renovar y reactivar su perfil como beneficiario de este título. A nosotros nos llama la atención que, cuando caduca el título de familia numerosa, automáticamente el Consorcio de Transportes deja de aplicar este beneficio, pero que cuando lo renuevan –este es un servicio de la Comunidad de Madrid a la que también pertenece el Consorcio- hay que presentarse nuevamente en las oficinas, pedir cita previa, acreditar esa condición y volver a cargar el perfil. Nosotros creemos que aspiramos a formar parte de una Administración inteligente, donde el Big Data permita no cargar sobre el ciudadano todos estos trámites de renovaciones y de acreditaciones de condiciones que la propia Administración ya sabe, porque, desde luego, la Comunidad de Madrid ya sabe que el niño o la niña de 21 años está cursando estudios en una universidad madrileña, que es la Administración educativa, y el consorcio también tiene la capacidad de tener esa información, con la Consejería de Asuntos Sociales, para saber que los madrileños han renovado ese título. Me parece bien que le quiten el beneficio en cuanto caduque, pero, en fin, deberían ustedes también activarlo automáticamente sin necesidad de obligar a los ciudadanos a hacer todos estos engorrosos trámites para obtener un beneficio al que tienen derecho. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le recuerdo que son tres turnos y le queda un minuto y trece segundos.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Ya, ya. Si lo que quiero es que me expliquen cómo está la cosa, tampoco quiero...

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. Para contestar tiene la palabra don Luis Miguel Martínez Palencia, gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Voy a intentar explicar de forma sencilla cuál es el procedimiento. Cuando se solicita un abono, uno de los datos que el usuario tiene que consignar en caso de ser familia numerosa es precisamente la fecha de caducidad del título de familia numerosa, que es una hoja de solicitud como esta, y aquí se consigna específicamente la fecha del título de familia numerosa, plazo que varía en función de las circunstancias de cada familia. Esta fecha de caducidad se graba intrínsecamente en el chip de la tarjeta, o sea, nosotros grabamos esa fecha en el chip de la tarjeta de tal forma que cuando caduca, cuando llega el plazo de vencimiento, deja de funcionar esa bonificación, como muy bien nos comentabas. El usuario podría seguir utilizando el abono normalmente, pero no se le aplicaría el descuento intrínseco porque, digamos, la tarjeta –que no deja de ser inteligente- sabe que ya no tiene esa bonificación.

En el caso de que el usuario siga estando dentro de los supuestos de familia numerosa y de ser beneficiario de las ventajas de dicha condición, debe renovar su título ante la Dirección General de la Infancia, Familia y Natalidad o de las autoridades competentes en cada comunidad autónoma. Este es el problema, que no solamente es de nuestra comunidad autónoma, sino de otras comunidades autónomas. Muchos de los beneficiarios de familia numerosa provienen de otras comunidades autónomas limítrofes con la nuestra y son usuarios de nuestros sistemas de transporte.

Con este nuevo título tienen que solicitar la bonificación acreditándose debidamente. Esto es así porque, como saben, existen diversas categorías de familias numerosas y, además, la fecha de caducidad tiene que ver con la variación de las condiciones que dieron motivo a su expedición, siendo la dirección general -esta Dirección General de Infancia, Familia y Natalidad o un órgano competente en las distintas comunidades autónomas o regiones-, y no el consorcio, la competente para comprobar que se dan tales condiciones y que este usuario ostenta esa categoría. A partir de ahí, el consorcio, además de comprobar que se ha renovado ese título, lo que hace es volver a actuar sobre la tarjeta, porque intrínsecamente hay que volver a meter la nueva fecha en ella, y por eso se le cita en las oficinas del consorcio con cita previa para poder actualizar esa condición. En este momento, como bien conocen también, tenemos unos 4,3 millones de tarjetas de distintos perfiles –el general, el joven, la tarjeta tercera edad, la tarjeta infantil o la tarjeta azul- y los beneficiarios por familias numerosas son del orden de 223.372 más o menos; en definitiva, el 7 por ciento de las tarjetas tiene esta bonificación por familia numerosa.

Hemos avanzado en este tema, y creo que lo que nos estabas solicitando era que avanzáramos un poco en los procesos de interoperabilidad entre las Administraciones públicas para que el usuario no tuviera que ir por una oficina del consorcio, sino que con las técnicas habituales que hay hoy en día poder actuar con las bases de datos de otras consejerías y poder hacer esa renovación de forma que, si ya está en la base de datos de Familia, pueda hacer esas renovaciones

automáticamente. En este sentido hemos avanzado. Hemos avanzado para otros temas con la Consejería de Educación, también estamos avanzando con la posibilidad de comprobar las fechas de nacimiento a través de las consultas al DNI a nivel general, e intentaremos avanzar también en este otro tema para que esas gestiones sean más sencillas para los usuarios, teniendo en cuenta que no es un tema solo de la Comunidad de Madrid, sino que es un tema de todas las comunidades autónomas, porque nuestros usuarios tienen esa bonificación a nivel general, sean de la comunidad autónoma que sean.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para repreguntar o replicar tiene la palabra el ilustrísimo señor diputado del Grupo Parlamentario Vox, don Íñigo Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Una pregunta. Si le hago una pregunta muy breve, ¿podría tener luego un tercer turno, verdad?

El Sr. **PRESIDENTE**: Eso es.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Simplemente, por una cosa que me ha dicho, usted dice que esto es algo manual, entonces yo pregunto, ¿si esa familia no hubiera dejado caducar el título porque lo hubiera renovado antes de que se hubiera producido la caducidad, ustedes en cualquier caso también le habrían caducado los descuentos en el Abono Transportes?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación...

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): No. Si la familia renueva su título de familia numerosa pasa por una oficina y se le vuelve a actualizar esa fecha hasta la cual tiene el beneficio de familia numerosa. Como es algo intrínsecamente ligado a la tarjeta y metido en el chip en cuanto la familia renueva su título puede pasar por una oficina y se le renueva automáticamente esa fecha de caducidad. Si vencía en el año 2019 y ahora vence en el año 2021 pues, bueno, se le renovaría automáticamente en una oficina esa fecha. Otra cosa es que lo hiciéramos de forma automática, que estuviéramos ligados con la base de datos de Familia y que automáticamente nosotros pudiéramos hacer eso para que no hubiera una gestión adicional por el usuario, pero, como le decía, al final son muchas comunidades autónomas y tendríamos que inferir directamente las bases de datos de Familia de todas las comunidades autónomas o, si lo hubiera, una base de datos general donde poder acudir para que automáticamente, sin que el usuario tenga que hacer nada, poder actualizarle esa fecha.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Nosotros tenemos un proyecto de Big Data -Business Intelligence- y, como le decía, estamos trabajando para poder hacer más fácil al

usuario sus gestiones. Bueno, me llevo esa idea, en el consorcio somos muy proactivos, para ver cómo nos relacionamos y cómo podemos solventar este tipo de situaciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan cincuenta segundos.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Termino muy brevemente, señor presidente. Simplemente espero que esto sea así porque, mire, lo que no puede ser al final es que información que tienen las Administraciones en la era del Big Data, como estamos diciendo, no se utilice en favor de los ciudadanos. Lo que no puede ser es que estemos cargando en las familias numerosas, sobre todo cuando llegan a esa edad en la que ya tienen un niño mayor de 21 años, con estar yendo todos los años al Consorcio de Transportes a reactivar los perfiles. Esto lo deberían conectar ustedes con la base de datos de la Consejería de Asuntos Sociales y Familia para que se hiciera de una forma automática e intentar molestar lo menos posible a los ciudadanos, porque creo que es lo razonable. Espero que lo hagan y nosotros, el Grupo Parlamentario Vox, les instamos a que lo hagan en el menor tiempo posible. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues por contestar ya, por último...

El Sr. **PRESIDENTE**: Diez segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Me llevo el compromiso para que así sea, para empezar a actuar en ese sentido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación damos paso al punto segundo del orden del día.

PCOC-1615/2020 RGEP.23941. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, sobre planes que tiene Metro de Madrid para mejorar el sistema de ventilación en Líneas 1, 4 y 5.

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación de la Mesa, doña Silvia Roldán Fernández, consejera delegada de Metro de Madrid. Conforme a lo previsto en el Reglamento de la Asamblea, artículo 196, el tiempo máximo para la tramitación de las preguntas os recuerdo que es de diez minutos, dividido entre las dos partes, cinco minutos cada uno, en tres turnos. Tiene la palabra para formular su pregunta la ilustrísima señora diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, gracias señora Roldán por empezar todos los fines de semana prácticamente con nosotros. Esta pregunta la tenía registrada hace bastante tiempo, el hecho de activarla ahora y querer saber también tiene que ver un poco... Es importante, siempre es importante, pero en un momento en el que nos levantamos el otro día con una campaña por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid, cuando menos polémica, en la que –no se lo voy a enseñar porque seguro que lo ha visto- tenemos aquí a este señor mayor que nos dice que no ventilar la casa regularmente es igual a ingresar a tu mujer en la UCI, de una manera un poco agresiva... Hombre, todos sabemos que las medidas ahora mismo para combatir el COVID son la distancia de seguridad, las medidas de higiene y ventilación y, precisamente, la ventilación y el aire libre, como también se han cansado de repetirnos desde todas las instituciones y con razón.

Nosotros sabemos que antes del COVID metieron donde se podía un sistema nuevo de aire acondicionado de ventilación forzada, pero consideramos que hay algunas líneas, específicamente estas que le nombro –por eso no pregunto por el sistema de ventilación de Metro en general-, que continúan no estando bien, vamos a decirlo así. La peor de ellas es la línea 5 y esto sucede, sobre todo, en las de gálibo estrecho y antiguas. Se han hecho obras en las tres de las que les estoy hablando, es cierto que los ventiladores que hay se han puesto en servicio, pero el problema es que pasan por zonas bastantes complicadas del centro -un hecho al que hay que enfrentarse, no algo que puedan ustedes solucionar-, y, como hay muchas zonas en las que no hay ni siquiera pozos de ventilación, eso hace que el calor generado por los trenes no pueda salir por ningún sitio, como todos deseáramos. Eso, en verano, hace insoportables ciertas estaciones; ahora estamos empezando el invierno, pero esto se puede agravar y no sabemos cómo va a evolucionar la pandemia, precisamente por esa incapacidad de ventilación.

Nosotros creemos –ahora usted me cuenta- que las peores zonas, como le decía, están en la línea 5. Hay tramos en los que este problema es muy conocido, como desde Ventas hasta Ciudad Lineal, por ejemplo, la subida de la calle de Alcalá, precisamente por lo que le decía antes, porque esa zona es muy estrecha y no hay ni un solo pozo. Y, en la línea 1 y la 5, esto que le estoy contando se junta con que son trenes serie 2000, que el aire acondicionado es malo, porque muchos no lo traían, y al no tenerlo en origen y ponerlo después no tienen la difusión que parecería la adecuada, y más en un momento como este. Cualquiera que haya cogido alguno sabe que en algunos sitios, por ejemplo, te congelas en verano y en otros no llega el aire, y como además no son trenes boa, no se estabiliza el tren entero. Los 2000, además, tienen muchas averías y fugas de gas, y entendemos que el aire no va bien.

Lo dejo hasta ahí, porque creo que ya he consumido mucho tiempo, para que me cuente usted y luego seguimos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues le queda un minuto y veinticinco segundos para sus siguientes intervenciones. Para contestar, tiene la palabra la señora doña Silvia Roldán Fernández, consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Son dos cosas diferentes: una cosa es el sistema de ventilación normal, habitual, que hay en una estación, y, otra, son todos los temas específicos que se están realizando alrededor del COVID. Yo creo que hay que separar las cosas porque realmente las prescripciones técnicas que se realizan respecto a la ventilación en estaciones, comparado con las medidas que se toman respecto a COVID, son diferentes. De todas maneras, voy a intentar aclararlo todo y, además, he intentado traerlo todo muy esquematizado para, en cinco minutos, intentar explicar todo de manera rápida.

