

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



Número 516

6 de octubre de 2017

X Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Bartolomé González Jiménez

Sesión celebrada el viernes 6 de octubre de 2017

ORDEN DEL DÍA

1.- PNL-197/2016 RGEP.10072. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad para que homogenice los horarios de toda la red de Metro de Madrid.

2.- PNL-99/2017 RGEP.5232. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del Consorcio Regional de Transportes, se prolongue la Línea EMT 122 y conecte al barrio de Valdebebas del Distrito de Hortaleza con el intercambiador de Avenida de América y con ello al centro de Madrid, ampliando la línea desde su finalización actual hasta la Avenida de Francisco Javier Sainz de Oiza.

3.- C-310/2017 RGEP.2789. Comparecencia de la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre el detalle de las actuaciones en la UVA de Hortaleza dotadas en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2017. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

4.- C-721/2017 RGEP.8032. Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la gestión actual de la empresa con los establecimientos comerciales de la Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

5.- Ruegos y Preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos.	31145
— PNL-197/2016 RGEP.10072. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad para que homogenice los horarios de toda la red de Metro de Madrid.	31145
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley.....	31145-31146
- Interviene, en turno de defensa de la enmienda presentada, el Sr. Oliver Gómez de la Vega.	31146-31148
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.....	31148-31150
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo, comunicando las sustituciones en sus Grupos.....	31150-31151
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz en relación a la no aceptación de la enmienda.....	31151
- Votación y aprobación de la proposición no de ley.	31151
— PNL-99/2017 RGEP.5232. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del Consorcio Regional de Transportes, se prolongue la Línea EMT 122 y	

conecte al barrio de Valdebebas del Distrito de Hortaleza con el intercambiador de Avenida de América y con ello al centro de Madrid, ampliando la línea desde su finalización actual hasta la Avenida de Francisco Javier Sainz de Oiza.	31151
- Interviene la Sra. Mena Romero, en defensa de la proposición no de ley.....	31151-31152
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Berzal Andrade.	31152-31157
- Primera votación y empate.	31157
- Segunda votación y empate.	31157
- Tercera votación y aprobación de la proposición no de ley.	31157
- Interviene el Sr. Candela Pokorna por una cuestión de orden.	31157-31158
- Se suspende la sesión a las 10 horas y 48 minutos.	31158
- Se reanuda la sesión a las 11 horas y 12 minutos.....	31158
— C-310/2017 RGEP.2789. Comparecencia de la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre el detalle de las actuaciones en la UVA de Hortaleza dotadas en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2017. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	31158
- Interviene el Sr. Candela Pokorna, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	31158-31159
- Exposición de la Sra. Directora Gerente de la Agencia de la Vivienda Social.	31159-31161
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Candela Pokorna, la Sra. Ardid Jiménez y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.	31161-31166
- Interviene la Sra. Directora Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.	31167-31168
— C-721/2017 RGEP.8032. Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la gestión actual de la empresa con los establecimientos comerciales de la Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).	31168

- Interviene el Sr. Vicente Viondi, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	31168-31169
- Exposición del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid.	31169-31171
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Rodríguez Durán, el Sr. Oliver Gómez de la Vega, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Berzal Andrade.	31171-31180
- Interviene el Sr. Consejero Delegado, dando respuesta a los señores portavoces. ...	31180-31185
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Oliver Gómez de la Vega por alusiones.	31185-31186
— Ruegos y Preguntas.	31187
- Intervienen el Sr. Candela Pokorna, el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.....	31187-31188
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 58 minutos.	31188

(Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a iniciar la sesión de hoy con el primer punto del orden del día.

PNL-197/2016 RGE.10072. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad para que homogenice los horarios de toda la red de Metro de Madrid.

Tiene la palabra el señor Rubio por un tiempo máximo de siete minutos porque, como saben ustedes, acordamos el otro día en la Junta de Portavoces que las intervenciones iban a ser de siete minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Yo prometo que incluso en esta Comisión voy a recortar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se le agradecerá, señor Rubio. Además, es verdad que lo que no se diga en cinco minutos no lo va a decir en más. Se le agradece si es breve. Señor Rubio, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos. Hace menos de un año se trató este mismo tema sobre la homogenización de horarios en el Pleno. En ese momento nos centramos en uno de los aspectos que considerábamos fundamental y que hacía referencia a las diferentes coberturas horarias en diferentes tramos de nuestra red suburbana. Se puso de manifiesto que para la mayoría de nosotros el transporte público debe proporcionar un servicio confiable y predecible en el que todos los ciudadanos conozcan los horarios de inicio y fin, sin tener que memorizar excepciones que puedan provocar confusión sobre límites horarios. Como todos sabemos, la red de metro –iba a ir incluso recortando la propia intervención- tiene unos horarios estándar en casi toda su red, de 6 de la mañana a 1:30 de la madrugada, y existen dos excepciones, que son el tramo de la línea 9 y la estación de Pitis.

En cualquier caso, como fueron tratados en su momento, sería bueno conocer qué acciones ha realizado Metro en este sentido pero, evidentemente, no hemos traído esta iniciativa para repetir los mismos argumentos y reafirmar nuestra postura. En el fondo de esta iniciativa subyace una preocupación, que en Ciudadanos hemos trasladado a esta Comisión desde el inicio de la Legislatura, que no es otra que la sincronización –por utilizar una palabra más adecuada- en aquellos puntos en los que la lógica no se ha impuesto a pesar de la crueldad de los números y de las numerosas propuestas realizadas, en este caso por Ciudadanos, para optimizar y desarrollar los servicios de metro. ¿Por qué hablamos de sincronización y a qué nos referimos? No hace mucho tiempo, en esta Comisión compareció el Gerente de Metro, que tuvo a bien ilustrarlos sobre las bondades de las estrategias de los diferentes Gobiernos del Partido Popular en temas de transporte y criticó que yo, personalmente, las definiese como ocurrencias. Evidentemente, mi sentido del respeto me impide

seguir en esta línea hasta la siguiente comparecencia del Gerente, puesto que no me parece adecuado realizar referencias sin que esté el interpelado, por lo que me limitaré a destacar la ocurrencia, que en este caso no asocio al Gerente, de quien realizó, diseñó e implantó en su momento el transbordo de Tres Olivos en la línea 10; es decir, entre la línea 10 y la línea 10 norte.

Hoy queremos tratarlo desde la perspectiva de la oferta de Metro. Se supone que la Directiva de Metro debería desarrollar una estrategia para mejorar y adecuar su oferta a las demandas de los viajeros, y esa estrategia debería estar enfocada a incrementar y facilitar el uso de este modo de transporte entre los usuarios potenciales, por lo menos eso es lo que dice la teoría. Veamos la potencialidad. Los principales núcleos urbanos afectados por la línea 10 norte, además de Madrid capital, evidentemente, son Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, que tienen un total de aproximadamente 200.000 habitantes. Pero eso no es todo, parece que debemos acostumbrarnos a que la Comunidad de Madrid realice estudios y análisis de alto interés, que encuadernan muy bonitos, pero que parece que no tienen otro uso que el meramente decorativo. Según el Atlas de la movilidad residencia-trabajo de 2017, publicado por la propia Comunidad de Madrid, las cifras de desplazamientos diarios entre estas dos ciudades y Madrid capital, junto con otras zonas, son 212.000 desplazamientos diarios. Repito, 212.000 desplazamientos diarios. Esta es la información oficial de la Comunidad de Madrid. Por otro lado, del Consorcio tenemos la siguiente y desalentadora información: la frecuencia en la línea 10, de 6 a 7 de la mañana es de 4 a 8,5 minutos mientras que la frecuencia en la línea 10 norte, de 5,5 a 8,5 minutos; la frecuencia en la línea 10 en la hora que se considera de mayor afluencia, de 7:30 a 9:30, es de 2,5 a 3,5 minutos mientras que en la línea 10 norte es de 5 a 6 minutos; lo duplica. Esta es la visión de la Gerencia de Metro y suponemos, por extensión, que también de la Consejería, que es la responsable final de estos servicios sobre la gestión de la demanda, sobre la potenciación y puesta en valor del transporte público. No quiero entrar en la aberración que supone realizar ampliaciones sin utilizar criterios de estandarización en las infraestructuras, pero pretender que los potenciales usuarios de metro hagan un uso masivo de este medio para aguantar la saturación, tanto de vagones como de andenes en los que los viajeros deben esperar más de 5 minutos en hora punta para seguir en la misma línea es absurdo y lamentable. Yo invito a los presentes a que vayan en horas punta a los andenes de Tres Olivos para que vean como se pone la parte de Metro Norte de la línea 10. Parece evidente que algún responsable desconoce las características de este modo de transporte y carece de la capacidad para desarrollar el modelo de negocio de Metro. Ya que no podemos ampliar o reducir andenes, por lo menos de una manera rápida y eficiente, la propuesta de Ciudadanos es que se sincronicen los horarios de forma que se minimicen los perjuicios y molestias a los usuarios; por lo menos intentaremos que su uso sea adecuado, cómodo y razonable. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. Como Grupo enmendante, tiene la palabra el señor Oliver en nombre del Grupo Podemos; igualmente le recuerdo que tiene un máximo de siete minutos para intervenir.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, creo que ya es bastante conocida nuestra postura sobre el transporte público y lo que afecta a la igualdad y a

la unificación de derechos, y para nosotros es un elemento clave en el funcionamiento de las ciudades. También consideramos que es uno de los principales motores económicos de las grandes urbes, ya que garantiza la movilidad de toda la ciudadanía. Un buen sistema de transporte público significa una movilidad urbana más eficiente y un mayor y mejor desarrollo económico en los municipios. El transporte público es garante de la equidad social, pues es el único medio que garantiza el derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, independientemente de las circunstancias de su usuario. ¡Bueno, independiente, no! Si se hubiese aprobado el abono social de transportes probablemente estaríamos hablando de una mayor equidad social, pero estoy seguro de que lo podemos dejar para los próximos presupuestos para poder aprobarlo todos juntos, incluyendo al Partido Popular que estoy seguro de que tras el éxito del Abono Joven es plenamente consciente de las bondades de un abono social.

El transporte público es cuatro veces más económico que el privado y representa además uno de los pilares básicos para conseguir que la movilidad en las ciudades sea más sostenible. Con el transporte público se logran ciudades más limpias, más seguras, más sociales y menos contaminadas, pues el sistema contribuye, indudablemente, a la eficiencia energética, a la reducción de los niveles de contaminación y a la eficiencia en el consumo de recursos.

A nosotros la proposición no de ley que hoy trae a esta Cámara el Grupo Parlamentario de Ciudadanos nos parece adecuada. No solo es nuestra opinión sino que además hemos consultado con distintos actores y sindicatos de Metro y con varios de los municipios por los que discurre la línea objeto de esta proposición no de ley.

Nosotros hemos propuesto una enmienda porque entendemos que el posicionamiento del Grupo Parlamentario de Ciudadanos ha variado sensiblemente y ahora propone una homogeneización de horarios, por lo cual nosotros les volvemos a invitar a que reconsideren la posibilidad de una homogeneización de tarifas en uno de los municipios por donde discurre la línea 9. En concreto, pedimos la unificación tarifaria en el municipio de Rivas, donde consideramos que es importante que toda la extensión de Rivas -que, como saben, es un municipio de 85.000 personas y morfológicamente bastante alargado, con tres núcleos urbanos- cuente con el mismo Abono Transporte para evitar determinados fallos en los modos de transporte y podamos evitar de una vez por todas, que la gente se desplace en vehículo de una parada a otra en Rivas para coger el tren donde le sale más barato.

Además, me permito recordarles a sus señorías que cuando se establecieron las coronas tarifarias en el año 1989, la distribución poblacional de Rivas era muy diferente porque existían dos núcleos claramente diferenciados. En ese momento, la unión de los dos núcleos -Rivas pueblo y Rivas urbanizaciones- parecía poco posible dado que entre 1967 y 1978 Madrid depositó la basura en las zonas donde hoy se encuentra la estación de Rivas Futura, un total de 72 hectáreas y 5 millones de metros cúbicos de basura.

Como saben ustedes por una anterior intervención, este vertedero partía en dos el municipio y, por eso, podíamos pensar que tenía sentido aquella división tarifaria. Como ya conocen, desde el año 2004 en el que se empieza a recuperar esa zona, se libera mucho terreno y permite el crecimiento de Rivas y la unión real de estos dos núcleos. En la actualidad, tanto la ocupación del territorio como los servicios que se dan en el municipio son totalmente continuos. Por eso creemos que nuestra enmienda no solo complementa sino que mejora la proposición no de ley de Ciudadanos.

Hablando de homogeneización, entendemos que puede ser un buen momento para que esta Cámara apruebe la unificación tarifaria de Rivas a la vez que permite una mejora del servicio público en todos los pueblos y paradas de la zona objeto de la homogeneización de horarios, que, por cierto, apoyamos completamente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Ahora, como Grupos no proponentes ni enmendantes, tiene la palabra, de menor a mayor, el portavoz del Grupo Socialista, señor Vinagre, igualmente por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. Buenos días. Nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista, como ya hicimos con anterioridad, vamos a apoyar esa proposición no de ley. Uno tiene hoy la sensación de vivir en el día de la marmota porque este debate ya se sustanció en Pleno en noviembre del año pasado. En aquel momento nosotros ya pusimos encima de la mesa nuestros argumentos a favor de esa proposición no de ley. Previamente, nosotros también habíamos presentado una iniciativa en esa misma dirección, centrándonos en la línea 9 y, por tanto, hoy, siendo coherentes, vamos a volver a votar a favor.

Creemos en la necesidad de ahondar en esa iniciativa de homogeneización, no solamente de los horarios sino, como decía el portavoz de Podemos, también de las tarifas. Creemos que deberíamos ser más ambiciosos, que deberíamos de –tal y como en su momento también dijimos en el Grupo Parlamentario Socialista, no solamente en esta Legislatura sino en Legislaturas anteriores – poner encima de la mesa la necesidad de abordar la apertura de metro 24 horas los fines de semana y festivos y que se hiciera un estudio al respecto para ver la viabilidad de esta medida; creemos que es posible, que es factible y que, por tanto, es una cuestión de voluntad política.

Supongo que posteriormente el portavoz del Grupo Popular nos hablará de los recursos limitados y de las restricciones presupuestarias. Bueno, insisto, creo que es una cuestión que tiene que ver más con la voluntad política que con la posibilidad o no de que se pueda realizar.

Dos cuestiones para terminar. ¿Por qué traemos hoy aquí esta proposición no de ley de nuevo? Porque lo que se aprobó en noviembre del año pasado a fecha de hoy, la PNL 55/2015, parece que no se ha llevado a cabo y no hay ningún avance en relación con esa iniciativa. ¿Y por qué sucede eso? Porque como sucede con todas las proposiciones no de ley que se aprueban en esta Cámara, si no han sido previamente votadas a favor por parte del Grupo que sostiene al Gobierno de Cristina Cifuentes, pues no se ejecutan, no se realizan y duermen el sueño de los justos. Luego se habla de transparencia, se habla de regeneración y se habla de reforzar las instituciones. Las

instituciones se refuerzan respetando lo que emana de las mismas y, en este caso, lo razonable sería que si realmente creemos en la transparencia, en la regeneración y en reforzar el papel de las instituciones, nos lo apliquemos y lo hagamos respetando lo que sale, en este caso, de la Asamblea de Madrid, que es quien representa a los ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad de Madrid.

La segunda cuestión que quería destacar es por qué trae Ciudadanos hoy nuevamente esta PNL. Porque la anterior que llevó en noviembre del año pasado no se ha sustanciado en nada. Y eso, ¿a qué se debe, señor Rubio? Pues a que ustedes presentan aquí nuevamente esta iniciativa como consecuencia de que sus socios de no Gobierno no lo cumplen sistemáticamente. ¿Quieren que se cumpla? Pues no les sigan apoyando al frente del Gobierno de la Comunidad de Madrid o no les apoyen en los presupuestos de la Comunidad de Madrid. Es tan sencillo como eso. Si ustedes dejaran de hacer eso, no tendríamos hoy que volver a sustanciar un tema que ya se sustanció en estas instancias y que se aprobó. Es tan sencillo como eso. Por mi parte nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vinagre. Cierra el turno de intervenciones el Grupo Popular y, en su nombre, el señor Fernández-Quejo, por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Buenos días, señorías. Lo primero que tenía intención de comunicarles es que la nueva Consejera ha pedido intervenir en esta Comisión a petición propia y en la primera ocasión en la que pueda intervenir lo hará ante todos ustedes, y me imagino que no será en la siguiente sesión porque saben que coincide con presupuestos, sino la posterior.