El concepto de ventilación incluye no solamente el aporte de aire fresco y limpio dentro de las estaciones de Metro de Madrid y la extracción también de todo el aire nocivo del mismo sino también el equilibrio de la carga térmica que se produce dentro de las estaciones por la influencia de todos los equipos que puede haber, y también la compensación de la diferencia de presión por el efecto pistón que se produce por la entrada de los trenes en los túneles, que es como si fuera un émbolo o una jeringuilla. Nuestras estaciones, las que tienen pozos de ventilación –como saben, me gusta traer un esquema para que tengamos claro cuál es la envergadura de lo que estamos hablando– como esta que les muestro –que es una estación normal–, tienen un sistema de ventilación forzada, de las que tenemos habitualmente, y, fundamentalmente, tienen un pozo de inmisión, que está colocado aproximadamente en el centro de la estación, que es por donde entra el aire fresco de la calle y que es tratado, a su vez, con los ventiladores en las salas técnicas que acompañan a este pozo de ventilación. La circulación del aire se produce habitualmente bajo andenes, en todos en los que es posible realizarlo de manera plenum, siendo dificultosos aquellos que están macizados, que son los de las líneas más antiguas. Cuando no es posible el acceso a esa circulación vía plenum debajo de andenes, se colocan grandes tubos de circulación de esos aires para canalizarlos, que puede ser a través de la bóveda, el acial, en la parte de la clave, y también por los propios laterales. Todo esto refleja lo que es el aire de circulación. Como ven, tenemos el pozo de inmisión, por una parte, que es por donde entra, y, por otra, el pozo de extracción, que se coloca siempre en el medio de la interestación, ubicada entre dos estaciones, también con salas de extracción, ventiladores que realizan el tratamiento del aire para hacer la expulsión hacia fuera y dos pozos adicionales, que son los pozos de compensación colocados tanto a la entrada como a la salida de los piñones de la estación, que lo que hacen es que equilibran la diferencia de caudal de aire que se produce entre el pozo de inmisión y el pozo de extracción y también ayudan a compensar ese efecto pistón. Este es el sistema de ventilación que tenemos en las estaciones de Metro de Madrid, lo que es la ventilación forzada.

Nosotros, además, estamos trabajando de manera normal, como le digo –si no habláramos del contexto COVID–, bajo la norma UNE-EN 13779 y el RITE. Al no existir normativa específica de ventilación, nosotros aplicamos una normativa; creemos que esta es la correcta y esta es la que se aplica en Metro de Madrid. Además, tenemos un sistema de gestión inteligente de la ventilación en la que controlamos, en todo momento, que en todas las estaciones se está verificando lo establecido por esta normativa, que lo que nos viene a decir es que tenemos que tener un parámetro de cumplimiento del IDAE 3 de nivel. Como les digo, esto es antes de COVID. Después de COVID, se produce una recomendación, por parte de las autoridades, que dice que debemos intentar ir a un

IDAE 2, y nosotros controlamos ese parámetro para ir precisamente al control del IDAE 2. Lo digo más que nada por diferenciar pos-COVID y COVID.

En concreto, sobre las estaciones, actualmente hay 70 de las 302 que no tienen este sistema de ventilación forzada. ¿Por qué? Porque es un sistema tremendamente complejo, en el que además es muy necesario que haya suficiente distancia entre la superficie y la cota de la estación para que pueda haber tiro del aire y, además, pueda haber una sala con espacio suficiente para colocar los ventiladores. ¿Me he comido el tiempo?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, le quedan cuarenta segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Vale. Entonces, hay 70 estaciones que no tienen esta ventilación forzada en concreto; 55 que sumarían las líneas 1, 4 y 5: 16 estaciones pertenecen a la línea 1, 14 estaciones a la línea 4 y 25 a la línea 5.

Entonces, ¿cuáles son las medidas que vamos a tomar para mejorar la ventilación dentro de las estaciones? Pues, por una parte, dentro del plan de acciones completas de modernización y accesibilidad de las estaciones, como saben ahora el planteamiento de estrategia que tenemos dentro de la compañía es enfocar las obras de manera integral, es decir, no solamente se programa la modernización y el cambio de la accesibilidad sino también entendemos que una vez que entramos a tocar una estación debemos también de asegurarnos poder tocar la ventilación o ir a modelos de ventilación forzada en todas en las que es posible; no en todas es factible técnicamente, como decía. En las que no es factible, lo que hacemos es actuar también en un Plan Renove de los sistemas de ventilación, y entre los años 2022 y 2025 vamos a trabajar en la renovación del sistema de ventilación en el túnel de línea 1, en concreto entre las estaciones de Plaza de Castilla y Portazgo, y también vamos a mejorar ese sistema de ventilación en Gran Vía y en la estación de Sol. Por último, creemos muy importante trabajar en las medidas de reacondicionamiento y mejora de los pozos de ventilación. ¿Cómo lo vamos a hacer? Estamos trabajando ya en las estaciones de la línea 4, terminando 24 pozos de ventilación, y nos vamos a poner de manera inmediata a trabajar en la línea 5 para poder ir trabajando desde el año 2021 en 19 pozos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, ha consumido todo su tiempo. Para repreguntar o replicar, tiene la palabra la señora diputada de Unidas Podemos Soledad Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora Roldán. Me he quedado bastante bien informada. Como siempre, además, es usted bastante didáctica y bastante tranquila –entre comillas– con respecto a las estaciones, pero yo le estaba preguntando por las líneas completas y sabe usted que también le he hecho alusión al tema de los trenes. Esto que usted me ha contado me parece positivo; me parece positivo que se vayan a acometer todas estas cosas, creo que es muy necesario, pero yo le tengo que decir que también saco dos conclusiones, después de haber estado mirando todo esto. Por un lado, que el aire acondicionado que se incorporó –ahora le estoy hablando de los propios trenes– no funciona bien y, obviamente, esto solo se va a solucionar de una

manera, que es a la conclusión que yo llego -esta parte, lo otro está bien, solo esta parte-: itrayendo esos trenes que llevan ustedes prometiendo mucho tiempo!

Por otro lado, hay cosas en la obra civil que no van a tener la capacidad de renovar el aire con la fuerza necesaria. Hay pozos que no existen, y donde no se pueden construir, ipues no vamos a hacer magia! Además, esta situación puntual de COVID es verdad que lo agrava, pero, para dar un servicio de calidad en condiciones, hay que suplirlo, y la única manera que tenemos de suplirlo, sabe usted que es con más personal y con más material móvil, para que eso, que estructuralmente no se puede solucionar, solucionarlo con medios materiales y humanos. Como siempre, agradezco su explicación y les invito a que también se replanteen esto, porque es necesario para Metro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Muchas gracias. A continuación, damos paso al punto tercero del orden del día.

PCOC-1944/2020 RGE.26706. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Ana Sánchez Sánchez, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre avances que se han sustanciado con respecto a la mejora de infraestructuras de movilidad y acceso en las carreteras M-208 y M- 203 en Mejorada del Campo.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa, el ilustrísimo señor director general de Carreteras, don Francisco Javier Abajo Dávila. (*Pausa.*) Tiene la palabra para formular su pregunta la ilustrísima diputada del Grupo Socialista, doña Ana Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señor director general de Carreteras. Desde el Grupo Parlamentario Socialista preguntamos por la mejora urgente en las infraestructuras y movilidad en el municipio de Mejorada del Campo. Desde hace años los vecinos y vecinas de Mejorada sufren los atascos en hora punta en las salidas y las entradas del municipio. El crecimiento de la población en las dos últimas décadas, junto a un desarrollo de la actividad industrial, han supuesto un aumento exponencial del tráfico en las carreteras colindantes a Mejorada del Campo, sobre todo, en la M-208, en la conexión con la R-3, en la M-203 en la conexión natural con San Fernando, en M-50, en Coslada y en la A-2. Si añadimos que la oferta del transporte público, que ustedes ofrecen a los vecinos y vecinas, es insuficiente, conlleva a una invitación directa al uso del vehículo privado. Más vehículos para las mismas infraestructuras significa un incremento paulatino del tráfico, lo que genera graves problemas de movilidad en la zona.

Eso es a día de hoy lo que sufren los vecinos y vecinas de Mejorada y cientos de madrileños y madrileñas que acuden al municipio a trabajar. Les recuerdo que, mientras Mejorada del Campo, y añadido también al municipio colindante, Velilla de San Antonio, crecían y se desarrollaban, los distintos gobiernos del Partido Popular han dejado prácticamente las mismas infraestructuras en los últimos

veinte años. Pensábamos que, con Ciudadanos, gobernando el transporte y las infraestructuras regionales, iban a cambiar algunas cosas, pero, tras más de un año al frente de la consejería, se mantiene el mismo patrón de conducta. ¡Al fin y al cabo, el consejero Garrido viene de donde viene!

Por este motivo, el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Mejorada, con su alcalde a la cabeza -nuestro compañero y amigo Jorge Capa-, llevan años reivindicándoles a ustedes, ya sea bien al PP o bien a Ciudadanos, que la Comunidad de Madrid invierta en infraestructuras en el municipio. En concreto, ya en 2016, el Ayuntamiento les presentó una propuesta para desdoblarse la M-208 en ambos sentidos y la construcción de una rotonda en la M-208 a la altura de Los Hornos, que, además, constituye un punto negro en nuestras carreteras, para mejorar el tráfico y la seguridad vial. ¡Ustedes dijeron que no! Este mismo año, en el mes de marzo, el Gobierno municipal de Mejorada del Campo les presentó un proyecto para recuperar la carretera fantasma MP-203, con la creación de una rotonda que dé acceso al polígono industrial de Mejorada y acceso a la R-3, que mejorarían notablemente la congestión del tráfico y facilitarían el desarrollo del polígono.

Me quiero detener aquí, porque, hablando de la carretera fantasma, la MP-203 es un ejemplo más del despilfarro de dinero público por parte del PP en la Comunidad de Madrid. Les refresco la memoria por si ustedes lo han borrado de sus cabezas. La MP-203 es una autopista de peaje de 12,5 kilómetros, cuya construcción, conservación y explotación adjudicó la Comunidad de Madrid, en 2005, a Cintra, filial de Ferrovial. El presupuesto alcanzó los 77,5 millones de euros. El Gobierno de Esperanza Aguirre tuvo la ocurrencia de proyectar una vía de peaje que se iniciaría en la autovía A-2 a la altura de Alcalá de Henares y enlazaría con la R-3 en Mejorada del Campo y con la M-50; una conexión con la R-3 que su propio ministro Fomento les negó antes de empezar a construirla. Pese a ello, las obras arrancaron en noviembre de 2005, pero, en 2007, cuando se había alcanzado el 70 por ciento de la infraestructura y se habían invertido ya 70 millones, la empresa detuvo la construcción. Así empezó el litigio entre la Comunidad de Madrid y Ferrovial, que concluyó en 2017, cuando el Supremo obligó al Partido Popular de Cristina Cifuentes a quedarse con la carretera fantasma. La MP-203 es una autopista inacabada que muere en un secarral a solo 300 metros de la R-3 y por la cual, a día de hoy, siguen litigando los tribunales. Como decía, un despilfarro de dinero público aderezado de decisiones llenas de ocurrencias en lugar de planificación. Quizás, enmendando esta chapuza, se pueda dar solución a los problemas de movilidad del municipio de Mejorada. ¡Pónganse a ello, por favor!

Además, resultan imprescindibles actuaciones complementarias de desdoblamiento de la M-203 en ambos sentidos. El alcalde y su equipo de Gobierno lo reclaman y ustedes saben que el conjunto de la ciudadanía de Mejorada los necesita. También, el pasado verano, la viceconsejera de Transportes de la Comunidad de Madrid se reunió con el alcalde de Mejorada para retomar estas demandas de movilidad y que se encomendaran a una mesa técnica entre Comunidad de Madrid, ayuntamiento y ministerio.

Ha pasado un tiempo prudencial para preguntarles qué se ha hecho en este sentido. A día de hoy, no se ha dado respuesta al alcalde de Mejorada y, por lo tanto, tampoco a los más 23.270

mejoreños que representa. Le pedimos que informen a los grupos parlamentarios y también al Gobierno municipal de Mejorada si piensan hacer, de una vez por todas, inversiones de movilidad en el municipio. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ha dejado dieciséis segundos para el resto de intervenciones. A continuación, para contestar tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Carreteras, don Francisco Javier Abajo Dávila.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Muy buenos días. Muchas gracias, presidente. Señora Sánchez Sánchez, muchas gracias por la pregunta. Lo primero que tengo que decirle es que, en los catorce meses que llevo en la dirección general, ya nos hemos reunido dos veces con el alcalde: una vez fue con la viceconsejera, como usted ha nombrado en su exposición, y, otra vez, en una reunión técnica que tuvimos al poco tiempo de llegar yo al cargo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Disculpe, si puede, hable más alto, que me están diciendo que no se escucha bien.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Perdón, con la mascarilla es difícil. Digo que nos hemos reunido dos veces, una, con la viceconsejera de Transportes, como usted ha nombrado, y, otra vez, con el equipo técnico y con el alcalde nada más llegar. Además de estas reuniones -una fue presencial y otra por Teams-, hemos cruzado varias visitas técnicas a la zona para conocer la problemática de la situación en primera persona.

Lo primero que tengo que decirle es que las obras de la carretera de M-203 comenzaron su ejecución en noviembre de 2005. Según el proyecto de construcción, se llama carretera MP-203, conexión de la M-100 y la A-2 con la M-208 y la R-3. Es cierto que, tras varias sentencias judiciales, que han tardado años, la Comunidad de Madrid se encuentra en disposición -ahora sí-, de promover la finalización de las obras y poner en servicio la M-203 completa, desde la A-2 hasta la R-3.

En este momento, la Dirección General de Carreteras se encuentra analizando la incidencia del tráfico actual y futuro en el nuevo corredor. Se quiere potenciar -con la apertura al tráfico de un eje de alta capacidad, conformado por la nueva carretera M-203 desde su enlace de la A-2 hasta su enlace con la R-3- un arco que permita diversificar el tráfico de entrada a Madrid por el este y ofrecer distintas soluciones de acceso a los usuarios en el importante corredor del Henares y a los usuarios de las carreteras autonómicas colindantes, como son la M-208, M-206, M-300, y las carreteras estatales R-3 y A-2. Recordemos que de este nuevo eje, del que hay parte en servicio -hay parte en servicio, no es toda ella una carretera fantasma como usted ha dicho!-, se diseñó, inicialmente, para que pudiera dar servicio directo a las poblaciones de los municipios de Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares, Mejorada del Campo, Loeches, Velilla de San Antonio, Torres de la Alameda y parte del tráfico de largo recorrido también; es decir, todo el corredor del Henares, importante corredor industrial de la Comunidad de Madrid, y esta era una infraestructura importante.

Ahora mismo, estamos realizando, como he dicho, un estudio de tráfico desde el área de proyectos y construcción de la dirección general y estamos trabajando en estrecha colaboración con la Demarcación de Carreteras. Esta mañana antes de venir aquí, a las 9 de la mañana, he recibido una llamada de la jefa de la central de Demarcación de Carreteras para tener una reunión con ellos a petición nuestra, y, en breve, hemos fijado esa reunión para ver las soluciones a nuestro estudio de tráfico y ponerlas en común. Además de analizar la posible implantación de un nuevo acceso a Mejorada del Campo en la M-203, se está estudiando con detalle su influencia en el tráfico de la glorieta existente en la M-208, sin olvidar el análisis general de todas las carreteras afectadas, como he mencionado anteriormente.

Con objeto de conocer de primera mano el tráfico real en la zona de actuación, se ha implementado este estudio de tráfico realizando, además, aforos manuales, sobre todo en la zona de la glorieta existente en la carretera 208, que es realmente el cuello de botella; entre ellos, en el municipio de Velilla de San Antonio y Mejorada del Campo. Es en este punto donde se producen importantes retenciones en la hora punta, siendo además uno de los elementos destacados por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana como requisito a estudiar para la futura conexión con la R-3. Actualmente estamos ya en la fase final de ese estudio de tráfico, analizando los datos y realizando las conclusiones del estudio que, una vez terminado, enviaremos a la demarcación de carreteras, dejaremos unos días para que lo analicen y tendremos la reunión que tenemos cerrada ya para dentro de quince días, como le he dicho. Después de esta reunión, tendremos otra con SEITT, que como sabe es el que queda propietario de la R-3 –de la Radial 3-, para tratar el tema de la afección del nuevo tráfico que va a aportar la M-203, la nueva carretera M-203 a la R-3. Simultáneamente y para unificar plazos, el área de proyectos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando; se ha quedado sin tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Ya termino. Son tres líneas. Desde la Dirección General de Carreteras estamos redactando un pliego de prescripciones técnicas particulares para que el contrato de redacción del futuro proyecto de construcción permita ejecutar la finalización de las obras para la construcción de esta carretera de alta capacidad, la M-203, con dos carriles por sentido y la posibilidad de ampliar a un tercero, así como todos los elementos necesarios para su puesta en servicio, entre los que se incluyen los enlaces, pasos superiores e inferiores, desvíos de servicios, actuaciones medioambientales, instalaciones, expropiaciones y ocupaciones temporales necesarias para que la longitud del tronco principal de la autovía, de los 12,2 kilómetros, se realice.

Creo que ha quedado claro que este nuevo Gobierno y este director general que les habla hemos tomado conciencia de la problemática que hay y que intentamos poner todos los medios para solucionarlo; entre ellos, conocerlo de primera mano, por parte los municipios afectados para comprobar, como he dicho, la importancia de dar esta carretera de alta capacidad al Corredor del Henares y dotarle de esa infraestructura necesaria. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Va a consumir sus dieciséis segundos? (*Pausa.*) Pues tiene la palabra por dieciséis segundos doña Ana Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ SÁNCHEZ**: Gracias, presidente. Muy breve. Gracias al director general de Carreteras por sus explicaciones. Les instamos a que retomen esos contactos con el alcalde y su equipo de Gobierno. Como decíamos, estas mejoras en movilidad y estas inversiones son necesarias para mejorar la seguridad vial y el desarrollo económico y social de la zona este de la región, como bien usted decía.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación damos paso al siguiente punto del orden del día.

PCOC-1258/2020 RGE.18333. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región de las obras de conexión de las estaciones de Gran Vía y Sol.

Comparece para contestar, en representación el Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández. Les recuerdo que, conforme a lo provisto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta es de diez minutos a repartir entre las dos partes, cinco minutos cada uno, y que no es necesario que agoten los cinco minutos en el primer turno, porque tienen tres. Tiene la palabra, para formular su pregunta, la ilustrísima señora diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Buenos días y gracias también a usted por su presencia hoy aquí. El pasado mes de agosto se cumplieron dos años del cierre de la estación de Gran Vía que, como sabemos, tenía el objetivo de instalar ascensores y conectar con la estación de Sol-Cercanías. Es una intervención a la que, cuando se nos presentó, nosotros mostramos nuestro total apoyo, ya no solo en términos de conectividad y a nivel de infraestructuras sino también por un elemento de seguridad. Eran unas obras que iban a durar ocho meses, que se han alargado fundamentalmente por el hallazgo de restos arqueológicos y, secundariamente, en este último año, por la pandemia. Respecto a lo primero, a los restos arqueológicos, vía petición de información, sabemos que tienen el proyecto de musealizar las piezas encontradas debido a que habrá una zona de la estación que parece que se dedicará a contar la historia de la zona. Me gustaría que en su intervención nos contara un poquillo más acerca de esto.

Respecto a los retrasos debidos a la pandemia, lo que sabemos –esto ya por los medios- es que después de la declaración del estado de alarma se retomó la actividad de forma parcial, a un 30 por ciento del ritmo normal, para acatar las condiciones de seguridad. También hemos conocido por

los medios que el rendimiento actual está entre el 75 y el 80 por ciento del que habría en una situación de normalidad.

Como le digo, el tercer elemento que me gustaría tocar en esta primera intervención es que, también vía petición de información, disponemos del importe gastado desde agosto de 2018 hasta el mes de enero de 2020 y creo que la información que tenemos debe ser un error de entendimiento, porque básicamente me dicen que el importe gastado son 2.135.875 euros; es más, me hacen un desglose, un poco como por meses, y luego, además, me dan un listado de las actividades que estarían incluidas. Como le digo, debe estar mal, porque el importe inicial de la obra eran 3,7 millones de euros, en octubre de 2018 se autorizó un gasto extraordinario de 3 millones y medio, debido al riesgo que se detectó en las obras, tanto para los edificios circundantes como por la posibilidad de inundaciones en las líneas 1 y 5.

También sabemos que la factura de inspección, vigilancia y seguridad ha sufrido modificaciones al alza importantes, claro, vinculadas a esta ampliación en los tiempos de la obra. Inicialmente, sabemos que se cifró en 247.120 euros y en enero de este año, de 2020, a ese importe se le sumaron casi 198.000 euros más; vamos, que básicamente se duplicó el proyecto inicial y asumimos que esa cifra volverá a sufrir alguna modificación debido a que eso era a enero de 2020, así que al menos a este año. Le pido, por lo tanto, la valoración que hace de esta obra, pero le rogaría que, si puede ser, no me haga un histórico de todo lo que viene sucediendo desde hace más de 2 años y que nos dé respuestas un poco concretas a lo que le estoy preguntando: cuánto nos ha costado realmente la obra de conexión Gran Vía-Sol. Han anunciado que la estación va a estar operativa en 2021. ¿Será a principios, a mediados, a finales de año? ¿Tiene su Gobierno realmente la capacidad de asegurarnos la fecha de cuándo estará operativa la estación? Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte Colectivo, don Miguel Núñez.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Buenos días. Me ha preguntado muchos temas; voy a intentar responder a algunos y sobre otros tengo datos no cerrados, con el tema de los presupuestos, así que le daré unas cifras un poco más globales y, con más detalle, cuando tenga total seguridad.

Con respecto a la valoración que se refiere a las obras de modernización y ampliación de Gran Vía, la valoración que hace este Gobierno es positiva, a pesar de que somos muy conscientes de las molestias causadas por la dilatación de las obras con respecto a los plazos iniciales, motivados por la aparición de importantes vestigios arqueológicos. Sin embargo, tengo que decir que mi valoración es positiva porque estamos haciendo una obra de ingeniería civil muy muy potente. Tengan ustedes en cuenta que esta obra es, a título explicativo, como un edificio de ocho plantas, puesto que tiene 24 o 25 metros de profundidad en un enclave muy complicado, como es la Red de San Luis. Independientemente de esto, permítanme que les comente unos datos que justifican la actuación debido a que es importante poder encuadrar y enmarcar esta estación.

La estación de Gran Vía, en 2017, era utilizada por 44.000 viajeros en días laborables y por 49.000 en fines de semana. La estación de Sol ha sido utilizada, en 2019, por 210.000, de los cuales 80.000 venían por Cercanías, y ha situado la estación de Sol como la estación más concurrida de las 240 estaciones nominales. La simulación de conexión entre ambas estaciones realizada por el Consorcio arroja los siguientes datos: los viajeros de la estación de Cercanías se van a incrementar en un 16 por ciento y, con la conexión proyectada, sin embargo, el tránsito de viajeros se va a dividir entre los dos accesos: por Sol, 72.000 viajeros, más del 76 por ciento; y por Gran Vía, el 24 por ciento. Por tanto, a pesar de incrementarse el número de viajeros en la estación, se disminuye en más de 9.500 el número de viajeros que utilizan el acceso de Sol, contribuyendo a reducir una posible saturación del mismo. Por otro lado, se añaden 22.000 viajeros más a la estación de Gran Vía, lo que contribuye a una distribución más uniforme también de los viajeros en los trenes. El notable incremento de viajeros que se produce en la estación de Gran Vía obliga a que las obras de conexión deban incluir necesariamente una ampliación del vestíbulo en más de 2.000 metros cuadrados.

Con respecto a la aparición de restos arqueológicos, es cierto que en abril de 2018 comenzaron los trabajos y prácticamente desde el inicio de la ejecución de las obras, en concreto en agosto de 2018, han aparecido importantes restos arqueológicos relativos a la estación original de 1919 y otros como, por ejemplo, la casa de Astrearena, de 1745. Estas obras se han ejecutado, como no podía ser de otra manera, condicionadas a la liberación arqueológica, sujeta siempre a la supervisión de la Dirección General de Patrimonio Cultural, lo que ha obligado a reprogramar constantemente los trabajos para respetar en todo momento el patrimonio arqueológico. Dieciséis meses después de la primera aparición, concretamente en diciembre de 2019, han finalizado los trabajos arqueológicos y en ese momento se han ejecutado los trabajos con un rendimiento normal, salvo en el periodo del estado de alarma en el que tuvieron que paralizarse totalmente durante un mes las obras. Posteriormente, como consecuencia de las limitaciones sanitarias y medidas preventivas que era obligado adoptar, el rendimiento de algunos trabajos ha variado del 25 al 75 por ciento con respecto a su rendimiento normal.

En cuanto a la propuesta de musealización, se está trabajando en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural para que los restos arqueológicos estén incorporados en la estación de Gran Vía, concretamente en la planta menos 3, que es una planta de tránsito que no va a tener conexiones directas con la línea 1, con la línea 5 o con la estación de Cercanías, para que los usuarios de la red puedan apreciar la evolución histórica no solamente de la zona sino también de la estación y de Gran Vía.