A partir de ahí, me voy a ceñir exclusivamente a lo que dice la PNL, que es la homogeneización de los horarios de metro. Aquí cada uno viene con su libro: uno que si hay que sincronizar, el otro que hay que igualar las tarifas, otro Grupo nos ha contado todas las batallas que se le ha ocurrido, pero yo me voy a ceñir a lo que ustedes han dicho, que es la homogeneización de los horarios.

Lo primero que tenemos que decir es que el 31 de marzo la Comunidad de Madrid comunicó la ampliación del horario de apertura de 54 vestíbulos secundarios que cerraban a las 21:40. De esta manera, y en ese momento y fecha, se unifica la apertura de casi 800 accesos con los que cuenta la red, cuyo horario es de 6 de la mañana hasta el fin del servicio, ofreciendo, lógicamente, más comodidad a los viajeros de metro. Dentro de las estaciones que alcanza esa medida que les estoy contando se encuentran los vestíbulos de algunas de ellas, que ostentan una amplia demanda de viajeros, como Avenida de América, Alonso Martínez, Antón Martín, Atocha, Banco de España, Ciudad Lineal, Batán, Embajadores, Cuatro Caminos, Legazpi, Oporto, Pacífico, Santiago Bernabéu, Tribunal, Tirso de Molina o Vista Alegre, entre otras.

Hablemos ahora de las instalaciones y líneas que tienen un horario restringido en la red de Metro de Madrid. Esas líneas son la línea 7A, en la estación de Pitis, que en esa línea el último tren sale a las 22 horas, y la línea 9, cuya explotación corresponde a la empresa de Transportes Ferroviarios de Madrid, TFM Puerta de Arganda y Arganda del Rey, en la que, de domingo a jueves, el último tren sale a las 23 horas y los viernes, sábados y vísperas de festivos el último tren sale a las

00:00 horas. Les voy a exponer y a detallar los motivos por los que el horario de la estación de Pitis y del TFM es restringido. La zona próxima a la estación de Pitis solo está edificada parcialmente, como ustedes saben; la estación es básicamente un intercambiador con la estación de cercanías de Renfe del mismo nombre, que no tiene servicio a partir de las 22 horas, señorías, repito, ique no tiene servicio a partir de las 22 horas! Así pues, la ampliación de horario de la estación de Pitis está sujeta a la apertura de la futura estación ya construida y sin operación, que es la estación de Arroyofresno, estación que, como ustedes saben, señorías, está prevista inaugurar a lo largo de esta Legislatura y dará servicio a las viviendas que se están construyendo en esa zona. Por darles más datos, les diré que el horario de los últimos trenes de cercanías de Renfe en esta estación es, en la dirección Aranjuez, a las 21:56 y, en la dirección Alcalá de Henares, a las 21:48. En fin, de todas maneras, hay que señalar que en la actualidad, junto a la parada de la estación de Pitis también se dispone de líneas de autobús, la 49 y la 64, que permiten el intercambio de viajeros con Renfe y con Metro. No obstante, Metro está evaluando y está a la espera de las indicaciones oportunas del Consorcio en cuanto a la movilidad de todo el entorno geográfico.

Hablando de TFM, que es la otra línea que hemos citado, ustedes lo saben, TFM es una concesión de una empresa de capital privado en la que los términos de explotación deben regirse de acuerdo al contrato, por lo que los horarios, la tabla de los trenes, etcétera, vienen establecidos teniendo en cuenta ese contrato. El horario actual que tiene viene motivado en gran parte por la demanda existente a partir de las 22 horas; de 22 a 23 horas en TFM se contabilizan 405 viajeros de entrada y 648 de salida. Además, yo también les quiero decir que, por otra parte, Metro informa a los usuarios de estos horarios restringidos y la información que tiene es satisfactoria, porque se informa de esos horarios en todos los tabloneros de las estaciones de la red y en la web de Metro de Madrid, en los planos de Metro, en los que también se indica que tanto Pitis como las estaciones desde Rivas Urbanizaciones a Arganda tiene horario restringido y también se anuncia en el último tren de la línea 9, en los teleindicadores, que es el último tren que tiene correspondencia con los trenes dirección Arganda del Rey.

Así pues, hoy por hoy, señorías, nosotros -y me ciño, como digo a la PNL- no creemos necesaria la ampliación de horarios de estas líneas y, por lo tanto, nuestro voto será en contra de esta PNL. Muchas gracias, señorías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández-Quejo. Antes de pasar a la votación, pregunto a los Grupos Parlamentarios si tienen alguna sustitución. (*Denegaciones por parte de los portavoces de los Grupos Parlamentarios de Ciudadanos y Podemos Comunidad de Madrid.*) ¿El Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Mi compañera Isabel Ardid Jiménez sustituye a mi compañero Rafael Gómez Montoya.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: El señor Ramos Sánchez sustituye al señor Oficialdegui Alonso de Celada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Antes de pasar a la votación, pregunto al Grupo Parlamentario de Ciudadanos si acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: No. Coincidiendo con la visión de la necesidad de revisar tarifas de áreas geográficas, no solamente de Rivas, entiendo que entre horarios y tarifas hay una diferencia sustancial. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. Comienza la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 8 votos a favor y 6 votos en contra. Por tanto, queda aprobada la PNL.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PNL-99/2017 RGE.5232. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a través del Consorcio Regional de Transportes, se prolongue la Línea EMT 122 y conecte al barrio de Valdebebas del Distrito de Hortaleza con el intercambiador de Avenida de América y con ello al centro de Madrid, ampliando la línea desde su finalización actual hasta la Avenida de Francisco Javier Sainz de Oiza.

Como habíamos acordado, tiene la palabra, por un tiempo de siete minutos, la señora Mena Romero, del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **MENA ROMERO**: Gracias, Presidente. Buenos días, señorías. Quería comenzar mi intervención dando la bienvenida y las gracias por su presencia hoy en esta Comisión a la Presidenta de la Asociación de Vecinos de Valdebebas; quería hacer también una mención a mi compañero en el Ayuntamiento de Madrid, al Concejal del distrito de Hortaleza, Ramón Silva, el cual no ha podido asistir hoy a esta sesión, pero quiero reconocer su labor en el distrito y su ayuda y colaboración, a él y a todos los compañeros de mi Grupo y de los vocales vecinos, y, por supuesto, a mi compañera de Grupo, Isabel Ardid, ya que además esta proposición es una iniciativa suya y es la que ha estado en contacto directo, como siempre, con los vecinos y las vecinas del distrito recogiendo esta demanda vecinal.

Señorías, Valdebebas es uno de los nuevos desarrollos urbanísticos del distrito de Hortaleza y, en la actualidad, cuenta con más de 12.000 habitantes, pero todos ustedes saben que en los próximos años se espera que superen los 30.000. Las dificultades de movilidad en este barrio son comunes a otros nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad de Madrid; en este caso, afectan tanto

al transporte público como al privado, ya que la situación física del barrio, rodeado de autopistas y el aeropuerto, dificulta aún más la conectividad con el resto de Madrid capital, obligando a los residentes al uso permanente de sus vehículos particulares y dando lugar a importantes retenciones de tráfico en los viales de acceso al barrio. A todo esto, hay que añadir las infraestructuras, que son prácticamente inexistentes, por lo que los vecinos se ven obligados a salir de Valdebebas para acceder al centro de salud, a los colegios y a otros servicios.

Como decimos, la escasez del transporte público que conecta el barrio con el centro de la ciudad o con otros barrios es una realidad con la que se encuentran en su día a día las personas que viven allí. En la actualidad, cuentan con dos autobuses diurnos de la EMT, la línea 171, que realiza el trayecto Mar de Cristal-Valdebebas, y la 174, que une Plaza de Castilla con Valdebebas, por cierto, tan bien planificada que no cuenta con parada de acceso al hospital de referencia –pero de eso ya hablaremos en otra ocasión–; y el nocturno, con el trayecto Cibeles-Valdebebas. Por otro lado, nos encontramos con la línea de autobús 122, que realiza el recorrido desde el intercambiador Avenida de América al recinto ferial Campo de las Naciones. Hasta aquí, el relato que para muchos de ustedes no es nada nuevo, otra historia más de desarrollos urbanísticos, en los que las necesidades de sus habitantes no ocupaban el primer lugar. Pues bien, hoy vamos a intentar entre todos mejorar un poquito este relato y, con la propuesta que traemos sobre la prolongación de la línea 122 hasta la Avenida Francisco Javier Sainz de Oiza, en Valdebebas, estaremos dando respuesta así a la demanda de los vecinos de mejora del transporte público en la zona.

Mi Grupo hoy les propone que no nos conformemos buscando excusas y que para nosotros no son soluciones nada complicadas las que lograrían hacer más fácil, más cómoda, más humana la vida diaria de los hombres y mujeres, de los jóvenes, de los mayores y de los niños y niñas que habitan en este joven barrio de la zona noreste de nuestra capital. Por eso, les pedimos el apoyo en esta proposición no de ley y, como decimos siempre, son soluciones justas que son demandas de los vecinos y vecinas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Mena. Como Grupos no proponentes ni enmendantes, empezamos el turno de intervenciones, igualmente de menor a mayor. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a Liliana y felicitarla por el trabajo incansable que realiza en favor de todos los vecinos de Valdebebas y por mantener reuniones a altas horas de la noche. Voy a hacer una intervención muy breve. Bueno, como ustedes saben, en septiembre de 2015 Ciudadanos trajo una proposición no de ley para dotar de un transporte público adecuado al barrio de Valdebebas. Tras aquella iniciativa, que se aprobó, si no recuerdo mal, por unanimidad, a través de una transaccional, Valdebebas pudo disponer tanto del servicio de cercanías como de la línea 174 de la EMT y, así, una adecuada conexión directa con la Plaza de Castilla. La propuesta de ampliación de la línea 122 también estaba incluida inicialmente en esta proposición si bien, desde el primer momento, entendíamos que ya se trata de una línea demasiado larga y la ampliación, que nosotros estimamos en 5,44 kilómetros por sentido, puede

suponer una penalización excesiva, puesto que el tiempo supondría un incremento entre los 12 y 15 minutos por sentido. Todo esto es cierto, pero no es menos cierto que los vecinos de Valdebebas –y cada vez son más vecinos- reclaman y necesitan una conexión con la zona de Avenida de América y, en especial, con la conectividad que supone su intercambiador. En este sentido, desde Ciudadanos entendemos que sería mejor, para la movilidad de los vecinos de Valdebebas, la creación de una nueva línea que fuese directa y realizase esa conexión, reduciendo tiempos; sobre todo, reduciendo los tiempos que esta ampliación supondría. Pero también entendemos que debemos ajustar nuestros costes para evitar un incremento de gasto no deseado, y, mientras el Consorcio de Transportes y la EMT no definan esta nueva línea, apoyaremos como necesaria esta ampliación y, por ello, la apoyaremos con nuestro voto.

No puedo terminar esta breve intervención sin mencionar la necesidad que tiene el barrio de una ordenación adecuada de su tráfico rodado. Soy consciente de que las competencias corresponden al Ayuntamiento de Madrid, pero quiero aprovechar esta Comisión para instar al Ayuntamiento de Madrid a que, más allá de agredir sin consultar a los vecinos con conceptos estéticos como el artefacto o cambio de denominaciones, se preocupase por los altos índices de siniestralidad viaria que tiene el barrio en muchos de sus viales, sobre todo en cruces, y se tomen las medidas necesarias para que incrementar estos niveles de seguridad. Los vecinos, todos los vecinos!, se lo agradecerían. Nada más, apoyaremos la iniciativa. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. Ahora sí, por el Grupo de Podemos, tiene la palabra el señor Oliver por un tiempo máximo de siete minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Gracias. La verdad es que esta proposición no de ley ha sido bastante trabajada por todos los Grupos. Estuvimos ayer discutiendo bastante este tema y, primero, voy a hacer una pequeña introducción sobre lo que es la línea 122 y el recorrido que lleva actualmente. La línea 122 tiene una longitud total de 19,1 kilómetros y tarda, aproximadamente, un hora y cuarto en hacer un recorrido completo; esto son 37 minutos en cada una de las direcciones. Va desde Avenida de América hasta la Feria de Madrid, pasando por Campo de las Naciones. La ampliación de esta línea, en el sentido que propone esta proposición no de ley, implicaría aumentar la distancia de la línea en 13,5 kilómetros, añadiendo 45 minutos adicionales a cada uno de los recorridos. Esto implicaría que un buen porcentaje de los ciudadanos, que actualmente utilizan esta línea para desplazarse desde el intercambiador de Avenida de América hasta la Feria de Madrid, verían reducida su prestación y sería bastante negativo para ellos. De hecho, tanto las asociaciones del barrio, con las que hemos contactado, como la junta de distrito, donde por lo visto no se ha presentado esta proposición no de ley, nos cuentan que ya la regularidad de la línea es de por sí deficiente; es normal, teniendo en cuenta que la distancia media de las líneas oscila entre los 4 y los 16 kilómetros y que está ya parte con 19, aumentarla en 13 kilómetros más, es decir, un 70 por ciento, no parece que vaya a mejorar en mucho la prestación del servicio. Además, actualmente los vecinos de Valdebebas, desde su parte más lejana hasta el intercambiador de Avenida de América, pueden coger el autobús 171 y hacer un desplazamiento después, posterior, cogiendo la línea 4 y tarda un total de 32 minutos en transporte público. Este desplazamiento implicaría que en vez 32

minutos, alguien que se monte en el autobús, tarde aproximadamente una hora y cuarto en llegar desde ese mismo punto hasta el intercambiador de Avenida de América, lo cual no parece lo más sensato.

Valdebebas cuenta ahora mismo con la línea 171, que va de Valdebebas a Mar de Cristal; tarda entre 14 y 28 minutos, dependiendo del punto de Valdebebas desde dónde se coja el autobús. Cuenta con el autobús 174, que tarda 62 minutos en llegar a Plaza de Castilla desde el punto más alejado, o 14 minutos menos en el caso de que lleguen desde el punto más cercano a Plaza Castilla. Y cuenta con una estación de Cercanías que tiene una frecuencia de 30 minutos, que, por un lado, conecta con el aeropuerto, por otro lado, conecta con Príncipe Pío y está a 9 minutos de Chamartín, a 15 de Nuevos Ministerios, a 19 de Recoletos, a 23 de Atocha, a 27 de Méndez Álvaro, a 32 de Pirámides y a 35 minutos de Príncipe Pío. Es decir, no parece que la extensión de una línea y dejarla con una frecuencia menor y con una longitud de línea que excede con muchísimo los máximos recomendados para una línea de autobús vaya a solucionar en ninguna manera el problema que tienen a día de hoy los vecinos de Valdebebas, si es que su propósito es llegar a Avenida de América.

La discusión o las conversaciones que tuvimos ayer es que, efectivamente, consideramos que un barrio con, actualmente, 10.000 habitantes, que va a tener en los próximos desarrollos, se estima, en torno a 30.000, necesitaría mejor movilidad en transporte público para acceder a un punto de la ciudad, donde ahora mismo no llega. Por ejemplo, una persona que trabaje en el IFEMA o trabaje en Ribera del Loira y que viva en Valdebebas tiene que hacer un recorrido bastante extraño en el que tarda aproximadamente unos 32 minutos desde el punto más cercano al IFEMA; si no, tiene que coger el coche privado, en el que tarda apenas 6 minutos desde el punto más cercano a IFEMA.

Nosotros lo que proponíamos, o la enmienda que habíamos propuesto, era mejorar la movilidad del barrio de Valdebebas permitiendo la creación de una nueva línea que conectase Valdebebas con Canillejas, dando servicio a dos barrios de Madrid y, además, permitiendo el acceso a una zona de empleo tan importante como es toda la zona que rodea Campo de las Naciones. Parece que esta alternativa no ha cuajado entre las asociaciones de vecinos con las que ha contactado Ciudadanos y el Partido Socialista, así que parece que decae. Actualmente, por si quieren tenerlo en cuenta, ir en transporte público desde Valdebebas a Canillejas tarda, aproximadamente, unos 62 minutos, cuando en coche no se tarda, sin tráfico, más de 12. Con lo cual, entendemos que, en aras de una mejora de la movilidad transversal, tan importante y tan necesaria estos días, que evite los desplazamientos al centro de la ciudad para volver a llegar a los sitios donde se quería ir, esta alternativa podría ser una alternativa muy interesante. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Cierra el turno de intervenciones, por el Grupo Popular, por un tiempo máximo de siete minutos, el señor Berzal.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores y señoras. Como mis compañeros, quiero dar las gracias a la Presidenta de la Asociación de Vecinos de Valdebebas por el magnífico trabajo que viene realizando y recordar, al igual que ha hecho la Concejala

del Grupo Socialista, a mi compañera Concejala Inmaculada Sanz del Ayuntamiento de Madrid por el buen trabajo que está haciendo y el diálogo permanente que tiene con los representantes de la Asociación de Valdebebas y también, lógicamente, a los vocales vecinos del Partido Popular en ese distrito.