Actualmente, el estado de ejecución de las obras es del 96 por ciento y la finalización del contrato de las obras está prevista para el 30 de diciembre de 2020. De hecho, en la actualidad se está procediendo al desmontaje y retirada de las instalaciones de la obra del contratista -el puente-grúa ya ha sido retirado-, los acopios sobrantes y las casetas de oficina que quedarán hasta el 30 de diciembre. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para repreguntar o replicar, tiene la palabra la ilustrísima señora doña María Acín Carrera; le queda un minuto y cuarenta segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias. Le pediría, si le queda tiempo, que me concretara algunos de los elementos presupuestarios que me interesan bastante. Claro, entiendo que la valoración siempre comienza por ser positiva y asumo que era una obra civil muy potente, pero entonces, ¿por qué no se prevé todo este tipo de elementos? Tengo una pregunta de la planificación propia de la obra, que de repente en todas se ve aumentada y ahí le hago una referencia específica, porque en cuanto a los restos arqueológicos había asociaciones que llevaban meses y años anunciando que lo más probable era que estuviesen ahí. Es decir, al menos la consejería tenía un preaviso de que no iba a ser una obra al uso en tanto que no iba a ser solo una obra sino con una importante intervención en los restos arqueológicos. Por lo tanto, no termino de entender bien cómo se planifican o cómo se calendarizan las obras que ustedes tienen sobre la mesa.

Entiendo que, si el 30 de diciembre se acaba el contrato, empezamos 2021 con la estación abierta, o no; no sé qué pasa después. Es decir, no termino de entender qué significa este 30 de diciembre -bueno sí-, me refiero a qué implica luego para la apertura. Le pediría que me concretara estos dos elementos: apertura y presupuestos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para dúplica, tiene la palabra el ilustrísimo señor director general, don Miguel Núñez; le quedan cuarenta y cinco segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Bien. Como ustedes saben, en el contrato de rehabilitación de la estación de Gran Vía intervienen tres Administraciones: la Dirección General de Infraestructuras hace la obra civil, que es la que finaliza el 30 de diciembre. De manera paralela, Metro de Madrid ejecuta el revestimiento y arquitectura interior de las obras; estas obras por parte de Metro de Madrid han sido iniciadas en agosto de 2020 -estamos solapando ahora los trabajos- y terminarán en junio o julio de 2021, que es cuando se abrirán las obras. Nosotros el 30 de diciembre nos vamos. Ahora mismo tenemos una suspensión porque están metiendo las escaleras mecánicas a través del pozo de extracción y, a partir de enero, concretamente el 7 de enero, que es cuando nos ha dado permiso el Ayuntamiento de Madrid, empezaremos también con la urbanización de la calle Montera. Por lo tanto, en verano de 2021 la obra estará completamente terminada: la obra civil el 20 de diciembre, la obra de Metro y la urbanización de Montera en junio o julio de 2021. De manera paralela, la tercera Administración que participa en ella es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través del ADIF. Están terminando las obras, les queda un mes y medio aproximadamente, pero ellos entrarán en febrero o marzo para terminar la conexión -faltan siete metros- del túnel para que en junio esté completamente terminada.

En cuanto a los presupuestos, aquí intervienen distintos proyectos, pero le haré llegar los presupuestos completamente determinados a 30 de diciembre, si le parece, porque intervienen tanto las obras de ampliación de la estación de Gran Vía como las obras de emergencia y por eso hay baile

de números. La obra de ampliación de Gran Vía es de 3,3 millones exactamente pero no está totalmente certificado, falta una certificación...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): También las obras de emergencia, y la inspección y vigilancia asociada a ambas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le quedan veintidós segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Concluimos con que nos vamos a junio o julio de 2021, tres años después del cierre. Le tomo la palabra; espero que me haga llegar el desglose presupuestario. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación damos paso al quinto punto del orden del día.

PCOC-1434/2020 RGE.21957. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta en qué consiste el nuevo Plan de Movilidad Regional para la zona noreste de Madrid.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación de la Mesa, el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte. No les recuerdo el orden de intervención y los tiempos. Directamente, tiene la palabra para formular su pregunta el ilustrísimo señor diputado de Vox, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchísimas gracias, señor presidente. Muchas gracias también, señor director general, por acudir hoy aquí a responder a las preguntas que tenemos los grupos parlamentarios.

Quería traer esta pregunta sobre la zona noreste de Madrid para saber en qué consisten estos nuevos anuncios que hemos visto desde el verano en prensa, incluso el último fue más detallado en un coloquio este lunes por parte del consejero de Transportes, que en concreto habló también de ciertas inversiones e infraestructuras que se van a acometer en esta zona, como pueden ser las ampliaciones de Metro, el autobús rápido y todas estas infraestructuras. Bueno, simplemente quería preguntar si nos puede detallar un poco más en qué van a consistir todas estas actuaciones que se van a hacer en la zona noreste de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para contestar, tiene la palabra don Miguel Núñez Fernández.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Realmente es muy satisfactorio, como director general, dar cuenta del trabajo que estamos realizando para incrementar el transporte público con una planificación adecuada y para vertebrar todo el territorio con una red mucho más mallada, más estructurada y más eficaz.

La zona noreste de la ciudad de Madrid, especialmente en el entorno de Valdebebas, tiene una carencia importante en relación con las infraestructuras de transporte público. En este sentido, se han planificado distintas propuestas que en parte fueron detalladas el 9 de octubre en esta comisión para responder a la pregunta de la señora Acín relativa a los planes de Gobierno referentes a la ampliación de la línea 8, el BRT y un aparcamiento disuasorio. La mejora de la movilidad en la zona noreste comprende, además de estos, la prolongación de la línea 5 del aeropuerto. Por tanto, debido a que el tiempo es muy limitado, haré una síntesis de la movilidad propuesta en el área de Valdebebas para poder exponer con un poquito más de detalle la prolongación de la línea 5.

La ciudad aeroportuaria del Parque de Valdebebas, que surgió como parte de la estrategia de desarrollo económico y residencial, cuenta con un techo de desarrollo poblacional de 31.000 habitantes y, de manera adicional al dinamismo urbanístico de Valdebebas, en esa zona se están desarrollando grandes proyectos como son la ampliación de Ifema, la futura Ciudad de la Justicia, el Instituto de Medicina Legal –que estará operativo de inmediato- y el Hospital Isabel Zendal. En esta zona hay ahora mismo una carencia importante de transporte público, únicamente integrado por dos líneas de la EMT y una estación de Cercanías de C-1. Las estaciones más próximas de la red de Metro son la de San Lorenzo, a 4,8 kilómetros, la de Feria de Madrid a 5,8 y la de Alameda de Osuna a 6,3 kilómetros de distancia.

Dentro de las actuaciones de la zona, se plantea como primera infraestructura la implantación de un sistema de transporte colectivo de plataforma reservada que mejore la conexión del barrio con las redes existentes en la actualidad de Metro y Cercanías. En relación con el intercambiador, señalar que el Plan Especial del Campus de la Justicia aprobado en 2015, ya registraba en la parcela 6 una superficie de 25.000 metros cuadrados para la implantación de este intercambiador, que es en el que estamos trabajando en base al anteproyecto.

Con respecto a la línea 8, quiero señalar que la dirección general ha iniciado ya los trámites para la licitación del contrato de servicios para la redacción de un proyecto de una nueva línea en Valdebebas que contará como mínimo con tres estaciones. Según el modelo de transporte del Consorcio, se ha estimado que, para la zona de Valdebebas, con las características habituales de explotación y el previsible desarrollo urbanístico de la zona para el año de puesta en servicio, tendrá una demanda de 3,5 millones de viajeros y de 8,6 para el año horizonte con todo el ámbito de estudio desarrollado.

De manera complementaria, para mejorar la accesibilidad de la zona noreste, la dirección general ha iniciado también los trámites para la licitación del contrato de servicios de la redacción del proyecto de la prolongación de la línea 5 desde la estación Alameda de Osuna hasta el aeropuerto. De

la proximidad de las estaciones surge la oportunidad de, prolongando la línea 5 mediante un túnel de 1,5 kilómetros aproximadamente, crear una nueva estación de conexión en el nuevo edificio procesador de AENA que AENA tiene previsto construir para unir las terminales 1, 2 y 3, de modo que se dote al principal aeropuerto de dos conexiones directas a través de la red de Metro. De este modo se completaría la posibilidad de acceso a dicho aeropuerto, no solo a través de la línea 8, que es una línea muy ejecutiva, que va desde Nuevos Ministerios, sino a través de la línea 5, que es una de las líneas más permeables de toda la red y que vertebra toda la ciudad de Madrid, ya que desde el oeste del municipio se interconecta con nueve de las once líneas a lo largo de sus 32 estaciones. Esta actuación, además de beneficiar a los 62 millones de pasajeros del aeropuerto, beneficiará especialmente a los 40.000 empleados que tienen su puesto de trabajo en el Aeropuerto Madrid-Barajas, ya que, según datos de AENA, más de la mitad de sus empleados reside en las inmediaciones de las últimas estaciones de la línea 5, concretamente en Canillejas, El Capricho y Alameda de Osuna. Se ha estimado que los viajes anuales de las estaciones Aeropuerto T1, T2 y T3 y Aeropuerto T4 se incrementarán en más de un 50 por ciento con respecto a la actualidad, llegando a actualizaciones anuales de 4,4 millones y de 3,03 millones respectivamente, a favor de una disminución de los desplazamientos diarios del vehículo privado. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para repreguntar o replicar, tiene la palabra el ilustrísimo señor diputado del Grupo Parlamentario Vox, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente, de nuevo. Muchas gracias por la exposición, señor director general. Le quería traer esta pregunta porque me da pie a hablar de tres ejes: cómo anuncia los planes la Consejería de Transportes, el modelo de financiación y el modelo de infraestructuras que tenemos. Además, he cogido esta zona precisamente porque ya se ha hablado en esta comisión en varios temas, y no solamente esa pregunta que ya le hizo una diputada sino otra más importante -que creo que no se contestó- que fue sobre los proyectos, la documentación y los informes que había detrás de esos planes; creo que también es muy importante este tema.

Como le decía, le hablaba de tres ejes: el primero, cómo nos enteramos tanto los madrileños como los diputados aquí de esto. A mí me parece muy bien que hagan unos anuncios en prensa, es una buena forma de anunciar y que los madrileños nos enteremos, o incluso el coloquio que tuvimos el lunes pasado, en el que ya se nos detalló un poco más, con unos datos más concretos, pero a mí también me da miedo que este modelo, al final, a lo que lleve sea a grandes anuncios y a gran publicidad de un equipo de Gobierno, sin un trabajo técnico previo que lo justifique. Y aquí en esta zona veo las luces y sombras de esas buenas actuaciones que pueden estar justificadas en unos datos y en una demanda concreta, y otras que igual no tanto. Por eso también hablaba del modelo de infraestructura. Por ejemplo, la ampliación de la línea 5 al aeropuerto me parece no solamente necesario sino que puede ser muy exitoso y que puede realmente ayudar a vertebrar toda esa zona, ya que -como usted ha dicho- con esos 1,5 kilómetros se puede dar servicio no solamente a todos los viajeros que vengan y a todos los turistas sino también a todos los trabajadores de allí, que son muchísimos. Pero tenemos otras actuaciones que las veo un poco más llamativas, que creo que corresponden más a querer hacer anuncios novedosos que a una demanda real, que es un poco lo

que está pasando con lo que anuncian ustedes en Valdebebas, por ejemplo, con el autobús BRT; esto lo tienen las grandes ciudades con amplias zonas de gran densidad en las que en ir de un punto a otro, además, no muy lejano, se tarda muchísimo por el tráfico, la densidad, los semáforos y todo eso, como por ejemplo la ciudad de Los Ángeles. Creo que traer esto a la zona de Valdebebas –no sé si ustedes han pasado por Valdebebas- me parece un poco incluso ridículo. Yo creo que esto es muy importante, porque en la pregunta que se hizo en la última comisión, si no recuerdo mal, sobre cuál es el informe de población y de demanda que hay detrás, ya hemos visto que se han hecho otros proyectos pensando en una demanda que al final la realidad ha demostrado que era inferior y hemos visto también que se hace en función de un aumento de población que luego no se cumple. Yo pienso que son muy importantes los informes que hay detrás.