En un área de la complejidad urbana de Madrid, con una densa red de transportes, la consecución de un sistema de transportes eficientes se basa en la coordinación de los diferentes modos, para simplificar la movilidad, y evitar así la proliferación de itinerarios sobre relaciones preestablecidas que únicamente pretenden no realizar un transbordo. Esta idea radica en que no es posible acceder desde todos los orígenes posibles a todos los destinos, lo que obliga a buscar soluciones basadas en la coordinación modal, lo que permite a su vez la optimización de los recursos disponibles. Por esta razón, los distintos modos de transporte de Madrid están integrados y se planifican los servicios, conjuntamente, con el Ayuntamiento de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes de manera coordinada para, de esta forma, asegurar la complementariedad entre los mismos, prestando a su vez un servicio más eficiente y evitando solapes y duplicidades.

Siguiendo este esquema de movilidad, en el caso de desarrollos urbanos en procesos de consolidación, como es el caso de Valdebebas, situados en ámbitos periféricos de la ciudad, se planifican, en primer lugar, las redes de transporte de superficie, las cuales dan cobertura a la movilidad interna de los barrios y canalizan la conexión con los puntos más relevantes del sistema de transportes del ámbito, con presencia de modos de transportes de alta capacidad, metro y cercanías, desde donde se pueden alcanzar múltiples destinos y diversificar las alternativas viajeras. Por otra parte, las actuaciones de aumento de oferta de transportes se realizan de manera progresiva, en consonancia con la paulatina ocupación y consolidación de las zonas residenciales, con el fin de adecuar la oferta a la demanda real de viajeros y asegurar ratios adecuados de viajeros/kilómetros, acorde con el objetivo de programar una oferta de servicios que atienda adecuadamente las necesidades de movilidad de los usuarios en correspondencia con una planificación eficiente de los recursos necesarios.

En ese sentido, desde agosto de 2013, fecha en la que se produce la recepción por parte del Ayuntamiento de Madrid de las zonas urbanizadas, se ha analizado la evolución de la entrega de viviendas y locales comerciales, con el objeto de poder dotar de transporte público a esta nueva zona de Madrid, tan importante por otro lado, en paralelo a un seguimiento continuo de las sucesivas acciones realizadas en la red de EMT para ajustar la oferta a la demanda de viajeros. La última acción en este ámbito se realizó en octubre de 2016 con la prolongación de la línea 171 desde su terminal en la calle Félix Cándela y de la línea 174 desde Sanchinarro -me refiero a Sanchinarro este-, y esto fue hasta el sector final de los desarrollos de Valdebebas con terminal en la calle Leandro Silva, como bien conoce la Presidenta de la asociación que hoy nos acompaña. Actualmente, este ámbito está atendido por las líneas 171 y 174 de la EMT, que relaciona el ámbito con Mar de Cristal, donde se localiza el centro de especialidades médicas, así como un importante centro comercial y múltiples líneas de EMT y las líneas 4 y 8 de metro, con el barrio de Sanchinarro y Plaza de Castilla donde confluyen 15 líneas

de EMT, 3 líneas de metro y la red de autobuses interurbanos en la zona norte de la Comunidad de Madrid.

Además de esta oferta de transporte en superficie, la estación de Cercanías, conectada con el ámbito de Valdebebas a través de las líneas 171 y 174 de la EMT, permite acceder al centro de Madrid de forma rápida, cómoda y segura.

La propuesta planteada plantea –valga la redundancia- prolongar la línea 122 de la EMT, que conecta el intercambiador de Avenida de América con la feria de Madrid IFEMA y con la estación de Metro del mismo nombre, de la línea 8, con paso por los barrios del sur del distrito de Hortaleza junto a la A-2, de manera que desde la avenida del Partenón se prolongue su recorrido por la calle Ribera del Sena hasta los desarrollos finales de Valdebebas, con recorrido solapado con la línea 171 a partir de la calle Francisco Umbral. Esta actuación, señorías, supondría un incremento de recorrido de ida más vuelta de 14 kilómetros, casi un 75 por ciento de la longitud actual de la línea, de los cuales 11 kilómetros –y esto es muy importante- son comunes con la línea 171. Teniendo en cuenta las velocidades que se podrían obtener en este tramo viario, resultaría necesario incrementar la oferta en seis autobuses adicionales, un 67 por ciento más, para mantener las condiciones actuales de explotación y servicio. En este escenario, el acceso al intercambiador de Avenida de América se estima en un tiempo de viaje entre extremos de línea de una hora y veinte minutos, que no resulta competitivo frente a las relaciones de conexión actuales, que son más cortas en cuanto a tiempo.

Del análisis de la evolución de las líneas de la EMT que atienden Valdebebas, tras las últimas acciones ejecutadas, resulta un incremento de la demanda de la línea 174 en torno al 20-25 por ciento respecto a 2016, en consonancia con la demanda de la conexión con Plaza de Castilla, intercambiador de referencia de la zona en la que se sitúa el barrio, mientras que la línea 171, que permite la conexión con la línea 4 de metro para poder acceder al intercambiador de Avenida de América, ha experimentado un retroceso de en torno al 5 por ciento en el mismo periodo.

En este contexto, teniendo en cuenta los incrementos de coste que supone la ampliación correspondiente –valorados en un 67 por ciento de la oferta actual-, las relaciones actuales de movilidad –y esto es lo importante- de la población, con preferencia por la conexión con Plaza de Castilla, la conexión resuelta entre Valdebebas y Avenida de América con tiempos de viaje suficientemente competitivos frente a la alternativa propuesta, que la oferta de transportes resulta adecuada para resolver la demanda actual y las relaciones de movilidad demandadas, y de acuerdo al grado de ocupación residencial actual, no consideramos conveniente en este momento –y luego haré alguna salvedad- la prolongación de la línea a la que hacemos referencia, la 122, a los desarrollos urbanos de Valdebebas.

Señorías –y me dirijo también, como no puede ser de otra manera, a la Presidenta de la Asociación de Vecinos de Valdebebas-, este Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno que preside Cristina Cifuentes no estamos dando la espalda a solucionar las demandas reales que se vayan a plantear en este desarrollo urbanístico, al igual que no lo hacemos en ningún otro desarrollo o en

ninguna otra zona de Madrid. Lo que sí tenemos que hacer, porque consideramos que es la obligación de un buen Gobierno, es dar soluciones a los problemas cuando realmente existan, en este caso, cuando la demanda sea real. Como no puede ser de otra manera, somos conscientes del incremento poblacional que va a tener esa zona –termino, señor Presidente- y, por supuesto, nos comprometemos en este Grupo Parlamentario a seguir dialogando con nuestros compañeros del Ayuntamiento de Madrid, con el Gobierno Regional y con la nueva Consejera, para dar solución al problema cuando realmente exista y no haya alternativas de transporte público para los ciudadanos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Berzal. Vamos a proceder a la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 6 votos a favor, 6 votos en contra y 3 abstenciones.

Al producirse un empate, vamos a volver a proceder a la votación hasta tres veces; de repetirse el resultado, decaería la iniciativa. De nuevo iniciamos la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 6 votos a favor, 6 votos en contra y 3 abstenciones.

Por tercera y última vez, procedemos a la votación. *(Pausa)*.

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 9 votos a favor y 6 votos en contra. Queda aprobada la proposición no de ley.

A continuación trataremos la Comparecencia 310/17, de la señora Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, a petición del Grupo Parlamentario Podemos. Cuando llegue la señora Pinilla, le solicitaremos que suba para iniciar la comparecencia. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Si queréis, cambiamos el orden; por mí no hay ningún problema.*) Señor Candela, esto no es barra libre. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *No, no, pero es una cuestión de orden.*) Yo lo siento mucho, pero esto no es barra libre. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Ya, ya, señor Presidente, pero es una cuestión de orden.*) Vale. Por una cuestión de orden solicite la palabra y esta Presidencia entenderá que se la tiene que dar y se la dará, pero no hay barra libre. (El Sr. **CANDELA POKORNA**: *Vale. Perdón. Tiene usted razón, Presidente. Era una cuestión de orden.*) Vamos a seguir las normas. Señor Candela, tiene usted la palabra.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Vale, gracias. Era una cuestión de orden. Quiero pedir formalmente, no sé si a usted, Presidente, o a la Mesa –a quien le corresponda-, que si hay huecos suficientes ahí atrás para que suban las tres personas que están abajo, que iban a seguir por streaming la comparecencia, y partiendo de que la Presidenta de la Asociación de Valdebebas está sentada también en los escaños, como ocurre a veces, porque no se ocupan por miembros del Gobierno y por diputados, entiendo que no tiene por qué haber ningún problema en que los puedan ocupar personas que vienen a seguir la Comisión. Como decía, en tanto que la Presidenta de la

Asociación de Valdebebas está sentada en los escaños, entiendo que no tiene por qué ser un problema que se tenga la flexibilidad para que las personas que han venido desde la UVA de Hortaleza a seguir la comparecencia puedan subir a verla en sala y no tengan que seguirla por streaming quedándose abajo, habiendo huecos suficientes dentro de la sala. Si esto es posible, lo solicito formalmente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Candela, por parte de la letrada se le ha explicado el motivo. El motivo es que hay invitados de su Grupo que están aquí presentes y hay invitados de otros Grupos, del Grupo Socialista y del Grupo de Ciudadanos. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *Si los que vienen como invitados salen de la sala, pueden entrar otras personas.*) Señor Oliver, señor Oliver... Esto lo hacemos porque tenemos que hacer tiempo hasta que aparezca la compareciente, pero no porque sea lo habitual ni lo normal, ni un procedimiento lógico. Primero, pónganse de acuerdo los dos portavoces de Podemos. Como no ha llegado la compareciente, vamos a dar un tiempo de diez minutos a ver si llega, y mientras tanto vemos si salen o no salen. Por supuesto, si salen unos y entran otros, no habría ningún problema. Señorías, suspendemos la sesión.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 48 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 12 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con el siguiente punto del orden del día.

C-310/2017 RGEP.2789. Comparecencia de la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre el detalle de las actuaciones en la UVA de Hortaleza dotadas en el Proyecto de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2017. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Damos la bienvenida a doña Isabel Pinilla, Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social, y tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos para presentar la iniciativa el señor Candela Pokorna, portavoz de Podemos.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, Presidente. Buenos días, señora Pinilla. Quiero dar la bienvenida a los vecinos de la UVA de Hortaleza que nos acompañan hoy aquí, que están muy interesados también por la información que aquí se pueda dar sobre lo que se supone que se tiene que hacer en su barrio en base a los presupuestos de 2017, que prevén partidas específicas para la construcción de nuevas viviendas en su barrio. Creo que todas y todos conocemos la realidad de la UVA de Hortaleza, pero los que más la conocen son los vecinos; por ejemplo, un compañero que está aquí lleva 54 años viviendo allí. Es un problema que ya abarca 50 años, que abarca tres generaciones, y yo diría que sigue siendo una de las grandes vergüenzas de esta Comunidad que tengamos un barrio que está en condiciones indignas de la capital de la cuarta economía de la zona euro.

En la segunda intervención ampliaré un poco más y pediré algo más de información a la señora Pinilla respecto a otras cuestiones relacionadas también con la ejecución de este presupuesto y, en general, con cómo están avanzando los planes de la Comunidad y de la Agencia de Vivienda Social, concretamente, para terminar, algún día a poder ser, la construcción de la nueva vivienda y la remodelación completa del barrio. Por ir a la cuestión concreta, cuando todavía estaban en su forma de proyecto los Presupuestos Generales para la Comunidad de Madrid para el año 2017, la Memoria de la Sección 14, la correspondiente a esta Comisión, hacía referencia a la construcción de 180 viviendas de protección pública en régimen de arrendamiento en la UVA de Hortaleza con un importe de 2 millones de euros. Tal cual lo decía. ¡Claro!, esto, cogiendo la calculadora y haciendo una división sencilla salía a que cada vivienda se construía por 11.111,11 euros, y esto, evidentemente, no es posible salvo que se haya descubierto una tecnología maravillosa que sea capaz de generar esas viviendas a ese precio. Luego, yendo más al detalle en el mismo proyecto, en la Memoria de actividades del Programa 261B "Vivienda social", aparecía otro dato distinto: que se iban a construir dos edificios de 36 viviendas y un tercero de 65 viviendas. Y en los presupuestos que se han aprobado finalmente ese detalle no aparece sino que se subsume lo que se fuese a hacer finalmente en una partida mayor, de 66 millones de euros, dedicada a la inversión en construcción de vivienda social, de forma genérica, sin un detalle de las actuaciones concretas. Y lo que hay a día de hoy es que la Agencia de Vivienda Social licitó, por Resolución de 10 de mayo de 2010, un contrato que se llama "Obras de actualización de los proyectos", de 36 más 36 viviendas, por importe de alrededor de 7 millones de euros. Con lo cual, haciendo de nuevo la misma operación matemática, ahí ya sí sale en torno a 100.000 euros por vivienda, lo cual es ya más razonable, lógico y previsible.

Para concretar esta actuación, y sin perjuicio de que luego entremos en otros temas, nos gustaría saber qué pasa con las 65 viviendas que se preveían en el proyecto aparte de los dos proyectos de 36 viviendas, si puede especificar –como todo parece indicar- si se trata de un proyecto plurianual y hasta qué punto se está ejecutando lo que corresponde a 2017, respecto de esas otras 65 viviendas y respecto a las propias 76, cuya construcción todavía no ha arrancado. En definitiva, qué expectativas puede haber de cumplimiento de lo que se ha aprobado este año en inversiones y en iniciar realmente las obras de estas viviendas en la UVA de Hortaleza. Acto seguido, cuando tengamos la información que nos traiga la señora Pinilla, haremos las observaciones pertinentes y entraremos también en otros temas relacionados también con la ejecución, la urbanización y demás cuestiones relativas a poder terminar la remodelación del barrio y la construcción de estas viviendas, para que estas personas, a poder ser antes de pasar a mejor vida, puedan por fin ver su barrio en condiciones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Candela. Tiene la palabra doña Isabel Pinilla, Directora Gerente de la Agencia, por un tiempo máximo de quince minutos.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE LA VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Buenos días. En primer lugar, quisiera pedirles perdón; ha habido un malentendido sobre la hora a la que tenía que comparecer aquí y les pido disculpas por ello.

En referencia a la pregunta que el Grupo Podemos me hace en relación con el desarrollo de las obras y la remodelación del barrio de la UVA de Hortaleza, quiero decirles que un objetivo principal y primordial de esta Consejería, y en concreto de la Agencia de Vivienda Social, es dar un impulso decisivo a la remodelación de este barrio. Esto se concreta sobre todo en las partidas que se han incluido tanto en el presupuesto de 2016 como en el de este año 2017. En concreto, en el presupuesto de 2017 hay un presupuesto inicial de 5,5 millones de euros, desglosado tanto en obras de urbanización, como demolición o edificación. A esto hay que añadir también que a esta cifra incorporamos la financiación que a través del Plan estatal de fomento de alquiler de viviendas de rehabilitación edificatoria y de regulación y renovación urbanas 2013-2016, la Agencia de Vivienda Social solicitó incorporar la UVA de Hortaleza como área de rehabilitación, regeneración y renovación urbana. Como consecuencia de la firma de este convenio, en septiembre de 2016 hemos ingresado en este año un montante de 3.486.000 euros, que ha financiado la construcción de las torres que en la actualidad están edificadas, así como el perímetro de urbanización de estas torres.

También hemos solicitado el acceso a la concesión de ayudas correspondientes a la prórroga del Plan Estatal en el marco del Real Decreto 637/2016, y se ha prorrogado para esta anualidad del 2017. Estas ayudas correspondientes a la prórroga permitirán a la Agencia invertir en la rehabilitación, regeneración y renovación urbana casi 1,5 millones de euros más, que destinaremos para seguir trabajando en la UVA de Hortaleza.

También quiero decirle que a través de la Agencia de Vivienda Social tenemos una partida presupuestaria, la cual se destina a la mejora, el mantenimiento y a la conservación de todas nuestras viviendas en este barrio. En concreto, hemos destinado hasta la fecha casi 100.000 euros, que se verán incrementados hasta final de año con la rehabilitación del garaje de la calle Abizanda y Alfacar y las obras que se están efectuando en el local que va a usar la Asociación de Vecinos de la UVA de Hortaleza.

Le digo que por parte de la Agencia de Vivienda Social es un objetivo principal y primordial seguir rehabilitando este barrio. En concreto y en la actualidad, como usted ha dicho, se han adjudicado las obras de 72 viviendas a la UTE Saglas Herce, por un total de 7,8 millones de euros; se está licitando la Fase V, Etapa III con la construcción de 65 nuevas viviendas sociales en la parcela R-1 S, con un presupuesto inicial de 8,2 millones de euros, con lo cual, una vez que se terminen estas obras se habrá realojado a casi el 87 por ciento de las familias que tenían derecho de realojo en la UVA de Hortaleza.

Con respecto a la urbanización, que también es muy importante, quiero decir que se ha terminado la Fase III, remates de la Etapa A, de la zona oeste; la apertura de la calle Abizanda con la calle Capitán Cortés; también se ha finalizado la Fase III, Etapa B-2, que va a dar servicio a las nuevas dos torres de 72 viviendas. Estas obras han consistido en dotación de servicios públicos y están entre las calles Mar de Islantilla, calle Aldaya y calle Alfacar; y la Fase III, Etapa C, de la zona sur, cuyas obras tienen por objeto la dotación de servicios públicos y quedará el perímetro de la

urbanización de la torre de 65 viviendas, que están a punto de finalizar y donde ha habido problemas porque se encuentra un prisma de Telefónica que ha retrasado un poco la finalización de la obra.

Nos quedaría la Fase IV, Etapas A y B, que se encuentra ahora mismo modificando el proyecto de urbanización en coordinación con el Ayuntamiento de Madrid, pero en cuanto tengamos coordinado con el Ayuntamiento este proyecto de urbanización comenzaremos inmediatamente estas obras para convocar también inmediatamente la licitación de las torres que irán sobre ese suelo. En resumen, le digo que para nosotros es un objetivo principal seguir con la remodelación de este barrio y vamos a continuar en este sentido. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pinilla. Iniciamos el turno de intervención de los Grupos, de menor a mayor. Por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Rubio por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señora Pinilla. Buenos días y bienvenida a esta Comisión. La verdad es que tengo que reconocer que me ha fastidiado la intervención porque le iba a preguntar casi todo lo que ya ha contestado. Con lo cual, no voy a ser breve, voy a ser brevísimo.

Sí me gustaría entrar algo más en detalle en qué presupuesto tenía adjudicado, que eso nos lo ha comentado, pero qué porcentaje está ejecutado este año y qué porcentaje estima que va a estar ejecutado una vez finalice el ejercicio. En el supuesto de que esa ejecución no sea del cien por cien, nos gustaría conocer las razones y, en particular, las razones del porcentaje que resulte suponiendo siempre, insisto, que ese porcentaje no sea del cien por cien.

En definitiva, lo que queremos es que nos defina el plan de actuación que tienen, cuáles son los puntos críticos de este plan y cuál es la previsión temporal en base a cómo sean ciertos condicionantes o variables que no dependen de ustedes sino que dependen del Ayuntamiento de Madrid, y cuál es el plan global que nos puede presentar para finalizar toda la actuación en la UVA de Hortaleza.

Adicionalmente, nos gustaría conocer en qué punto están las conversaciones con los vecinos, qué demandas le han transmitido, qué necesidades le han trasladado como más urgentes y qué medidas tienen precisamente previstas para dar respuesta a esas acciones. En cuanto al resto, todo lo que le íbamos a preguntar era sobre cifras que ya nos ha suministrado, en particular sobre las torres y, por indicar un poco más, en qué fase exacta de procedimiento de adjudicación está el proyecto de la torre de las 65 viviendas. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Candela por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, Presidente. Muchas gracias por toda la información, señora Pinilla. En primer lugar, le quiero pedir si nos puede hacer llegar a los Grupos toda esta

información que nos ha detallado verbalmente, nos sería de gran utilidad para tenerla a mano de cara al control parlamentario, que es nuestra función, de su ejecución, y que nos comente, como ya le ha pedido también el portavoz de Ciudadanos, los planes a futuro y los datos respecto de lo que hay planeado de aquí al final de la Legislatura, por lo menos en estas perspectivas plurianuales para terminar con las obras de remodelación y construcción de las viviendas de la UVA de Hortaleza.

Yo quería que nos ampliase la información respecto de la adjudicación de las 72 viviendas, y me gustaría saber qué posibilidades ve usted de que se inicien las obras este año, en lo que queda de 2017 –que sería lo suyo en términos de buen hacer administrativo, en tanto que está aprobado en presupuestos- y que, por tanto, se puedan avanzar más deprisa y que se terminen cuanto antes esas viviendas.

Y respecto a la torre de las 65 viviendas, tres cuartos de lo mismo, porque entiendo, por lo menos por el proyecto de presupuestos, que también estaba previsto iniciarse este año.

En general, la observación aquí y la petición de cara al futuro es que en general, cuando se proyecten este tipo de actuaciones, por lo menos cuando se recojan en Memorias de presupuestos, usted está al frente de un ente autónomo como es la Agencia de Vivienda Social que, además, tiene un presupuesto propio que luego se consolida con los Presupuestos Generales, pues que haya un poquito más de información un poco más detallada y precisa. Porque, claro, cuando uno se va a la letra pequeña y solo ve los números de los años a los que se refieren las partidas o las actuaciones concretas de inversión, es cuando uno ya se da cuenta de que esto se trata de ejecuciones de planes plurianuales en general, y entonces uno no tiene muy claro dónde ubicar realmente la iniciativa política que luego hay detrás del dinero que se pone. Y eso dificulta una evaluación política que es lo que nos toca hacer a los diputados de esta Cámara –más a los de la oposición- respecto de hasta qué punto es verdad lo que luego se dice en los medios de comunicación, en las Memorias y en los discursos, de que estamos impulsando solucionar estas cuestiones. Así, cuando se dicen estas cosas por parte del Gobierno, poder evaluar hasta qué punto es cierto y poder a conocer a la opinión pública hasta qué punto es cierto lo que se dice y lo que se anuncia públicamente respecto a actuaciones en barrios tan necesitados como puede ser la UVA de Hortaleza.

Además, para el valor que tiene, que ya sabemos que desgraciadamente suele ser poco pero, vamos, desde luego ahí está, supongo que usted sabrá que esta Cámara aprobó una resolución en el Pleno del 16 de febrero de 2017, una resolución fruto de una proposición no legislativa presentada por mi Grupo que, respecto de la UVA de Hortaleza, recogía como cuestiones a las que insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid la Asamblea de Madrid, tres cosas: en primer lugar, asegurar la dotación de los recursos económicos suficientes para terminar con la remodelación de la UVA en el marco plurianual en la presente Legislatura, porque entendíamos que básicamente ya era hora de que en una Legislatura como esta se pudiera plantear acabar con todas esas obras o, por lo menos, iniciarlas y dejarlas claramente encarriladas para que en el menor plazo posible se pudiesen terminar.

En segundo lugar, porque no solo vale con construir viviendas si luego no se puede adjudicar por una serie de problemáticas legales y administrativas; lo que se planteaba era modificar las normas reglamentarias que generan trabas administrativas y dificultan el reconocimiento y el disfrute de derechos adquiridos con total seguridad jurídica. En esto me consta que también se está avanzando y los vecinos lo reconocen, pero sigue habiendo determinadas trabas que dificultan, por ejemplo, las terceras subrogaciones, que es verdad que esto depende de la Ley de Arrendamientos Urbanos, que es una norma estatal. Pero, al margen de esto, en la negociación del caso concreto, o sea, del caso por caso, es donde entiendo que se suelen encontrar soluciones que por lo menos aseguren una seguridad jurídica temporal en tanto no se reformen esas normas y, por lo menos, poder asegurar tenencias, derechos de propiedad y demás con total seguridad jurídica, para disfrutar no solo materialmente de la vivienda que la Administración termina de construir sino también asegurar una tranquilidad y una seguridad jurídica en la tenencia.

Y, en tercer lugar, se planteaba asegurar una mejor coordinación entre la Consejería de Transportes, la Agencia de Vivienda Social y el Ayuntamiento de Madrid para facilitar la tramitación administrativa y ejecución material de todas las obras de construcción y urbanización del barrio. Esto es, por así decirlo, que todas las piezas del engranaje funcionen bien coordinadamente, en tanto que esto es una cosa que implica no solo al Ayuntamiento de Madrid, la AVS y la Consejería sino también incluso a Telefónica, porque ahí está el problema del PRISMA aquel que también hay que solucionar, y son muchas Administraciones y muchos actores los que tienen que participar en llegar a una solución de todas las cuestiones. En ese sentido, también queremos preguntarle si se está avanzando en esto.

Por tanto, por así decirlo, por ampliar el espectro de la comparecencia y poder preguntarle también por estas cuestiones, que entendemos que son paralelas pero también fundamentales de cara a conseguir que los objetivos que se plantean y para los cuales se dotan recursos económicos puedan llegar a buen puerto, queremos pedirle que en su intervención final nos pueda ampliar algo sobre estas cuestiones. En todo caso, como he dicho al principio, si nos puede facilitar por escrito los datos que ha expuesto al principio en su primera intervención, pues nos sería de gran utilidad. Como decía al principio también, para, en un futuro, poder evaluar hasta qué punto se cumple lo dicho, hasta que punto lo dicho es factible, es realista y es razonable plantearlo y anunciarlo a bombo y platillo, como se suele hacer, respecto de lo que luego se llega a hacer en realidad, de los presupuestos que efectivamente se dotan, y hasta qué punto uno puede decir que ha sido iniciativa suya y no la ejecución continuada de planes de Gobierno anteriores. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Candela. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Ardid por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **ARDID JIMÉNEZ**: Gracias, Presidente. Quería dar la bienvenida también a la Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social a esta Comisión, y también quiero agradecer a mi Grupo, a su portavoz y a los participantes de mi Grupo en esta Comisión que me hayan permitido venir a tratar esta comparecencia, ya que se trata de mi distrito y para mí es importante que los

vecinos de la UVA de Hortaleza vean que en la Asamblea se tratan todas sus demandas y todas sus reivindicaciones a lo largo de todos los años que lleva la UVA.

No es la primera vez que vienen en esta Legislatura, ya el 4 de noviembre del año pasado vinieron, hace ya casi un año, y expusieron sus necesidades; vinieron acompañados de técnicos de la asociación de vecinos, que nos hicieron una exposición no solo del estado en el que se encontraba la UVA en ese momento sino de sus demandas y sus reivindicaciones, que recogió la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Podemos en febrero y que fue aprobada por la mayoría de la Cámara. En aquel entonces, hace ya casi un año, incluso trajeron fotos de la situación en la que se encontraba el poblado de la UVA de Hortaleza. Diría que, a fecha de ayer, las fotos no han cambiado notablemente. Es verdad que hay menos escombros; es verdad que se han iniciado obras de urbanización, pero, cuando uno pasa por la UVA de Hortaleza, sigue viendo una ciudad devastada y que sigue pareciendo más bien efecto de una guerra que de obras de remodelación, iesta es la realidad! Las setas, que es como se conoce a los edificios que están partidos por la demolición de una parte y que siguen ocupados en otra parte, siguen siendo el panorama y el escenario con el que nos encontramos cuando paseamos por la UVA. En un año, la imagen no ha variado notablemente.

Por eso, mi Grupo quería que hoy nos hablara un poco de compromisos ciertos, porque llevamos oyendo hablar de las 65 viviendas, de las 72 viviendas, se han aprobado en los presupuestos de este año y, realmente, ¿se van a acabar en esta Legislatura? ¿En esta Legislatura se va a dar solución habitacional a las personas que, en este momento, viven en la UVA? ¡Que todavía son muchas familias!; ies que, en este momento todavía quedan 13 bloques habitados!, ino en su totalidad, pero hay 13 bloques habitados en este momento! ¿Se le va a dar solución en esta Legislatura a estas personas, que llevan esperando mucho tiempo? Que una de las consecuencias de la espera es la desigualdad de derechos que se ha generado; es decir, hay unas familias que tienen vivienda en las condiciones en las que se pactó en su momento y hay otras familias que no solo no tienen vivienda sino que el paso del tiempo ha hecho peligrar su derecho a la vivienda, porque están ya en la tercera subrogación en muchos casos. Entonces, hay que dar solución a esta situación, como ya nos ha dicho antes el diputado de Podemos, porque es una situación en la que se encuentran todavía muchas familias. Ustedes mismo reconocen que, cuando se termine esta fase, itodavía quedará un veintitantos por ciento de familias por realojar! Entonces, ¿para cuándo se prevé este realojo?

Ya es la única UVA que queda en Madrid, de manera que es a la que hay que dar en este momento una respuesta presupuestaria. Además, ustedes se refieren continuamente a las 108 viviendas ya entregadas, y esas viviendas están terminadas desde 2013, es decir, responden a iniciativas y son la consecuencia de iniciativas de Gobierno anteriores, que recuerdo que son Gobiernos a los que el Gobierno actual no quiere nunca referirse como heredero de Gobiernos anteriores, pero realmente esas 108 viviendas las han heredado de los Gobiernos anteriores. Es cierto que, en el primer tramo de esta Legislatura han sido entregadas por la Presidenta, pero son viviendas que ya estaban terminadas. En definitiva, nos gustaría que nos concretara más tanto en lo que se

refiere a las obras de urbanización de la zona como de las torres y de las viviendas que faltan en este momento. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señora Ardid. Terminamos el turno de intervención de los Grupos con el portavoz del Grupo Popular, señor Fernández-Quejo, que tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señor Presidente. Saludo a los miembros de la Asociación de Vecinos de la UVA que nos acompañan, a las personas que están aquí y, por supuesto, a la Directora. Como les ha dicho la Directora, la UVA es una prioridad para el Gobierno de la Comunidad de Madrid, sobre todo y lógicamente, por las familias que están esperando desde hace tiempo una vivienda definitiva. Saben que hablamos de edificaciones de 1963, que se construyeron para dar alojamiento y evitar el chabolismo. La historia es que en 1993 el Consejo de IVIMA lo incorporó a la remodelación de barrios, en 1997 se recogieron los objetivos de la intervención urbanística y en 2007 se materializaron los condicionantes y los parámetros que iban a regir este proyecto de la UVA de Hortaleza.

A partir de ahí, esto quedó dividido, todos lo sabemos, en cinco sectores: norte, sur, este, oeste y el central. En el norte, este y sur están las 706 viviendas que ya están entregadas; también están las 137 que se van a empezar a construir próximamente, las 72 que se han adjudicado a la UTE Saglas-Herce y las 65 que ha aprobado el Consejo de Gobierno este martes pasado. Quedaría un resto, que, lógicamente, tiene que esperar todavía a liberalizar el suelo del sector oeste y de la zona central, donde se rehabilitarán los edificios originales y se ejecutarán esas 156 que faltan.

Yo creo que en esta Legislatura, en el año 2017, la Agencia ha dado un impulso definitivo a esta remodelación. Ha presupuestado 5,5 millones de euros, divididos entre urbanización, demolición y edificación. A esta cifra, como ya les ha dicho la Directora, ha habido que sumar los 3.486.000 euros, casi 3,5 millones de euros, que vienen del plan estatal; un plan estatal que va a aportar, como ella les ha dicho, en la prórroga, prácticamente, otro millón y medio más para seguir trabajando en la UVA de Hortaleza. Pero a eso, como ella les ha dicho, tenemos que sumar la rehabilitación, el mantenimiento y la conservación que es un esfuerzo que hace siempre la Agencia para mantener estas viviendas; así, en los garajes de la UVA, en los que se han invertido 98.000 euros, hay que sumar otros 58.000 euros de su puesta en marcha, así como la remodelación del local que se ha cedido a la asociación de vecinos, que son otros 56.000 euros.

Yo creo que la Agencia en esta Legislatura se ha tomado las cosas en serio y que, poco a poco pero con continuidad, se ha dado un gran impulso a la UVA y se está demostrando que este Gobierno tiene una apuesta decidida por este barrio y por sus vecinos. Dense ustedes cuenta de que esta Legislatura se ha presupuestado 14.300.000 euros destinados a inversiones y a actuaciones en la UVA. Resumiendo, de las 1.271 viviendas proyectadas, al comienzo de esta Legislatura, estaban entregadas 598; en 2016, como ya ha dicho la portavoz del Grupo Socialista para este punto, se finalizó la ejecución de las tres torres, es decir, de las 108 viviendas, que se entregaron también en

2016, y en la actualidad, como ya les ha dicho la Directora, Saglas-Herce va a ejecutar esas 72 viviendas, con un presupuesto de 7,8 millones de euros, y si las cuentas no fallan y si se cumplen las previsiones, creo que esas 72 viviendas se entregarán en el año 2019. Además, a eso sumamos lo que ya les he citado, la aprobación por el Consejo de Gobierno, el 5 de septiembre, de la construcción de otras 65, con otros 8 millones de euros y con un plazo de ejecución de 2 años, que más o menos es lo que se viene tardando. Así que, con esto, la Agencia habrá superado las dos terceras partes de las 1.271 viviendas sociales y podrá poner fin a la demolición y remodelación de la zona este y de la zona sur, y quedaría pendiente lo que les he dicho: la zona este y la zona central del barrio.