Por último, hablaba del modelo de financiación. Nos comentaba el consejero en el coloquio de este lunes, si no recuerdo mal, que estas infraestructuras de ampliaciones de Metro y alguna más iban a suponer en torno a unos 600 millones de euros -aunque es verdad que no tenemos tampoco los presupuestos o los modelos- y se nos hablaba de que la inversión podría venir, por ejemplo, de fondos europeos o que se iban a destinar para eso. Me parece correcto que se puedan utilizar fondos europeos para invertir en infraestructuras en nuestra región, pero también hay que tener en cuenta, luego, el coste de mantenimiento y uso que va a repercutir eso. Yo creo que podría ser muchísimo más inteligente tener un modelo de financiación para mejorar antes de ampliar, que eso sí que repercute luego, por ejemplo, en disminuir tu gasto de mantenimiento; por ejemplo, Metro de Madrid tiene un gasto en electricidad muy elevado, pues si mejoramos en la eficiencia energética en Metro de Madrid poniendo sistemas de captación de energía, eso repercutirá en menos gasto para todo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Por eso, yo simplemente quería decir que respecto al modelo de la zona noreste no estoy de acuerdo ni en cómo lo anuncian ni en el modelo de inversión ni en cómo están utilizando el modelo de financiación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para dúplica, tiene la palabra don Miguel Núñez Fernández por un tiempo de cincuenta y seis segundos si desea utilizar este turno.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Sí, gracias. Nosotros ahora mismo tenemos informes técnicos que avalan las prolongaciones de las líneas. Es en las licitaciones, en los estudios informativos donde se hace una información pública, unas consultas, para ver cuáles son los trazados más beneficiosos, dónde hay que implantar las estaciones, etcétera. Con respecto a la prolongación de la línea 5, es muy demandada no solamente por la población que vive en la Alameda de Osuna y que trabaja en el aeropuerto sino por el propio aeropuerto. Tanto es así que se están iniciando los trámites para firmar un convenio de colaboración con el Ministerio de Transportes, a través de AENA, para que, en el nuevo edificio procesador, que es un proyecto propio de AENA, se ejecuten con cargo a ese proyecto las terminales T1, T2 y T3, porque ellos están muy interesados en la prolongación de esa línea; o sea,

no solamente es una prolongación de la ciudad de Madrid, de la Comunidad de Madrid, sino que es una prolongación en la que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cree y apuesta por ella. Es decir, es una actuación de gran envergadura a todos los niveles. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para cumplir con el protocolo COVID vamos a hacer un receso hasta las 11:20, ¿vale?

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 8 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 22 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión. Damos paso al punto sexto del orden del día.

PNL-249/2020 RGEP.24649. Proposición No de Ley de los Grupos Parlamentarios Socialista, Más Madrid y Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a: 1.- Dar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, el apoyo institucional y la financiación necesaria para la puesta en marcha de las obras de conexión del acceso directo de Rivas Vaciamadrid a la M-50. 2.- Elaborar y aprobar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, un convenio a tres bandas en el que se defina el marco de colaboración económica de cada una de las administraciones para la puesta en marcha y ejecución de las obras del futuro enlace de Rivas Vaciamadrid con la M-50.

Se comunica que se han presentado dos enmiendas: una primera por el Grupo de Ciudadanos, con registro general de entrada parlamentario número 27198, y una segunda por el Grupo Popular, con registro general de entrada parlamentario número 27224. Se inicia el debate con la intervención de los ilustrísimos señores portavoces de los grupos parlamentarios que han instado la proposición no de ley por un tiempo máximo de siete minutos cada uno. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra la ilustrísima señora doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Muchas gracias, señor presidente. Sobre la proposición no de ley que traemos hoy, creo que ni siquiera es, ini muchísimo menos!, la primera vez que se discute sobre este asunto tanto en esta comisión como en esta institución. Si atendemos a las reivindicaciones históricas tanto del Ayuntamiento de Rivas como de las asociaciones vecinales, tenemos que remontarnos al año 1999 de nuestro Señor; o sea, iimaginemos las vueltas que está dando esto!

Yo quiero ser bastante escueta y concisa, porque creo que, por esto que les estoy indicando, es de todos conocida esta situación. Creo que se trae una proposición no de ley bastante abierta y que puede ser perfectamente apoyada por todos los grupos, porque en un momento u otro de la historia todos los grupos han apoyado esto. Desde hace ya muchos años todos los grupos políticos,

sin excepción, presentes en el Gobierno local y en el Ayuntamiento de Rivas la han apoyado también y han entendido que es algo necesario. En primer lugar porque acaba con algo que es injusto y discriminatorio. Por cómo se desarrolló la M-50, todos los municipios, que son 17, tienen acceso a la misma, y algunos de ellos tienen menor población que la propia Rivas. Además, a lo largo del tiempo cada vez se agrava más la situación, puesto que la población se ha multiplicado varias veces en los últimos diez años. Yo no puedo no indicar o no subrayar hoy -a mí me gustaría pensar que no es así, pero es bastante sospechoso- que es un ayuntamiento comandado o dirigido históricamente por la izquierda, y además por el partido al que pertenezco, Izquierda Unida, y es el único que, en estas condiciones, no tiene este acceso. Se habla mucho de reequilibrio territorial. Pues esto es reequilibrio territorial, y además con mayúsculas; es algo absolutamente indispensable para ese reequilibrio.

Además, hay motivos económicos, y más en este momento, en que estamos todos apostando por la industria y por la economía con futuro, y más sabiendo que Rivas es un eje muy importante del sureste madrileño, que conecta directamente con toda una zona industrial importante y que es vía de salida directamente para Valencia, etcétera; esto en cuanto a todas esas cuestiones que se quieren potenciar en este momento, o por lo menos así lo declaran todos los grupos en las diferentes comisiones y sobre diferentes cuestiones, apostando por la industria y por un desarrollo que tenga futuro y sentido para Madrid, territorialmente hablando. Ahí tenemos también otra cuestión tremendamente importante.

Además, llama mucho la atención -y hoy hemos hablado de algunos- que haya un norte, un noreste y un noroeste, sobre todo, tremendamente dotado de infraestructuras y con mucha inversión pública y que exista un sureste al que haya que apoyar especial y precisamente porque durante mucho tiempo esas infraestructuras no han recalado en esta parte. Hablamos de brechas sociales y brechas territoriales en la Comunidad de Madrid, y todo el mundo, cuando hablamos de ellas, está de acuerdo en que lo deseable es equilibrar. Pues esto es tremendamente necesario si queremos reequilibrar para que la gente del norte y la gente del sur o el sureste de Madrid, en este caso, tengan las mismas posibilidades y facilidades vitales no solamente en cuanto a movilidad sino también en cuanto a un desarrollo económico propio.

Creo que la propuesta en sí es de justicia. Lo que se está pidiendo es apoyo institucional y la financiación necesaria, es decir, cooperación y colaboración entre Administraciones. Aquí sí quiero hacer, por lo menos, una parada, un matiz y una explicación. Lo que no puede ser es que, dependiendo de en qué instituciones se esté, si uno se convierte en Ejecutivo, entienda que se deben financiar o no por su parte; es decir, lo que se entiende como justo cuando estás en el Gobierno del Estado o en el de la comunidad debe ser justo cuando es otro el que está ejerciendo esas funciones de Ejecutivo. ¿Por qué digo esto? Porque a lo largo de la historia -ya lo saben los señores y señoras diputados-, cuando el PP ha ejercido como Gobierno del Estado, le ha pasado la pelota al Gobierno local, y cuando ahora es otro el que ejerce el Gobierno del Estado, resulta que sí es el Gobierno del Estado, al cien por cien, quien se supone, según el Partido Popular, que debe ir en solitario con esto. No quiero hurgar mucho en esto. Creo que llega un momento en el que hay que cooperar. Evidentemente, aquí se asume que el ministerio tiene que tener todo este peso, que esto debe estar

en los presupuestos. Eso no se niega de ninguna de las maneras. Se pide cooperación y colaboración en la medida de lo que precisamente todas las partes acuerdan y vean justo y necesario. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Por lo tanto, yo les animo a todos a que por fin hagan justicia con esto, en lo que creo que estamos de acuerdo en que es una discriminación de una población muy concreta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín, por un tiempo de siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. No quiero extenderme mucho porque el marco ya lo ha establecido la diputada anterior, pero sí quiero recalcar algunos elementos que me parecen importantes. El enlace de la M-50 con Rivas es una reivindicación vecinal desde los años noventa; es decir, no es algo nuevo, no es una invención, no es una ocurrencia. Nace, además, de que del total de las 19 entidades por las que circula la M-50, Rivas es el único municipio que no tiene un acceso directo.

Además, me gustaría explicar un poco por qué esta no es solo una medida que beneficia o que corresponde a Rivas per se o al barrio de La Luna. Obviamente, es una necesidad y una urgencia que afectará de forma directa a los residentes del barrio de La Luna, pero también a todos los vecinos de Rivas, porque a diario el tránsito y los atascos que se dan en la ciudad de Rivas se producen básicamente por la cantidad de vecinos y vecinas que atraviesan el municipio para alcanzar la A-3; por lo tanto, soportan un tráfico de paso que se podría aliviar con esta medida. Es más, como les decía, creo que sería erróneo analizar este elemento solo como una problemática o una necesidad de Rivas, además, porque está estimado que este enlace de la M-50 con el municipio eliminaría el 20 por ciento de los desplazamientos que se vierten actualmente en la A-3. Es decir, que la mítica mañana de radio en los atascos a la altura de Rivas, en la A-3, con, obviamente, las derivadas que tiene en emisiones y demás, podría verse aliviada y, además, mejoraría la permeabilidad hacia la A-1 y hacia la A-2. Obviamente, es una infraestructura clave, además, para un eje en el que se ubican 18 polígonos industriales. En una región con un desarrollo industrial y con una densidad industrial no muy grande, creemos que sería importante poner en marcha una infraestructura como esta, que los podría potenciar.

Creo que el modelo que plantea la proposición no de ley, un modelo en el que además se han venido apoyando los diferentes grupos municipales del municipio de Rivas, es adecuado: implica al municipio, implica al Estado y, claro, a la Comunidad de Madrid. ¿Básicamente, qué pretendemos, que la Comunidad de Madrid se desentienda de este tema como si los habitantes de Rivas no fuesen habitantes de la Comunidad de Madrid, como si la problemática que aquí se soluciona no afectara y no pudiera mejorar algunos elementos de la movilidad de toda la región? Creo que ese es el elemento clave que hoy tenemos, para abordar y también para votar.

En la proposición no de ley, en sí, hay dos puntos: en el primero se pide apoyo institucional y la financiación necesaria, y en el segundo un convenio a tres bandas en el que se fije la financiación necesaria. Aquí hago referencia a la enmienda presentada por el partido de Ciudadanos, al cual agradecemos, obviamente, que haya presentado una enmienda, aunque no la podemos asumir básicamente porque fija un máximo de financiación de 100.000 euros por parte de la Comunidad de Madrid a esta intervención. ¿Por qué no la podemos asumir? Por la palabra máximo, básicamente. Ayer lo hablamos y lo que creemos es que es más adecuado, en ese sentido, dejarlo como estaba inicialmente en la propuesta, hablar de financiación necesaria y que en las reuniones y en la conversación de ese convenio firmado sea donde se establezcan esos patrones y que no venga firmada esa cantidad -que parece del todo insuficiente-desde aquí.

Por último, también en referencia a la enmienda de Ciudadanos, hablaba de lealtad institucional. Lo compartimos y, sobre todo, es lo que hoy ponemos sobre la mesa. Si estamos hablando de un convenio entre tres Administraciones, esto no es endosar una responsabilidad a una Administración que crea que no le corresponda; aquí están implicadas las tres y hacia las tres hemos venido trabajando. En ese sentido, claro que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene un papel prioritario. Por eso yo soy muy clara: desde Más País hemos presentado una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado, que les propongo que apoyen; sus grupos a nivel estatal tienen la posibilidad de que firmemos -y desde aquí se lo ofrecemos- una transaccional amplia -obviamente no de 100.000, más amplia- en términos económicos, para que se empiece a abordar esta situación. Así que les tiendo la mano para que trabajemos en ello.

Por último, señor presidente, quisiera dirigirme por un instante, como grupo proponente, al Partido Popular para decirles simplemente que yo no tengo su enmienda. Podemos estar equivocados, pero no nos ha llegado por correo, no está en el correo de la comisión, no está en el grupo... Entonces, pido disculpas, porque no la hemos trabajado ni nos hemos dirigido a ustedes para decirles nada. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Ahora no sé si la podremos repartir; si no, Daniel, en tu turno de intervención, puedes leerla para que les conste a todos. *(Pausa.)* Vale. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre, por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días. Tal y como se ha dicho ya, el marco de esta proposición no de ley ya se ha establecido así que simplemente voy a señalar algunas cuestiones y a resaltar algunas circunstancias. Como ya se ha dicho, el enlace con la M-50 es una reivindicación estratégica del municipio de Rivas, una demanda que se lleva defendiendo desde hace algo más de dos décadas. Es una propuesta que cuenta con un amplio consenso político en la ciudad, y también ciudadano; pocas iniciativas han logrado tan alto acuerdo. Miles de vecinos y vecinas de Rivas han manifestado su apoyo a esta causa a través de recogida de firmas, redes sociales o realizando diferentes actos. Es una infraestructura capital para el desarrollo, no solamente de Rivas sino de todo el sureste madrileño, para propiciar ese reequilibrio territorial que el Grupo Parlamentario

Socialista reivindica y viene reivindicando sistemáticamente, porque nos lo creemos y creemos que es esencial, que es fundamental, que se aplique en las políticas de la Comunidad de Madrid.