Creo que se está haciendo un gran esfuerzo en esta Legislatura, un esfuerzo bastante superior al de las Legislaturas pasadas y, posiblemente, cuando termine la Legislatura o prácticamente al terminar, se habrán construido esas 137 viviendas y se habrá realojado al 87 por ciento de las familias. Es verdad que aún quedarían pendientes esas 280 familias, que es un 25 por ciento, como hemos dicho; por lo tanto, quedaría edificar esa zona central y esa zona oeste.

Señorías, nos constan los contactos que tiene frecuentemente la Directora de la Agencia, Isabel Pinilla, con la asociación de vecinos. Además, creo que está haciendo un magnífico trabajo, porque, como les he dicho, es un trabajo continuado, que está haciendo poco a poco, pero sin pausa. Por ello, la quiero felicitar públicamente, porque es algo en lo que está centrada y tiene un objetivo claro en esta Legislatura: que la UVA de Hortaleza avance, y avance generosamente. Por ello, además de ejecutar obra, además de proyectar el resto, se comprometió con ese complemento necesario, que es el nuevo espacio asociativo que se está adecuando, que se va a entregar en breve, y también con los trabajos que requiere la asociación, que de vez en cuando le requiere trabajos de mantenimiento.

Yo creo que cuando termine esta Legislatura, tanto la Presidenta como la Consejera como la Directora, todos nos vamos a sentir orgullosos de lo que se ha avanzado, del trabajo que se ha realizado, que creo que va a ser superior, no me cabe ninguna duda, al de las Legislaturas pasadas. Posiblemente, cuando acabemos tendremos que 9 de cada 10 familias habrán conseguido el objetivo que llevan esperando tantos años. Lo que intentamos, al final, es que los vecinos de la UVA y los madrileños se sientan orgullosos, tranquilos y seguros de que la UVA va avanzando de buena manera. Yo creo que entre esta Legislatura y, posiblemente, la siguiente estará totalmente terminada. El avance que se va a producir en esta es muy significativo y yo creo que la Directora les dará su compromiso de que esto que yo les digo va a ser así. Pero no hace falta que se lo dé, yo la estoy viendo trabajar, sé que está centrada en el proyecto, sé además que es un proyecto que tiene como referencia y sé que va a emplearse a fondo para que esto se cumpla. Nada más, señorías, y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Fernández-Quejo. Terminamos la comparecencia con la intervención final de doña Isabel Pinilla, que tiene un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE LA VIVIENDA SOCIAL** (Pinilla Albarrán): Gracias. Como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, en esta Legislatura el presupuesto que se ha destinado a la rehabilitación de la UVA de Hortaleza ha sido de más de 14 millones de euros. Además, este tema, y los vecinos lo conocen porque nos reunimos muy asiduamente, es un compromiso personal mío. Yo sé que es una situación muy difícil la que viven los vecinos de este barrio y que es necesario que este barrio, que está en el centro de Madrid, se rehabilite y se remodele lo antes posible, y les puedo asegurar que mi trabajo está centrado en hacerlo lo antes posible.

Voy a ir contestando a todos los portavoces. Respecto a la ejecución del presupuesto: en cuanto a la urbanización, el presupuesto ha sido más del cien por cien, incluso hemos pedido una modificación presupuestaria, así que en el tema de las urbanizaciones el presupuesto es de 2 millones de euros, con lo cual, lo hemos aumentado; en cuanto a la demolición, también será el cien por cien, y en cuanto a la edificación, vamos un poco más retrasados debido a que los proyectos que ya existían en el antiguo IVIMA ha sido necesario actualizarlos, volverlos a examinar técnicamente, y eso nos ha retrasado a la hora de poder licitarlos. Las dos torres de 36 viviendas cada una empezarán inmediatamente; espero que en este mes se pueda firmar el acta de replanteo; la empresa adjudicataria ya está trabajando y espero, ya le digo, que en este mes o al finalizar el mes se puedan empezar las obras; la ejecución se terminará en el año 2019. En cuanto a la torre de las 65 viviendas, está en licitación; espero que se pueda adjudicar también a finales de diciembre o principios de enero, con lo cual, en el primer trimestre del año se comenzarán también las obras de las 65 viviendas.

Quedaría la fase cuarta de la urbanización. Estamos en contacto con el Ayuntamiento de Madrid para coordinarnos para que el proyecto de urbanización se termine de diseñar lo antes posible, con las posibles modificaciones que pueda haber, y se va a licitar también en el año 2018. De hecho, en el borrador de presupuesto ya lo hemos puesto para que ese dinero esté destinado a la ejecución de la obra de urbanización de esa fase.

Respecto a las setas –se hacía mención a ellas-, es verdad que esa parte de la UVA sigue sin poder demolerse. Ahí hay seis familias con las que estamos trabajando para poder encontrarles una solución habitacional, porque saben que están en situaciones muy irregulares. No pueden acceder a una vivienda de protección pública porque la legislación lo impide, y estamos trabajando con ellas para buscarles una solución. En el momento en que la encontremos, podremos demoler toda esa parte y empezar con las obras de urbanización. Ese es mi principal objetivo ahora mismo: quitar esas seis setas, quitar esas infraviviendas que hay ahí y urbanizarlo lo antes posible.

En cuanto se termine de urbanizar la zona oeste, empezaríamos también a licitar y espero que antes de finalizar la Legislatura se puedan licitar las 272 viviendas en cuatro torres de 36 viviendas cada una y un gran edificio de 128 viviendas que van en esa parte.

Luego, nos quedaría solamente la zona central que, como ustedes saben, tiene una especial protección ambiental, y estamos hablando con el Ayuntamiento a ver qué solución le podemos dar -yo creo que esa será la última parte-, y con la construcción de las edificaciones que van en la zona oeste

terminaríamos de realojar a todos los vecinos, con lo cual creo que la solución de la zona central, una vez que lleguemos a un acuerdo con el Ayuntamiento, no impedirá que el principal objetivo, que es el realojo de todos los vecinos de la zona, se pueda cumplir.

Les vuelvo a reiterar mi compromiso -no solamente el de la Consejera y el del equipo de Gobierno, sino el mío personal- de que la UVA de Hortaleza siga ejecutándose y que se termine cuanto antes la remodelación del barrio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pinilla, por su comparecencia y las explicaciones que nos ha dado. También agradecemos la presencia de los vecinos del barrio que nos han acompañado.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-721/2017 RGE.8032. Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la gestión actual de la empresa con los establecimientos comerciales de la Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Pedimos al señor Carabante que nos acompañe en la mesa para dar paso a la comparecencia. (*Pausa.*) Tiene la palabra para introducir la iniciativa, por tiempo máximo de cinco minutos, el señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. Agradezco al compareciente su presencia una vez más en la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. Esta comparecencia, por nuestra parte, viene dada por algo que imagino que el señor Carabante conoce perfectamente: la inquietud que existe dentro de la asociación de comerciantes por las sucesivas relaciones en ese comité existente tras la orden de 14 de marzo de 2016, la extensión de los contratos exclusivamente hasta diciembre de 2018 y la adaptación de los locales. Nosotros no vamos a ocupar estos primeros cinco minutos, porque consideramos que quien debe dar las explicaciones oportunas es el señor Carabante, que es plenamente consciente de que esta comparecencia no solo es requerida por el Grupo Parlamentario Socialista sino que está siendo escuchada y vista y va a ser atendida con especial atención por parte de la asociación de comerciantes, de esas empresas, de esas familias, de esos autónomos que llevan muchos años en la red de metro, que se han visto durante estos últimos años en una situación de mayor complejidad para poder desarrollar su negocio, para generar oportunidades de empleo, para tener la posibilidad de ganarse la vida.

Es verdad que las actuaciones que ha llevado a cabo Metro de Madrid, incluso antes la sociedad concesionaria Metromatic, parece -y así lo hemos entendido nosotros y lo compartimos con la asociación de comerciantes- que han ido a hacerles cada vez más difícil poder tener abiertos sus locales comerciales y poder llevar a cabo una actividad económica que entendemos que es

enriquecedora no solo para el propio autónomo o la empresa que lleva esta cesión, sino para la propia red de metro. Ya le avanzo que, aparte de las explicaciones que le he pedido sobre la situación actual, queremos que nos diga con rotundidad y con claridad, porque esa decisión le va a tocar a usted, salvo que la nueva Consejera le vaya a retirar su confianza como Consejero Delegado –que parece que no-, que para cuando finalice la extensión, en diciembre de 2018, ustedes tienen una idea, un plan, un proyecto, un futuro para esos locales; porque hasta la fecha, lo que ha habido –repito, aquí acaba mi intervención- ha sido constantes restricciones y problemas en su actividad a esta asociación de comerciantes, a estas personas que se ganan la vida con un espacio comercial, como ustedes finalmente acabaron titulando en el convenio. Así pues, espero sus explicaciones, señor Carabante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viondi. Damos la bienvenida al señor Carabante y le damos la palabra para que sustancie la comparecencia por tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Espero no ocupar esos quince minutos, porque seguramente lo más interesante no sea lo que yo pueda decir en esta primera intervención, a pesar de que intentaré dar cuenta de las explicaciones que me solicita el portavoz socialista, sino que quizás lo más importante son las cuestiones que sus señorías tienen y que yo podré aclarar en el segundo turno, en el que tengo algo menos de tiempo; por tanto, si me lo permite el señor Presidente, acumularé el tiempo que me sobre en el primero para poder dar respuesta a estas cuestiones.

Decía el portavoz socialista que solicitaba mi comparecencia para que diera explicaciones. Yo estoy encantado de dar las explicaciones a su señoría y a todos los diputados de esta Comisión. Lo hago periódica y permanentemente con la asociación de comerciantes, con los que tenemos un compromiso de reuniones mensuales en las que trasladamos toda la información; por tanto, le agradezco la oportunidad que me da no solo de volver a explicar a los representantes de la asociación de comerciantes de la red de metro que asisten a esta Comisión -a los que saludo- cuál es la situación actual y cuáles son los planes que tenemos previsto acometer para dinamizar e impulsar aún más la actividad comercial, sino, además, de poder explicárselo a todas sus señorías.

Creo que también es importante que hagamos un repaso histórico de dónde viene la actividad comercial, en qué situación estamos y hacia dónde caminamos. Decía usted que las primeras actividades comerciales se producían en los años ochenta o noventa, en los que se saca un concurso y se adjudica a una empresa, que es la que gestiona dichos locales comerciales, Metromatic. A partir de 2007, una vez que finaliza esa adjudicación, lo que decide Metro de Madrid es gestionar con sus propios recursos la actividad comercial o los locales comerciales que están insertos en la red, y firma junto con el Consorcio Regional de Transportes un convenio con la asociación de comerciantes para poder dinamizar e impulsar esa actividad comercial en la red de Metro. Lo firman el 7 de febrero de 2016 y, como bien decía, tiene fecha de finalización el 31 de diciembre de 2018.

Es verdad que hasta la situación actual se produce una circunstancia que modifica sustancialmente no solo la relación que tiene Metro de Madrid con los comerciantes, sino también la

propia situación o normativa que regula dichos usos, y se produce precisamente en esta Cámara, porque en 2012 se modifica la Ley 8/2012, de Medidas Fiscales y Administrativas -la ley de acompañamiento de los Presupuestos de 2012-, de 28 de diciembre, en la que se fijan los requisitos técnicos que son necesarios o en la que se plasma, digamos, cuál debe ser el desarrollo normativo para poder fijar esos requisitos técnicos. Como consecuencia de ello, el 22 de marzo de 2016 se aprueba la norma de usos asociados que, como digo, desarrolla la modificación de la ley de 2012. Por tanto, ese es el marco normativo en el que nos encontramos: tenemos la ley que permite los usos comerciales y la orden que determina cuáles son los requisitos para la instalación de los locales comerciales.

Como consecuencia de la aprobación de esta orden de marzo de 2016 se restringe, se limita o se fijan unos requisitos muy exigentes de cara a garantizar la seguridad, no solo de los comerciantes sino muy especialmente también de todos los clientes, de los 2.200.000 clientes que tiene la red de metro todos los días. Eso ha llevado a una situación en la que ha habido que cerrar o ha habido que trasladar locales comerciales que no estaban acordes con esa orden, y no lo hacemos por un capricho de la Consejería ni de la Dirección de metro, lo hacemos porque hay una normativa, insisto, que nos obliga y determina cuáles deben ser los requisitos técnicos que deben tener esos locales para poder tener una explotación. Y lo hacen con un único criterio, que es un criterio de seguridad. Para mí, y ya a me habrán oído más de una vez cuando he venido aquí a comparecer, la seguridad en metro es absolutamente innegociable; cualquier otra actuación puede ser matizable, puede tener una perspectiva, puede tener un matiz, se puede ver desde muchos prismas, pero la seguridad es un asunto absolutamente innegociable, no solo la seguridad ferroviaria sino la de todos los usuarios y de los viajeros; en este caso no de seguridad ferroviaria sino de los propios comerciantes. ¿Qué ha provocado esto? Una reducción sustancial de los locales comerciales habilitados para la actividad comercial: pasamos de 72 locales en el año 2007 a los 13 que tienen uso comercial en la actualidad. Y no solo se produce una eliminación de esos espacios comerciales como consecuencia de esta aplicación de los requisitos técnicos que deben regir la instalación de la actividad comercial de la red de metro sino que también, aunque es un tema menor, ha habido eliminación de los espacios comerciales precisamente para el uso ferroviario; es decir, espacios que antes no eran necesarios para la actividad ferroviaria ha sido necesario adoptarlos para mejorar esa situación, aunque ese es, seguramente, el motivo menos importante de la reducción de la actividad comercial.

Por tanto, en esos 13 locales ahora estamos con la reubicación y readaptación, para lo que ya estamos licitando algunos contratos, tal y como conocen los comerciantes de la red de metro, para reubicar y adaptar los locales comerciales a esa normativa. En concreto está ya en licitación y pendiente de la firma del inicio de las obras la licitación para la obra de adecuación de tres locales comerciales en las estaciones de Legazpi, Plaza de Castilla y Sol; eso ya está adjudicado y estamos pendientes de iniciar las obras, esperamos en los próximos días, dentro, seguro, de las dos próximas semanas. En el resto de las actuaciones estamos, como digo, por un lado licitando y redactando los proyectos para adecuación del resto de los locales que deben ser objeto de actuación para dar cumplimiento a esa normativa.

En todo caso, como ustedes también me pedían cuál era la valoración o qué era lo que nosotros pretendíamos hacer con la red de metro y con la actividad comercial, sí le digo que nosotros queremos dar un impulso a la actividad comercial. Queremos que los comercios continúen en la red de metro, pero que lo hagan con plenas garantías de seguridad para los viajeros y para los propios comerciantes. Nosotros estamos seguros de que la red de metro, por la que transitan 2.200.000 personas, es una buena oportunidad de generación de empleo y de recursos para todos los madrileños, porque al final los accionistas de la empresa Metro de Madrid son todos los madrileños. Para que se hagan una idea, los ingresos que suponen son 193.000 euros al año que, dentro de un presupuesto tan relevante como el presupuesto de Metro, puede parecer una cosa pequeña, pero 193.000 euros son 193.000 euros que dejan de poner los madrileños para Metro, porque los podemos obtener de una actividad comercial. Lo que nos gustaría es que hubiera más pero, insisto, siempre garantizando las condiciones de seguridad.

En relación a los comercios existentes, a nosotros nos gustaría –y se lo he transmitido así a los comerciantes- que los comercios, que los comerciantes, que los empresarios, que los autónomos que ahora están desarrollando su actividad comercial continúen en la red y, si es posible, que impulsemos nuevas oportunidades de desarrollo comercial, que al final es desarrollo de empleo y desarrollo de la actividad económica. Como le he dicho al principio, yo prefiero, si me lo permite, señor Presidente, reservarme parte del tiempo de esta primera intervención para poder aclarar en la segunda, si ustedes me lo permiten, aquellas cuestiones que ustedes me planteen.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Seremos generosos en su segunda intervención. Continuamos con el turno de intervenciones de los Grupos políticos, de menor a mayor. A tal efecto, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la señora Rodríguez Durán por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RODRÍGUEZ DURÁN**: Gracias, Presidente. Gracias al señor Consejero Delegado por estar hoy aquí para hablarnos de este tema. Nos gustaría que nos aclarase ciertos aspectos ya que tras la reunión mantenida con los comerciantes de Metro nos han surgido una serie de dudas. En los contratos se establecieron los cánones mensuales por explotación comercial, que en muchos casos ascendían a más de 2.000 euros en locales de 30 metros cuadrados; se obligaba a constituir una garantía de doce mensualidades de cánones en concepto de aval, y se les imponía a los comerciantes, entre otras obligaciones, la de proveerse de las correspondientes licencias de apertura, a sabiendas por parte de Metro de Madrid que era una condición de imposible cumplimiento, pues se trataba de la puesta a disposición de locales por parte de dicha empresa en los que ninguna normativa amparaba la actividad comercial, alguna por tratarse de actividades situadas bajo cota de calle.

El convenio marco surgido desde los planteamientos de sus componentes, y siempre de acuerdo con las decisiones adoptadas por la Consejería de Transportes y los Plenos del Ayuntamiento de Madrid de 31 de enero y 10 de febrero de 2006 respectivamente, establece como fundamental la permanencia de los comerciantes de la asociación hasta el 31 de diciembre de 2018. Así pues, se daba seguridad jurídica –de la que anteriormente se adolecía– a favor de los miembros de la

asociación. Naturalmente, dicha permanencia está condicionada al cumplimiento por parte de los comerciantes de los términos económicos establecidos en sus contratos, la revisión de sus cánones mediante la aplicación del IPC y la obligación de los comerciantes de obedecer a las correspondientes licencias de apertura y, en su caso, funcionamiento.

En cuanto a las reubicaciones, hemos de aclarar que su tratamiento fue introducido en un primer momento por Metro de Madrid a instancia de la asociación, ante la posibilidad de que la falta de medidas de seguridad, el obligado acondicionamiento de las instalaciones y las características de determinadas estaciones hicieran inviable la permanencia de actividades en determinadas estaciones. La redacción de ambos acuerdos, cuarto y quinto, no ofrecen dudas jurídicas relevantes habida cuenta que en ellos están reconocidos tanto la posibilidad de cierre provisional como definitivo, y el régimen económico que se aplica tanto en uno como en otro caso. En cambio, aquí sí que surge una duda razonable que fue muy aprovechada en su día por determinados gestores de Metro de Madrid y es la referente a la doble obligación de esta empresa: por un lado de comunicar tal circunstancia a la asociación y, por otro, se refiere a que deberá ofrecer a su adjudicatario todos los locales vacantes o existentes disponibles con las mismas o similares características en cuanto a ubicación, medidas, afluencia de viajeros, etcétera. Respecto a la primera de ellas, tal obligación se ha venido haciendo en parte, con lo que se está cumpliendo el convenio marco. No ocurre así respecto a la segunda, aunque hemos de matizar que el espíritu plasmado en el convenio habla de dos cuestiones: una de ellas es el ofrecimiento de incluir todos los locales vacantes o existentes disponibles, pero la otra cuestión es que deben tener las mismas o similares características, lo que implica un supuesto de hecho coincidente, que está sujeto a interpretación.

Por lo tanto, debemos movernos dentro de las normas contenidas en el propio Código Civil para interpretar las dudas que ofrecen las reubicaciones sobre lo que se consideran locales con las mismas o similares características, y la jurisprudencia es tan profusa como contradictoria en la materia. También es necesario conocer el régimen de reubicaciones. Este régimen establece unas condiciones económicas en el supuesto de rechazo de los espacios comerciales ofrecidos que llevan implícito un tratamiento indemnizatorio, pero no excluyen las reclamaciones que por daños y perjuicios pudieran corresponder a los sujetos en supuestos de incumplimiento de Metro de Madrid de estas obligaciones. Otra cosa sería conocer ese alcance indemnizatorio en el caso de incumplimiento, que estaría sujeto a previa solicitud procesal y a la fijación final de los tribunales.

En cuanto a las actividades, transcurrido el tiempo se ha comprobado que Metro de Madrid no ha tenido, con anterioridad a diciembre de 2012, competencia ni permiso alguno de la Administración, sea municipal o autonómica, para que pudieran ejercer en sus estaciones actividades comerciales, industriales, etcétera. Ello fue, no obstante, generalmente autorizado a través de un escueto tratamiento legal, en concreto de la ya mencionada Ley 8/2012, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, que en su artículo 10 autoriza, como uso asociado de la red explotada por Metro de Madrid, las actividades comerciales.

Es sorprendente que con anterioridad a la mencionada autorización de actividades y por aplicación de la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial de la Comunidad de Madrid, la Ley 2/2012, publicada en el Boletín de 15 de junio de 2012, es decir, seis meses antes de que se autorizasen los usos comerciales en Metro, existía una obligación de que todos los comerciantes deberían presentar la declaración responsable sustituyendo a la petición de licencia, en la que el interesado manifestase que cumple con la legislación vigente, junto con la presentación de un proyecto y la liquidación de la tasa correspondiente, estableciendo además un régimen sancionador fuerte para el infractor.

A modo de conclusión, podemos afirmar las siguientes consideraciones. Actualmente, la interpretación sobre esta materia puede ser más permeable al existir dos normas: una que autoriza la actividad comercial en Metro y otra que obliga a la declaración responsable. A nuestro juicio, únicamente avalaría la posición de la asociación y de los comerciantes la indefensión que provoca la falta de información sobre la cumplimentación por parte de Metro de Madrid de los requisitos necesarios para poder ejercer las actividades en las estaciones.

Por otra parte, con un análisis posterior, la aprobación de la norma de 14 de marzo de 2016, reguladora de los usos autorizados en la red de metro, la situación de los comerciantes no deja de ser aún más preocupante en relación con la dejación por parte de Metro de Madrid de la obligación que tal norma establece para que dicha empresa adaptara la norma a los espacios comerciales. Durante el año transcurrido para tal adaptación, Metro de Madrid procedió a exigir determinados cierres de establecimientos ubicados en estaciones donde no se contemplan actividades comerciales y debían ser reubicados. Estos cierres se produjeron en agosto del pasado año 2016 y otros hace tres meses para la adaptación. En lugar de acometer las obras dentro de un plazo establecido en la orden, Metro de Madrid ha venido ofreciendo durante el pasado año una indemnización a los comerciantes por cesar en sus actividades y abandonar definitivamente los locales, supuesto este no contemplado en los contratos de cesión de espacios comerciales ni en el convenio marco, que solamente reconocen tales indemnizaciones en el caso de que las reubicaciones ofrecidas no sean de interés de los comerciantes afectados por ellas, que es el caso de la mayoría de los que han optado por recibir tales indemnizaciones.

Lo cierto es que en la actualidad hay comerciantes que llevan más de un año cerrados, que sus reubicaciones aún están técnicamente por determinar y sin contemplarse para ellos obras hasta entrado el año 2018, y al resto aseguran un próximo comienzo de obras sin determinar fechas ciertas de entrega de locales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Rodríguez.

La Sra. **RODRÍGUEZ DURÁN**: Gracias, Presidente. A todos ellos, una vez se han adaptado los locales, la empresa no les ofrecen garantías técnico-jurídicas suficientes para que puedan obtener licencias. Es imprescindible la suscripción de un convenio de colaboración y conformidad entre la empresa, Comunidad y ayuntamiento que marque las directrices de uso de los locales en relación con

las normas de aplicación y los comerciantes afectados de una u otra forma dispondrán de un muy corto periodo de tiempo para solicitar sus licencias o declaración responsable y abonar los gastos de las mismas.

Por ello, se ha dejado constancia y se han precisado nuevas consideraciones que han sido trasladadas a Metro de Madrid para que se extiendan la duración o plazos contractuales basados, no ya en la inversión por obras directas en cada establecimiento, sino en los costes que va a suponer el procedimiento de obtención de las licencias, pues para ello se requerirá la concurrencia de aparejadores técnicos o la realización de sus informes internos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Rodríguez, ha terminado su tiempo. Señor Oliver, tiene la palabra.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días, señor Carabante. Gracias por venir aquí y muchas gracias a algunos de los pocos comerciantes de Metro que quedan en la red de metro de Madrid por asistir hoy a dilucidar un poco su futuro, que me imagino que es bastante estresante tener un futuro incierto, sobre todo cuando las cosas no están claras por parte de la Administración Pública, en este caso a través de una sociedad como Metro de Madrid.

Voy a remontarme también un poquito a los inicios para hacer una ordenación de todos los sucesos que ha habido. Empiezo en torno a 1984, cuando empiezan los primeros locales comerciales en la red de metro. En 1985, Metro de Madrid concede la explotación a Metromatic, que parece que es una empresa de capital francés, que cedía los locales con contratos semestrales a los comerciantes. Estos contratos semestrales se incrementaban, parece ser -seguramente si el señor Carabante tiene la historia más completa le agradecería que nos lo dijese- que había subidas de precios semestrales sin haber exactamente una causa justificada o, por lo menos, que esta causa viniese reflejada en los contratos. Esto genera, como ustedes comprenderán, una situación de precariedad y de inseguridad bastante elevada dado que, si cada seis meses hay que renovar un contrato y directamente te pueden cerrar, pues no parece que sea lo mejor para la estabilidad de nuestros profesionales.

En el año 2005 acaba el convenio. En esa época había unos 125 espacios comerciales y más de 600 trabajadores. Teniendo en cuenta que el coste medio de los locales de alquiler de Metro eran vamos a poner de unos 2.000 euros -seguramente usted me lo pueda indicar un poquito mejor-, estamos hablando de unos 3 millones de euros al año de ingresos para Metro en el año 2005.

Entre 2005 y 2008, no hay contrato. Nada. Parece que se firma en 2007 el convenio marco y en 2008 se firman los contratos con Metro por diez años, hasta el 31 de diciembre de 2018, que expira en menos de dos años. Este convenio marco establecía indemnizaciones en caso de cierres de línea, reubicaciones, etcétera.

En 2012, como han comentado previamente tanto el compareciente como la representante de Ciudadanos, aprueban la Ley 8/2012, de Medidas Fiscales y Administrativas, que es más o menos

una especie de brindis al sol, que no sé exactamente si puede usted repetir para qué servía, pero le agradecería que lo volviese a repetir.

En 2015, la Consejería de Transportes aprueba un Decreto, el 24/2015, y se aprueba un Reglamento de usos. En 2016, se saca la Orden 653/2016, en la que se indican los requisitos para usos asociados. En agosto de 2016, a los locales que no cumplen la Orden se les ofrece una alternativa, son en total unos 9 locales, 5 piden la reubicación y, según los datos de los que dispongo, todavía están esperando más de un año después. Todo esto cobrando una indemnización pero, vamos, habiendo construido Metro una serie de locales en el año 2011, no entiendo muy bien a qué se debe la espera en la reubicación. Y, aparentemente, incluso en muchos de los sitios donde se han cerrado locales comerciales se permite el uso de stands. Obviamente, no cuestionamos las órdenes que da una normativa, cuestionamos el trato a los comerciantes.

Si me permite, le voy a hacer una serie de preguntas. Si quiere se las puedo pasar por escrito porque me he tomado la molestia de ponérselas por escrito por si quiere tomar nota. ¿Qué deficiencias tienen actualmente los locales que se pretenden cerrar? ¿Por qué no se indica claramente el objeto de las obras que van a tener los locales comerciales? Y me quedo más tranquilo con la voluntad que ha manifestado el Consejero Delegado de Metro de continuar la actividad comercial de los comerciantes que históricamente están trabajando en la red de metro. Entonces, entendemos que Metro de Madrid va a facilitar un nuevo marco para evitar la inseguridad que tienen los comerciantes de Metro a día de hoy. ¿Por qué no se indica exactamente el plazo de las obras cuando hay uno de los concursos que ya está licitado y aprobado? ¿Cuánto cree el señor Consejero Delegado que vale el cierre de un local con empleados?

Obviamente, esto nos provoca muchas dudas en general y una de las dudas más llamativas es precisamente el importe de la licitación de los contratos; es decir, se ha licitado uno de los contratos, IVA incluido, por unos 450.000 euros, que son tres locales, y eso son aproximadamente, de nuevo IVA incluido, unos 150.000 euros por local. No sé qué van a hacer. Probablemente van a meter una tuneladora, pero, bueno, hasta la información que tengo yo ahora mismo y que espero que el señor Consejero Delegado sea capaz de ampliar, parece ser que se van a cambiar los cierres de los locales. Entonces, a ver si nos explica un poco más qué puede ser.

Aparentemente, hay en proceso otra licitación por 600.000 euros –bueno, esta cifra no la tengo tan cuadrada- para otros tres locales. ¿Qué obra pretenden hacer ustedes de nuevo y qué plazos manejan? ¿Por qué no se reubican los locales cerrados en agosto de 2016, que son cinco? ¿Por qué, si los locales tienen algún incumplimiento, tal y como indica el contrato, Metro no les dice a los mismos y les da un plazo para subsanar dicho defecto y tiene que licitar un contrato? Bueno, quería preguntar al señor Consejero -no sé si es opinión personal, pero debería ser una estrategia de empresa- qué opina Metro de Madrid, en boca de su Consejero Delegado, de que una concesionaria tenga contratos semestrales y pueda subir los precios sin justificación aparente y que no quede reflejado en el contrato; ¿qué opina para la seguridad jurídica y personal de la gente de la red de Metro? ¡Ah, y una última pregunta que probablemente no tenga importancia! ¿Tiene Metro de Madrid,

actualmente, algún acuerdo con JCDecaux y qué van a hacer con la cantidad de locales que ya han construido y que están cerrados a día de hoy? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. La verdad, señor Carabante, es que usted ya lleva años en política; sabe que, cuando un Grupo Parlamentario solicita una comparecencia y además el resto de Grupos intervienen en una línea bastante parecida y hay presentes en la Comisión miembros de la Asociación de Comerciantes, es evidente que no es la situación casi idílica que nos ha planteado usted sobre su política como gestor de Metro de Madrid con respecto a estos 13 locales comerciales, estos 13 empresarios que, a día de hoy, intentan sacar adelante un proyecto empresarial de vida y que, además, le recuerdo, generan empleo.

¡Por tanto, hay un problema, señor Carabante! Y, en política, es mejor afrontar que hay unas circunstancias que obligan o que generan dudas y que plantean problemas de cara al futuro que plantearlo solo con: vamos a impulsar, estamos completamente de acuerdo, cuando la cronología de los hechos no avala, no digo las palabras del señor Carabante sino de todos sus sucesores anteriores con respecto a estos locales. No puedo obviar una mención que ha hecho usted como un elemento en el que Metro de Madrid se ve obligado, casi ajusticiado, a tener que hacer un cambio en la relación y en los locales comerciales debido a la Ley del año 2012; una Ley, señor Carabante, que aprobó el Partido Popular con su mayoría absoluta. Entonces, las necesidades que tuvieron que hacer fueron porque en esa ley el Partido Popular decidió aplicar una serie de requisitos que afectaban a Metro de Madrid, y no hubo nadie en ese Gobierno que planteara que, en el conjunto de medidas que recogía la Ley de 2012, podían afectar a la situación en que se encontraban esos locales.

Como usted nos dice, hay algún dato que yo tengo que usted no ha mencionado y espero que usted me ratifique. En estos años, de esos más de 70 locales hemos llegado a 13; usted convendrá conmigo en que Metro incluso ha indemnizado a comerciantes para sacarlos, porque Metro lo indemniza. Su mantra es el concepto de la seguridad, el concepto de la seguridad en un local, en un espacio comercial. Yo, permítame, como representante del Grupo Socialista, creo que estoy completamente de acuerdo con usted en el tema de la seguridad, pero tengo ciertas dudas en cómo aplican ustedes el criterio de la seguridad para ciertas cosas en el ámbito de Metro de Madrid. Porque yo le pregunto: ¿qué seguridad, qué normativa cumple, por ejemplo, esa cantidad de puestos o stands informativos que van proliferando por parte de la red de Metro? ¿A qué normativa se ajustan? ¿Quién controla el posicionamiento de cada uno? ¿Quién tiene o quién recibe esos ingresos? ¿Hay una empresa que gestione todo ello? ¡Eso también me interesa! Y, si usted cifra en 193.000 el ingreso del local, me gustaría saber cuánto percibe Metro por esa proliferación de stands que cada día vemos más y, además, principalmente, en puntos estratégicos de la red de Metro, en conexiones entre líneas o incluso en posicionamientos en intercambiadores, y si esos sí cumplen la normativa. ¿Dónde hay seguridad? ¿Se cumple la normativa? ¿Existe, como comentaba el señor Oliver, algún acuerdo o alguna concesión o algún apalabramiento con la empresa JCDecaux? Porque los hechos, esa

confianza que usted deposita en creer que esos locales comerciales van a salir adelante, no ratifican sus palabras, sobre todo porque el responsable máximo de adecuar esas instalaciones era el propio Metro de Madrid, y en ese convenio y en los contratos ustedes fijaron un año para llevarlo a cabo. Es decir, a día de hoy, tendría que haber estado todo puesto en funcionamiento, adecuado a las instalaciones y cumpliendo las leyes que ustedes mismos aplicaron y votaron en el Parlamento. Pero, a día de hoy, veo que en su información, que ha sido raquítica en ese ámbito, nos habla de la licitación de tres obras que prácticamente van a empezar ya, en Legazpi, Plaza de Castilla y Sol, y el resto se están redactando proyectos. Sabe usted que estamos incumpliendo los mismos plazos que se dio Metro de Madrid. Yo entiendo la preocupación de las personas que está gestionando esos locales comerciales, que algunos los tienen cerrados desde hace tiempo; es que su contrato vence, no estamos hablando, como las concesionarias de la M-45, dentro de 15 años, ni perciben una generosa gratificación por parte de la Administración, es que sus vidas dependen de esos locales comerciales, y esto acaba dentro de 15 meses. Y, cuando acabe el contrato, ¿qué planteamiento tiene usted para esos locales comerciales? Porque, aparte de decir: queremos impulsar, queremos dar oportunidades, explíqueme cuál es el plan exacto que piensa llevar a cabo usted no solo para mantener esos 13 locales sino para garantizar la seguridad jurídica de que van a poder mantener su negocio, y cómo va usted a incrementar esas actividades y cómo van a hacer convivir ustedes, desde Metro, esos locales y esos espacios comerciales tradicionales -si quiere el término-, porque llevan muchos años trabajando en la red de Metro con esa proliferación que vienen ustedes admitiendo, consintiendo, avalando, y que dé esos stands informativos que van apareciendo en cada uno de los puntos estratégicos de la red de Metro.