Quiero resaltar que Rivas Vaciamadrid es el único municipio madrileño atravesado por la autovía de circunvalación, la M-50, que no cuenta con un acceso a la misma; otros 17 municipios de la región sí lo tienen, algunos de las mismas dimensiones que Rivas, como Pozuelo, Coslada o Majadahonda. Este acceso a la M-50 daría un servicio en dos sentidos: por un lado, a los vecinos y vecinas de Rivas, con cerca de 86.000 habitantes, especialmente al barrio de La Luna, como ya se ha comentado, que apenas está separado del trazado de la M-50 por 350 metros. También al conjunto de vecinos y vecinas de Rivas que atraviesan el conjunto del municipio para poder salir del mismo y acceder a la principal vía, la A-3; se calcula que en torno al 20 por ciento del tráfico de la ciudad vierte cada día a la A-3 y podría aliviarse mediante la construcción de este acceso, que, además de descongestionar el tráfico interno a las vías de salida de la zona oeste del municipio, supondría un alivio sustancial también al tráfico rodado de la A-3. Por otro lado, también consideramos que este acceso desde el norte de Rivas descargaría el flujo vehicular en dos direcciones desahogando el tráfico –como decía antes- de la A-3 y mejorando la calidad de vida de más de 200.000 personas residentes en el sudeste de la región. Entendemos que esta mejora del tráfico supondría un importante revulsivo a la actividad económica en esta área de la Comunidad de Madrid, circunstancia que exige también la implicación del Gobierno regional en la puesta en marcha de esta infraestructura tan necesaria al tratarse del enlace entre la carretera autonómica M-823 y la estatal M-50.

El Ayuntamiento de Rivas ya ha cumplido con todos los requisitos que se le han ido planteando, realizando importantes inversiones de más de 2 millones de euros con cargo al Plan Municipal de Inversiones para la construcción de viales interiores del nudo. Desde el punto de vista técnico el proyecto cuenta con el visto bueno del Gobierno regional: desde la Consejería de Transportes se envió en abril de 2017 al entonces Ministerio de Fomento un informe favorable que avalaba el proyecto de conexión con la M-50. Quiero resaltar que el proyecto de trazado de enlace de la M-50 con la carretera M-823 ha sido presentado tanto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y entendemos que no se puede seguir esperando más, que es urgente continuar la reclamación de esta infraestructura y exigir el compromiso de todas las Administraciones con un enlace que no solo mejorará la movilidad de los ripenses sino el desarrollo de todo el eje sureste de la región.

El enlace a la M-50 se presenta como una alternativa más eficiente para evitar el colapso de la A-3, para poner fin a una situación de agravio y garantizar una infraestructura necesaria para el desarrollo económico. No solo resuelve un grave problema sino que ofrece una solución de futuro.

En relación con las dos enmiendas que se han presentado, ya lo ha comentado anteriormente la portavoz de Más Madrid. En lo que se refiere a la de Ciudadanos, agradecemos la aportación, pero creemos que la Comunidad de Madrid no puede desentenderse de esta situación. Creemos que la cantidad que se plantea con ese máximo de 100.000 euros es claramente insuficiente. Y en cuanto a la lealtad institucional a la que se hace mención, compartimos plenamente ese

sentimiento y ese planteamiento, porque nos lo creemos, pero, precisamente por eso, el concepto de cogobernanza -que el propio consejero de Transportes reitera continuamente- pasa necesariamente por establecer este acuerdo entre las tres Administraciones. En cuanto a la enmienda del Partido Popular, como ya ha comentado la portavoz de Más Madrid, la verdad es que no hemos tenido ocasión de poderla ver y, bueno, ahora imagino que nos la pasarán y podremos evaluarla. Nada más y muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Les informo de que el letrado de la comisión ha procedido a enviarles a todos esa enmienda, o sea que la tienen disponible en sus correos. De todas maneras, si los proponentes de la proposición quisieran luego cinco minutos para verla tranquilamente y debatir, me lo dicen y hacemos otro receso. Se abre ahora un turno de siete minutos para los grupos parlamentarios que han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Bueno, pues tras esta triple sesión de populismo interesado vamos a hablar de datos concretos. Efectivamente, y es cierto, esta es una demanda vecinal y asociativa desde hace muchísimos años. En eso coincidimos completamente. Sospechoso por desgracia no, no es nada sospechoso, solamente puede resultar sospechoso si se cuenta con información manipulada o amputada de forma interesada. No es un problema político, es un tema de documentos firmados, es un tema de legalidad, de compromiso y, sobre todo, de mantener los compromisos. Lo mejor en estos casos que nos ocupan es poner en blanco y negro los hechos que nos han traído hasta esta iniciativa. No es una cuestión fácil, estamos hablando de compromisos adquiridos, estamos hablando de mantener los acuerdos alcanzados y, por supuesto, estamos hablando, como bien decía, de lealtad institucional.

En enero de 2004 se recibe en la Comunidad de Madrid, en la Dirección General de Carreteras, un escrito firmado por el alcalde de Rivas, entonces José Masa Díaz, que hace referencia a este enlace de la M-50 con Rivas. En febrero de ese mismo año la dirección general emite un informe en el que se da por buena esta propuesta, que es una solución de unión de la M-823 con la M-50 a través de vías colectoras y dos glorietas, que, además, según manifiesta el ayuntamiento, es dicho organismo -es decir, el ayuntamiento- el que gestionará la redacción del proyecto correspondiente, la obtención de los suelos necesarios para ejecutar la obra, su financiación, así como el total de la obra - como digo este informe se informa favorablemente-.

En 2008, ya llegamos a finales de ese año, el Ayuntamiento de Rivas presenta una petición a la dirección general, o sea, a la Comunidad de Madrid, precisamente en relación con este proyecto. Ese proyecto se informa en 2009, y se dice que dicho ayuntamiento es el único interlocutor -ien palabras del propio ayuntamiento!- para suscribir el convenio con el Ministerio de Fomento -aquí no aparece para nada la Comunidad de Madrid- y que asume el ayuntamiento la redacción del proyecto, la cesión de los suelos y la financiación de la obra. Es más, ese informe dice exactamente que no existe problema alguno para que el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid redacte el proyecto de

construcción, que se ajustará a lo previsto en el proyecto de trazado y llevará a cabo la ejecución de las obras.

Llegamos ya a marzo de 2018 y otra vez vuelven a presentar el mismo informe, y el mismo informe se aprueba. Es decir, se encuentra documentado en la dirección general de la Comunidad de Madrid el compromiso del ayuntamiento de ejecutar el proyecto y obra a su costa. En ese escenario no se ha contemplado en el presupuesto actuación alguna, como es lógico, porque es una responsabilidad del ayuntamiento. Sin embargo, desde hace años no se ha cedido la necesaria carretera, la M-823, al ayuntamiento para facilitar que pueda hacerlo, porque no se puede pinchar una autovía con una calle. Mientras tanto, la Comunidad de Madrid mantiene esta carretera sin ceder.

En resumen, para que todos tengamos claro de qué estamos hablando, el Ayuntamiento de Rivas ha manifestado y acordado desde el principio -es decir, desde hace 16 años- que asumía la totalidad de los costes derivados del proyecto y ejecución de las obras. Segundo, la Comunidad de Madrid ha soportado los gastos de mantenimiento de un tramo de carretera a pesar de que tenía que haber sido cedido en 2004. Tercero, se cedía la titularidad de la M-803 para permitir ese proyecto de enlace con una autovía que no se puede pinchar con una calle, como ya había dicho. Cuarto, hasta hace un par de años la situación estaba clara y cada parte asumía sin problema las responsabilidades y costes que se habían acordado. Quinto, en el último periodo -y aquí debo reconocer que no conozco ni entiendo los motivos- el Ayuntamiento de Rivas, y por extensión el Ministerio de Transportes han decidido unilateralmente hacer caso omiso tanto a los acuerdos como a los compromisos adquiridos y en el mismo periodo hemos sido testigos de la mayor deslealtad institucional imaginable, responsabilizando a la Comunidad Autónoma Madrid de esta falta de ejecución de obras. ¿Cómo se le ha responsabilizado? Falseando la información y omitiendo estos datos que acabo de dar, sobre todo la totalidad de las decisiones tomadas por el Ayuntamiento de Rivas.

Esta es la situación real, no es otra. Por eso puedo decir alto y claro que si los vecinos de Rivas no tienen acceso a la M-50 en los nuevos desarrollos urbanos es responsabilidad exclusiva de los diferentes Gobiernos municipales que no han querido o no han sabido cumplir con sus promesas y, por cierto, con sus obligaciones. ¡Esta es la situación real!

Adicionalmente, como todos ustedes saben, este tipo de actuaciones -me refiero al desarrollo urbanístico- tienen una característica común y es que deben asumir el coste de toda la conectividad que se derive de ellas. El dinero existió y ahora solamente nos falta que el Ayuntamiento de Rivas -es decir, su partido- nos diga dónde está ese dinero. ¿Dónde está el dinero de los aprovechamientos urbanísticos, de los desarrollos urbanísticos, ese dinero que se iba a utilizar para ejecutar este enlace? ¿Dónde está? ¿Nos lo puede contar Izquierda Unida o también han perdido la pista?

Y ahora el presente, bueno, al presente y al pasado inmediato puesto que esta iniciativa, efectivamente, la trajeron en la legislatura pasada. Lo tengo muy fresco porque la defendí yo, y

defendí el no; defendí que la Comunidad de Madrid no debía asumir esos costes, y entonces era oposición también.

El enlace con la M-50 no está realizado, porque el ayuntamiento no ha cumplido con su obligación, ¡así de simple! Lo que no es de recibo es que traten de engañar a los vecinos de Rivas diciendo que la culpa es de la Comunidad de Madrid que no quiere financiar las obras, unas obras que ustedes se han comprometido a pagar, y por ustedes me refiero al Ayuntamiento de Rivas y a su partido. ¿Es este su concepto de lealtad? Aunque dicen que han sido absolutamente leales. ¿Es su concepto de justicia? Además de cederles la carretera, pagar el mantenimiento durante 16 años –por ahora-, ¿qué tiene que hacer la comunidad? ¿Pagar también las facturas del Ayuntamiento de Rivas? ¿Algo más? ¿Les pagamos los sueldos a los concejales de Rivas? ¡Seamos serios, por favor!

Lo que hubiera esperado de ustedes por responsabilidad y por honorabilidad, dicho sea de paso, es que lo planteasen de forma sincera y llamando a las cosas por su nombre, dando todos los datos. Pero en Ciudadanos no somos sectarios y nuestra máxima preocupación es mejorar la vida de los madrileños, ¡ide todos!, y por eso -en nuestro concepto de política útil- hemos presentado una enmienda, una enmienda cuya máxima aspiración es beneficiar a los ripenses a pesar de las maniobras de distracción y cortinas de humo que todos ustedes están poniendo, y me explico. A pesar de todo lo expuesto, a pesar de las descalificaciones y faltas a la verdad de todos hacia los ciudadanos, nosotros seguimos pensando y priorizando a los vecinos de Rivas para la resolución de sus problemas reales.

Por eso, a pesar de que somos conscientes de que estamos dejando que tanto el ayuntamiento como el ministerio justifiquen su falta de palabra en sus compromisos, a pesar de todo ello, ofrecemos una salida con el único fin de no perjudicar a los ripenses. Asumimos -insisto, por el beneficio de los ripenses- que la comunidad no reclame los gastos de mantenimiento que no le correspondían y asumimos una aportación que tiene como objetivo desbloquear la situación y aportar soluciones a la movilidad de los vecinos de Rivas. Esperamos y deseamos que no dilaten más el inicio de las actuaciones; lo esperamos y deseamos por el bien de los vecinos, no por otro motivo.

Señorías, ahora la pelota está en su tejado, en el tejado del Gobierno municipal y del Ministerio de Movilidad; es decir, está en manos de sus compañeros, de sus compañeros de Rivas y de sus compañeros nacionales. Por favor, cumplan con sus obligaciones y con sus compromisos. Si ustedes buscan solo rédito político, no admitan nuestra enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Para terminar, quiero reconocer el trabajo realizado por el Grupo Municipal de Ciudadanos, con su portavoz Bernardo González a la cabeza de un magnífico equipo de profesionales; nuestros concejales sí que han puesto a los vecinos por delante de las siglas de los partidos. Gracias por hacer política útil para los ciudadanos de Rivas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Me pueden contestar si les ha llegado a todos la enmienda del Partido Popular? (*Pausa.*) Vale, fenomenal. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre, por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Voy a leer las enmiendas un poco para refrescarlas. Básicamente, apoyamos el punto uno absolutamente por completo, que es dar, junto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, el apoyo institucional para la puesta en marcha de esas obras de conexión del acceso directo a Rivas-Vaciamadrid; la única diferencia es que hemos excluido el apartado de apoyo financiero. La enmienda número dos es básicamente remitirnos a una que se ha presentado por parte del Grupo Popular en el Congreso de los Diputados, en la que nos dirigimos al Gobierno de España para instarle a que asuma sus competencias en la realización de las obras del enlace de la M-50 y el municipio de Rivas-Vaciamadrid, aceptando la enmienda 1.071 del Grupo Popular, en la que se presupuestan las obras en un poquito más de 12 millones de euros.

Siguiendo un poco la línea del señor Rubio de Ciudadanos, voy a comentar que es muy larga la historia -como bien ha comentado la portavoz de Podemos-, viene del año 1999, cuando el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas-Vaciamadrid planteó el enlace en otro punto kilométrico, que era el 17,250, que posteriormente fue denegado por el Ministerio de Fomento por razones técnicas.

En 2004 se cambia el acceso ya a la M-823, que es el que se ha continuado y lleva dieciséis años sobre la mesa, que el ayuntamiento -como bien se ha comentado- promovía y para el que pedía la colaboración al Ministerio de Fomento y a los promotores. A finales del año 2004 la Comunidad de Madrid ya se posicionó a favor de ese enlace -era el Gobierno de la Comunidad de Madrid presidido por doña Esperanza Aguirre-, dio su apoyo y solicitó incluso la autorización al Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento en el año 2005, gobernado ya por el señor Rodríguez Zapatero, consideró viable el acceso por la M-523 y encarga la redacción de un estudio informativo, que es sobre lo que se basará posteriormente el proyecto de trazado.

En 2007 se presentó ese estudio informativo, pero en este caso el Ministerio de Fomento pidió a la concesionaria de la R-3 la conformidad, que básicamente se manifestó en contra por suponerle un perjuicio económico.

Luego, en 2008, tras varias reuniones del ayuntamiento en las que asume la redacción - como bien ha comentado el señor Rubio-, la cesión de suelos y la aportación económica para la ejecución del acceso, no sale adelante, a pesar de que en 2008 en los Presupuestos Generales del Estado de Rodríguez Zapatero se consignaron 3 millones de euros para la realización de este acceso.

En 2010 -todavía el Partido Socialista en el Gobierno- volvió a salir un nuevo concurso de ideas, cosa que no era necesaria porque ya existía un proyecto de trazado anteriormente; es decir, se estuvo mareando desde 2004 hasta 2011 para no hacer el acceso -Gobierno Socialista-. Los concesionarios de la R-3 y la R-4 quiebran y es el momento en que de nuevo se paraliza.

En 2015 el Ministerio de Fomento redacta el proyecto de enlace con un presupuesto ya de 8 millones de euros –Gobierno del Partido Popular–.

En 2016 el Ayuntamiento de Rivas cambia las reglas del juego y exige ahora al Ministerio de Fomento la ejecución del acceso; y ese mismo año el Partido Podemos presenta una proposición no de ley para que sea el Ministerio de Fomento el que se haga cargo, o sea, lo contrario de lo que ahora pide. No entendemos ese posicionamiento.

El Partido Socialista incluye una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado en 2017 de 8 millones de euros para que sea Fomento el que construya este acceso, pero ahora pide que sea la Comunidad de Madrid la que también colabore económicamente. Tampoco lo entiendo.

En 2018 se produce la moción de censura al Gobierno de Rajoy y se acabó el problema, ya ni Podemos ni el Partido Socialista instan al Ministerio de Fomento a ejecutar este acceso. A la vez, durante este periodo de más de veinte años, el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid no ha hecho una modificación del Plan General de Ordenación Urbana, muy necesaria para ejecutar las obras. Es decir, al estar en el PK 17,25, en su momento sí estaba previsto en el Plan General que se aprueba en el año 2004 en Rivas-Vaciamadrid, pero la modificación de elementos necesaria en el planeamiento para el acceso con la M-823 no está realizada. ¿Qué ocurre? Que por mucho que se tengan los terrenos expropiados, mientras el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid no mueva ficha a nivel urbanístico, evidentemente, va a ser complicado.

La gestión de las expropiaciones la tiene bastante clara el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, al que nadie le dice que no tenga ni haya tenido interés en el desarrollo de este enlace, la cuestión es que ha habido muchos cambios y bandeos. Lo que no puede ser es que ahora, veinte años después, queramos que financieramente la Comunidad de Madrid aporte una cantidad que no le corresponde, porque no es competencia de la Comunidad de Madrid aportar ni un solo euro; sí tiene que dar apoyo institucional, sí ha dado apoyo técnico y lo va a seguir dando, y las autorizaciones necesarias, pero yo creo que ustedes tienen que dirigirse al Ministerio de Fomento. Porque si el proyecto de trazado está valorado en 12,3 millones de euros, lo que no puede ser es que sea una consignación de 1 millón de euros exclusivamente para los Presupuestos Generales del Estado en el año 2021; así, a este paso, tardaremos doce años en la ejecución de un enlace que habitualmente se suele tardar en ejecutar seis meses, y si las expropiaciones se hacen por la vía de urgencia, otros seis meses. Es decir, a finales del año 2021, si estuvieran consignados los 12 millones de euros, sería posible ver ese acceso, que yo creo que somos todos los partidos políticos partidarios de la ejecución de ese acceso. Ahora bien, oiga, ¡asuman ustedes las competencias que tienen ahora!, que en su momento achacaron al Ministerio de Fomento del Partido Popular, pero que ahora no quieren asumir y quieren echar un poco el mochuelo a la Comunidad de Madrid para que aportemos financieramente, ¡cuando no es nuestra competencia!, ¡no debemos hacerlo porque no es competencia nuestra! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Seguidamente, se abre un turno para los grupos parlamentarios que no han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. En Vox nos parece bien el fondo de este tema, que se haga este acceso y que se llegue a un convenio entre las tres administraciones para hacerlo, pero no puedo dejar de remarcar la hipocresía de la izquierda con esta propuesta. Y digo hipocresía en su sentido griego –hypo, de máscara, y krysía, de respuesta-, os habéis puesto una máscara a cómo resolver este problema. Esto creo que lo han dicho bastante bien los dos portavoces que me han precedido en la palabra, pero quiero dar un paso más. Yo en el fondo, la conclusión que saco es que aquí la izquierda viene a pedir a la Comunidad de Madrid que les enseñe cómo se hacen las cosas y cómo gobernar. En el fondo, yo estoy de acuerdo: sí, la izquierda donde tiene que estar es en la oposición, es en el lugar donde mejor hacen ustedes las cosas. Porque, realmente, la competencia para hacer esto es del ayuntamiento y del ministerio, y ustedes gobiernan en ambos sitios. Pero lo dicho, si realmente se quieren ir a la oposición en ambos sitios, nosotros, por lo menos, estaremos encantados de poder hacer el cambio.

Además, otro tema que muestra la hipocresía de su propuesta es la importancia que quieren darles ustedes ahora mismo al transporte por carretera y en vehículo privado. La verdad es que también me alegra que se unan ustedes a esta necesidad de los ciudadanos, de los madrileños, de podernos mover en nuestro vehículo, y más en una carretera tan importante como la M-50. Imagino que, si sale una propuesta de seguir mejorando los accesos a la M-50 y seguir mejorando la propia M-50, la apoyaran, como puede ser unir la M-50 en la A-1 con la A-6. Imagino que, al hilo de esta propuesta, también estarían ustedes dispuestos a apoyarlo, sino se demostraría la hipocresía de este tema y que solamente lo defienden porque es un municipio muy de izquierdas y muy rojo, ¿no?

Luego, por supuesto, el tema de los presupuestos. ¿Por qué no quieren ustedes acometer esto desde el Gobierno central y desde el propio ayuntamiento, cuando llevan años solicitando que lo haga el Gobierno central? No sé si, claro, ahora ya solamente pueden pagar cosas ecológicas, cosas verdes y cosas muy Agenda 200 y, claro, pagar desde los presupuestos generales un acceso a una autopista queda feo. ¡Entonces, que lo pague la Comunidad de Madrid, que lo pague la señora Ayuso, que es la mala de todo esto! Pues, miren, sinceramente, creo que es una hipocresía en toda regla.

Pero, claro, también entiendo que en sus presupuestos generales no hay dinero para todo. Si se quiere, por ejemplo, renovar la flota de todos los coches oficiales, pues no se puede mejorar en carreteras; o si se quiere pactar con Bildu y con los independentistas, pues no se puede con los municipios; o si se quiere más chiringuitos, amiguismos, macrogobiernos con unas estructuras enormes, con 21 ministerios y mogollón o cientos de cargos a dedo, pues claro para los ciudadanos no queda nada. Entonces, es mejor que la Comunidad de Madrid asuma el coste, porque es mucho más fácil. Reitero que se les ha visto la máscara que llevan puesta.

Pero a pesar del fondo y de la forma y de los motivos ocultos que pueda haber detrás de esta propuesta, si pensamos en los vecinos de Rivas, creo que es algo que hay que hacer. Es importante que los municipios estén bien conectados con las carreteras para poder moverse en sus vehículos particulares; también -como han dicho- por los polígonos industriales que hay y por todo el tráfico que hay en la A-3. Creo que puede ayudar a mejorar toda la movilidad de la zona. Rivas-Vaciamadrid es un municipio que ha crecido en estos últimos años, que seguirá creciendo y es importante que esté bien conectado. El sentido común aquí viene a decir aquí que las redes de alta capacidad son muy importantes para movernos por la ciudad, y tener las conexiones de los municipios con ellas es importante, y además no solamente para la propia comunidad, sino también incluso para la economía porque creo que le puede venir muy bien al municipio y a la zona.

Además, yo creo que el modelo, que lo que está aquí de fondo, este convenio entre las tres Administraciones, es algo que ya se ha hecho en otras ocasiones. En definitiva, creo que tampoco ahora los señores del Partido Popular y los señores de Ciudadanos, los señores del Gobierno de la Comunidad de Madrid, pueden decir: esto no se puede hacer. Se ha hecho otras veces, y si hay realmente interés en hacerlo, se podría hacer. Por eso, creo que si realmente los grupos proponentes quieren este apoyo institucional o esta lealtad institucional del que hablan, pues, oigan, acepten las enmiendas o lleguen a una transaccional juntos. Es verdad que yo considero que no nos corresponde a nosotros definir la cuantía exacta que tiene que poner -creo que eso es más del Gobierno, del Ejecutivo, o cuando estemos hablando de los presupuestos-, pero también me parece razonable la enmienda de exigir al Gobierno de la nación que asuma el coste, como se lleva años pidiendo.

Aun así, repito, que a nuestro grupo le parece positivo el fondo de la cuestión y, por eso, votaremos positivamente. En definitiva, estoy convencido de que este convenio, es decir, esta comunicación entre las tres administraciones, se hará. Al final, mejoraremos la ciudad de Rivas y todos los accesos. Se beneficiarán de esto muchos madrileños también y toda la zona quedará mejor conectada. Creo que es un buen modelo para hacer infraestructuras de este tipo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Seguidamente, como me han confirmado, quieren abrir el turno de réplica. Doy paso al Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie por un tiempo de tres minutos; su portavoz, doña Sol Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Muchas gracias, señor presidente. Es curioso como en estas infraestructuras a veces se cambian los roles. Hoy el señor Portero ha sido tremendamente puntual con las cosas que ha dicho; se lo tengo que reconocer, porque siempre acabamos discutiendo y hoy no lo vamos a hacer. Sin embargo, el señor Rubio yo creo que se pasado tres bancadas para atrás, porque ha sido un ataque frontal absolutamente innecesario. Absolutamente innecesario, en primer lugar, porque saben el tiempo que lleva el Ayuntamiento de Rivas poniendo todo el esfuerzo. Saben que las competencias son compartidas. Aquí lo que se está pidiendo es que cada uno asuma las suyas; no que nadie haga el trabajo de otro, sino que asuma las suyas. Yo creo que todos los que estamos aquí sabemos perfectamente que las competencias son del Ayuntamiento de Rivas, en primer lugar, por supuesto que sí; desde luego, del antiguo Ministerio de Fomento -no voy a equivocarme

otra vez con el nombre- y, por supuesto, la Comunidad de Madrid también tiene las suyas. Lo que se está pidiendo es que cada uno asuma las suyas, ni más ni menos que eso. No se está determinando ni encañonando a nadie para que asuma una serie de compromisos que, luego, no esté dispuesto a llevar adelante. No es más que eso. ¡Si no es más que eso!