Mire, el impulso a una actividad económica, y usted y la empresa Metro de Madrid lo conocen bien, pasa por tomar medidas, y usted no nos ha contado las medidas; usted no nos ha dicho qué va a pasar a partir de diciembre de 2018; usted no nos lo ha contado. Sé que se ha reservado su turno para, luego, hacernos aquí una demostración del conocimiento de Metro de Madrid, que es una argucia parlamentaria. Mire, yo, como representante del Grupo Parlamentario Socialista, estoy encantado de que usted se explaye ahora con esas bondades; si la preocupación no es solo del Grupo Parlamentario Socialista, es de la Asociación de Comerciantes, de las personas que tienen un negocio que quieren tener estabilidad, futuro y garantías, esa es la seguridad. Usted me habla de la seguridad en Metro y yo le hablo de la seguridad de los negocios, de las personas, de los puestos de trabajo, que quieren tener una claridad meridiana sobre esas palabras tan bonitas que quedan en una intervención parlamentaria, pero que tienen que quedar reflejados en papeles, acuerdos, compromisos, cifras y futuro. ¡Y por eso le hemos pedido comparecer!

Yo espero que de todas estas preguntas que le hemos hecho, al menos -voy a ser generoso-, un 20 por ciento, nos las conteste... (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID: ¡Todas!**) No, estoy seguro de que alguna no me la va a contestar. Si quiere, luego, miramos el Diario de Sesiones y ya verá como alguna se deja usted en el tintero, señor Carabante. (*El señor Consejero Delegado de Metro de Madrid pronuncia palabras que no se perciben.*) No se las voy a repetir porque seguro que usted ha tomado buena nota de todas estas preguntas.

Acabo la intervención diciendo que no es una cuestión exclusiva del Grupo Parlamentario Socialista, es de la Asociación de Comerciantes, del futuro de sus vidas, del futuro de sus negocios y también, por qué no, porque la red de Metro que ustedes tanto ostentan que es la mejor de toda Europa, que vienen de cualquier país del mundo a verla, choca que ustedes hablen tanto de esa red y, en cambio, uno visite otras redes de metro y, en cuanto a locales comerciales u oportunidades, es radicalmente distinto el trato que se le da en otras ciudades al que se le da a Metro de Madrid. Para ser los mejores en algo hay que ser los mejores en todo, y en esto ustedes reconozcan con nosotros que no han hecho una buena gestión; si había 70 locales y estamos a 13, algo deben haber hecho mal. Entiendo que usted lo reconocerá. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viondi. Acabamos el turno de intervenciones con el Grupo Parlamentario Popular y, en su nombre, tiene la palabra el señor Berzal por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días otra vez, señoras y señores diputados. En primer lugar, quiero agradecer su presencia a los representantes de la Asociación de Comerciantes que explotan locales en la red de Metro de Madrid y, cómo no, por supuesto, al señor Carabante, no solamente su presencia sino sus concretas explicaciones al motivo de la comparecencia en el día de hoy.

Voy a empezar por el final de la intervención del señor Viondi, diciendo y ratificando... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *iCómo no!*) Diciendo que este Grupo Parlamentario sí que mantiene y sostiene que la red de Metro de Madrid es una de las mejores redes de metros no de Europa sino del mundo. Precisamente, por eso que usted dice, señor Viondi, de que no solamente hay que serlo en parte sino que, para serlo, hay que serlo en todo, hemos entendido perfectamente, repito, desde este Grupo Parlamentario, los hechos y la cronología de los acontecimientos que han pasado con respecto a la situación de los locales, repito, de la red de Metro de Madrid.

Como deben entender sus señorías y como deben entender, sobre todo y principalmente, los representantes de la asociación de comerciantes, el Grupo Parlamentario Popular y la Presidenta Comunidad de Madrid, como Presidenta del Grupo y como Presidenta del Gobierno de la Comunidad de Madrid, siempre están preocupada y ocupada y reitera en sus intervenciones que nuestra preocupación es no solamente que no exista un solo parado en nuestra Comunidad Autónoma sino que las personas que tienen y que tenemos trabajo puedan tener la tranquilidad y la seguridad de poder mantenerlo. Ahora bien, de las explicaciones que ha dado el señor Carabante, tenemos que decir que no podemos poner ningún pero, seguramente sí hacer algún matiz.

Es obligación, señorías, y señoras y señores empresarios de la Administración, en este caso de Metro, adoptar las medidas oportunas al menos para una serie de cuestiones que aquí se han planteado; fundamental y compartida por todos, también por usted, por supuesto, señor Viondi, la seguridad de esos locales no solamente para los trabajadores y las trabajadoras que ejercen la actividad sino para los usuarios de los mismos, pero, por supuesto y en primera instancia, la

seguridad jurídica. Seguridad jurídica que se ha visto condicionada por la modificación normativa, no solamente como hacía referencia la portavoz de Ciudadanos a la inexistente, con respecto a la licencia de actividad, sino a la normativa jurídica que la ley ha ido modificando con el transcurso de los años. En 2012 si se adoptaron aquellas modificaciones fue pensando no en Metro de Madrid sino en los usuarios de Metro de Madrid y, por supuesto y por encima de todo, en aquellos, entonces quizás 70, empleadores o empresarios que estaban explotando estos locales comerciales. Venir ahora hacer aquí una retrospectiva de por qué hemos pasado de 70 a 13 y achacarle la culpa a los anteriores, no sucesivos, sino los anteriores, Consejeros Delegados o responsables de Metro de Madrid, desde nuestro punto de vista, no tienen ningún sentido; la realidad es tozuda y actualmente hay 13. Hay 13 que tienen que tener la seguridad de que sus contratos, con independencia de su vencimiento, que efectivamente es en diciembre de 2018, tengan la seguridad jurídica que venga contemplaba en los mismos, tanto para los que han firmado por parte del empresario como por parte de Metro de Madrid. ¿Qué, por supuesto, tienen inquietud? Compartida por todos, estaría bueno. ¡Compartida por todos y, en especial, por este Grupo Parlamentario! Pero, por supuesto, nosotros estamos confiados en que Metro nos planteará a todos los Grupos Parlamentarios y en primera instancia, por el diálogo permanente que tiene con esta asociación, los objetivos y la estrategia que a partir del vencimiento de los mismos se va a establecer.

Para finalizar, quiero hacer una serie de reflexiones de lo que para este Grupo Parlamentario, señor Carabante, señorías, sería importante. Sería importante continuar trabajando en la seguridad jurídica de estos contratos; es fundamental y no nos podemos apartar y no lo hacemos ni un ápice en este Gobierno de esa dirección, adoptando cuantas medidas sean oportunas, lógicamente negociadas y pactadas con aquellos a quien afecte, pero, por supuesto y por encima de ese pacto, por el cual, repito, apostamos nosotros, para dar cumplimiento a lo que exijan las normativas porque, si no, la seguridad jurídica nunca existiría.

Por otro lado, efectivamente, estamos con usted, señor Carabante, isiga apostando por la seguridad, no solamente la jurídica sino por la seguridad para todos! Es fundamental, porque es muy bonito no hacer demagogia, que no se entienda qué es lo que quiero decir, sino decir palabras grandilocuentes hablando de que la seguridad en un local, que puede ser una cafetería u otro tipo de actividad, puede ser más o menos relevante, pero siempre ese relevante, porque el día que pasa algo, al final los mayores perjudicados son a quienes les sucede, pero luego la Administración siempre es la culpable, y usted está, señor Carabante, para que eso no pase.

Por otro lado, seguimos apostando, lógicamente con usted, para que tengamos unos locales de la red de Metro que sean ejemplares, que estén actualizados, que sean modernos y que sean atractivos, no solamente para aquellos que lo están explotando o que lo puedan explotar, si fuera el caso en el futuro, sino también para el potencial cliente que pasa por la red de metro. Por supuesto, en el tema de reubicación no echemos la culpa a la Administración en este caso, habría que hablar con cada uno de los afectados para ver si han estado de acuerdo o no con la nuevas reubicaciones.

Una vez más, tenemos que decir que apostamos por la calidad y no por la cantidad. Yo soy usuario de metro, como casi todos o todos los que estamos aquí, y tengo que decir, y lo digo con mucha educación, con mucha prudencia y con mucha modestia, que la calidad de la imagen de alguna de las instalaciones no corresponde para una ciudad como Madrid. Recordemos, señorías, que en el metro de Madrid no solamente viajamos los madrileños, sino que es un centro de atracción -y entrecomillo- turístico de muchos miles y miles de personas que al cabo del año pasan por nuestra de metro y que se llevan también una imagen, buena o mala, en función de lo que vean no solamente como usuarios de los convoyes, de los cuales hacen uso, sino también de los usos asociados que tengamos en este caso con los locales a los que hacemos referencia. Por eso, apostar por la calidad es apostar por la imagen, por la imagen de un metro atractivo, por la imagen de una ciudad saludable, por la propia imagen de los trabajadores y de las trabajadoras y por la propia imagen que al final repercute en beneficio, cómo no, tanto a los trabajadores como a los empresarios.

Para finalizar, quiero dejar constancia de que este Grupo Parlamentario va a estar al lado de los trabajadores, de las trabajadoras y de los empresarios, para hablar y para dialogar, pero por supuesto vamos a estar apoyando y sosteniendo las decisiones y la hoja de ruta que sí ha sido explicada por el señor Carabante en su primera intervención y que con buen criterio gerencial, con independencia de que también lo tiene político, se haya podido reservar para su segunda intervención alguna cuestión que, por ende, ha sido replanteada en las intervenciones de los demás Grupos Parlamentarios.

Señor Carabante, es verdad que en la red de Metro de Madrid es una de las mejores del mundo y también queremos que lo sea en cuanto a la imagen que demos con los locales comerciales, pero, si hay que apostar por otro tipo de estrategia, apostemos de manera consensuada, por supuesto, y dentro del diálogo, pero sin dar marcha atrás, porque perjudicamos no solo a los trabajadores y las trabajadoras sino a los madrileños y a la imagen de nuestra ciudad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Berzal. Con la generosidad de esta Presidencia, el señor Carabante va a disponer de quince minutos para contestar a todas las preguntas.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Desde luego, señor Viondi, voy a contestar a todas y cada una de las que ha formulado. Permítame, primero, que muestre agradecimiento al portavoz del Grupo Popular por su intervención y, sobre todo, porque en el fondo su intervención supone revalidar lo que dice la Comunidad de Madrid, que es apoyar al comercio, apoyar el comercio en la red de metro siempre con unas condiciones absolutas de seguridad.

Lo que quiero decir es que muchas de las cuestiones que ustedes me han planteado, los tres portavoces de la oposición, se hubieran resultado sin que yo viniera aquí, con tan solo haber leído ustedes el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid o la normativa y las hubieran podido contestar. Se da la circunstancia de que, de los tres portavoces de la oposición, ha habido dos que no se han

leído ni un solo papel y una portavoz que se ha leído todo, aunque a mi juicio no ha sido capaz de aportar absolutamente nada, ni tan siquiera de explicarlo bien.

Decía la portavoz de Ciudadanos que el contrato tenía unas condiciones: unos 2.000 euros de media, unos 30 metros cuadrados de media, unas garantías de 11 mensualidades y que era obligación por parte de los comerciantes obtener las licencias; ya vi que le parece mal. ¿Le parecen mal esos contratos? ¿Ciudadanos hubiera planteado otro tipo de contratos para arrendar los locales comerciales? Porque está muy bien leernos el contrato pero, desde luego, no solo es labor, a mi juicio, de la oposición, si me permite el consejo, leer la documentación sino que yo creo que debe decir qué es lo que estamos haciendo y sobre todo proponer iniciativas para mejorar esas cuestiones. Usted decía que se había producido una reubicación y, si no, una indemnización. Una indemnización que, a su juicio, no estaba contemplada y, por tanto, era no sé si ilegal pero sí al menos irregular. ¿Quiere decir usted a los comerciantes que la indemnización que han recibido por Metro no la debían haber recibido? Es importante aclararlo; en su intervención lo ha dicho. En fin, yo estoy orgulloso de que los servicios jurídicos de Metro hayan tenido la flexibilidad, el buen criterio y, sobre todo, con garantía jurídica poder indemnizar, aunque usted piensa que no está contemplado en los contratos ni en la normativa, a los comerciantes de Metro, que ya lo están pasando suficientemente mal con la suspensión de sus negocios, como para encima no tener una indemnización por parte de Metro. Yo, desde luego, en la medida de lo posible y siempre que se cumpla, por supuesto, con los contratos, con la normativa y con la legalidad, estoy apostando para que los comerciantes reciban una indemnización, pero es bueno que se sepa que a usted no le parece bien.

Decía el portavoz de Podemos que había pocos comerciantes en la red de metro. Yo me alegro, me alegro de que usted piense que hay pocos y que quiera mayor actividad comercial y mayor número de comercios porque normalmente su partido, en todas las Administraciones y en todas las instituciones, van exactamente en la línea contraria; o sea, esto de la actividad comercial, los empresarios, el emprendimiento, eso siempre le suena francamente mal. Por tanto, yo me alegro de que usted esté con nosotros en la línea de impulsar... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *iDemagogo!*) Mire, yo a usted le he respetado, no le he llamado demagogo, y debo decirle que yo no he salido en ningún papel. Cuando usted me hablaba a mí de argucias...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Carabante y señor Viondi, les ruego que no entren en debates paralelos y que se ciñan al tema.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Usted me decía a mí que reservarme el tiempo era una argucia parlamentaria, ¡hombre!, que venga de usted, que ha hecho una intervención, eso sí, en las formas estupenda, como suele hacerlo, pero de fondo, de verdad, le hubiera bastado leerse algún documento para no haber dicho alguna de las cosas que usted ha dicho. En todo caso, ahora, como le he dicho, le daré contestación a todas y cada una de las cuestiones.

Preguntaba el señor Oliver para qué sirve la Ley 8/2012, de 28 de diciembre; insisto, es un artículo muy sencillo. Yo creo que con que se lo leyera... Le invito a que si no lo ha leído o no lo ha entendido, por favor, lo relea, porque es muy sencillo; lo que hace es permitir los usos comerciales en la red de metro. Es muy sencillo, de verdad. Si lo vuelve a leer, me hace el favor de que yo no pierda el tiempo en intentar explicarle qué es lo que dice la ley. En todo caso, es una ley que se ha aprobado aquí, efectivamente, como decía el señor Viondi, con los votos del Partido Popular; afortunadamente con los votos del Partido Popular, señor Viondi, porque es una ley que permitía precisamente regularizar la situación de alegalidad en la que se encontraban los comerciantes; no había un marco normativo que permitiera la actividad comercial en la red de metro y lo que se ha hecho precisamente es dar garantía con esa ley. Pero, en todo caso, ustedes pueden proponer aquí la modificación de esa ley, en el Pleno de la Asamblea pueden proponer la modificación de esta ley y dar libertad absoluta de implantación comercial en la red de metro, sin ninguna restricción. ¡Háganlo! Si esa es su posición, háganlo. Mi posición y la posición del Gobierno de la Comunidad de Madrid es que la actividad comercial en la red de metro tiene que estar regularizada. *(El señor Rodríguez García pronuncia palabras que no se perciben.)* Perdone, no le entiendo. (El Sr. **RODRÍGUEZ GARCÍA**: *¡Tiene una red de mercadillos por todo el metro!*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor diputado, no tiene usted la palabra. Señor Carabante, le ruego no le conteste.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Ya pero si me interpela, tendré que contestarle, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya, pero tanto unos como otros han tenido sus turnos de intervención. Señor diputado, le ruego que mantenga el orden. Señor Carabante, continúe con su turno de palabra.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Yo lamento que usted se enfade tanto cuando yo le explico las cosas pero si quiere ahora se las vuelvo a explicar y a lo mejor usted lo entiende y deja de hacer estas irrupciones.

Me pedía usted, señor Oliver, que le explicara cuál es el presupuesto y cuáles son los plazos de las obras que se van a llevar a cabo y que ya están adjudicadas. Hombre, en fin, le pido que no nos haga perder mucho el tiempo, usted se lee el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y verá el presupuesto y verá el plazo de ejecución de las obras. De verdad, es sencillo: "madrid.org" o "metromadrid.es", ahí aparece. El plazo de ejecución, como viene contemplado, es de dos meses; es decir, muchas de las cuestiones que usted me está planteando, señor Oliver, las hubiéramos podido obviar, insisto, con que se hubiera leído los papeles.

Señor Viondi, decía que yo había planteado una situación idílica. Yo no he planteado una situación idílica, he planteado cuál es la realidad. Efectivamente, los comerciantes tienen un problema porque ha habido que adaptarse a una normativa, insisto, una normativa muy exigente desde el punto de vista técnico que ha impedido que puedan continuar con su actividad comercial. Eso tiene graves consecuencias personales, empresariales y familiares, y lo entendemos. Y por eso hemos

tomado medidas para poder adaptar esos locales, ofrecerles reubicación y, si no, una indemnización. Estamos trabajando, de verdad, para que puedan continuar en esos locales. Yo lo he dicho y se lo he transmitido a ellos personalmente en numerosas ocasiones. Yo tengo una reunión con ellos una vez al mes para informarles precisamente de cuales son cada uno de los pasos que se están dando y cuáles son las medidas que se están adoptando. Nos hemos reunido todos los meses -por aquí veo a algunos representantes...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Carabante, le pido que no interpele a las personas que nos acompañan porque no le pueden contestar. (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID**: *Lo siento, señor Presidente.*) Continúe.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Señor Viondi, usted dice: ¡oiga, la Ley 8/2012, de 28 de diciembre, la han hecho ustedes! ¿Por qué pusieron esos requisitos técnicos? Señor Viondi, en la ley no aparece ni un solo requisito técnico. Por eso yo digo que las argucias parlamentarias son exactamente esas: traer una frase, traer un argumento aunque no se sustente sobre la realidad. La ley lo único que contempla es el reconocimiento para que se pueda desarrollar el marco normativo que permita establecer los criterios técnicos para poder instalarlo. Por tanto, en la ley no aparece ni un solo requisito técnico de instalación de actividades comerciales. Esto lo podría haber usted averiguado habiendo dedicado tan solo 12 segundos, no creo que hubiera tardado más, en leer ese apartado de la ley.

Los criterios técnicos se establecen en la Orden de Usos, que fue aprobada en el año 2016; no los establece Metro, no los establece solo la Comunidad de Madrid, sino que lo establecen los ayuntamientos, porque se ha dado audiencia pública a los ayuntamientos, los bomberos, Protección Civil... ¿Y usted lo que quiere es que yo abra un local en contra de un informe de los bomberos? Pues, oiga, yo lo siento, pero no lo voy a hacer. ¡No lo voy a hacer! Y yo le recomiendo que si usted tiene la oportunidad alguna vez de tomar esta decisión, tampoco lo haga; porque, de verdad, están pidiendo que hagamos exactamente eso. Los requisitos técnicos de seguridad no los establece Metro, los han establecido, entre otros, los Servicios de Protección Civil y, en este caso, también los Servicios de Extinción de Bomberos.

Usted me habla -y en esto coincide con el señor Oliver- de la proliferación de los stands y yo le digo que yo no estoy a favor ni en contra de la proliferación de stands en la red de metro, como ustedes decían; pero, si ustedes están apoyando la actividad económica, la actividad comercial, ¿no apoyan los stands, donde se desarrolla también actividad comercial? ¿Están en contra? Les pregunto: ¿están ustedes en contra de que haya stands en la red de metro que vendan y que también originen riqueza, generen empleo y se puedan instalar? Les pregunto: ¿qué diferencia hay entre un local comercial que tiene cuatro paredes y un stand que vende en el centro de la estación? ¡Díganmelo! ¿Cuál es la diferencia? ¡Es que no lo puedo entender! ¡No sé por qué ustedes apoyan unos y no otros! Yo lo que creo es que cuantos más locales comerciales haya, mejor, y cuantos más stands, mejor, y cuanta más actividad, mejor, porque eso va a suponer mayores ingresos para Metro y un mejor servicio a los viajeros. Por tanto, eso es lo que tenemos que hacer.

Me decía usted: "¡Hombre! Son ustedes injustos, porque están aplicando una normativa muy estricta para los locales comerciales y muy poco estricta –o se la saltan a la torera- para los stands". Le hubiera bastado con leerlo, porque, oiga, ¡está contemplado! En la Orden de Usos Asociados aprobada en 2016 está precisamente tipificado y especificado cuáles son los criterios técnicos con los que se permite un stand; cuáles son los metros cuadrados a partir de los cuales hay que tomar medidas de protección civil y, por tanto, de extinción de incendios, por ejemplo, y cuáles no; y todos los que hay lo cumplen y lo cumplen con el mismo criterio. Usted me pide el criterio de seguridad para unos y para otros. Es el mismo: la orden de usos asociados aprobada en marzo de 2016, porque ambas modalidades la cumplen.

Le vuelvo a reiterar, en este caso –y usted también lo solicitaba-, el apoyo por parte de Metro a que los comerciantes continúen con su actividad comercial y a que haya más actividad comercial, porque creo que esto es bueno para los comerciantes, es bueno para Metro, es bueno para todos los madrileños y para los viajeros, insisto, a los que damos un buen servicio.

Me preguntaba usted por el contrato de JCDecaux. JCDecaux es el exclusivista de la publicidad y, por tanto, nada tiene que ver con los locales comerciales. Nosotros percibimos un canon establecido en el contrato firmado con JCDecaux, con el exclusivista de la publicidad, que genera unos ingresos por la explotación de esa publicidad; y cuando quieran ustedes, me solicitan también la comparecencia para hablar de ese contrato y yo vengo encantado, que, como ve, no me desagradaba en absoluto venir aquí a dar explicaciones, sino más bien todo lo contrario.

Insisto: si ustedes no están de acuerdo con esto, tienen la oportunidad de modificar la ley. Les pido que nos ayuden: que me ayuden a mí como Consejero Delegado de Metro, que ayuden a todo Metro y también a los comerciantes. Tienen dos oportunidades: modificar la ley para que esos criterios técnicos se desarrollen en una normativa distinta y se modifiquen, o bien –que es lo que están pidiendo los comerciantes y en la que tanto el señor Oliver como usted son absolutamente imprescindibles- que el Ayuntamiento se comprometa con los comerciantes a que, una vez que se cumpla la normativa aprobada por la Comunidad de Madrid garantizando que se puede instalar ahí la actividad comercial, el Ayuntamiento, gobernado por Podemos y sostenido por ustedes, les dé la licencia de actividad comercial, porque el problema radica en que no hay garantía por parte del Ayuntamiento de que va a dar una licencia de actividad comercial, cuando hay una ley aprobada aquí y un decreto aprobado en desarrollo de dicha ley. ¡Eso es lo que necesitamos! Si ustedes quieren colaborar con los comerciantes, no me traigan aquí –también me pueden traer cuantas veces quieran- : vengan conmigo a reunirse con el Ayuntamiento, a ver si somos capaces de formalizar un convenio que dé garantía jurídica a estos señores para saber que, cuando se instalen en ese local comercial, van a tener licencia de actividad. Ahí es donde está seguramente la principal laguna. Nosotros hemos modificado esa ley y hemos desarrollado ese decreto y esa orden de usos asociados de acuerdo con el Ayuntamiento para que puedan tener licencia de actividad comercial, y ahora tenemos que formalizar un convenio. Insisto, ayúdenos: vengan conmigo a las reuniones con el Ayuntamiento, por favor, y ayuden a esa colaboración que necesitamos por parte del Ayuntamiento para dar garantías precisamente a estos señores. ¡Eso sí es lo que necesitamos! Porque la normativa la van a cumplir en

cuanto adaptemos los locales; ahora, lo que necesitan es una licencia de actividad. En todo caso, reitero mi compromiso con los comerciantes de seguir manteniendo esas reuniones periódicas, de darles cuanta información sea necesaria y de ponerme a su disposición -y, por supuesto, también a disposición de todas sus señorías-, no solo para darles información sino, sobre todo, para que encontremos el acuerdo o el marco para poder tener garantía de seguridad jurídica.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. *(El señor Vicente Viondi pide la palabra.)* Tiene la palabra el señor Viondi por alusiones.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Creo que el interviniente ha mencionado mi nombre en torno a diecisiete ocasiones, incluso ha mencionado más mi nombre que el de los locales comerciales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues tiene un minuto.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Creo que me merezco un minuto en turno de alusiones para poder contestar al señor Carabante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pero para contestar exclusivamente a la alusión. ¿A cuál de ellas? ¡Dice que han sido diecisiete!

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sí. Ha reiterado constantemente: nuestra falta de lectura, "son unos iletrados", "venir aquí indocumentados". (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID**: *Yo no he dicho que sean unos iletrados.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Un momento, por favor. Son alusiones, pero no un debate.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: ¡No, no, yo no planteo un debate!

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha acabado el debate de la comparecencia y ahora tiene usted la palabra, señor Viondi, por un tiempo máximo de un minuto, para responder a la alusión que le hace el señor Carabante de que es usted un iletrado.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Sí, si no me interrumpe el señor Carabante. Usted ha dicho reiteradamente que no hemos leído los papeles, que desconocemos y que no leemos ni el Boletín Oficial. Mire, nosotros hacemos nuestro trabajo, quien no creo que haga el suyo es usted, señor Carabante, porque usted ha dicho aquí, en esta misma Comisión, que iba a contestar a todas las preguntas y ha dejado sin contestar qué plan tiene a partir de diciembre de 2018 y cuánto dinero gana la red de Metro de Madrid con los stands. (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID**: *¿Puedo contestar?*) Así que aquí el que miente y oculta información es usted.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Carabante, tiene usted la oportunidad de contestarle por escrito; la comparecencia ha terminado. Usted ha tenido su tiempo, así que ahora, al acabar, le contesta. *(El señor Oliver Gómez de la Vega pide la palabra.)* ¿Señor Oliver?

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Por alusiones. Me gustaría responder.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Qué alusión concreta? Desde luego, no le voy a consentir lo que ha hecho el señor Viondi, que es utilizar un turno de alusiones para volver a reabrir el debate. Dígame la alusión concreta.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: No me prejuzgue usted.

El Sr. **PRESIDENTE**: Yo le aviso porque, como uno ya es mayor y está acostumbrado a que alguna vez alguien le quiera tomar el pelo...

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Se lo agradezco. Ha dicho literalmente que Oliver no ha perdido ni un solo minuto en leerse los pliegos de condiciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues conteste en un minuto a esa alusión.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Yo creo que el señor Carabante confunde su papel de nuevo aquí. Parece que es usted otro diputado. *(El señor Consejero Delegado de Metro de Madrid pronuncia palabras que no se perciben.)* Señor Carabante, estoy yo respondiendo, si no le parece mal. El señor Carabante ha indicado que si nosotros hubiésemos dedicado exactamente doce segundos a leer las condiciones en vez de a reunirnos con los comerciantes tendríamos una ligera idea de lo que es esto. Yo le pido, señor Carabante que, por favor, la próxima vez que venga aquí baje usted el pistón. Usted no es diputado, usted viene aquí en calidad de Consejero Delegado de Metro y lo que le estoy pidiendo es que responda como Consejero Delegado de Metro. Ahora, en ruegos y preguntas pediré otra cosa por su parte. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a ver, el Reglamento no lo he inventado yo. A mí me toca interpretarlo y me toca cumplirlo. El Reglamento dice que las alusiones son como son. El señor Viondi ha tenido su turno de alusiones, que no ha hecho efectivo sino que se ha dedicado a reabrir el debate y por eso le he quitado la palabra; el señor Oliver ha tenido su turno de alusiones que, más o menos se ha ceñido al tema, y el Reglamento dice que aquí se acaba. *(El señor Consejero Delegado de Metro de Madrid pronuncia palabras que no se perciben.)* El Reglamento dice que el compareciente no tiene un turno de alusiones. Para las dudas que hayan quedado pendientes los señores diputados tienen la oportunidad de, en otra comparecencia, fuera de esta Comisión o bien por escrito, cumplir y cubrir todas aquellas dudas que tienen. Agradezco al señor Carabante su comparecencia.

Terminado este punto, pasamos al último punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Hay algún ruego o alguna pregunta? *(El señor Candela Pokorna, el señor Oliver Gómez de la Vega y el señor Fernández-Quejo del Pozo, piden la palabra.)* Señor Candela, tiene la palabra.

El Sr. **CANDELA POKORNA**: Gracias, señor Presidente. Son dos cosillas breves. La primera tiene relación con las invitaciones a futuro. Quiero agradecer que finalmente hayan podido entrar los invitados que en principio iban a estar en la sala con streaming. A raíz de eso, me gustaría expresar una sugerencia a futuro de parte de nuestro Grupo: que las invitaciones se hagan en relación con cada una de las iniciativas que se traen, de cara a que puedan rotar tranquilamente y puedan asistir cada uno a lo suyo y, por tanto, que evitemos que se tengan que encontrar siguiéndolo en una sala por streaming, que para eso se quedan en su casa y lo ven por streaming.

Por otra parte, en relación con la moderación, quiero darle las gracias al Presidente porque creo que en la última comparecencia ha hecho muy buen papel moderando a una persona que nos tiene acostumbrados a una forma peculiar de comparecer. Pero también quiero hacer otra sugerencia para la labor de moderación en general, que ya digo que ha sido buena esta vez, pero creo que habría que procurar que los comparecientes contesten a nuestras preguntas, porque, claro, por vía del Reglamento yo no tengo forma de protestar: cuando yo hago una primera intervención ya planteo cosas que pido al compareciente que me conteste; luego tengo una segunda intervención en la que la vuelvo a plantear, vuelvo a insistir, que, además lo hago con toda la cortesía, pidiendo un desarrollo de la información que se me ha dado, a lo mejor también una valoración político-técnica de la cuestión, y me encuentro con que se ignora completamente lo que estoy preguntando. Para eso me tomo un café con la señora Pinilla y le pregunto directamente o me voy a su despacho, pero no me molesto en traer aquí y en hacer un ejercicio, que entiendo que es importante, de fiscalización pública de la actividad de la Administración de la Comunidad de Madrid. Lo que pediría al Presidente es que aparte de, como muy bien ha hecho, interrumpir prácticas que a mí me parecen lamentables de algunos comparecientes, también, en la medida posible, llame a la cuestión a los comparecientes para que contesten concretamente a lo que se les plantea. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: En cuanto a la primera cuestión, quiero decirle que es un acuerdo de la Mesa de esta Asamblea el que dicta al resto de las Comisiones cómo es la asistencia, y yo ahí no voy a intervenir. Simplemente estaré encantado de pedirle a la letrada que facilite la información y, si no, sus compañeros de la Mesa "grande" —como tradicionalmente se le conoce— se lo pueden explicar. En cuanto a la segunda cuestión, yo intento que la comparecencia se ajuste a lo que dice el Reglamento y también a la cortesía parlamentaria, y yo cortaré a todo aquel interviniente, bien sea compareciente bien sea diputado, que entienda que no cumple. Pretendo ser ecuánime y tratar a todo el mundo por igual. En cuanto a qué debe contestar el compareciente, mire usted, eso está en el

derecho y en la potestad de la persona que comparece. Si a usted no le parece bien, queda patente su queja y se reflejará en el acta, pero esta Presidencia no puede hacer otra cosa.

Habían pedido la palabra el señor Oliver y el señor Fernández-Quejo. Señor Oliver, tiene la palabra.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Me gustaría que constase en acta que el señor Consejero Delegado de Metro ha contestado a una de las nueve preguntas que se le han formulado. Vuelve a no responder a las preguntas que le he formulado. Las puedo poner por escrito, o la próxima vez le voy a dar un papel con las preguntas, para que se las lea.

El Sr. **PRESIDENTE**: No es ni un ruego ni una pregunta; es una petición que se reflejará en el acta. Señor Fernández-Quejo, tiene la palabra.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Yo lo único que quería es que se reflejara en acta, debido a la intervención del señor Candela, que la señora Pinilla, la Directora Gerente de la Agencia de la Vivienda Social, se ha ceñido en su comparecencia al asunto que la ha traído aquí a comparecer. No ha hablado de otra cosa que no sea de ese asunto y, además, yo creo que ha aclarado casi todas las dudas que teníamos prácticamente todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Terminado el punto de ruegos y preguntas, levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 58 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

TARIFAS VIGENTES

Información sobre suscripciones y tarifas,
consultar página web de la Asamblea.



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

Asamblea de Madrid