Y lo que les he dicho es que este paso de pelota histórico entre unas Administraciones y otras tiene como consecuencia que los ciudadanos y ciudadanas de Rivas estén siendo ciudadanos de segunda, y eso es lo que yo creo que no podemos asumir ninguno de los grupos que estamos aquí. Es así de sencillo. ¡Así de sencillo! Creo que esto de cambiar de punto de vista dependiendo de en qué lado se está en cada momento, hombre, trae consecuencias, como digo, que quien las paga, al final, son los ciudadanos, ni más ni menos.

Aquí se está interpelando a las tres Administraciones, no a una, a otra o a la de más allá, ¡a las tres! Entonces, de verdad, replantéenselo. No se puede decir lo de que los míos que están allí son los que están..., está todo el mundo de acuerdo. ¡Todos los grupos políticos de Rivas-Vaciamadrid saben que esto es necesario! Asumámoslo y repartamos las cosas de manera justa. Yo confío en que un convenio entre las tres Administraciones sepa repartirlas entre ellas; si no, tendríamos un problema verdaderamente grave. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Quiero aclararle al portavoz de Ciudadanos que, claro, desbloquear o negociar no se hace sobre máximos. Entonces, usted me dice que presentan una enmienda con el objetivo de desbloquear y nosotros trabajamos en una posible enmienda transaccional, pero, claro, desbloquear no se hace con máximos, ni mucho menos con una cantidad, que yo entiendo que es la que es posible acordar ahora mismo por la situación presupuestaria de la Comunidad de Madrid y de esta consejería. Pero es una cantidad, de verdad, que no creemos que nos toque definir a nosotros, sino que se propone un espacio de trabajo a partir del cual salga ese número. Por eso, hemos hablado de financiación necesaria en la proposición no de ley, y proponemos que esa financiación necesaria se fije entre las tres Administraciones. Por lo tanto, que no se fije por esta comisión una imposición de un número, que permítame que le diga que no creemos ni siquiera que sea suficiente, pero sin entrar en ello, no la debemos fijar aquí.

Claro, también le recalco lo bravo que usted se pone con una infraestructura así, pero lo suave que luego estamos con otras; lo suave que estamos luego con otras que nos cuestan millones y millones y millones de sobrecoste. Por lo tanto, no entiendo bien la coherencia de ciertas intervenciones. Ha hecho una exposición que yo creo que ha sido demasiado dura, también teniendo en cuenta el papel de su concejal en el municipio de Rivas; creo que todos tenemos un elemento de colaboración con nuestros concejales y nuestras concejalas, y hoy le ha hecho un flaco favor al papel de su grupo en el municipio.

Respecto a la enmienda que nos presenta el Partido Popular, que ya la hemos podido ver, obviamente, claro, me quitan del punto 1 la financiación necesaria y ahí ya es difícil negociar. Nos habla de su enmienda presupuestaria a nivel nacional –que yo respeto-: ustedes han presentado 12 millones –creo- y nosotros hemos presentado casi 17; por lo tanto, de nuevo existe la posibilidad de que transaccionemos ahí donde corresponda.

Por último, me dirijo al portavoz del partido de Vox. No es que nosotros neguemos el transporte por carreteras y las infraestructuras de carreteras, iavanzamos en las que son necesarias e imprescindibles, y les hemos dado argumentos, tanto en la propia proposición no de ley como en las intervenciones, de por qué esta es tan estructuralmente importante para los vecinos, para la A-3, para la zona industrial! Quiero decir, no es un tema de que esta me guste porque el alcalde del municipio es mío. No, no va de eso; va de la necesidad. Y, claro, me pregunta que si apoyaremos el cierre norte de la M-50. Ya le aclaro que no, que la competencia es estatal, que otros años ha llegado a los presupuestos generales y que yo siempre he hecho una enmienda para retirarla porque ese cierre pasaría por un espacio protegido. Por lo tanto, no apoyaríamos en ningún caso ese cierre. Por último, quiero aclararle que el convenio que le proponemos no es que la Comunidad de Madrid asuma todo el coste sino que sea un pago y sea un acuerdo a tres.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: No estamos diciendo: “¡la señora Ayuso...!” ¡Qué conspiranoico...! ¡No, no, no!, ¡si es a tres! ¡No es que la Comunidad de Madrid asuma todo! Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias. Empiezo haciendo referencia a la enmienda del Partido Popular. Agradeciendo el tono que ha tenido el portavoz del Partido Popular y las explicaciones que ha dado en relación con su posicionamiento, no podemos aceptar una enmienda en la que nos quita lo esencial, que es la financiación, la financiación necesaria. Entonces, no podemos entrar a considerar esta enmienda, por tanto.

Hablaba el señor Pérez Gallardo, de Vox, de los motivos ocultos. No, aquí lo que se plantea, señor Pérez Gallardo, es únicamente una demanda social muy necesaria, nada caprichosa, que afecta a todo el sureste. ¡Nada más! ¡Es lo único que hemos querido realmente plantear! Y planteamos un modelo, que, como usted mismo ha dicho, efectivamente, ya se ha hecho en otras ocasiones - convenio- cuando interesa. Por tanto, se trata de voluntad política y en este caso parece que, sobre todo el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, no tiene ningún interés en resolver los problemas del sureste de la Comunidad de Madrid. Se trata de saber si nos creemos de verdad el reequilibrio territorial o no, si de verdad queremos mejorar la vida de los madrileños que viven en el sureste o no, o si se trata, con esa frase, de una mera pose. Se trata única y exclusivamente de eso, de tener

voluntad política, de poderlo resolver, porque, cuando se quiere, se utilizan unos mecanismos y, cuando no, no se utilizan esos mecanismos.

Creo sinceramente, señor Rubio, que nosotros hemos hecho un planteamiento muy claro. Usted ha aludido incluso a la honorabilidad. Creo que la iniciativa no se merecía ese tratamiento y esas descalificaciones que lo único que hacen, sinceramente, es caer sobre quien las está realizando. Creo que sobran absolutamente esas manifestaciones.

Y, déjeme que le diga, para terminar: dice que plantea una enmienda para desbloquear. ¡No! Han planteado una enmienda para salvar la cara, para salvar la cara de Ciudadanos en el municipio, porque habla usted de mantener los compromisos, pues mire, le recuerdo su programa electoral, con el que concurrieron a las elecciones municipales, donde, en el punto 78, dicen: "Impulsaremos el entendimiento entre las tres Administraciones para buscar la financiación para la construcción del acceso a la M-50 desde el municipio".

El Sr. **PRESIDENTE**: Señoría, debe finalizar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Por tanto, esto es lo que decía su portavoz, lo que decía su partido y, si hay que mantener compromisos o no se están manteniendo los compromisos, creo que se lo debería decir a su –de momento- portavoz en este municipio, que no ha hecho gala de mantener sus compromisos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación intervienen el resto de los grupos parlamentarios. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid? ¿Nada? Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Juan Rubio Ruiz, por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, presidente. Me temo que el único que ha mantenido su palabra es nuestro portavoz en Rivas, y lo único que se plantea en este caso es no faltar a la verdad. ¿Qué les supone a ustedes firmar un compromiso?, ¿qué les supone firmar un acuerdo? De verdad, es importante saberlo, porque me temo que nada. ¡Cantos de sirena!

Por cierto, quiero decir al portavoz de Podemos que la información y los datos no son ataques, solamente son ataques contra la falta de la verdad, señora Sánchez. (*Rumores.*) Sí, mantener los acuerdos y mantener los compromisos es honorable, ¡absolutamente honorable! Y ahora le pido que me respete en el uso de la palabra. Yo lo que les pido es que no traten de confundir a los vecinos y que, si siguen con su peculiar modus operandi, que es prometer, prometer, pero, cuando llega la hora de ejecutar, no hacer nada, ¡por lo menos lo digan! Entre otras cosas, ¿quieren que firmemos otro acuerdo? ¿Para qué? ¿Para que lo respeten como este, o nos van a pedir, dentro de tres semanas, el cien por cien de la obra?

Hemos planteado –es cierto- una aportación simbólica para desbloquear, simplemente para desbloquear la situación, para favorecer los intereses de los vecinos de Rivas, para sacarlos de la continua manipulación informativa a la que les tienen ustedes sometidos. Les puede parecer poco,

pero entenderán que incumplir los acuerdos no nos parece serio, como no nos parece serio que estos decaigan una vez que se ha presentado ya el anteproyecto de presupuesto. ¿Es poco? Yo no puedo estar de acuerdo. ¡Ni legal ni moralmente la Consejería de Transportes debería poner un euro, porque cada euro que pone se lo quita a los verdaderos dueños, que son el resto de los madrileños! ¡Sus compromisos, los compromisos de un ayuntamiento de ustedes, quieren que los paguen el resto de los madrileños!

Y, por cierto, si tomamos como base la obligación adquirida de financiación, lo aportado por la Comunidad de Madrid, los malos -que, según ustedes, somos nosotros; ¡manda narices!- ponen infinitamente más de lo que corresponde por una cuestión matemática: porque cero -que es a lo que ustedes se comprometieron que tenía que poner la Comunidad de Madrid- partido por 100.000 -que es nuestra propuesta- es infinito. Y, si ustedes se mantienen en esta línea de deslealtad, no podemos ni valorar su iniciativa, ¡nos abstenemos! ¡Lo siento, pero no somos cómplices de la manipulación a los vecinos! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Insistimos en lo que ya hemos comentado, en que la lectura de la Ley 37/2015, la Ley General de Carreteras del Estado, se puede obviar. También quiero indicar que ninguno de los enlaces que hay en la M-50 ha sido realizado por ninguna Administración que no haya sido el propio Ministerio de Fomento. Es difícil encontrar algún convenio de colaboración, y yo creo que, quizá, desde ese compromiso que tuvo el Ayuntamiento de Rivas, a principios de los 2000, por el que iba a ejecutarlo todo, tanto el proyecto como las expropiaciones como la obra, es donde ha surgido este galimatías y esta falta de resolución de esta gran necesidad institucional. Insistimos, desde el Partido Popular apoyamos, institucional y técnicamente, cualquier autorización necesaria de la Comunidad de Madrid, pero insistimos en que la financiación no es posible por parte de la Comunidad de Madrid, porque ningún interventor de la propia Comunidad de Madrid lo vería ni posible; ningún abogado del Estado, o un alumno de 1º de Derecho incluso, vería la posibilidad de que esto se produjera.

Quiero darles un dato importante para que lo valoren a lo largo de las siguientes sesiones o en el pleno, cuando ustedes quieran. En la Ley General de Presupuestos Generales del Estado -la que se ha planteado y que ahora está en periodo de enmiendas-, quiero que sepan que, en el periodo quinquenal, en el plan quinquenal que tiene previsto el Ministerio de Fomento, hay una inversión de 305 millones, ¡solo! Que sepan ustedes que la mayoría de los proyectos tienen asignadas cuantías ínfimas, de incluso 100.000 euros, exclusivamente para estudios informativos. Es decir, el fomento de la infraestructura y la construcción, en los próximos cinco años, no se va a realizar desde el Ministerio de Fomento. Por eso, a lo mejor ustedes buscan otras vías de financiación, porque saben que desde el Ministerio de Fomento no se va a poner un solo euro para hacer infraestructura de carreteras. 305 millones es lo que tiene previsto el Ministerio de Fomento del señor Ábalos frente a los 681 millones que tenía previsto, en el plan quinquenal, el señor Montoro. Hay un déficit de casi 400 millones en

inversión en infraestructura. Es una preocupación importante y les ruego que revisen los Presupuestos Generales del Estado para ver dónde está esa deficiencia, y, si, verdaderamente, lo que ustedes buscan es endosar las obras, que no va a hacer el Ministerio de Fomento, a otras Administraciones, que es lo que me da la sensación con esta proposición no de ley. ¡Insisto, apoyo institucional tanto del Grupo Popular de Rivas-Vaciamadrid como de la Comunidad de Madrid! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Una vez concluido el debate, seguidamente se somete a votación el texto en bloque de la proposición no de ley, incluyendo las enmiendas en su caso admitidas a trámite. En este sentido, se pregunta a los grupos que han propuesto si aceptan alguna enmienda. *(Pausa.)* No. Pues vamos a dar paso a la votación. *(Pausa.)*

El resultado de la votación es el siguiente: 11 votos a favor, 4 votos en contra y 4 abstenciones. Por lo tanto, queda aprobada la Proposición No de Ley 249/20.

A continuación damos paso al punto séptimo del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta? *(Pausa.)* Pues finaliza la sesión.

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

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid