

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 342

5 de febrero de 2021

XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 5 de febrero de 2021

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-169/2021 RGEF.1458. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, se pregunta en cuánto estima el Gobierno de la Comunidad de Madrid el quebranto patrimonial acumulado debido a las obras del tren de Navacarnero.

2.- C-1168/2020 RGEF.13851. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de valorar la gestión presupuestaria y financiera del Fondo COVID-19, regulado por el Real

Decreto 22/2020. (Se solicita el envío previo a la comparecencia de todos los formularios de gastos derivados de la gestión del COVID-19, remitidos desde la entrada en vigor del artículo 51 del RD 11/2020, por la Comunidad de Madrid al Ministerio de Hacienda). (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

(Documentación remitida por la Directora General de Relaciones con la Asamblea el día 15 de diciembre de 2020 -RGEP.30032-, contestando a la PI-13411/2020 RGEP.23428 solicitada por la Mesa y Portavoces de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras).

3.- C-239/2021 RGEP.1577. Comparecencia de la Sra. Directora General de Carreteras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre estrategia y actuaciones para hacer frente al temporal de nieve Filomena en el ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

4.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 10 horas y 6 minutos.	21617
- Interviene la Sra. Cuartero Lorenzo comunicando las sustituciones en su grupo.	21617
— PCOC-169/2021 RGEP.1458. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, se pregunta en cuánto estima el Gobierno de la Comunidad de Madrid el quebranto patrimonial acumulado debido a las obras del tren de Navalcarnero.	21617
- Interviene la Sra. Sánchez Maroto, formulando la pregunta.	21617
- Interviene el Sr. Director General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, respondiendo la pregunta.	21618
- Intervienen la Sra. Sánchez Maroto y el Sr. Director General, ampliando información.	21618-21620
— C-1168/2020 RGEP.13851. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de valorar la gestión presupuestaria y	

financiera del Fondo COVID-19, regulado por el Real Decreto 22/2020. (Se solicita el envío previo a la comparecencia de todos los formularios de gastos derivados de la gestión del COVID-19, remitidos desde la entrada en vigor del artículo 51 del RD 11/2020, por la Comunidad de Madrid al Ministerio de Hacienda). (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

<i>(Documentación remitida por la Directora General de Relaciones con la Asamblea el día 15 de diciembre de 2020 -RGEP.30032-, contestando a la PI-13411/2020 RGEP.23428 solicitada por la Mesa y Portavoces de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras)</i>	21621
- Interviene la Sra. Acín Carrera, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	21621-21622
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.	21623-21626
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, la Sra. Cuartero Lorenzo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.	21626-21636
- Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.	21636-21638
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, la Sra. Cuartero Lorenzo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....	21638-21643
- Interviene el Sr. Director Gerente en turno de dúplica.....	21643-21645
- Se suspende la sesión a las 11 horas y 45 minutos.	21645
- Se reanuda la sesión a las 12 horas.....	21645
— C-239/2021 RGEP.1577. Comparecencia de la Sra. Directora General de Carreteras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre estrategia y actuaciones para hacer frente al temporal de nieve Filomena en el ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea)	21646
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	21646

- Exposición de la Sra. Directora General de Carreteras.	21646-21649
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Henríquez de Luna Losada, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.	21649-21659
- Interviene la Sra. Directora General, dando respuesta a los señores portavoces.....	21659-21660
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Henríquez de Luna Losada, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.	21660-21666
- Interviene la Sra. Directora General en turno de dúplica.....	21666
— Ruegos y preguntas.	21666
- No se formulan ruegos ni preguntas.	21666
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 11 minutos.	21666

(Se abre la sesión a las 10 horas y 6 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? No. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid?

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Gracias, presidente. Por parte de mi grupo sustituiré yo, Ana Cuartero, a Javier Pérez, que es el portavoz.

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

PCOC-169/2021 RGE.1458. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.^a Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie, al Gobierno, se pregunta en cuánto estima el Gobierno de la Comunidad de Madrid el quebranto patrimonial acumulado debido a las obras del tren de Navacarnero.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno -ya ha tomado asiento-, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, como ustedes saben, el tiempo máximo para la PCOC es de diez minutos, dividido en dos turnos de cinco minutos cada uno, y lo pueden utilizar en tres turnos de intervención. Tiene la palabra para formular su pregunta la diputada doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, presidente. Como ya ha indicado el presidente, preguntábamos por el quebranto patrimonial acumulado debido a las obras del tren de Navacarnero. Quizá debiéramos preguntar también por el quebranto previsto, porque entendemos que esto todavía no ha finalizado. Nos gustaría saber si tiene usted una aproximación de lo que por lo menos ya nos ha costado. Queríamos recordar que este fue uno de los proyectos más ambiciosos -y en principio que parecían caros- de los que anunció la antigua presidenta, Esperanza Aguirre, que en un principio iba a tener un importe de 396,6 millones de euros y que fue paralizado en 2010; se paralizó el proyecto, pero no se han paralizado los costes. Bueno, le quiero escuchar para ver qué nos puede ir contando de esto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para contestar tiene la palabra don Miguel Núñez Fernández.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Buenos días, señorías. En respuesta a su pregunta, quiero señalar que la Comunidad de Madrid, a fecha de hoy, no ha abonado cantidad alguna a la sociedad concesionaria ni a las empresas adjudicatarias por este contrato firmado en 2007 y adjudicado por Mintra. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para repreguntar o replicar tiene la palabra la ilustrísima señora doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: ¿Me puede decir cuánto tiempo me queda, presidente? Bueno, da igual.

Vamos a ver, me dice usted que no ha pagado nada a las adjudicatarias, pero sabemos, en principio, que se hizo una demanda precisamente para pedir daños a estas empresas, que fue rechazada, y en fechas muy próximas ha sucedido que la demanda a esas empresas adjudicatarias ha sido firme. A esto se une, aparte de que esas obras se entregarán sin acabar, que precisamente fue por lo que se demandó a OHL, que parte del terrero continua aún en expropiación temporal. ¡Desde el año 2008! La expropiación temporal se hizo para acumular material, tierra y para la ejecución de la propia obra. Además, en principio, los terrenos habría que devolverlos en las mismas condiciones en que fueron encontrados. Es verdad que, hoy por hoy, no hay causa expropiatoria, pero seguimos pagando esa expropiación temporal. ¿Eso me va a decir usted que no es un quebranto para las arcas de la Comunidad de Madrid? Por favor, contésteme a esta pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, en turno de dúplica, tiene la palabra don Miguel Núñez Fernández.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Gracias. Señoría, permítame darle algunos detalles cronológicos del procedimiento de las obras del tren de Móstoles-Navalcarnero, objeto de esa pregunta. El 22 de octubre de 2007, Mintra adjudicó la concesión de construcción y explotación de la nueva línea ferroviaria entre los municipios de Móstoles y Navalcarnero a la sociedad concesionaria Cemonasa, constituida por la agrupación de OHL Concesiones y Obrascón Huarte Lain, con un plazo de veinte años y un presupuesto estimado de 396 millones de euros. El proyecto inicial, de 14,4 kilómetros de longitud y que preveía siete estaciones, partía de la estación de Móstoles-El Soto, en la ciudad de Móstoles. Pero, una vez conocido el proyecto, el Ayuntamiento de Móstoles vino a plantear que la nueva línea ferroviaria de Navalcarnero conectara en Móstoles Central en lugar de en Móstoles-El Soto, discurriendo subterránea desde el cruce de la carretera A-5, de tal forma que se ejecutaría, aproximadamente, el 75 por ciento del soterramiento de la línea a su paso por el casco urbano. Esto se materializó en un convenio de colaboración entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Móstoles, firmado el 15 de marzo de 2006, por el cual el ayuntamiento se comprometía a financiar con 50 millones de euros parte de las obras de las infraestructuras ferroviarias.

El 14 de enero de 2010 se paralizan las obras por falta de financiación de la concesionaria, y tras varios requerimientos a la concesionaria para su reanudación, el 12 de junio de 2015 la sociedad concesionaria Cemonasa presentó solicitud de resolución del contrato de las obras imputable a la Administración, alegando, principalmente, su derecho a percibir la cantidad de 50 millones de euros por parte del Ayuntamiento de Móstoles. El 18 de enero de 2016 el consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras ordenó la desestimación de la solicitud de resolución del contrato.

El Juzgado de lo Mercantil número 1 de Madrid dictó acto judicial, de fecha 12 de julio de 2016, en el que, a solicitud de la propia sociedad, Cemonasa, se declaró a esta en concurso de acreedores. El 15 de marzo de 2017 ese mismo juzgado dictó auto ordenando la apertura de la fase de liquidación y disolución judicial de la mercantil. Desde entonces, son diversos los procedimientos administrativos y judiciales existentes entre la Comunidad de Madrid, la sociedad concesionaria Cemonasa y las empresas OHL Concesiones y Obrascón Huarte Lain; pero he de insistir en que ninguno de ellos ha supuesto hasta la fecha ninguna salida de fondos de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, como ustedes saben, se sigue en la Audiencia Nacional un procedimiento penal por el posible pago de comisiones por la adjudicación del contrato de concesión para la construcción y explotación de la nueva línea ferroviaria entre los municipios de Navalcarnero y Móstoles. Con este fin, y con la colaboración de la Consejería de Transportes, la Abogacía General de la Comunidad de Madrid ha puesto en conocimiento del Tribunal Superior de Justicia de Madrid la situación existente en el ámbito penal y va a solicitar que la Comunidad de Madrid no tenga que realizar pago alguno en relación con la liquidación económica del contrato hasta que recaiga sentencia firme en el procedimiento penal, teniendo en cuenta que esa cantidad podría haber sido obtenida por la empresa como derivada de un presunto ilícito penal.

Esta petición ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid está en consonancia con la que la Abogacía ya ha realizado en el procedimiento penal por este asunto, en la que ha solicitado la confiscación de las cantidades que la Administración tuviera que abonar a OHL por el tren de Navalcarnero, al entender que se basa en un contrato presuntamente delictivo.

Son decisiones -insisto- que se han tomado para defender, de la mejor manera posible, los intereses de la Comunidad de Madrid, víctima también de los presuntos delitos cometidos por la trama Lezo y en defensa de los intereses y el patrimonio de los madrileños. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto; tiene dos minutos y dos segundos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Muchas gracias. Efectivamente, hace un par de meses preguntábamos también por otra sentencia. Preguntábamos por otros intereses de demora que, curiosamente, también eran de infraestructuras -tenían que ver con otro asunto- y también coinciden con OHL, que al fin y al cabo es la que participa al cien por cien en Cemonasa.

Nosotros entendemos que todo esto que nos ha contado es de sobra conocido; también las implicaciones del caso Lezo, las tramas de corrupción que presuntamente había alrededor de todo esto, pero sigue usted sin contestarme la parte que yo le he preguntado. Porque, además del quebranto, además de ese intento que hizo Cristina Cifuentes de arreglar este asunto, precisamente demandando a la empresa, pidiéndole daños y perjuicios por esta paralización, entendemos que hay otras cuestiones no menores que no se están gestionando adecuadamente. No entendemos que todavía la situación de estos terrenos esté causando un quebranto y unos gastos absolutamente injustificables por el estado en que precisamente se encuentra este proyecto. Comprenda usted que, además de todo lo que hay alrededor del tren a Navalcarnero, del caso Lezo, etcétera, hay otros detalles bastante más fáciles de subsanar y, que nosotros sepamos, se sigue pagando todavía.

Por eso, yo le preguntaba por el quebranto total de toda esta operación, porque no es solamente una cosa. Cuando podamos sumar lo que hemos dejado de construir, lo que se ha perdido y lo que finalmente está por ver, si va a reclamarse a la Comunidad de Madrid todavía y acabe teniendo que pagar ella a esta empresa...

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

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Termino ya. Bueno, después nos pasan las cosas que se quedan en un cajón y durante cuatro meses algunas sentencias todavía van acumulando intereses, que nos salen más y más caros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Por eso queremos saber exactamente cada uno de los puntos que está causando perjuicio económico a esta comunidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Perdón. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para finalizar el debate tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Infraestructuras de Transporte, don Miguel Núñez Fernández, por tiempo de un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO** (Núñez Fernández): Quiero señalar, respecto a los costes derivados de los expedientes de expropiación y ocupación temporal de los terrenos, que han sido costes efectuados directamente por Mintra desde el inicio del expediente de 2007, y por la consejería por un importe de 2,7 millones de euros. Pero quiero señalar, como he mencionado anteriormente, que la Comunidad de Madrid no ha abonado ni a la empresa concesionaria ni a las empresas adjudicatarias del contrato adjudicado por Mintra en 2007 ningún importe ni ha salido ninguna cantidad de fondos de la Comunidad de Madrid. Gracias. Buenos días.

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

El Sr. **SECRETARIO**: Buenos días. Gracias, compareciente. Pasamos al segundo punto.

C-1168/2020 RGEP.13851. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de valorar la gestión presupuestaria y financiera del Fondo COVID-19, regulado por el Real Decreto 22/2020. (Se solicita el envío previo a la comparecencia de todos los formularios de gastos derivados de la gestión del COVID-19, remitidos desde la entrada en vigor del artículo 51 del RD 11/2020, por la Comunidad de Madrid al Ministerio de Hacienda). (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

(Documentación remitida por la Directora General de Relaciones con la Asamblea el día 15 de diciembre de 2020 -RGEP.30032-, contestando a la PI-13411/2020 RGEP.23428 solicitada por la Mesa y Portavoces de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras).

Comparece, por delegación solicitada mediante escrito de registro 3624, de 29 de enero, y autorizada por la Mesa de la comisión, conforme a lo previsto en el artículo 209 del Reglamento, el señor director gerente del Consorcio Regional de Transporte, Luis Miguel Martínez Palencia.

A su vez, se recuerda que esta comparecencia fue tramitada a través de la fórmula de previo envío de documentación prevista en el artículo 209.1.b), párrafo tercero, del RAM, en relación con los artículos 18 y 70.1.a) del Reglamento, activándose en reunión de Mesa y Portavoces de la comisión de fecha 28 de septiembre de 2020 y dándose lugar con ello a la PI-13411, con número de registro 23428. La documentación fue recibida en la cámara el 15 de diciembre y se trasladó desde la presidencia de la Asamblea, a través de la Sección de Archivo, a la presidencia de la comisión el 16 de diciembre. No obstante, también se ha remitido una copia de esta documentación a los miembros de la Mesa y Portavoces de la comisión desde el Negociado de Comisiones el pasado 2 de febrero.

Se inicia el debate con la intervención de la ilustrísima señora María Acín, portavoz del Grupo Más Madrid, que ha instado la comparecencia, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la misma.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Son tres minutos, ¿verdad?

El Sr. **SECRETARIO**: Sí.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchas gracias. Agradezco al señor Martínez Palencia su presencia en esta comisión. He de decir que me habría gustado que hubiera sido el consejero el que pasara por aquí, y más en temas de esta envergadura. Como miembro de la comisión tengo que decir que es algo un poco frustrante oír en medios siempre declaraciones del consejero o del vicepresidente que afectan directamente a movilidad, y cuando hablamos de algo así, que no vengan, y más cuando queremos hablar de números que, junto con los fondos europeos de

resiliencia, tendrán un impacto directo en el proyecto de presupuestos que esperamos recibir en breve. Estamos a la espera. De nuevo, gracias.

Hemos podido analizar los datos que se nos han facilitado por esta comisión, que han sido extensos, y básicamente, en esta primera intervención quiero hacer un primer recorrido de esos números sin mucha valoración política, en la que podré entrar un poco en el siguiente turno. Básicamente, a diciembre de 2020, se cuantificaba en casi 270 millones de euros el dinero a cargo del fondo COVID del Gobierno central. Este es el primer número que me gustaría que nos confirmase, porque, según la Consejería de Hacienda, a la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras le iban a llegar más de 312 millones de euros, lo que la colocaba como la segunda consejería que más dinero del fondo iba a recibir; en cambio, en el decreto 22/2020, que es el que reparte el fondo COVID, se indica que el Gobierno central ha transferido para Transportes 265,4 millones. Entonces, hay un descuadre no sé si entre las previsiones de la consejería o respecto a las de Lasquetty o...; hay un número que no termino de encontrar con claridad en lo que se ha transferido.

Con base en los números que nos han proporcionado para la comparencia, de esos casi 270 millones totales, en octubre solo se habían gastado casi 160,5 millones, y también querría que me asegurase si es porque al final se hacen pagos a final de año.

Dentro de estas necesidades extraordinarias debidas a la COVID, el grueso se encuentra en la mayor necesidad de subvencionar al transporte público derivada del descenso de la demanda. Se estimaba en diciembre en un 47 por ciento menos y, por lo tanto, se marca una necesidad extraordinaria de 233 millones. La previsión para los siguientes ejercicios es de 164 y de 67 millones respectivamente, y me gustaría entender en base a qué están hechas esas estimaciones de los próximos años.

En esta primera ronda, como le decía -en la siguiente me detendré en algunos términos más políticos-, quiero saber exactamente en qué consiste el concepto de "Medida extraordinaria para evitar la movilidad de personas afectadas y contener el contagio". Tal vez -no lo tengo nada claro- sea el dinero que se ofreció al taxi y a Uber para el traslado del personal médico, pero no he conseguido saberlo.

También quiero que me explique en detalle la indemnización por la suspensión del contrato de la obra a Gran Vía. Esta estación lleva 911 días cerrada, lo que supone un retraso de 663 días respecto a la fecha de reapertura; vamos, que la indemnización ya casi debería ser para los usuarios.

El Sr. **SECRETARIO**: Señora portavoz, vaya acabando, por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Por último, tenemos un gasto de 34 millones en compensación a operadores, gastos extras, y gastos extraordinarios del Consorcio de 1.224.000 euros; por lo tanto, quiero saber si este dinero ya se ha recibido por la Comunidad de Madrid o si queda algo pendiente. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. A continuación interviene el señor director gerente del Consorcio Regional; le damos la bienvenida a esta comisión, y tiene diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muy bien. Estaba preguntando si me podía quitar la mascarilla y me están diciendo que no.

El Sr. **SECRETARIO**: Conviene que no.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues nada, no nos la quitamos. Muchas gracias, señor presidente. Señorías, comparezco hoy en esta comisión por delegación del señor consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de valorar la gestión presupuestaria y financiera del fondo COVID, regulado por Real Decreto Ley 22/2020.

Como bien conocen todos, la declaración del estado de alarma en todo el Estado español con el fin de afrontar la situación de emergencia sanitaria provocada por el coronavirus y las diferentes medidas adoptadas por las autoridades sanitarias han causado un gran impacto en el sector del transporte público. Por ello, en las reuniones sectoriales mantenidas en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes de finales de marzo y de principios de mayo, el consejero de Transportes de la comunidad solicitó al ministro la creación de un fondo estatal para la movilidad y el transporte para las comunidades autónomas y los ayuntamientos que permitiera a las Administraciones garantizar la sostenibilidad del transporte público y facilitar la recuperación de autónomos y empresas del sector durante la crisis sanitaria, incluyendo en dicha petición no solo las necesidades extraordinarias del transporte regular de viajeros, competencia del Consorcio que yo dirijo, sino también las de otros sectores del transporte igualmente afectados por la situación.

Fruto de estas peticiones, a las que se sumaron el resto de las comunidades autónomas, el Gobierno creó el fondo COVID-19, a través del Real Decreto Ley 22/2020, de 16 de junio. Dicho fondo se configuraba como un fondo excepcional, de carácter presupuestario, cuyo objetivo es dotar de mayor financiación mediante transferencias a las comunidades autónomas para hacer frente a la incidencia presupuestaria derivada de la crisis originada por la COVID-19. Este fondo, como entiendo que ustedes también conocen, se dividió en cuatro tramos, cada uno con sus propios criterios de reparto y distribución. El denominado tramo 4 es el que a nosotros nos interesa; tiene una cuantía de 5.000 millones de euros y los criterios de su reparto están asociados fundamentalmente a la disminución de los ingresos por caída de la actividad económica durante el periodo de especial incidencia de la pandemia COVID-19. La parte 2 de este tramo 4 contenía una partida de 800 millones de euros dirigida excepcionalmente al apoyo del transporte regular permanente de viajeros por carretera y ferroviario desarrollado en las comunidades autónomas de régimen común. El 49 por ciento se distribuyó en función de los ingresos por tarifa correspondientes al año 2018 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona; es

decir, de los 800 millones, el 49 por ciento se reparte entre Madrid y Barcelona, con un referente en el año 2018, deduciendo de estas cantidades las aportaciones correspondientes a las entidades locales según su grado de participación o de las subvenciones o transferencias con las que se participó en su financiación en el año 2018, conforme al certificado que debía emitir al efecto el presidente de cada uno de los organismos señalados anteriormente.

Conforme a este reparto, como ya ha comentado María Acín, al Consorcio Regional de Transportes le correspondió un total de 267.208.000 euros, y así nos lo notificó de forma preliminar la Dirección General de Transporte Terrestre del ministerio a través de una nota informativa. El libramiento de estos recursos, de estos 267.208.000 euros, se efectuó en el mes de diciembre de 2020 según lo previsto en el artículo 3.6 del mismo real decreto ley.

No obstante, ante las dificultades presupuestarias y de tesorería en las que se encontraba el Consorcio Regional de Transportes, desde la Consejería de Hacienda y Función Pública se realizaron dos modificaciones de crédito para adelantar estos fondos: con fecha 7 de agosto de 2020, se aprobó una transferencia de crédito por importe de 100 millones de euros, y con fecha 11 de diciembre, otra transferencia por importe de 211.984.000, lo que suma un total de adelantos por parte de la Consejería de Hacienda y Función Pública de 311.984.000 euros.

Hasta aquí, señorías, he hecho referencia a lo que es el fondo y la cuantía percibida por el Consorcio Regional de Transportes en función de los criterios de reparto establecidos por el real decreto y a continuación voy a exponer el destino de los fondos recibidos.

Como indicaba al inicio de mi intervención, la declaración del estado de alarma en todo el territorio español con el fin de afrontar esta situación de emergencia sanitaria provocada por el coronavirus y las medidas adoptadas por las autoridades sanitarias han tenido un gran impacto sobre el servicio del transporte regular de viajeros en Madrid y han obligado a los distintos operadores a implementar una serie de medidas de carácter sanitario con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte en plenas condiciones de seguridad que ha aumentado de forma importante los costes de explotación, y todo ello en un entorno de disminución de los ingresos derivados de la venta de títulos por la caída de demanda de los viajes.

No hay que olvidar que la demanda del transporte público llegó a reducirse en porcentajes superiores al 90 por ciento durante el confinamiento de la población y que a pesar de los esfuerzos realizados las previsiones de cierre para 2020 muestran una caída de la demanda global próxima al 47 por ciento respecto a la de 2019, con unos valores absolutos de 858 millones de viajeros durante el año 2020, comparados con más de 1.600 millones en el año 2019. Es decir, ha supuesto una pérdida de 742 millones de viajes en este último año.

Sin embargo, la oferta de transporte de viajeros en la comunidad durante todo el ejercicio 2020 se ha mantenido en el mismo nivel que había antes de la crisis sanitaria, a pesar de la disminución de la demanda que acabamos de ver. Esto ha determinado el incremento de gastos derivados de las siguientes circunstancias: la recaudación por venta de títulos ha disminuido

drásticamente, alcanzando los ingresos del Consorcio en 2020 -asociado a esa disminución de demanda- 583 millones de euros, lo que supone una disminución de 437 millones respecto a 2019, en el que se recaudaron, como decía anteriormente, 1.020 millones de euros. Al haber mantenido prácticamente en su totalidad la oferta de los servicios, esta merma de recaudación ha tenido que ser financiada por la Comunidad de Madrid. El incremento que ha experimentado la subvención tarifaria durante el ejercicio 2020 asciende a 256,33 millones de euros.

Además, los diferentes operadores de transporte han realizado una serie de gastos extraordinarios para garantizar la higiene y la seguridad de todos los usuarios y sus trabajadores, tales como la adquisición de equipos de protección personal, limpieza y desinfección de autobuses, trenes e instalaciones y la adaptación de los puestos de trabajo, medidas de control sanitario, instalación de mamparas, etcétera. El importe total destinado a esta finalidad asciende a 24,24 millones de euros, correspondiendo a Metro 16,9 millones de euros, a la empresa municipal, 2,7 y a las empresas concesionarias, 4,5 millones de euros.

Por último, los gastos soportados por las propias dependencias del Consorcio Regional de Transportes, especialmente en las 24 oficinas de gestión y comercialización de las tarjetas de transporte público, donde ha habido que acometer gastos extraordinarios derivados de la pandemia para garantizar el estricto cumplimiento de las medidas sanitarias, ascienden a un total de 559.000 euros.

En definitiva, señorías, los gastos realizados en el transporte regular de viajeros de Madrid ascienden a un total de 281 millones de euros, lo que supone, si comparamos con los 267 millones aportados por el fondo COVID, un incremento de 13,92 millones más que el importe asignado al Consorcio desde el fondo COVID. No obstante, estos no son todos los gastos derivados de la pandemia en la consejería sino que a estos 281,13 millones habría que sumar también 1.279.000 euros que fundamentalmente vienen por los contratos de emergencia, como decía su señoría anteriormente, de los taxis y las VTC, los gastos de EPI y limpiezas y campañas de comunicación para recuperar la confianza del transporte público y la indemnización a los contratistas de las obras de Gran Vía por la suspensión del contrato, que sumaría un total de 1,3 millones de euros. Estos gastos han sido financiados con cargos a créditos presupuestarios de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Además, sigue tramitándose la financiación derivada de la suspensión del contrato de Gran Vía, que se hará cargo también a fondos de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por lo que la valoración global del fondo COVID que tenemos que hacer es que, si bien ha supuesto un balón de oxígeno para la sostenibilidad del sector, y hay que reconocerlo, también es cierto que no han llegado a cubrirse todos los gastos de la consejería asociados a la pandemia, ya que el gasto total asciende a 282,42 millones y la cantidad transferida ha sido de 267,20; es decir, 15,22 millones han tenido que ser sufragados por la Comunidad de Madrid. Y, además, su libramiento ha sido tardío, ya que, como he señalado en mi intervención, hizo falta que la Consejería de Hacienda y Función Pública de la Comunidad de Madrid adelantara al Consorcio hasta 311 millones de euros para poder asumir los pagos a los distintos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor, señor gerente, ¿puede ir finalizando? Son diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Por mi parte, nada más, y mi disposición para cualquier pregunta.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias. Seguidamente toman parte los grupos parlamentarios; comenzamos, de menor a mayor, con el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida Madrid en Pie, y toma la palabra la señora Sánchez Maroto; por favor.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, presidente. Vamos a ver, nos ha dado usted bastantes datos. Yo le tengo que decir que lo que se ha facilitado es mucho, pero un poco complejo, y la verdad es que le mentiría si le dijera que me cuadraban o me aclaraban demasiado las cosas. Ahora mismo usted nos está contando algo que me parece incluso razonable: que no hayan sido suficientes los millones que han llegado dadas las circunstancias y las necesidades. Hombre, si la Comunidad de Madrid -y empiezo por el final- ha sufragado con fondos propios 15 millones de euros, incluso poco me parece para las necesidades que hay, porque, sinceramente, creo que se debería haber invertido bastante más. Otra cosa es cómo está desglosado y si podemos tener o no detalle de cada una de estas cuestiones que nos ha dicho; por ejemplo, los 16 millones en Metro, ¿exactamente en qué?, ¿cuál es el desglose? Porque, al final, los datos que tenemos son un poco generales, amén de que, como le digo, usted me ha dado esto, pero yo ahora voy a intentar comprobarlo en los ficheros que nos han hecho llegar, porque a mí no me cuadraban las cuentas de ninguna de las maneras; quizá porque no las he mirado bien, pero, desde luego, no lo veía de esta..., vamos, tendré que comprobar cada una de estas cosas.

A ver, obviamente, una bajada de la demanda de hasta el 47 por ciento, que es lo que ha quedado al final, hace que se tenga que invertir mucho, pero, además, el problema que teníamos es que el servicio ya era deficitario en muchas cuestiones. Usted dice que se ha mantenido el mismo nivel y, hombre, yo creo que en todo momento no se ha mantenido el mismo nivel; obviamente, en los momentos en los que había un 90 por ciento de menor demanda pues no. También es lógico y normal, pero yo creo que ni siquiera en este momento estamos teniendo el mismo nivel de oferta de transporte que se tenía antes, cuando, sobre todo -algo que es muy importante- las necesidades son diferentes, y esto ustedes lo saben.

Tampoco entiendo muy bien si la bajada de ingresos no se ha paliado con alguna otra parte del fondo, no con el que estaba solamente destinado a transporte. No sé si me estoy explicando, pero sabe usted que había también otro tramo dedicado precisamente a las diferentes bajadas de ingresos; pues, bueno, no sé si de ahí, igual, también se puede dedicar algo a esto.

Y también quiero entender que usted nos ha dicho que solamente se han metido 15,22 millones extras, pero no creo que sea suficiente, ni creo que sea incompatible una mayor inversión propia de la Comunidad de Madrid con estos fondos, porque lo que estamos viendo es que probablemente no son suficientes.

Y no le voy a decir mucho más. Voy a comprobar esto, porque ya le digo que, con las notas que había tomado de esto que se nos ha hecho llegar, que es un poco farragoso, tampoco me coincide demasiado en este momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Tiene ahora la palabra, por siete minutos, la portavoz de Vox, doña Ana Cuartero.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Gracias, presidente. Agradecer al señor director general su presencia en la comisión. Me gustaría remontarme ahora mismo -como estaba comentando antes de la sesión con otros portavoces- a los principios, al mes de abril, al decreto que solicita a todas las comunidades autónomas que manden sus previsiones al Gobierno de España para valorar el impacto que está teniendo la crisis. Ese fue el primer momento en el que solicité a la Consejería de Hacienda que esa información que iba a remitir al Gobierno fuera remitida también a esta Cámara, en un ejercicio de transparencia, con el que considero que el Gobierno, y máxime todos aquellos consejeros que pertenecen a Ciudadanos, deberían estar absolutamente comprometidos, como no puede ser de otra manera, dada su constante alusión a la transparencia como parte fundamental de su programa. Por supuesto, ni yo ni ninguno de los otros portavoces -creo- hemos recibido ningún tipo de información sobre estas previsiones, que han sido remitidas al Gobierno. Creo que es importante remarcarlo porque creo que esta comparecencia no solo debería hacerse aquí, sino que debería hacerse en todas y cada una de las comisiones.

Lo siguiente que me gustaría decirle es que yo le agradezco mucho que nos haya vuelto a repetir la información que todos tenemos disponible en cuanto al reparto de los fondos, pero también decirle -con todo el respeto- que para para eso no necesitamos una comparecencia; es decir, toda esa información está disponible, es poco el tiempo del que usted dispone para darnos información y, realmente, cuando se dedica tiempo a reflejar lo que ya todos conocemos del reparto de los fondos, tengo que decirle que, desde mi punto de vista, yo lo valoro como un querer destinar el tiempo a lo que no es el objeto de la comparecencia.

En relación con los ficheros que nos han mandado, ¿qué le voy a decir? No hay impacto reflejado sobre los ingresos en ningún caso; todos los datos que usted nos ha dado aquí de reducción de los ingresos no se corresponden con los datos que vienen en los ficheros Excel que ustedes, supuestamente, han enviado al Gobierno de España para valoración del fondo COVID, y creo que esto es algo de lo que usted debe dar cuenta. Es decir, si todas estas previsiones que ustedes han hecho, si incluso la Consejería de Hacienda ha tenido que hacer desembolsos -que me parece perfecto, ¿eh?- de determinada cantidad de dinero, porque no se han previsto esos ingresos, ¿por qué esos ingresos no están puntualmente volcados en ese Excel que se ha remitido al Gobierno de España?

Sin embargo, sí contabilizan algunos como gastos. Entonces, bueno, no sé de qué manera han gestionado ustedes esta información, pero, sin una información, insisto, que va de una consejería al Gobierno de España para la valoración del impacto económico de los fondos COVID, ni siquiera hemos sabido reflejar lo que usted después nos ha venido a contar aquí, desde mi punto de vista,

tienen ustedes un problema grave o de conocimiento o de transparencia, uno de los dos, porque la realidad es que los datos no se corresponden.

Pero vamos un paso más allá todavía, y es que toda esta caída de ingresos, que ustedes han reflejado como un aumento de los gastos, además, es un aumento de los gastos en unas partidas que merecen por sí mismas que ustedes nos den una explicación. La realidad es que hay que tener en cuenta -como aludíamos el otro día en la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones- que, en contabilidad, lo que cuadra, cuadra, y lo que no, no cuadra.

Entonces, aquí tenemos unos presupuestos del año 2020, con unos determinados capítulos y con unos determinados artículos -que nunca se obtienen- uno de ellos con un presupuesto de 12.500 euros, al que ustedes después le hacen una transferencia y suben el crédito a 800.000 euros, después, en ese crédito es en el que, supuestamente, está ese aumento de los gastos que en la realidad -por lo que usted dice aquí- es una caída de ingresos, porque la parte correspondiente a infraestructuras tiene su capítulo aparte. Aquí, o yo no me entero o no ha habido en absoluto una trazabilidad de todos los datos que usted nos ha dado, ipero en absoluto! Es decir, me gustaría que usted me dijera: mire, efectivamente, lo que nosotros veíamos en el artículo 200... -perdóname un segundo porque voy a intentar ejecutar el desglose sobre capítulos y artículos-; es decir, lo que ustedes tienen en el capítulo 453N, de control y gestión de infraestructuras de transporte como "Otros trabajos con el exterior", que se dotó con 12.500 euros, en el año 2019, se le hicieron transferencias hasta 884.000 euros, y es sobre eso sobre lo que después ustedes han previsto un aumento de los gastos. ¿A qué se debía exactamente eso? Eso es lo que yo esperaba que usted nos dijese aquí. Si eso se traza con unos determinados expedientes de contratación, precisamente para ese material, denos usted cuenta, porque los expedientes de los acuerdos del Consejo de Gobierno -deberían estar o están una parte- tramitados por emergencia. Díganos cuáles de esos son los que vienen a esta previsión de ingresos, que cuadra con lo que usted ha contado al Gobierno y que cuadrará con la liquidación del presupuesto de 2020, porque para eso es para lo que estamos aquí. Y, entonces, sobre eso, nosotros haremos una valoración, pero no hemos venido para que nos cuente esto, sino para que nos explique cómo lo han gestionado.

A partir de ahí nosotros preguntamos al consejero de Hacienda en el pleno, y tampoco cuadran los datos. La verdad es que, sintiéndolo mucho y con toda franqueza y con todo el respeto, creo que nos deben dar muchas más explicaciones. Me gustaría que en la segunda intervención intentase ser un poquito más concreto acerca de eso, de cuáles han sido los presupuestos con los que se han dotado a cada uno de estos capítulos y artículos en los que ustedes han identificado este impacto. Por qué lo han identificado sobre un impacto de aumento de gastos y no en el fichero de un impacto en la reducción de ingresos.

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

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Y cómo vamos a poder encontrar esa trazabilidad con el resto de las herramientas que tenemos para el control del presupuesto, como es control de la

contratación, como es el control de la ejecución, como es la Memoria del Cumplimiento de Objetivos, etcétera. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora portavoz. Interviene por Más Madrid su portavoz, María Acín; por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias por su explicación. Es cierto que los ficheros que se nos reenviaron eran ficheros muy complejos, muy completos, porque no solamente venía lo de transportes, sino que, de paso, ya nos llevábamos los de todas las consejerías, pero es cierto que los números que ahí encontramos reflejados, teniendo en cuenta que podemos haber evaluado algo mal, y los que ustedes nos han dado, no terminan de coincidir. Entonces yo, al menos, voy perdiendo algunos números que no sé bien dónde se han quedado.

Sí quiero decir que yo entiendo y comparto el objetivo de este fondo respecto a garantizar la sostenibilidad del sector, pero lo cierto es que, con estos 267 millones -aunque luego las necesidades han sido superiores- no hay -entiéndame- una mejora significativa del transporte público. ¿A qué me refiero? Se ha sostenido y se ha mantenido en condiciones de seguridad, pero nos seguimos encontrando con demandas muy inferiores y momentos puntuales de aglomeraciones en Metro que no se deberían producir, porque este dinero está justo para evitar esas situaciones. De este desglose económico, que hoy nos ha podido dar y entendiendo un poco los conceptos que entraban en cada uno, de lo que me doy cuenta es que, por ejemplo, no se está haciendo ningún tipo de estudio; es decir, por el momento no hay ningunos estudios decididos o destinados a garantizar las condiciones de ventilación y de seguridad ante la transmisión del COVID ya sea en Metro, ya sea en autobuses.

Yo soy la primera que defiendo -soy usuaria de transporte público diario- que el transporte público es un medio seguro, pero creo que es momento, según va pasando esta ola, de empezar a hacer estudios que deberían estar financiados de este modo: estudios de trazabilidad de si hay contagios o no -que parece que obviamente no- y de si se están dando todas las ventilaciones y las condiciones de seguridad, y no encuentro a cargo de qué van a hacer esos estudios o si, ni siquiera están en mente.

Asumo y entiendo que la cuantificación de la compensación a operadores de gastos extras - que era de 30 millones para 2021- seguirá siendo para labores de limpieza, de desinfección y de EPI para trabajadores, pero me queda pendiente que me explique mejor estas previsiones que tienen todavía en el descenso de la demanda que hace que para 2021 y 2022 se necesiten fondos extraordinarios y también de dónde van a llegar esos fondos extraordinarios, porque entiendo que el fondo COVID hasta el momento está cerrado. No sé si los fondos ya irán a cargo de los europeos ni cuál es la fórmula de financiación, porque en los próximos presupuestos hay algo que no sé cómo se va a encajar.

Nos ha explicado que los fondos propios los han incrementado, respecto a lo que daba el fondo COVID, en 15 millones de euros. Yo quiero hacerle una pregunta, querría saber si en las previsiones de esta mayor necesidad de subvención al transporte público están incluidos anuncios que

se hacen en términos políticos, que no sé si están en coordinación con los planes que tiene el Consorcio sobre la mesa. Una de las medidas estrella, que se anunció hace unas semanas ha sido la extensión del Abono Joven hasta los 30 años, y, claro, ese plan, ese aumentar el abono hasta los 30 años, tiene efectos directos en esta partida más grande -que es de la que estamos hablando- de la subvención al transporte público. Claro, cuando anuncian y ponen en marcha estas medidas, lo que no se suele decir es que llevan aparejadas un efecto directo en la partida más grande, de la que aquí estamos hablando, porque ustedes mismos tienen previsiones de que se va a necesitar mucho más de lo que tenemos.

Cuando hablamos de medidas como una tarifa plana en el abono transporte los fines de semana hablamos de 6,3 millones de euros que se dejan de recaudar; cuando hicieron la primera ampliación del Abono Joven, allá por 2016, se dejaron de recaudar 50 millones de euros; cuando se establezca la gratuidad en el abono de mayores de 65, Madrid dejará sin ingresar al Consorcio 73 millones de euros. Así que, no sé cómo se coordina la puesta en marcha de estas medidas -que están también anunciadas- con una necesidad mayor de subvención al transporte público, porque ya llevamos varios millones acumulados, más los 15 de los fondos propios y los que tenemos aquí previstos.

Supongo que hay algo más genérico, que es hacia dónde va a ir la dirección o el objetivo del Consorcio en estos dos años y pico que le quedan de mandato, porque los números no dan; como mucho dan para que el sistema se mantenga, pero no para mucho más. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Martínez Palencia, por toda la información que nos ha facilitado. La verdad es que en el fondo no salgo de mi asombro. Escenario de caída de ingresos con aumento del gasto. Pues, sí, es lo que hemos tenido, la demanda ha disminuido, en momentos al 90 por ciento, y ahora más o menos establecida -por no ir con comas- al 50 por ciento de la demanda, que es la que se mantiene, y una caída de ingresos, y el aumento de gasto se produce continuamente, porque estamos continuamente desinfectando unidades de transporte; estamos continuamente facilitando material a los trabajadores; facilitando el entorno a los usuarios... Pues sí, es el mismo, o sea, números rojos, ya sea por la caída de ingresos o por el aumento de gasto.

Lo que quiero poner en valor, a diferencia, son dos cosas: por un lado, la capacidad que se ha tenido, en este caso el sistema de transporte de Madrid, gestionado por el Consorcio, para dar la respuesta adecuada en cada momento a la situación que se daba y, por otro lado, la anticipación por parte de la Consejería de Hacienda para facilitar esa supervivencia, porque, en este caso, si no recuerdo mal, estábamos hablando de supervivencia de las empresas de las concesionarias, que estaban sometidas a mantener el mismo nivel de oferta aproximadamente, a incrementar su gasto,

pero con unos ingresos disminuidos al 90 por ciento. Me parece un ejercicio de responsabilidad por parte del Consorcio y del Gobierno de la Comunidad de Madrid poder facilitar esa continuidad.

Se habla de inversiones en la comunidad y de incremento del gasto en jóvenes y en mayores, y la verdad es que me sorprende que lo diga Más Madrid, cuando ustedes llevan intentando que todo el transporte sea gratis para todos; por lo menos fueron las propuestas que nos hicieron ustedes la legislatura pasada, propuestas que hacían desde otra formación.

También me parece llamativo que se defina como insuficientes las inversiones realizadas por la Comunidad de Madrid, porque siempre hacemos lo mismo, que es dividir las inversiones. Ahora, que estamos en la Comisión de Transportes, vamos a proponer todas las inversiones posibles en transportes; cuando lleguemos a Sanidad, serán para sanidad; cuando lleguemos a Políticas Sociales, a políticas sociales, y cuando lleguemos a Educación, a educación. A mí lo que me gusta es tener una visión global; todos esos fondos tenemos que repartirlos dando respuesta a todas las partes.

¿Poca financiación? Vamos a ver, a mí la financiación me gusta asociarla a la consecución de objetivos por aquello de no dilapidar el dinero, entonces, creo que los objetivos que se han conseguido durante la pandemia han superado cualquier expectativa, han sido capaces de adaptarse a las necesidades de la situación social, porque ya no podemos hablar de una situación económica, de una situación sanitaria, sino de una situación social que cambia a una velocidad sorprendente y a la que se ha respondido con una eficiencia sorprendente. De este modo, siempre he destacado la capacidad para generar nuevas líneas de autobús para el nuevo hospital -ese hospital tan criticado- que ahora se ha convertido en el hospital de referencia para la gestión de pandemias de toda España -¡por lo menos no se nos vuela con el viento!-.

Creo que se está trabajando, y que el Consorcio, en ese sentido, ha hecho una labor encomiable, por la que quiero felicitarle. Fui testigo de cómo en menos de 6 horas se habilitaron y se reforzaron líneas nuevas para poder trasladar sanitarios en los momentos más duros de la pandemia. Eso es lo que yo quiero poner en valor.

Respecto al uso del dinero, creo que ha quedado claramente establecido cómo ha caído la recaudación por venta de títulos; usted nos ha dado las cifras del incremento de gasto en cuanto a una serie de gastos extraordinarios. Por otro lado, me ha llamado mucho la atención que parece que no tenemos estudios. Yo les recomiendo, de verdad, no solamente hablar con los sindicatos sino hablar también con las direcciones, con los gestores y gerentes de las empresas, porque podrán saber que, no ahora sino ya previamente, había inicios de trabajos de colaboración con universidades para el tema de la sanidad en el medio de transporte, y que esos trabajos, esas colaboraciones, se están incrementando en este periodo para poder dar una respuesta adecuada. Y, si no quieren hablar con los gerentes, hablen con las universidades, yo les digo con cuál, una es la Complutense y otra es la Udimá; hablen con ellas, yo les presento a las personas que están llevando estos proyectos. Es cuestión de moverse y poder saberlo. Sí se está invirtiendo en esos proyectos. No les puedo decir la

cuantía porque no la sé, sé la función. Me he preocupado -y no es de ahora- y ya les digo que la adaptación de estos estudios al tema COVID se lleva realizando al menos desde mayo del año pasado.

Lo único que puedo decir en ese sentido es que el impacto en la movilidad y en la seguridad sanitaria de los pasajeros podía haber sido dramático, pero gracias a la gestión que ha hecho la Comunidad de Madrid y gracias a que la Consejería de Hacienda adelantó parte del dinero necesario, gracias a que se entendió perfectamente que las empresas concesionarias necesitaban una aportación para poder mantener el servicio, y gracias, cómo no -tengo que reconocerlo-, a la labor increíble que se ha realizado en Metro de Madrid, hemos podido mantener todos estos servicios de movilidad con una eficiencia importante y con una seguridad demostrable, cuando además se está luchando contra el miedo -que es absolutamente respetable en esta situación y en las circunstancias en que nos encontramos- a los contagios dentro de los medios de transporte.

En ese sentido, lo único que puedo decir es que le agradezco la información que nos ha facilitado. Sí podemos pedir entrar más a detalle partida a partida, pero creo que este no es el foro donde debemos tener ese tipo de debate. Por mi parte, me pondré en contacto con ustedes para poder analizar partida a partida para que se vea que no hay ningún euro que se haya despistado en ningún caso. En cualquier caso, enhorabuena por su trabajo y enhorabuena por los resultados obtenidos. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Señor Martínez Palencia, muchísimas gracias por su presencia hoy aquí. Creo que ha detallado con pelos y señales cómo han sido tanto los ingresos como los gastos. Yo me quedo con números gordos, y los números gordos son que la Comunidad de Madrid tiene que asumir 15 millones de euros, lo cual es una cantidad apreciable para -digamos- los fondos de ayuda por la COVID, y de cara a la seguridad y salud tanto de trabajadores como de los viajeros. Hay que agradecer también a la Consejería de Hacienda la predisposición al adelanto de créditos, tanto en agosto como en diciembre, de esos fondos que tenían previstos, en una cantidad incluso superior a la que se había prevista desde la Consejería de Transportes.

El Ministerio de Fomento al final ha prestado su función de ayudar a las comunidades con los fondos COVID, pero lo que pasa es que lo ha hecho tarde; el último mes del año. La verdad es que se hubiera agradecido muy mucho que, aunque fuera en plazos, hubieran adelantado ese dinero con antelación y no esperar al último mes del año para facilitarlo. A mí, de cualquier forma, como creo que ha hecho un detalle bastante exhaustivo, me gustaría... ¿Cuánto tiempo llevo, señor presidente, por favor?

El Sr. **SECRETARIO**: Un minuto y cuarenta segundos.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Me gustaría dar ideas de cara al año que viene, o sea, al año 2021, aunque no sé si está previsto -y es lo primero que quería preguntarle- que el Ministerio de

Fomento vuelva a dar ayudas a través de otro real decreto en esta fase de estado de alarma, o no, respecto a los fondos COVID, porque creo que hay mucho que hacer. El año pasado se destinó básicamente a –digamos- elementos de seguridad y salud básicos, como mamparas, geles, hidrogeles; en fin, a muchísimas labores de seguridad y salud. Creo que todavía queda mucho que mejorar en el transporte público y, además, creo que nos pueden servir para el futuro, como, por ejemplo, el estudio concienzudo que yo sé que se está haciendo, por ejemplo en Metro, y entiendo que a nivel del viaje en autobús también lo estarán haciendo desde el Consorcio; el estudio y la modificación –posiblemente modificación sino restitución o cambio- de los filtros de aire acondicionado y circulación del aire, renovaciones que se producen en las cabinas tanto de Metro como de los autobuses. Yo creo que ahí las inversiones son potentes, son enormes, y me gustaría saber si va a haber fondos del Estado en los que se prevean –digamos- todo este tipo de modificaciones en el transporte público para el año 2021, porque creo que es un paso más, un escalón más que se está dando, y sé que ustedes lo están estudiando; y si no, ya hay pruebas piloto en algún autocar -si no recuerdo mal- de algún tipo de filtro especial. ¿Qué se está haciendo? ¿Qué se está previendo para el año 2021?

Luego, creo que es importante -aunque no sé, porque hay determinadas cosas que no son de su competencia, pero sí se lo sugeriría a los portavoces del Partido Socialista y de Podemos, que están en el Gobierno central- que estudiáramos la posibilidad de reducir la asfixia fiscal a todos los sectores del transporte, intentando reducir el IVA, por ejemplo, del transporte de viajeros al 4 por ciento, o incluso las moratorias de las que ayer hablaban en el pleno. Creo que son necesarias moratorias en el pago de impuestos, tanto trimestrales como anuales como incluso en las cuotas de autónomos a las que tiene que hacer frente el sector del taxi, como también el de las VTC. Hablando de las VTC, ¡no las olvidemos! En el año 2022 tiene que existir una nueva regulación; si no, muchísimas personas que trabajan en ese sector se irán a la calle. ¡No nos olvidemos de eso! Estamos concentrados ahora mismo en una pandemia, pero tenemos que pensar que en el año 2022 tiene que estar regulada esa manera de trabajar en conjunto con el taxi.

Creo que las líneas ICO y Avalmadrid están funcionando bien. Ayer creo que no se me entendió bien; yo sí soy partidario de los créditos, tanto al transporte público como a los autónomos como a cualquier sector que lo necesite. Lo que pasa es que el hecho de que avalen, tanto la Comunidad de Madrid como el Gobierno central, en el caso de impagados va a ser un problema de financiación enorme. Me encantaría decir que el año que viene se va a reducir la cuota de autónomos para el sector del taxi, cosa que sé que no, porque ya se ha subido en diciembre y el señor Iglesias tiene pensado que en este año 2021 se suban 6.000 millones más provenientes de los autónomos; lo cual supone una subida de 100 euros en la cuota de autónomos. Me encantaría que el mensaje fuera otro desde el Gobierno central, que fuera que no asfixiemos a los autónomos.

Y, luego, como sugerencias a la Comunidad de Madrid –y yo sé que el portavoz de Ciudadanos está muy de acuerdo conmigo, el señor Rubio-, creo que también es importante, si es posible y hay fondos COVID suficientes por parte del Gobierno central o incluso de los presupuestos de la propia comunidad, el uso de la mascarilla FFP2 en el transporte público; ayudaría mucho a evitar

el contagio porque la mascarilla quirúrgica ayuda, pero ayuda más la FFP2. Pero, claro, entiendo que tienen que tener ustedes un fondo para poder hacer un reparto como el que ayer o anteayer comenzó con los mayores de 65 años. Creo que sería muy interesante en el transporte público, donde están cerrados los espacios, ese reparto de mascarillas. La exigencia, a pesar de los 50 días que el señor Ábalos nos dejó de moratoria para no usar la mascarilla entre marzo y mayo, es obligatoria y me encantaría que pudiera ser la FFP2, sobre todo para evitar posibles contagios que se pudieran producir, y que desde el transporte público se ayudara.

También me encantaría que hubiera ayudas al combustible, sobre todo para todos esos vehículos del transporte público, autocares o taxis, y reconocer la posibilidad de financiar futuros repostajes o de conceder una ampliación de los plazos para el pago de los suministros.

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya finalizando, por favor.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Sí. Por último, la flexibilización del calendario de renovación de flotas, que quizá eso sí dependa más de la comunidad, porque no tienen capacidad económica para hacer frente a esa obligación que se impone anualmente. Yo creo que también tenemos que pensar en todos los sectores que también trabajan en conjunto, como...

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias y perdón por la extensión.

El Sr. **SECRETARIO**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Martínez Palencia; le agradezco su presencia aquí. Como ha señalado la portavoz de Más Madrid, hubiésemos preferido que, dada la importancia del tema, hubiese comparecido hoy el señor Garrido como máximo responsable del transporte y la movilidad en la Comunidad de Madrid, pero le agradezco, como siempre, su presencia. Esperemos poder contar con el consejero en alguna otra ocasión, si lo tiene a bien.

Hay varias cuestiones que se han planteado aquí, pero quiero empezar por dos afirmaciones que usted ha hecho al final de su intervención: la primera de ellas es que la llegada de los fondos fue tardía. Bueno, claro, la llegada de los fondos fue tardía, en diciembre. Quiero recordar algo que usted mismo ha dicho: el fondo COVID se compone de cuatro tramos. El primero, de 6.000 millones, se realizó en julio por parte del Gobierno de España. Un segundo tramo, en septiembre, de 2.000 millones. Un tercer tramo de 3.000 millones en noviembre. Estamos hablando ya de 11.000 millones de euros que el Gobierno de España fue desembolsando. Y un cuarto tramo, en el que estaban comprendidos esos 800 millones que correspondían al transporte, que se realizó efectivamente en diciembre, de 5.000 millones. Habrá que entender también que quizás había otras prioridades mayores en estos momentos, como era la Sanidad, como era dotar a nuestra Sanidad de los recursos

necesarios para poder hacer frente a la pandemia. Por tanto, me parece tremendamente injusta esa afirmación, me parece que no ha lugar y me parece, además, que es absolutamente inexacta.

Segunda afirmación que usted ha hecho: Los fondos COVID no han llegado a cubrir la totalidad del impacto provocado por el COVID-19. Es verdad que el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha tenido que hacer frente a 15,22 millones de euros, pero, a ver si se pone usted un poco de acuerdo con el consejero de Hacienda, el señor Lasquetty, y con la propia presidenta de la Comunidad de Madrid, porque en el debate sobre el estado de la región la señora Díaz Ayuso habló de que la Comunidad de Madrid había estado sola y que todo lo que se había hecho había sido con fondos de la Comunidad de Madrid. ¡Claro!, ahora usted dice que 267 millones, en lo que se refiere a transportes, vienen derivados del Gobierno de España. Solamente el Gobierno de la Comunidad de Madrid -digo solamente- ha tenido que poner 15,2 millones de euros, porque, dadas la circunstancias, habrá que entender que era complicado poder absorber las enormes cantidades a las que ha tenido que hacer frente nuestro país para conseguir afrontar la crisis del COVID-19.

Por tanto, señor Martínez Palencia, no puedo estar de acuerdo tampoco con esa afirmación que usted ha hecho, salvo que lo que ustedes al final pretendan es, con cargo a los fondos COVID, equilibrar todas las cuentas, que es lo que el señor Lasquetty parece pretender, y que esos fondos sirvan también para otras cuestiones como, por ejemplo –lo señalaba la señora Acín pensando en futuro-, cómo vamos a afrontar algunas medidas, como son la extensión del Abono Joven o el Abono para mayores de 65 años en el actual contexto en el que estamos. Le pregunto: ¿es procedente mantener esas propuestas, cuando ustedes mismos estiman a futuro, en los próximos presupuestos, un impacto importante del COVID-19?

Por cierto, me sumo a lo que han dicho otros portavoces; me gustaría saber en base a qué criterios y a qué datos hacen esas estimaciones a futuro, y me gustaría también saber de dónde tienen previsto sacar esas cantidades de dinero. ¿Eso va a suponer un incremento significativo en los presumibles próximos presupuestos de la Comunidad de Madrid, de la partida presupuestaria para el sostenimiento y subvención del transporte, o están pensando nuevamente en un nuevo fondo con cargo a todos los españoles, con cargo al Gobierno de España, para absorber esa cantidad? Es importante saber de qué estamos hablando en relación con estas cuestiones.

Quiero decirle también, respecto a los datos que ha dado, que sinceramente se lo agradezco enormemente, pero hay datos que no terminan de concordar. Creo que, desde la Consejería de Hacienda, que es al final la que centraliza todo esto, hay una absoluta falta de transparencia en cuanto al destino de esos fondos, hay una absoluta falta de transparencia en cuanto a la información que se debería facilitar a estos grupos parlamentarios, a los madrileños y, desde luego, también al Gobierno de España; creo sinceramente que falta bastante concreción en algunas de las cuestiones que se han planteado.

Para ir terminando esta primera intervención, le agradecería que nos pudiese hacer un ejercicio de explicación sobre cuál es el futuro hacia donde ustedes entienden que tiene que ir el

modelo de financiación del transporte público, porque ese es el meollo de la cuestión. Lo que ustedes están planteando hoy aquí y que se deja entrever en algunas otras intervenciones es algo en lo que todos coincidimos, y es que el actual modelo no es sostenible en el tiempo, pero tenemos que resolver hacia dónde se quiere ir; porque lo que no se puede pretender es que al final sea exclusivamente mediante subvenciones anuales del Gobierno de España como se financie el transporte público en la Comunidad de Madrid. Evidentemente, hay que ir a un modelo en el que todos podamos estar razonablemente de acuerdo, un modelo en el que el Gobierno de España tendrá que asumir las obligaciones que en su momento se determinen, pero en el que el Gobierno de la Comunidad de Madrid no puede limitarse únicamente a gastar, a hacer enormes ejercicios de anuncios, sin asumir ninguna corresponsabilidad en la política de financiación del transporte público madrileño. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Para contestar a los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios toma la palabra el señor director gerente; tiene siete minutos, señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Muchas gracias. Voy a intentar contestar a algunas de las cuestiones que se me plantean. Sin lugar a duda, he venido aquí siendo totalmente transparente; o sea, desde el día uno de la pandemia lo único que hice -y lo único que se hizo en la consejería- fue trabajar con todas las Administraciones para poner sobre la mesa cuál era nuestra situación. Gracias a esos trabajos se consiguió que hubiera un fondo COVID que lo que fundamentalmente intentaba paliar era el déficit de ingresos que iban a tener los transportes regulares de viajeros en las comunidades autónomas. Esa transparencia nos llevó a pasar información tanto a la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid como al Ministerio de Transportes de la situación que teníamos mes a mes y de lo que estábamos sufriendo, en concreto, lo que yo he estado contando aquí: la demanda del 90 por ciento, que luego subió un poquito, que luego se estabiliza, etcétera.

Intentando contestar ya sobre el hilo de este razonamiento, decir que hice más de 20 resoluciones en las que iba diciendo día a día qué transporte tenía que haber en la calle, pero el transporte era el nivel de oferta total programado para esa época del año, porque lo que queríamos era distanciamiento social. Eso quiere decir que el gasto es exactamente el mismo, porque yo tengo una serie de relaciones contractuales con los distintos operadores del transporte y, si ordeno poner toda la oferta de transporte, eso quiere decir que me voy a gastar lo mismo y lo que tengo es un déficit de ingresos, una disminución de ingresos. ¿En qué se traduce la disminución de los ingresos? Pues se traduce en un aumento del gasto en la subvención tarifaria. Eso es en lo que se traduce.

Ahora, siendo francos y con cifras muy claras que podamos entender todos, yo dejé de ingresar 400 millones de euros. Por lo tanto, me podían faltar 400 millones de euros para poder liquidar a todos mis operadores, ¡porque el gasto era el mismo! El gasto lo tengo que hacer igual, porque me producen todos los kilómetros para que haya distanciamiento social, etcétera. Entonces,

me podrían faltar 400 millones, pero es que yo utilicé las relaciones contractuales que tengo. Como tengo un convenio con Cercanías por el que le pago la utilización del Abono Transporte, ituve un ahorro! Con Metro de Madrid, como le pago a través del contrato programa que tenía con ellos, ituve un ahorro! Voy teniendo ahorros y esos ahorros representaron unos 150 millones de euros. Total, como tengo 400 millones menos de ingresos, pero tengo 150 millones menos de gastos, más o menos –y así se lo contaba al ministerio en toda la información que me pedía-, a mí me faltaban 250 millones, y con la colaboración –como decíamos anteriormente- de los fondos COVID, pudimos obtenerlos.

De verdad que no soy egoísta. ¿Por qué digo que llegaron tarde? Para mí llegaron tarde porque yo tenía unas tensiones de tesorería... ¡Es que al mes tengo que pagar! Porque con el dinero que pago al mes a los operadores se paga a los conductores. Es que tenemos mucha gente que depende del dinero del Consorcio: miles de conductores, mecánicos, instalaciones, etcétera. ¡Yo tengo que pagar! ¿Por qué digo que llega tarde? Porque en el mes de mayo ya no tenía un duro. ¡Yo tenía una tensión de tesorería tremenda que tenía que paliar! Por eso la Comunidad de Madrid me tuvo que ir adelantando, primero 100 millones; luego los 126 millones que llegan del Estado, isiempre llegan el Día de los Santos Inocentes!, ies que llegan el día 28 de diciembre todos los años! Creo que por ley ahora nos lo van a liberar en cuatro tramos. ¡Menos mal! ¿Por qué tengo que esperar los 126 millones? ¡Si es que tengo que pagar! Si es que tengo que pagar mes a mes. No quiero ser frívolo, pero lo que quiero decir es que tengo una tensión de tesorería tremenda y tengo que hacer frente a liberar. Incluso hasta tuve que dejar de pagar porcentajes; o sea, iba llamando a la gente y les decía: te puedo pagar esto menos el 20 por ciento. Te admito la factura, porque así el banco te va a dar crédito, pero no la puedo pagar porque no tengo. ¡Esa fue mi triste historia con COVID durante diez meses!, idurante diez meses! ¡Es que fue así! ¡Es que fue así! (*Rumores*).

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Mantuvimos la oferta de transporte e hicimos todos los ficheros que les mandamos, que a lo mejor no cuadran con sus cifras porque deben ser provisionales, pero las cifras que les digo hoy son definitivas. Hemos gastado todo el dinero que se nos ha dado, ilo hemos gastado todo!, porque ha habido necesidad de gastarlo para poder liquidar a todos los operadores del transporte.

Adicionalmente a eso, se gastó dinero en otros temas extraordinarios, como fueron: limpieza del material móvil, limpieza de estaciones, desinfección de autobuses, mamparas, señalética, etcétera. O sea, aparte de los 260 millones que fueron déficit de ingresos, hay otros millones adicionales para poder realizar todas estas acciones extraordinarias que hubo que liquidar con las empresas porque, claro, iel coche/kilómetro es más caro! ¿Por qué es más caro? ¡Porque tiene más gastos! Si digo: sáqueme un kilómetro de vehículo... Me dicen: pero oiga, es que tengo que desinfectar, tengo que meter unos filtros especiales, tengo que hacer... ¡Pues el kilómetro es más caro! Y eso lo llevamos a este fondo extraordinario COVID con una serie de pagos que se realizaron a los operadores y que ya

hemos librado antes de que acabara el año. Con todo esto, lo que vengo a decir es que claro que hemos hecho estudios, y estamos con un autobús laboratorio, viendo los filtros, por un lado, viendo todos las veces que sale o entra aire en cada coche de tren; en fin, estamos haciendo estudios de todo tipo para ver cómo los ligamos con la incidencia COVID, que tampoco son muy concluyentes, tampoco son muy concluyentes; nadie tiene un estudio concluyente de que el transporte público sea un vector de contagio. Estamos en reuniones con todas las autoridades españolas, estamos en reuniones a través de la UITP con autoridades internacionales, de verdad que no hay estudios concluyentes de COVID y transporte público.

Y dicen: cómo continuar. ¿Cómo continuar? Pues hemos empezado un año malo, es que hemos empezado un año malo, porque lo hemos empezado con Filomena. Para que os hagáis una idea, el transporte público de la Comunidad de Madrid –lo he dicho alguna vez- tenía 5,5 millones de pasajeros diarios; cuando ya estábamos venciendo los 3 millones y estábamos en el mes de noviembre y diciembre de 2020 con casi 3,5 millones de viajeros, vino Filomena y nos hemos quedado con 2,5 millones. Esto es directamente proporcional al ingreso otra vez.

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor, vaya finalizando, que el tiempo se ha cumplido.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Entonces, ¿cómo vamos a afrontar el año 2021? Pues de verdad que yo sigo manteniendo reuniones con la consejería en coordinación con todas las administraciones -la local, la autonómica y la central-, hablando de posibles fondos COVID y hablando de cómo tratamos el tema del transporte público para el año 2021.

El Sr. **SECRETARIO**: Muy bien. Gracias, señor director gerente. Seguidamente abre el turno de réplica la intervención del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie; señora Sánchez Maroto, por favor, tiene tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias. Pues mire, señor Martínez Palencia, después de toda esta explicación que nos ha dado, ¿sabe de qué me estoy acordando yo? De la comparecencia que tuvimos a finales del julio del señor Lasquetty en la que recuerdo perfectamente que le pregunté si para echar mano del Fondo de Contingencia teníamos que esperar a la próxima extinción masiva o a una invasión extraterrestre. Porque usted me está hablando de todas estas cosas que estaban sucediendo cuando el señor consejero de Hacienda ino había tocado el Fondo de Contingencia de la Comunidad de Madrid! Y hay una cuestión que, escuchándonos hoy, como que se me olvida un poco, y es que esto es un Gobierno autonómico con una Administración propia, con unos presupuestos propios y con esos fondos propios de los que, luego, cuando habla la señora presidenta Ayuso, parece que han dado mucho más de sí de lo que han dado. Hombre, yo -es lo que le estaba diciendo en la anterior intervención- creo que nos vamos a quedar muy cortos porque las necesidades son muy superiores; efectivamente, considero que lo van a ser, pero no por una bajada de la demanda, que eso ya lo discutiremos más adelante, sino porque precisamente la prestación del servicio, la oferta, se tiene que reforzar por cuestiones de seguridad y probablemente lo va a tener que hacer durante

mucho tiempo. Y, además, partimos de un punto en el que el servicio ya estaba siendo deficitario, que la gente antes de la pandemia se mareaba en el Metro en verano porque iba lleno.

Entonces, de verdad, me parece que probablemente ise podía haber gastado incluso más!, si es que esto no tiene más. Ahora, cada uno tendrá que poner la parte que le corresponda, porque igual en los presupuestos de la Comunidad de Madrid, que ya están anunciados por el señor Aguado y la señora Ayuso, habrá que dedicarle más a esto. Y hay muchas otras cosas también a las que dedicarle. Se han hecho varias afirmaciones sobre la seguridad demostrable. A mí me encantaría estar de acuerdo con eso, pero hay muchos momentos en los que creo que, al menos, hay picos de inseguridad, y eso se palia con mayor inversión, porque hay algunas cosas, como el mantenimiento preventivo, que hace que un tren no se te estropee y tengas un pico de aglomeraciones, y eso es a través precisamente del mantenimiento preventivo, no de redoblar otras cosas.

Además de eso, también me gustaría decir, porque estoy escuchando fondos, fondos, fondos, ¡que yo estoy encantada!, si cuanto más se invierta en el transporte público madrileño, ¡mejor!, pero cada uno que cargue su parte. Y, sobre todo, que tengamos en cuenta que...

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya finalizando, por favor.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Termino ya. Oigo cosas como lo de las VTC, que algunas plataformas tributan en Jersey, y después lo de los fondos fiscales que queremos eliminar, que queremos conseguir fondos del Gobierno central y de todas partes para poder hacer mayores inversiones. Hombre, yo pido un poco de coherencia, que al final todo está conectado. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora portavoz. Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid tiene la palabra la señora Cuartero, su portavoz, por tres minutos.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Muchas gracias, señor presidente. Bueno, verdaderamente a mí hay cosas que se han dicho en esta comparecencia que me parecen bastante graves. Lo primero es que intentar disfrazar esto de... O sea, las tensiones de Tesorería no tienen nada que ver con las reducciones de ingresos o los aumentos de gastos, se pueden producir sin que haya ni un aumento de gastos ni una disminución de ingresos, simplemente es un tema de desfase temporal. Entonces, que usted justifique todo este adelanto de dinero de la Comunidad de Madrid por tensión de Tesorería me parece fenomenal, pero ese es un tema que en absoluto es achacable a los fondos COVID, en absoluto.

Por otro lado, se ha intentado decir que una reducción en los ingresos es un aumento de gastos. Mire, yo no sé si usted es consciente de lo que es un presupuesto de gastos y lo que es un presupuesto de ingresos; usted puede tener un aumento de gastos, que pueden ser por aumento de las frecuencias o por lo que sea, pero una reducción de ingresos no es un aumento de gastos y eso lo sabemos todos. No tiene nada que ver, ¡absolutamente nada que ver!, ni en la realidad ni contablemente; una cosa es un aumento de gastos, otra cosa es una reducción en la previsión de

ingresos y otra cosa muy distinta son las tensiones de Tesorería. Y usted ha dicho que, por tensiones de Tesorería, se ha visto obligado a llamar a sus proveedores y a decirles: no te voy a poder pagar todo! Pero, vamos a ver, vamos a ver, ¡qué tipo de afirmación es esa! Una Administración pública con una obligación de gasto asumida bajo un contrato con una financiación puede demorar el pago, ya estamos viendo que el periodo medio de pago de los proveedores está en 47 días, ¡pero no puede venir usted a decir aquí que les ha dicho a sus proveedores que les va a pagar un 80 por ciento! Pero, vamos a ver, ¡que eso no es posible!, eso no es posible. (*Rumores.*) No, no es posible. En una factura no es... (*Rumores.*) Bueno...

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor, por favor, está en el uso de la palabra la señora portavoz.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Entonces, yo creo que esto lo tenemos que tratar con un poquito de seriedad; es una afirmación, desde mi punto de vista, tremendamente grave y que, desde luego, lo que está haciendo es que veamos cómo el problema se está trasladando a un tercero, es decir, a unas empresas que están...

Para terminar, el objeto de la comparecencia era explicarnos aquí cuál es la gestión presupuestaria del fondo COVID. Y se ha hablado de muchas cosas, como de que ha habido que mantener el Metro, pero lo único que no se ha hecho es dejar negro sobre blanco exactamente cuáles son las aplicaciones presupuestarias en las que hay gastos asignados al fondo COVID y cuál es la aplicación en ingresos en la que se ha asumido la diferencia entre los ingresos previstos y los ingresos reales. Pero insisto, como digo, al final tendremos la liquidación del presupuesto de 2020, tenemos los presupuestos de 2021 y habrá tiempo de seguir comprobando esta trazabilidad, pero desde luego en su comparecencia no lo ha hecho.

El Sr. **SECRETARIO**: Muy bien. Muchas gracias, señora portavoz. Por el Grupo Parlamentario Más Madrid, toma la palabra su portavoz, María Acín, por favor.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Gracias, señor Martínez Palencia. Claro, me quedo con la duda de cuál es el rumbo; quiero decir, nos vamos a pasar dos años intentado sobrevivir a todo esto, porque nos encontramos ante mayores necesidades, derivadas del COVID, de las que podemos entrever que están manejando o pensando que todavía habrá descensos del uso, pero también gastos derivados todavía superiores de limpieza, de amoldar los lugares y, claro, mayores necesidades derivadas de los anuncios tarifarios: las extensiones del Abono Joven, la gratuidad del de los mayores... Entonces, al oírlo hablar, me queda la duda básicamente de si el sistema solo se va a dedicar a sobrevivir y cómo.

A mí no me habrán oído hablar de no pagar el transporte público, porque donde se hace no funciona, porque no lo comparto, porque el servicio se paga; de lo que me habrán oído hablar, probablemente, es de EMT o incluir elementos de renta. Sí coincido con el portavoz del Partido Socialista en que aquí lo que tenemos sobre la mesa es el debate de cómo se financia el transporte público. Yo soy la primera que digo que el Estado tiene que implicarse en mayor cantidad en la financiación del transporte público, pero ahí se está tramitando una ley de movilidad y financiación del

transporte público. ¿Y dónde está el marco madrileño? ¿Por qué no tenemos ley de movilidad todavía? Hablamos de que íbamos a tener una ley de financiación, pero ha desaparecido de la mesa y volvemos a hablar solo de una ley de movilidad. Por lo tanto, claro, yo entiendo que el debate es más complejo, pero aquí no hemos concluido mucho.

Me gustaría saber exactamente, porque no me ha contestado, las previsiones de cuantificación que ustedes hacen para los próximos ejercicios; concretamente, sobre la base de qué las hacen, si todavía estamos manejando descensos de la demanda de transporte público. Repito, quiero que me las explique, y sobre todo de dónde va a salir ese dinero, si va a haber algún mecanismo especial, o si está sobre la mesa. Igual yo estoy equivocada, pero, en teoría, en pocas semanas vamos a tener un presupuesto de la Comunidad de Madrid sobre la mesa y tendremos que ver dónde está todo esto y cómo se traduce todo esto en el sistema de transporte público de la región, que ya le digo que no me ha quedado absolutamente nada claro. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, portavoz. Tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos, señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Primero, una noticia fundamental y novedosa que acabo de recibir: ya Pasteur, en el siglo XIX, demostró que la generación espontánea no existe.

Una vez dicho esto, mis ingresos caen entre un 90 y un 50 por ciento, depende del momento; mis gastos se disparan por el incremento de los servicios de limpieza y de desinfección; tengo que comprar nuevo material; tengo que incluir y adaptar mis vehículos, y tengo que comprar toda la parte de protección del personal. Sí, si no tengo músculo financiero, eso genera una tensión de tesorería en el Consorcio y en una tienda de chuches.

¿Qué puedo hacer? Efectivamente, puedo apretar a mis proveedores. Entonces, me voy al otro lado. La gente quiere comer, quiere cobrar sus salarios, quiere pagar el colegio de sus hijos. Conviene pagar; se llama responsabilidad social. Yo le agradezco muchísimo a usted que lo haya hecho.

Hay una cosa con la que no estoy de acuerdo con usted. Efectivamente, llegan tarde las aportaciones del Estado, y es importante saberlo, pero yo, en lugar de eso, prefiero destacar la colaboración entre Administraciones. Llega tarde la aportación del Estado, pero se anticipa la Comunidad de Madrid. En definitiva, se ponen en valor las necesidades de la ciudadanía.

Señora Sánchez, de Podemos, los mareos de Metro a los que hace referencia se produjeron en el verano de 2018 como consecuencia del cambio de los sistemas de ventilación. ¡Verano de la legislatura anterior! Ya que usted pertenece a un partido que está en el Gobierno, le leo un tuit de un usuario de Cercanías que le dice a Cercanías, se lo manda a Cercanías Madrid: "¿A qué se deben que se supriman trenes y frecuencias? ¿Por qué no se informa cuando eso se produce? ¿Cuándo se van a recuperar las frecuencias de antes de la pandemia? ¿Cuándo se van a recuperar las frecuencias los

fin de semana y los festivos en la C-5 de diez minutos y no de quince?” Contestación: “Buenos días. Se está trabajando en reanudar dicho servicio con la misma frecuencia de antes. Los cambios se notificarán a través de esta plataforma. Un saludo y disculpe las molestias.” Yo les recomiendo que, en vez de hacer alusión al verano de 2018, se lea las noticias o entre en Sufridores de Renfe y cosas por el estilo e intente poner de su parte para que los madrileños podamos tener un transporte de Cercanías serio, eficiente y, a ser posible, más desarrollado, como se lleva prometiendo desde hace once años.

Por lo demás, enhorabuena, señor Martínez Palencia, por el trabajo realizado y, por favor, siga en esa misma línea. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Hay que quedarse con las cifras: se cobra en diciembre, y se ha estado estrangulado, prácticamente, todo el año. Ha sido complicado. La financiación de la Consejería de Hacienda ha sido posible; se agradece la gran colaboración por parte de las dos consejerías. Han funcionado. Usted ha hecho los números y le han cuadrado; se le agradece su esfuerzo, y esperemos que este año no tenga los mismos problemas.

Por eso, le vuelvo a insistir en lo que le comenté en la anterior intervención, en si hay prevista inversión en fondos COVID para el año 2021, si esos fondos COVID van a venir desde el Estado o van a ser fondos de contingencias de la Comunidad de Madrid. ¿Qué inversiones hay previstas? Entiendo que las modificaciones de filtros de las renovaciones de aire en metro. Le vuelvo a insistir en la necesidad que desde la propia consejería se aporten los EPI oportunos, incluso que a los ciudadanos que hacen uso del transporte público se les puede entregar algún tipo de mascarilla con una protección superior.

Por último, me quería quedar en los comentarios de la señora Sánchez sobre los picos de inseguridad. Los picos de inseguridad en las aglomeraciones son posibles. No es fácil hacer una gestión completa de la entrada y salida de todos los que usan el metro. Es cierto que a lo mejor hay topes en las propias entradas de metro y tal, pero luego, a la hora de la verdad, tomar la decisión de entrar o no en el metro es complejo. A lo mejor no llega a tiempo o se juntan todos a la vez, y es difícil. No sé cómo se puede, de alguna forma, mantener densidades más bajas dentro de las cabinas. No sé si también lo están estudiando o no.

También quiero recordarles a los señores que gobiernan, al Gobierno central, que el estado de alarma está hasta el 9 de mayo, aunque no lo creamos, y, por mucho que se delegue responsabilidad en las comunidades autónomas, si estamos en un estado de alarma a nivel nacional, entiendo que, como mínimo, tendrá que haber algún tipo de financiación, de fondo de contingencia, para luchar contra lo que ha generado el estado de alarma. Por consiguiente, no escurramos el bulto y destinemos a las comunidades autónomas la responsabilidad...

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya finalizando, por favor.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: De gestionar esta pandemia. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Vinagre; tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias. Señor Martínez Palencia, no me ha respondido a dos de las cuestiones que le he hecho: de dónde van a salir los fondos para hacer frente al impacto del COVID en los próximos ejercicios y cuáles han sido los criterios y los datos que se han tenido en cuenta para establecer esas previsiones. Me gustaría que pudiese contestar en esta su segunda intervención.

Ha hablado de que se considera frívolo. No, yo no considero que sea frívolo. Usted ha descrito cuál ha sido su día a día, su realidad, que yo entiendo perfectamente. Ahora, imagínese la realidad de los gerentes de los hospitales durante todo ese tiempo; imagínese usted la situación de los gerentes de las residencias de ancianos. ¿A dónde quiero llegar con esto? A que había unas prioridades en ese momento, y las hay. Por tanto, ¿que llegó tarde? Desde su punto de vista, seguramente, llegó tarde para lo que es su gestión, pero en esos momentos lo que Madrid y España necesitaban era gasto orientado, claramente, a la sanidad y a las residencias, que estaban pasando por graves dificultades.

Creo, sinceramente, que ahí está errando el tiro, porque quien tenía, viendo esa situación, que haber actuado con mayor celeridad era la Consejería de Hacienda; si no, entonces, ¿para qué existe un Gobierno de la Comunidad de Madrid? Quien tenía que haber actuado con mayor celeridad y haber hecho más adelantos incluso es la Consejería de Hacienda, que en todo este proceso ha actuado tarde, mal y, desde luego, nada transparente. Esa es la realidad. Consecuentemente con eso, la acción de otras consejerías y de otros organismos públicos se ha visto gravemente afectada.

Termino. Decía en mi anterior intervención que aquí estamos hablando de cuál es el futuro, de hacia dónde tiene que ir la financiación del transporte público de la Comunidad de Madrid. La señora Acín decía de subsistencia, poco más o menos. Da la impresión, señor Martínez Palencia, que vamos a eso, porque, si no se afronta una política clara que defina la financiación y, a la vez, se acotan algunas actuaciones y decisiones, que realmente tienen más de tinte electoral que de absoluta necesidad en estos momentos para la Comunidad de Madrid, si ese incremento de gasto no va unido a un incremento de los ingresos, indefectiblemente conducirá al transporte público de la Comunidad de Madrid al absoluto desastre. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. A continuación, en turno final de dúplica, el señor gerente tiene cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias. Para terminar, quiero comentar

que desde el primer momento, y también hoy en día, tenemos toda la oferta de servicio en calle. Dice: reforzar la oferta. En la calle están todos los trenes, los trescientos y pico trenes, y los 4.000 autobuses, o sea que tenemos toda la oferta de servicio en la calle, cuando tenemos el 50 por ciento de la demanda.

¿Que se haya generado así una serie de picos? Pues es posible que se haya generado una serie de picos en los sistemas de capacidad no solamente en Metro sino también en Cercanías. Y hemos habilitado los microcortes de Metro durante esos picos, que fueron todos antes de la Navidad; luego, después de la Navidad, con Filomena, ya no se han presentado estos episodios.

Quiero insistir también en la colaboración con las Administraciones. De hecho, en este momento seguimos trabajando con ellas mes a mes, con la Administración central. Ellos también están en relación, y nosotros también, en el marco de la ley de movilidad y de la ley de financiación. Tenemos también Mesas abiertas para colaborar conjuntamente en la ley de movilidad y en la ley de financiación de los transportes públicos, o sea que es algo en lo que ya se trabajó todo el año pasado y parte del anterior, y yo creo que a muy corto plazo habrá borradores interesantes sobre ambas leyes.

Quiero decir también que, por supuesto, continuamos en el estado de alarma. Y pregunta: ¿Y cómo han hecho ustedes las cuentas para el año 2021? Pues bien, nosotros, desde la pandemia, también montamos unos sistemas, unos cuadros de mando con los que, apoyados no solamente en la tecnología que teníamos de la billética del Consorcio sino también en la telefonía móvil, intentábamos tener una encuesta de movilidad diaria. Y la tenemos, tenemos hoy en día una encuesta de movilidad diaria. Con esa encuesta de movilidad diaria y con nuestros modelos intentábamos predecir el futuro, como hacemos siempre. Igual que cuando metemos una línea nueva de Metro, ante una situación de estas, intentamos predecir el futuro. Y cuando se hicieron los anteproyectos de presupuestos había una serie de alternativas de cómo iba a ser nuestro futuro en el año 2021, y eso fue lo que plasmamos en el presupuesto; si bien es posible que con Filomena y con la tercera ola haya que matizar un poco esto, ciertamente, en el tema de los ingresos. Porque aquí lo fundamental son los ingresos, porque, como he insistido, si bajan los ingresos, aumenta el gasto (en la subvención tarifaria!); e insisto en esto, (en la subvención tarifaria! O sea, lo que no se ingresa lo tienen que poner los socios: aumenta el gasto en la subvención tarifaria. Por eso estamos haciendo nuestros ejercicios, para ver qué sucede y cómo nos podemos ajustar al año 2021.

Y sobre lo que me decía, yo no quería tirar, ¿eh?... Lo que yo decía era que, por supuesto, es mucho más prioritaria la sanidad, por supuesto los centros de mayores... ¡Por supuesto! Lo único que yo quería decir era que yo tenía unas tensiones de tesorería mes a mes y que las empresas son más de cuarenta y tantos concesionarios, empresas familiares; unas tienen 30 autobuses y hay empresas que tienen 40 y otras, 200, pero más de 30.000 familias de la Comunidad de Madrid viven de los pagos que realice el Consorcio de Transportes. No ha habido ni un solo ERE en el transporte público, nada; no ha habido ni un solo ERE. Solamente debíamos tener toda la oferta en la calle y, por lo tanto, como siempre, hay que liquidar para que las empresas puedan liquidar sus impuestos, pagar

a sus trabajadores, etcétera. Y me refería a eso cuando decía que para mí fue un encaje de bolillos y una negociación diaria con cada uno de nuestros concesionarios; no me refería a ninguna otra cosa.

Espero que les haya quedado claro. Yo he intentado resumir mi gestión durante todos estos meses de pandemia, cómo se consiguieron aquellos fondos, en qué los hemos utilizado, cómo hemos tenido que negociar cada uno de nuestros contratos; en definitiva, cómo hemos ido siguiendo la movilidad diaria, porque también teníamos episodios de saturación, cómo los corregíamos con microcortes de Metro... Ha habido una labor bastante importante que ha generado un poco más de gasto del que habitualmente teníamos, pero, sobre todo, lo fundamental es que no teníamos ingresos, y eso es lo que nos ha condicionado el año 2020.

Esperemos que los sistemas de transporte vayan hacia donde tienen que ir. La movilidad de esta ciudad es fundamental. Con el apoyo del transporte público, esperemos que todo vuelva a la normalidad y que los sistemas de transportes contribuyan a la movilidad de esta ciudad y podamos continuar subvencionando a nuestras familias, porque la partida fundamental del Consorcio es la 48300...

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya finalizando, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Sí. Que es donde llegan todas las subvenciones, y son las subvenciones a las familias, a cada uno de nosotros. Yo no puedo ir dando un euro por cada viaje a cada uno que suba, y se lo doy al operador porque estoy subvencionando los viajes y a las familias, y por eso queremos seguir tomando medidas para las familias. Y entendíamos que una medida muy importante era la referida a los jóvenes.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Pues todavía -lo vemos en las noticias a diario- hay un paro importantísimo y por eso era lo del Abono 30x30. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor director gerente. Si les parece bien, vamos a hacer un pequeño receso. Vamos a comenzar a las 11:55 horas ya que tenemos luego otras cosas; por favor, a las 11:55 empezamos.

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 45 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 12 horas).

El Sr. **SECRETARIO**: Buenos días de nuevo. Si no les importa, reanudamos; hemos dado cinco minutos de cortesía, son las 12:00 ya. Y reanudamos el orden del día con el punto tercero.

C-239/2021 RGEF.1577. Comparecencia de la Sra. Directora General de Carreteras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre estrategia y actuaciones para hacer frente al temporal de nieve Filomena en el ámbito de sus competencias. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece la señora directora general, la ilustrísima doña Inés Berrio; pase, por favor. (*Pausa.*) Buenos días y bienvenida. Y se inicia el debate con la intervención del ilustrísimo señor don Agustín Vinagre en representación del Grupo Parlamentario Socialista, que ha instado la comparecencia, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia; tiene tres minutos, señor Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señora Berrio. Permítame empezar felicitándola por su nombramiento, ya que no había tenido ocasión de hacerlo con anterioridad, y deseándole aciertos y éxitos en su gestión, que será bueno para todos los madrileños y madrileñas. Le doy la bienvenida a esta casa, que no le es ajena puesto que ya en la anterior legislatura, en diferentes sitios, estuvo con nosotros.

El objeto de la petición de esta comparecencia solicitada por el Grupo Socialista es informar sobre la estrategia y actuaciones llevadas a cabo desde la Dirección General de Carreteras para hacer frente al temporal de nieve Filomena que sufrimos recientemente. Queremos saber si funcionó adecuadamente el dispositivo de la campaña de vialidad invernal, garantizando la seguridad de las carreteras gestionadas por el Gobierno regional; si dicho dispositivo cuenta con los recursos y materiales humanos suficientes; si se emplearon todos los recursos de la Administración durante el temporal, y, por último, si funcionó el protocolo de vialidad invernal coordinado con los ayuntamientos con el objetivo de establecer unos criterios de actuación conjunta.

Ya le adelanto, señor director general, que, a nuestro juicio, con los datos que conocemos, ni funcionó como debiera el dispositivo, ni cuenta con los medios necesarios, ni se emplearon todos los recursos disponibles, ni funcionó el protocolo de vialidad infernal como debiera. No obstante, hoy esperamos recibir respuestas a las cuestiones que vamos a plantearle para poder determinar si es necesario, pensando en el futuro, realizar cambios y mejoras tanto en la estrategia como en el dispositivo establecido a fin de que los madrileños y madrileñas, ante futuras nuevas situaciones de esta naturaleza, puedan tener la garantía y la tranquilidad de contar con los instrumentos precisos para afrontarlos. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Vinagre. Y a continuación, durante diez minutos, interviene la directora general de Carreteras; cuando quiera.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Berrio Fernández-Caballero): Buenos días. Gracias, presidente. Señorías, es para mí un honor volver a esta cámara, a la Asamblea de Madrid, como directora general de Carreteras. Como ustedes conocen, recientemente he sido nombrada y he tenido la oportunidad de gestionar uno de los temporales de nieve más intensos de los últimos años en la Comunidad de Madrid.

El motivo de mi comparecencia es explicar sobre la estrategia y actuaciones para hacer frente al temporal de nieve Filomena en el ámbito de las competencias de esta dirección general. Y yendo al fondo del asunto y por centrarnos en las actuaciones, en la Comunidad de Madrid se considera como época de riesgo alto el periodo de tiempo comprendido entre el 1 de diciembre y el 31 de marzo, y como época de peligro medio, los meses de noviembre y de abril. Durante todo este periodo, los seis meses, se activa el dispositivo de vialidad invernal en todas las zonas de conservación de la Comunidad de Madrid. En las zonas de la sierra, aquellas con cotas superiores a 1.200 metros, se tiene previsto desde el 1 de octubre que los medios de vialidad invernal estén preparados por si fuera necesario intervenir.

Dentro de la Dirección General de Carreteras, las competencias de vialidad invernal las asume el Área de Conservación y Explotación. Una de las claves para un buen servicio está en la información del estado de las carreteras y de la climatología. Por esta razón, durante las campañas de vialidad de temporadas anteriores se ha potenciado como apoyo el uso del Centro de Coordinación e información de la Dirección General de Carreteras. Los objetivos del centro de coordinación e información son: la gestión integral de la información del Plan de Vialidad Invernal, permitir el seguimiento del estado de las carreteras de la red viaria de la Comunidad de Madrid, el acceso y la gestión centralizada de los medios y recursos de la vialidad invernal y la gestión de las incidencias. Y las funciones que realiza el centro de coordinación e información durante el periodo de vialidad invernal son: la recepción de las predicciones meteorológicas; la recepción de las alertas del 112; la recepción de la información facilitada por los centros de conservación; la recepción de la información recibida por otros agentes -Guardia Civil, policías locales, ayuntamientos, Ministerio de Fomento, etcétera-; la gestión centralizada y tratamiento de la información; la coordinación entre Administraciones y agentes implicados; la información al usuario del estado de carreteras; el control diario y meteorológico de los puertos; el control de la información que se procesa para los paneles informativos de los puertos de montaña; el control mediante cámaras; el seguimiento de máquinas quitanieves dotadas con sistema GPS, localizándose emplazamientos sobre plano, rutas y actuaciones realizadas, y la captación y procesamiento de información de las estaciones meteorológicas.

Y, con respecto a las actuaciones y dentro del protocolo de vialidad invernal, es necesario establecer unas prioridades en las carreteras de la red viaria de la Comunidad de Madrid en función de los siguientes criterios: las vías de alta capacidad, como puede ser la M-607, la M-501, etcétera; los accesos a hospitales; los accesos al área metropolitana de Madrid; los accesos a núcleos de población importantes; circunvalaciones de Madrid -la M-45-; el enlace entre las circunvalaciones de Madrid -la M-30, la M-40, la M-50-; los enlaces con las vías de alta capacidad con las ya citadas anteriormente y con la A-1, la A-2, la A-3, la A-4, la A-42, la A-5, la A-6 y la M-31; los accesos al Aeropuerto de Barajas; puntos de acceso a transporte público, como puede ser Cercanías, y líneas de transporte de interés estratégico, como pueden ser las de Aldea del Fresno al límite de provincia en la M-507, del Escorial al límite de provincia de la M-505, Miraflores de la Sierra, Guadalix, Soto del Real y Colmenar Viejo.

Para el desarrollo del servicio se actúa frente a tres fenómenos meteorológicos: las heladas, las nevadas normales y las nevadas excepcionales. Para hacer frente a los fenómenos anteriores se realizan, entre otras, algunas de estas operaciones: un servicio de vigilancia específica que, en previsión de circunstancias meteorológicas adversas y en periodo invernal, efectuará como mínimo un recorrido de todos los tramos incluidos en cada zona; ejecución de tratamientos preventivos mediante el esparcido de fundentes para evitar la formación de hielo en la calzada, y la retirada de nieve y, a su vez, tratamientos curativos mediante esparcido de fundentes, siempre para evitar la formación de hielo.

Una vez explicado el protocolo de vialidad invernal, paso a informarles sobre el plan específico de actuación ante el episodio de fuertes nevadas por la borrasca Filomena. En primer lugar, enumero algunos aspectos claves de la gestión del Plan de Inclemencias Invernales. Hubo una primera fase de preparación. El 4 de diciembre, desde la Agencia de Seguridad y Emergencias, se informa a todos los municipios mediante escrito del director general de Seguridad, Protección Civil y Formación sobre las medidas de preparación a adoptar ante la llegada de la época de peligro alto de inclemencias invernales, esto es, el acopio de sal, la maquinaria; asimismo, ya está activado el protocolo de vialidad invernal por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y del Estado.

Conforme a la previsión realizada por la Agencia Estatal de Meteorología -Aemet-, que había dado aviso de fenómenos adversos y nevadas copiosas en amplias zonas del interior peninsular entre el 6 y el 10 de enero, la Comunidad de Madrid respondió activando el Plan de Inclemencias Invernales desarrollado conjuntamente con la Consejería de Transportes y la de Interior y Justicia. Y por hacer un resumen cronológico, el 27 de diciembre se activa el nivel 0, informando a los ayuntamientos, organismos y medios de comunicación. Y ya el 5 de enero se reúne el comité asesor del plan y se envían avisos y misiones a ayuntamientos y organismos. Ese mismo día, y desde la Agencia de Seguridad y Emergencias, se mantiene una reunión informativa con alcaldes de Sierra Norte, del Sur, del Este de la comunidad. Finalmente es el 7 de enero cuando se activa el nivel 2 del plan.

Ante esto, la Dirección General de Carreteras tenía dispuesto ya todo el operativo de vialidad invernal 2020-2021, que estaba compuesto por: 271 personas, 50 máquinas quitanieves, 16 retroexcavadoras o palas cargadoras, 13 naves y 29 silos para el almacenamiento de sal, con una capacidad de 5.300 toneladas, 24 cámaras de vigilancia y 23 estaciones meteorológicas. Además, y en previsión del temporal, este equipamiento se reforzó con vehículos adicionales. En este punto no puedo dejar de mencionar y, sobre todo, reconocer y poner en valor el trabajo realizado por todos los operarios del Plan de Vialidad Invernal de la Dirección General de Carreteras; gracias a su excelente trabajo y a que han sido vitales para la rápida y progresiva recuperación de la circulación en los más de 2.500 kilómetros de carreteras, y reitero, gracias a su trabajo, recuperamos las conexiones por carretera en los 179 municipios solo tres días después del temporal. De la misma manera, quiero reconocer a todo el personal del centro de coordinación e información, que durante todo el temporal y 24 horas al día han coordinado el trabajo de todas las zonas de conservación y han recopilado toda la información más relevante para poder dar traslado de la misma.

Durante el temporal Filomena, entre los días 7 y 14 de enero, se atendieron un total de 231 incidencias en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y hemos atendido hasta 48 solicitudes de actuación y apoyo coordinadas a través de la SEM. Los trabajos de vialidad invernal que se han realizado en toda la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, en sus 2.572 kilómetros, han supuesto más de 100.000 kilómetros recorridos por las quitanieves, más de 300 millones de metros cuadrados de calzada tratada y más de 50.000 kilómetros de carril tratado. Durante la nevada, se consiguió reforzar el operativo con más máquinas quitanieves, sobre todo para una respuesta más eficaz en el trabajo.

Otro dato relevante es el consumo de fundentes desde el inicio de la alerta, del 7 al 15 de enero, han sido de 3.598 toneladas de sal y 122.364 litros de salmuera, con el objetivo de mantener las carreteras en condiciones de seguridad vial, tanto para tratamientos preventivos frente a hielo, como curativos de retirada de nieve. A esto hay que sumar la entrega de sal que se ha realizado a la UME y Protección Civil. y a algunos ayuntamientos, al margen de la facilitada ya por la Agencia de Seguridad y Emergencias durante este periodo: 20 toneladas de sal a ayuntamientos y 157 toneladas a la UME y Protección Civil.

En definitiva, para terminar mi primera intervención, tras la declaración de la alerta roja ante la nevada, desde la Dirección General de Carreteras y, gracias al esfuerzo de todos los trabajadores que se han visto implicados en este episodio de fuertes nevadas, cumplimos con el objetivo de restablecer las vías en el menor tiempo posible, garantizando unas óptimas condiciones de seguridad y fluidez. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, directora general. A continuación se abre el turno para los representantes de los grupos parlamentarios durante siete minutos. Empezamos por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie; tiene la palabra su portavoz, señor Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Antes de nada, darle la enhorabuena por su nombramiento, aunque creo que, si alguna vez ha habido un bautizo de fuego –que se pueda decir- desde luego, que ese lo ha tenido usted, porque le ha pillado por medio a tormenta del siglo y, además, de manera literal. Quiero animarle a que no lo tome como una efeméride que no se va a volver a repetir, porque, igual, no solamente ha sido su primera gran experiencia, sino que nada nos dice que este tipo de fenómenos no se puedan repetir en el tiempo, porque el cambio climático es una realidad y los fenómenos extremos, desgraciadamente, también tienen pinta de haber venido para quedarse.

Nos ha relatado usted y todos tenemos el protocolo de viabilidad invernal, que el señor Vinagre le ha traccionado el subconsciente y, directamente, nos ha sonado a todos a infernal (*Risas.*) Y, obviamente, se convirtió en un protocolo infernal, porque entendemos que, en estas circunstancias, que es lo que le iba decir, son 81 páginas de normativas, indicaciones, etcétera. Las 81 páginas -no le diré que las conocemos de memoria, ni mucho menos- las tenemos, las podemos consultar y demás. Probablemente, además, yo creo que sería más útil conocer precisamente qué parte de ese protocolo

no se pudo cumplir o no se cumplió o fue inaplicable -incluso, se lo voy a dejar así de abierto- en las circunstancias en las que se encontraban.

¿Por qué? Pues, bueno, yo creo que hubo errores, creo que lo pensamos la gran mayoría -y nos ha hablado de esas diferentes alertas que también vienen reflejadas precisamente en el protocolo, que, no sé si, por errores de transmisión, y no por falta de previsión, porque era muy difícil combatirlo, pero sí de asumir la gravedad de lo que se venía encima, independientemente, de que hubiese medios suficientes, porque, obviamente, hubiera tenido que ser esto Laponia para tenerlos todos a disposición- que sí qué habría que saber qué cosas no funcionaron o qué herramientas o elementos, después de hecha una revisión, después de ver todos los sucesos, para saber qué se debería haber utilizado o haber sumado a los que se pusieron ahí.

Después, pues bueno, probablemente, podemos discrepar en que algunas arterias principales quizá se podían haber desatascado antes o no, etcétera. Yo creo que lo más útil, por lo menos por nuestra parte, y es lo que nos gustaría saber y escuchar es que -Dios no lo quiera-, si el año que viene, volvemos a tener una tormenta de similares características, qué habremos aprendido y qué habremos sacado como conocimiento útil con las herramientas que tenemos o incluso las que deberíamos tener para poder afrontarla. De verdad, nos gustaría que en su siguiente intervención -si puede arrojar un poco de luz ahí- nos gustaría mucho escucharlo. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, portavoz. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vox, el señor Henríquez de Luna.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: ¿Por tiempo de...?

El Sr. **SECRETARIO**: Siete minutos.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Siete minutos, muy bien. Muchas gracias, señor presidente. Señora directora general de Carreteras, lo primero sumarme también a la felicitación por su nuevo cargo. Efectivamente, ha tenido usted el don de la oportunidad para aparecer justo en un episodio climatológico extremo que, seguramente, tardaremos tiempo en volver a repetir. Lo bueno, al final, de la actividad parlamentaria es que, como todo se graba y queda en el Diario de Sesiones, las intervenciones de cada uno quedan ahí. La izquierda siempre está con esto del cambio climático. Yo creo que, al principio se quedaron un poco sorprendidos ante este episodio, porque yo creo que parece que lo del cambio climático va más en el sentido del calentamiento global, de que los polos están perdiendo hielo y que tenemos unas temperaturas inusualmente altas para lo que sería normal. Ahora viene un temporal de frío y nieve, como no hemos vivido en 70 años y, entonces, claro, lo del cambio climático sirve para todo, sirve para el calentamiento, para la subida de temperatura, para la bajada, para la calma chicha, para el temporal, ¡sirve para todo! Para la izquierda, cualquier episodio meteorológico, lo justifica como cambio climático. *(Risas)*.

El Sr. **SECRETARIO**: ¡Por favor!

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Nosotros no somos negacionistas, evidentemente, lo hemos dicho muchas veces, el cambio climático es algo que se ha producido siempre. Lo que, desde luego, no somos es catastrofistas. Esta ideología catastrofista climática que la izquierda ha construido para decidir cómo tenemos que vivir todos y cuántos niños tenemos que tener y qué coche tenemos que conducir y qué debemos comer, pues nosotros nos revelamos contra eso y lo vamos a combatir. Que vivimos una época cálida es evidente, y que hemos tenido un fenómeno meteorológico extremo creo que entra dentro de lo que es normal, y también que estos fenómenos se producen periódicamente. Es cierto que una nevada de esta envergadura no se había tenido en muchísimo tiempo. Lo que quiero decir en cuanto a la gestión de la Comunidad de Madrid frente a este episodio meteorológico Filomena es que a nosotros nos parece que ha habido una falta de previsión muy importante, porque este fenómeno meteorológico, esta tormenta externa de nieve y frío la habían anunciado todas las predicciones meteorológicas. Es cierto que algunas, a lo mejor, concretaron más los centímetros de nieve en el último momento, como fue la Aemet, pero hubo otras páginas meteorológicas y otros meteorólogos que lo habían anunciado con mucha precisión desde hace muchísimo tiempo. Esto se sabía, y yo creo que el problema ha sido la falta de previsión.

Yo, sinceramente, creo que la Dirección General de Carreteras, seguramente, es la que menos imprevisión ha tenido. ¿Por qué? Porque ustedes están preparados para esto. Al final, hay un protocolo de vialidad invernal, un plan. Ustedes tienen quitanieves –aquí tenemos la Sierra de Madrid– pero, claro, el colapso de todas las poblaciones, sobre todas en las grandes ciudades. Eso es lo más sorprendente, porque yo creo que los pequeños ayuntamientos han sabido reaccionar mejor ante esta nevada, pero, las grandes ciudades, me da igual que hablemos de Madrid capital, que hablamos de los grandes núcleos de población de la corona metropolitana, han sufrido un colapso total de sus servicios. Los ciudadanos nos hemos visto encerrados en nuestras calles, el transporte público ha dejado de funcionar. En Madrid, desde luego la EMT ha estado dos semanas sin funcionar con relativa normalidad. Me sumo a lo que ha dicho la portavoz de Podemos, yo creo que lo importante, además de la crítica, es, en primer lugar, tener capacidad de autocritica, que es lo no se está sabiendo tener, y saber proyectar esos fallos que se han cometido para que, si en un futuro esto vuelve a ocurrir, sepamos reaccionar de una forma mejor.

Desde luego, esto que dice la izquierda -hoy no lo ha dicho la señora portavoz de Podemos, Sánchez Maroto, pero lo han dicho en otras ocasiones; lo dijeron ayer en el pleno- de que, de alguna manera, se han ido deteriorando los servicios públicos con las privatizaciones y estas cosas que dicen, y que, por tanto, no hemos tenido medios para reaccionar, a mí me parece que es un argumento demagógico y falsario; nadie puede estar preparado con medios públicos para un episodio climatológico que pasa una vez cada mucho tiempo. Yo creo que lo que ha fallado es la falta de capacidad de movilización de los medios públicos, que no se han utilizado, y sobre todo de los privados, que es lo que habría que haber hecho; es decir, si en el Ayuntamiento de Madrid hubieran cogido todas las retroexcavadoras y manitous que hay en los cientos de obras que hay en la ciudad y las hubieran puesto desde el minuto uno de la nevada –el mismo viernes- preparadas para actuar y para trabajar, seguramente las calles se hubieran despejado, no se hubiera creado un palmo y medio de nieve y hielo, y no hubiéramos estado en esta situación de colapso que hemos vivido. Eso es algo

que se podía haber evitado; los daños en el arbolado y en algunas instalaciones públicas y privadas es algo inevitable. ¡Ese es el problema!

¿Por qué nuestros retenes forestales y sus medios no tienen cuchillas quitanieves, por qué ustedes han dejado nueve quitanieves ahí aparcadas? Porque han privatizado o externalizado el servicio –que a mí me parece bien–, pero si las tenían ahí y funcionaban y estaba el personal que las sabía utilizar ¿por qué no las utilizaron, porque esta era una emergencia?

Esas son todas las cuestiones a las que ustedes tienen que contestar. ¿Por qué no se ha movilizado el ejército? ¡No la UME, con 300 unidades, ¿todas las unidades que tenía el ejército en la Comunidad de Madrid? Muchas de ellas brigadas acorazadas y mecanizadas que podían perfectamente haber despejado, calles, viales, carreteras, caminos forestales, etcétera. En fin, yo creo que las consecuencias de la nevada hubieran sido menores si hubiéramos tenido esa capacidad de anticipación y no nos hubiéramos dormido en los laureles pensando: ¡a ver si con un poquito de suerte caen 20 centímetros y luego se deshiela, como habitualmente, con la subida de las temperaturas. Porque, al final, la ola de frío polar, que vino a continuación, fue la gota que colmó el vaso y lo que generó el colapso total y absoluto que hemos vivido.

Sinceramente, y ya termino, señor presidente, yo creo que hay que compararse con lo que pasa en otros sitios, en Nueva York y en la costa Este ha caído una nevada de más de 70 centímetros, y los servicios públicos se han reestablecido en un par de días con mucha normalidad. A lo mejor ahí tienen más costumbre de este tipo de nevadas, pero aquí, en España, ciudades como Ávila, donde también cayó un nevadón, han sabido reaccionar mucho mejor, o Guadalajara, o Teruel... Yo he escuchado los testimonios de esos alcaldes... Pero, claro, aquí la clave es la anticipación; si no te anticipas, es imposible. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muy bien. Gracias, señor portavoz. Por el Grupo Parlamentario Más Madrid, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Bienvenida a esta comisión, señora Berrio. Como el resto de mis compañeros, le deseo acierto en su gestión.

Yendo al meollo de la cuestión, yo valoro que se cometieron errores en la gestión de la tormenta Filomena: creo que falló la valoración del riesgo o, al menos, la dimensión del riesgo que llegaba; creo que falló la comunicación a la población, como puede ser que el viernes nos hubieran dado avisos contundentes y recomendaciones contundentes de no usar el coche para no quedarse atrapados, y creo que falló el despliegue de los recursos. Usted nos ha hablado de unos recursos que están en el Plan de Viabilidad Invernal, pero son unos recursos ordinarios; no se ha hablado de qué recursos extraordinarios se movilizaron para hacer frente a esta situación. Creo que, aun con previsiones bastante certeras y los avisos que se fueron dando, se aplicó una táctica realmente reactiva. Nos ha hablado de los fundentes previos, pero no sabemos absolutamente nada de más medidas preventivas que se pudieron implementar; y ya no solo digo la comunicación a la gente sino

cómo se preparan los equipos, cómo se preparan las carreteras...; hay una tarea preventiva que en este caso se ha quedado, al menos, vacía.

En esta parte del protocolo que nos ha contado usted de viabilidad invernal repito lo mismo que en los recursos: aplican un protocolo estándar, y, por lo tanto, o resultó obsoleto, o resultó insuficiente para asumir la dimensión de lo que se venía. Por lo tanto, contando con que estos eventos climáticos, estos fenómenos climáticos, se pueden repetir con esta magnitud extrema, nos parece importante estar preparados y que estos propios planes tengan la capacidad de adaptarse.

Aun siendo reactiva la estrategia que creo que asume la Comunidad de Madrid, ni siquiera se usaron todos los recursos que parece que están disponibles, porque, como ya ha comentado el portavoz de Vox, hemos podido conocer a través de los medios que había 9 quitanieves parados en Chapinería y en Gandullas. Según -ya le digo- lo que hemos sabido por los medios, la Comunidad de Madrid dice que esas máquinas no estaban operativas, pero los trabajadores que las habían manejado hasta entonces dicen que sí; entonces, teniendo días de preaviso -que nos ha hablado de que el primero fue el 4 de diciembre, que es cuando se da comienzo al protocolo estándar-, insisto, teniendo un preaviso de estas dimensiones, ¿la Comunidad de Madrid no consideró que era necesario contar con las máquinas que estaban paradas? Si necesitaban revisiones, ¿someterlas a revisiones? Si necesitaban ITV, ¿someterlas a ITV? No lo termino de entender, y por eso digo que creo que hubo un fallo de dimensión, porque, si se hubiera dimensionado esto, se hubiera contado con todos los recursos.

Me gustaría saber qué protocolos de coordinación existen con otras comunidades autónomas: si hay procedimientos estándar o realmente se improvisa. ¿Y a qué me refiero? A si sabemos que a los trabajos de las vías se sumaron 11 máquinas quitanieves de Andalucía y 6 de Murcia; nos gustaría saber si realmente existe algún protocolo de coordinación con otras comunidades autónomas.

Y, claro, yo creo que con la conservación de las carreteras de la Comunidad de Madrid se ha seguido el mismo modus operandi que con otros servicios públicos: se va degradando el servicio, se va abandonando, y, como arte de magia, aparece la opción de privatizar el servicio, dejando de un lado -y en este caso creo que ha sido obvio- recursos que están en perfecto estado y, obviamente, el conocimiento acumulado de los trabajadores, a los cuales desde aquí también les trasladamos nuestro agradecimiento.

La conservación de las carreteras madrileñas es una tarea que se ha ido privatizando desde mediados de los años 90. La Comunidad de Madrid paga 25 millones al año a siete empresas que actúan en nueve áreas de la región, y me gustaría que nos contara un poco más acerca de este sistema de las nueve áreas y demás, es decir, si ustedes han exigido o pedido algún tipo de respuesta o responsabilidad a las empresas que gestionan esas áreas por cómo han efectuado o no sus trabajos de limpieza y de vialidad en este episodio, porque es la única forma en la que podríamos valorar si

realmente la privatización de esta conservación de carreteras madrileñas es efectiva y eficiente o no; un proceso cuyo resultado, al menos, habría que volver a analizar.

Y también me gustaría que nos contara qué tipo de ayudas se dieron a otros municipios - municipios más pequeños o municipios más grandes- que necesitaron ayuda de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora portavoz. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor Rubio, por favor.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Bienvenida, señora directora general; enhorabuena por su nombramiento. Estoy convencido de que va a hacer la labor que ha hecho siempre, que es una labor excelente. Y lamento que, hablando de calentamiento, le haya tocado saltar al campo sin poder hacer el calentamiento en la banda, como correspondía.

Antes de entrar en materia, sí me gustaría hacer algunas anotaciones. Como bien saben ustedes, soy más tecnócrata que político, y me gustaría centrarme en los datos con los que contábamos: previsiones entre 20 y 22 centímetros de nieve; realidad, entre 42 y 52 centímetros de nieve. Y ahora yo les voy a hablar de algo que conozco realmente: un Mitsubishi montero, un 4x4, a una altura del suelo de 21 centímetros; la parte del paragolpes que lleva inclinada suma otros 12 centímetros, lo que hace 33 centímetros libres -entre comillas-. Cuando se superan los 50 centímetros, lo que ocurre es que toda esa nieve se acumula delante, delante del morro, y llega un momento en que no hay manera; y se lo puedo decir porque me pasó. Cuatro ruedas motrices, cuatro ruedas montadas con cadenas, y era imposible avanzar en ciertas zonas.

Vista la realidad, la única opción que le podría dar, en línea con lo que dice el portavoz de Vox, es que llame al ejército americano, que los M1 abran si tienen 48 centímetros libres al suelo... En fin, no sé si les harán mucho caso; además, en esa época estaba Trump, que estaba un poco despistado intentando tomar el Congreso. Por cierto, señor portavoz de Vox, el ejército no está dentro de las competencias de la Comunidad de Madrid. ¡No sé esa afición de sacar tanques a la calle y todas esas cosas!

Esto es importante destacarlo para ver a qué problema nos enfrentamos; antes de enfrentarnos a un problema, antes de hablar de falta de planificación, tenemos que ser capaces de dimensionar ese problema. Yo, cuando he escuchado todos los datos que nos ha aportado... Y hago un inciso aquí: señora Acín, si quiere conocer de verdad el mantenimiento de las carreteras, yo le recomiendo conducir por todas las carreteras de España, y verá la diferencia que hay. Yo lo hago todos los años y valoro muchísimo el estado de mantenimiento de las carreteras de Madrid. (*Rumores.*) Por todas, ¡por todas!

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor, no interactúen. Está en el uso de la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Pero, vamos, si quiere, puede venirse este verano conmigo, no se preocupe.

El Sr. **SECRETARIO**: Señor Rubio, siga, por favor.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Yo, cuando he visto, he leído, los apuntes que he tomado, he visto una asignación de plan, unas prioridades, unas funciones, unas tareas; en definitiva, traducido, veo: planificación, presupuesto, catálogo, contratación, infraestructuras, operaciones, calidad. Eso se llama vector de gestión. Aquí lo llaman protocolo de viabilidad y yo le llamo vector de gestión. Lo que he de decir es que, cuando existe una sólida gestión, se puede hacer una buena gestión de cambios y, en este caso, de adaptación a las necesidades, como ha sido ese tema puntual que nadie se esperaba, porque también es importante destacar que somos un país mediterráneo, que Madrid no es Ávila, que Madrid no es Salamanca, tampoco es Teruel ni el lugar donde yo hice la mili, que fue en Jaca; ahí sí que estábamos acostumbrados a la nieve.

Se ha hecho referencia a las quitanieves paradas. Yo no sé cuántas veces va a haber que repetir -¡hasta la saciedad!- que eran quitanieves ya descatalogadas, que se habían renovado; parece que no lo queremos entender. Yo tengo que poner en valor su capacidad de planificación para incluir, además de diez vehículos adicionales entre máquinas quitanieves y siete palas cargadoras, esas siete palas cargadoras. Esas siete palas cargadoras aseguraron –según ustedes, por falta de previsión- que se pudiera ayudar a los municipios pequeños a despejar sus calles, que es a lo que se dedicaron realmente; por lo menos es lo que a mí me comunicaron los alcaldes de la zona.

Ya para terminar, porque no voy a insistir en lo que considero una ejecución no solo adecuada sino exitosa en un entorno absolutamente impredecible, o por lo menos que ha superado todas las expectativas de todos, le pido que traslade en nombre de nuestro grupo parlamentario la felicitación a todo el personal de la dirección general. Desde los responsables de la gestión, entre los que le incluyo a usted, a todos los operarios que pusieron todo su trabajo y todo su esfuerzo, sin medir en ningún momento qué necesidades tenían ellos a nivel personal, para que el resto de los madrileños pudiésemos disfrutar de nuestras infraestructuras. En ese sentido, le agradezco mucho la labor realizada. Muchas gracias, señora directora general.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Portero.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenida, señora Berrio, y enhorabuena por su disposición para comparecer aquí. Le deseamos lo mejor para este comienzo y, sobre todo, que tenga momentos un poco más tranquilos que estos en los que ha empezado usted.

El domingo 9 de enero, eran las 11 de la noche, en Valdemoro; Cárcel de Valdemoro. 72 horas llevaban los funcionarios de prisiones en la cárcel de Valdemoro. El Ministerio del Interior, responsable del acceso a la cárcel de Valdemoro, a través de una carretera autonómica, no había

limpiado 500 metros con una quitanieves que había pasado ya por la mañana. Se pidió ayuda a la Comunidad de Madrid, a la Consejería de Transportes, a la Dirección General de Carreteras. Se nos pidió ayuda a algunos diputados también, y algunos diputados –no sé si por profesión o por pesados– hicimos muchas llamadas telefónicas, incluso nos personamos, pero era tarde y ya los funcionarios no podían salir de allí. Al final, quien limpió esto, a pesar de que hubo una pequeña reunión de coordinación con el Ministerio de Fomento, fue la Comunidad de Madrid. Daba igual la coordinación, idaba igual de quién fuera la responsabilidad!, daba igual que fuera del Ministerio del Interior y que se hubiera trasladado al Ministerio de Fomento la responsabilidad de limpiar ese acceso, que eran solo 500 metros. ¡No se hizo! Lo hizo la Comunidad de Madrid. Este es un hecho en el que yo he estado presente, ¿vale? No es coordinación, como ustedes comentan. Hablan de errores de transmisión, de comunicación, pero también es de voluntad, y ese es un hecho claro que yo vi.

A propósito, si quieren transmisión, si quieren coordinación, si quieren todo esto, creo que, cuando se produce un fenómeno como este, que es a nivel nacional, porque todos sabíamos por la vista satélite de España que la mitad de España estaba nevada, quien tiene que asumir la coordinación es la Dirección General de Protección Civil, que tiene un órgano de coordinación que se activa a través del nivel 3 de Platercam de la Comunidad de Madrid, pero tiene también su propia activación –propia!– y es el ministro de Interior el que tiene que activarla. Aquí siempre se ha intentado descargar la responsabilidad en la Comunidad de Madrid y en ningún momento se asume la responsabilidad de la pirámide de la jerarquía.

¡Claro, si hubiera estado el Partido Popular en el Gobierno central, la culpa habría sido del PP! Eso lo sabemos, porque ustedes son expertos en ello y utilizan los medios de comunicación que tienen siempre a su disposición para culpar de todo al Partido Popular, a la derecha, a la centroderecha, a Ciudadanos, a Vox o a quien sea. La cuestión es que aquí no asumimos responsabilidades. Curiosamente, la propia Dirección General de Protección Civil asume sus errores en su propia página web, en la que dice que, a pesar de tener las redes instaladas, no tiene los servicios informáticos para hacer las transmisiones a través de mensajes SMS a la población. Tampoco tiene voluntad para el desarrollo de un proyecto de ley de telecomunicaciones que, de alguna forma, agilice eso. ¿Quién aprueba el proyecto de telecomunicaciones? El Congreso de los Diputados. ¡Bien! Todos. Pues agilicemos ese artículo 4.6 para que, en situaciones de emergencia, no solamente el Gobierno sino las comunidades autónomas, dándoles potestad, se pueda agilizar.

Todo esto ha salido en un pleno monográfico de Platercam, el 28 de enero. Se hicieron unas propuestas de resolución planteando maneras de coordinación a través de la reforma del anteproyecto de ley de telecomunicaciones que no establece la potestad de las comunidades autónomas; luego no nos culpen a las comunidades autónomas cuando no nos delegan. Estamos pidiendo desde las comunidades autónomas que nos den la posibilidad de transmitir esos mensajes. Eso lo hicimos a través de unas propuestas de resolución del monográfico de Platercam y muchos de ustedes votaron en contra, señores socialistas, señores de Podemos, señores de Más Madrid. ¡No lo entiendo! Buscan coordinación, buscan comunicación, pero al final, no. ¿Por qué? Porque lo que interesa es como con el estado de alarma: yo declaro el estado de alarma seis meses y, ¡iale,

comunidades autónomas, a buscarse la vida! Ahora, cuando haya que tomar una decisión importante, yo, papá Estado, soy el que toma la decisión: aquí en Navidad no salís, aquí tal... No, eso no puede ser. Si de alguna forma se quiere desde el Estado, desde el Gobierno central, transmitir una responsabilidad a las comunidades autónomas, ¡hagámoslo en todo! No culpemos luego a las comunidades autónomas de no coordinar un fenómeno que es a nivel nacional y que todos conocemos.

Cuando una nevada afecta a muchas comunidades autónomas, como ocurrió, debe haber alguien que tome la responsabilidad, que para eso se le ha votado. Un ministro del Interior, según la Ley Nacional del Sistema Nacional de Protección Civil, es el máximo responsable. ¿Dónde estaba el ministro Grande-Marlaska? Ni se le vio ni se le esperó. ¿Dónde estaba la presidenta Díaz Ayuso? En el Madrid 112. Allí estuvo muchas horas; y ustedes lo saben. ¿Dónde estaba el señor Sánchez? ¿Cuándo apareció en la reunión de coordinación? ¡El día 9 de enero, primera reunión de coordinación a nivel nacional! ¡Ojo, a nivel nacional, no con las comunidades autónomas! No se activó desde la Dirección General de Protección Civil absolutamente ningún sistema de coordinación y eso es, se lo vuelvo a repetir hoy en comisión, el artículo 4.6 del anteproyecto de ley de telecomunicaciones: el Gobierno asume la responsabilidad; en ningún momento facilitará la potestad a las comunidades autónomas. Con eso, con esa herramienta, poco vamos a hacer desde las comunidades autónomas; ¡poca iniciativa podemos tomar!

El Sr. **SECRETARIO**: Vaya finalizando, por favor.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Por eso les pido, por favor -y creo que ya es una voluntad de todos los partidos políticos-, que intentemos modificar la legislación para favorecerla, pero no voten en contra luego, cuando se les propone esta posibilidad. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor portavoz. Tiene la palabra el señor Vinagre por el Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Señor Portero, o usted escucha muy poco a la presidenta de la Comunidad de Madrid, cosa que puedo entender, o necesita urgentemente replantearse su militancia política, porque aquí, si hay alguien que ha decidido instaurar la república independiente de la Comunidad de Madrid en relación con el conjunto del Estado español, es Isabel Díaz Ayuso. Por lo tanto, o una u otra, pero hágaselo ver. Y hablar de voluntad... Cuando termine esta comparecencia le voy a pasar el listado de las más de 170 actuaciones que los diferentes organismos de varios ministerios del Gobierno de España, así como la UME, realizaron durante todos esos días en la Comunidad de Madrid.

Dicho esto, ciñéndome nuevamente al objeto de esta comparecencia, señora directora general, quiero agradecerle las explicaciones que nos ha facilitado, así como los datos que nos ha aportado, si bien he de decirle que creo que hubiésemos preferido alguna explicación más sobre lo sucedido en relación con el temporal de nieve -que espero que en esta segunda intervención suya nos la pueda facilitar-, algunas aclaraciones sobre el uso de cierta maquinaria y de los recursos utilizados

y una valoración, a mi juicio, más realista y menos triunfalista sobre el funcionamiento del protocolo de vialidad invernal.

Se lo dije la semana pasada al consejero, el señor Garrido, y hoy se lo repito a usted, señora Berrio: no compartimos esa visión idílica y sin el menor atisbo de autocrítica que desde el Gobierno regional tratan de trasladar. Este temporal –y creo que en eso coincido con el resto de los portavoces-, para lo que nos tiene que servir es para aprender y extraer conclusiones, para mejorar; pero para ello es preciso partir desde una visión objetiva de la realidad que nos permita reconocer aciertos y errores, y eso es lo realmente importante y sustantivo que hoy deberíamos establecer como prioridad. Vaya por delante mi agradecimiento y reconocimiento a todo el personal que intervino en los trabajos de rehabilitación y prevención desarrollados para restablecer la normalidad y la flexibilidad en toda la Comunidad de Madrid, a pesar de no contar en ocasiones con todos los medios necesarios.

Es verdad -lo decía la señora Acín- que falló la valoración del riesgo y que hubo una estrategia reactiva y no suficientemente preventiva. A nuestro juicio, el temporal de nieve ha puesto de manifiesto que nuestra comunidad no tiene un dispositivo de vialidad invernal suficientemente eficaz y eficiente, capaz de garantizar la seguridad en nuestras carreteras ante este tipo de fenómenos. Desde el momento en el que la Agencia Estatal de Meteorología dio la alarma sobre el temporal Filomena, un aviso de alerta roja, hasta el 8 de enero, cuando ya teníamos encima el temporal, desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid no se hizo ni un solo llamamiento a la población para que utilizara el transporte público; hubo una tibia información. Quizá, si se hubiera avisado antes, hubiéramos evitado que salieran a las carreteras algunos cientos de vehículos de los más de 3.000 que se vieron atrapados. Faltó información a la ciudadanía.

Por otro lado, el protocolo de vialidad invernal, coordinado con los ayuntamientos, con el objetivo de establecer unos criterios de actuación conjunta, no funcionó adecuadamente. Dicho protocolo, como usted señalaba, establece con carácter prioritario garantizar accesos a hospitales y centros de salud, favorecer la movilidad en los principales nudos de comunicación, enlaces y circunvalaciones que sirven de acceso al área metropolitana de Madrid y a los núcleos de población más importantes de la región. Estas prioridades no se cumplieron, no pudieron ser atendidas íntegramente por la Comunidad de Madrid, sino que fue necesaria la intervención del Gobierno de España para restablecer completamente la movilidad y la flexibilidad en nuestra comunidad. También queremos aprovechar la ocasión para trasladar a todos sus profesionales nuestro reconocimiento a su excelente labor.

Además, en este mismo protocolo se contempla en ocasiones la posibilidad del reparto de sal a los ayuntamientos u organismos públicos que la necesiten mediante una llamada; usted lo ha señalado antes hablando del acopio de sal. A lo largo del temporal y en días posteriores fue prácticamente imposible hablar con alguien en el número de teléfono indicado, incluso desde la consejería se trasladó que se dirigieran al 112 o a la Dirección General de Administración Local, ya que no se disponía de sal suficiente para atender peticiones de los municipios. Durante esos días,

señora Berrio –y usted sabe perfectamente lo que eso significa por su trayectoria municipalista-, muchos municipios se sintieron solos ante la falta de respuesta obtenida.

Igualmente, es preciso aclarar las causas por las que en esos días se encontraba parada maquinaria en varias instalaciones de la Dirección General de Carreteras, en Chapinería, en Gandullas y también en Alcorcón, en el Centro de Conservación y Explotación de la Zona Sur. Ha comentado algún portavoz que estaban descatalogadas, pero, por las noticias que tenemos, estaban en perfecto uso, según indican los trabajadores que hasta hace poco las estaban utilizando, y teniendo en cuenta el preaviso que había, quizás se podrían haber agilizado trámites para terminar la puesta a punto que hubiese sido necesaria. Además, los trabajadores de estas bases tampoco participaron en el operativo de limpieza, pese a tener acreditada experiencia. ¿Por qué en una situación de emergencia no se movilizaron todos los recursos, cuando a todas luces los desplegados no eran suficientes? Se ha dicho que parece que hubo que recurrir a máquinas de otras comunidades autónomas; extremo que me gustaría que nos confirmara si ha sido así o no, señora Berrio.

A lo que nos conduce todo esto es a indicar la necesidad, a nuestro juicio, de revisar la campaña de vialidad invernal, efectuando los cambios necesarios en el modelo de gestión, con el fin de garantizar que la estructura, procedimientos y medios son los adecuados. En definitiva –y ya finalizo, presidente-, pese a lo que se venía advirtiendo de la llegada del temporal y a las reiteradas manifestaciones de diferentes responsables de la Comunidad de Madrid, anunciando que estábamos preparados, a lo largo de estos días hubo, en ocasiones, imprevisión, hubo improvisación y, sobre todo, hubo desaprovechamiento de recursos públicos. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Vinagre. Para contestar a los representantes de los diferentes grupos parlamentarios toma la palabra la señora Berrio durante siete minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Berrio Fernández-Caballero): Gracias, presidente. Si les parece, primero voy a pasar a contestar a algunos de los planteamientos que han hecho varios de los portavoces de esta comisión. En primer lugar, han coincidido en la falta de colaboración de esta dirección general con algunos ayuntamientos de la Comunidad de Madrid. En mi primera intervención ya les he indicado que han sido más de 47 actuaciones extraordinarias las que hemos hecho al respecto; por citarles algunas en concreto, en Alcobendas, las máquinas quitanieves de la dirección general limpiaron el acceso y la zona de aparcamiento del Tanatorio La Paz. Colmenar Viejo, limpieza de acceso y viario interior de la ETAP del Canal de Isabel II y limpieza viaria municipal desde el acceso sur hasta la Glorieta de los Canteros, en el centro comercial. Madrid, limpieza de accesos y viario interior de la Residencia Nuestra Señora del Carmen, limpieza de parte del viario interior de la Clínica Hestia, limpieza del viario interior del Hospital Doctor Lafora, limpieza del acceso y viario interior del Cuartel del Goloso, limpieza del viario municipal para el acceso a la Colonia de Mingorrubio, limpieza del acceso al Colegio de Educación Especial La Quinta y limpieza del viario municipal entre la M-607 y la M-612 para dar continuidad al barrio de Montecarmelo. Soto del Real, limpieza del acceso y viario del aparcamiento de la cárcel de Soto y limpieza del viario municipal para acceso desde el núcleo poblacional a la carretera M-608 y la M-611. Tres Cantos, limpieza del acceso

al viario municipal desde el acceso sur, limpieza del viario hasta la Comandancia de la Guardia Civil y varios viarios municipales, según indicaciones del personal del ayuntamiento; además, la limpieza del acceso a la estación de bomberos y limpieza del viario municipal para dar continuidad al enlace nuevo Tres Cantos. Valdemoro, limpieza del acceso y viario interno perimetral de la Cárcel de Valdemoro. Venturada, limpieza de la antigua Nacional I de titularidad municipal. Fuente el Saz, tratamiento preventivo de la antigua M-111 de titularidad municipal. Cobeña, se ayuda a sacar el autobús parado en el cruce de la Calle Olivo. Meco, limpieza de la entrada a la cárcel. Talamanca del Jarama, ayuda para sacar una cisterna de gas del polígono. Valdeolmos-Alalpardo, solicitan abrir camino para traslado de una urgencia sanitaria desde la M-114. Paracuellos, acompañamiento a ambulancias para enfermos de diálisis. Torrelaguna, solicitan limpiar el acceso al depósito de gas y el Canal solicita limpiar el acceso al depósito de agua en PK 5 y el Canal solicita el acceso al EDAR de Torrelaguna. Algete, limpieza de la vía de servicio para el acceso al instituto. Alcalá de Henares, acceso a la empresa ALSA desde la M-300 PK 30,750. Orusco de Tajuña, acceso a la residencia Bellaescusa. Loeches, acceso a la calle Sanglas. Fuentidueña de Tajo, tratamiento preventivo en la M-831. Sanmartín de la Vega, tratamiento preventivo en antiguas travesías de la M-301 y la M-307. Valdemoro, limpieza de nieve del acceso a la cárcel de Valdemoro. Sevilla la Nueva, limpieza de viales municipales a la urbanización Los Cortijos. Cadalso de los Vidrios, acompañamiento desde Cadalso de los Vidrios hasta el Hospital de Alcorcón a varios enfermos de diálisis. Y en la zona sur, ayuntamientos como Valdemoro, Leganés y Moraleja de Enmedio, donde también intervinimos en sus polígonos industriales.

Otra de las cuestiones que han planteado es la no utilización de las máquinas quitanieves, que varios grupos han mencionado. Como ya les explicó el consejero en el pleno, estas máquinas quitanieves estaban retiradas del servicio, no estaban sujetas a revisiones ni a inspecciones técnicas para su funcionamiento ni tampoco de mantenimiento e incluso algunas estaban sin montar, estaban retiradas del servicio. Las máquinas quitanieves retiradas tenían una antigüedad media de quince años, incluso alguna de veintidós, y fueron sustituidas por máquinas mucho más modernas.

También les tengo que decir que el Protocolo de Vialidad Invernal se aplicó estrictamente y además en coordinación con el resto de organismos y ayuntamientos, como saben, a través de la Agencia de Seguridad y Emergencias, puesto que el nivel de alerta que estaba en ese momento vigente era el nivel 2 del Platercam. Ante este episodio climatológico extremo –que, por cierto, esperamos que no vuelva a producirse en muchos muchos años-, desde esta dirección general por supuesto analizaremos las cosas que tenemos y que podemos mejorar para que, lógicamente, no se repitan. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, directora general. A continuación se abre el turno de réplica, comenzando por la portavoz de Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, de tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Muchas gracias. Muy brevemente. Creo que es comprensible estar a la defensiva –entiéndame- cuando se dicen las cosas que no se han hecho o si ha habido... Y

yo creo que cada una de las cuestiones que usted nos ha ido enumerando y relatando obviamente se han hecho, ¡claro!, pero nosotros podemos decir las que pensamos que podrían haberse hecho y no se hicieron, por falta de capacidad o por mil cuestiones. Es lo mismo que cuando le recriminan o le piden mayor cooperación, por ponerlo en positivo, desde cualquiera de los ayuntamientos afectados, que han sido todos en realidad, pues también están las cosas que se quedan sin hacer, a las que se llega, a las que no se llega.

Para terminar, voy a hacer solamente un apunte sobre esto que nos dice -que además ya no es la primera vez que se dice- de que había maquinaria que estaba fuera de servicio. Hombre, precisamente por eso estamos hablando de un suceso extraordinario y de las posibilidades extraordinarias para ese caso también. Esto se lo dejo como una nota.

Simplemente, al hablarnos de todas esas cosas que sí se han hecho, esas cooperaciones que se han tenido con otros ayuntamientos, yo, con el mismo sentido que se lo he dicho en la intervención anterior, le pongo encima de la mesa: ¿han pensado en reunirse con esos ayuntamientos para precisamente analizar desde las dos perspectivas cuáles son las cosas que se han hecho y las que no se han hecho y sacar conclusiones que puedan aportar para el futuro? Porque yo creo que hablando se entiende la gente, y más en circunstancias como las que ha habido, que creo que las necesidades eran muy poco discutibles.

Entonces, yo creo que ha hecho todo eso que nos ha relatado, por supuesto que sí, pero le animo a que lo ponga en común con los ayuntamientos afectados y a que saquen conclusiones y enriquezcan las posibilidades de cubrir cualquier otro hecho de esta índole. Pero si no se escuchan todas las partes y se sacan conclusiones conjuntas, pues las conclusiones suelen ser bastante más pobres, en el mejor de los casos. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, señora portavoz. Por el Grupo Parlamentario Vox, señor Henríquez de Luna, por favor.

El Sr. **HENRÍQUEZ DE LUNA LOSADA**: Muchas gracias, señor presidente. Bueno, yo creo que si los ciudadanos nos estuvieran viendo -porque lo triste es que no nos ven- no saldrían de su asombro. Yo, sinceramente, lamento mucho esa estrategia autodefensiva y de falta de la más mínima autocrítica en la que están instaladas todas las Administraciones públicas implicadas. Porque al final, cuando hay una catástrofe natural en un país tan complicado competencialmente como el nuestro, todo el mundo tiene sus competencias. Y yo creo que esta nevada ha demostrado el gran fracaso de España, de su coordinación administrativa, y si no nos queremos dar cuenta y sacar conclusiones, ¡pues ese será el problema de cada uno!

El Gobierno de la nación, señor Vinagre, también ha tenido una actuación lamentable en el temporal Filomena. Usted viene aquí a decir todo lo contrario, igual que el Gobierno de la Comunidad de Madrid viene a negar que haya tenido ningún tipo de negligencia en su actuación, cero autocrítica, y si estuviera aquí el señor Almeida, pues diría exactamente lo mismo, que lo han hecho todo fenomenal y que esto era una nevada que no se podía prever; y estamos así en bucle todo el tiempo.

Y a mí me parece que es bastante triste. Porque, al final, el resultado es que los ciudadanos se han visto atrapados en sus casas durante un periodo absolutamente desproporcionado.

Dice el portavoz de Ciudadanos, el señor Rubio, que, claro, cuando hay una altura de nieve de más de... No, perdón, cuando la nieve está recién caída, un vehículo con cadenas puede circular sin muchos problemas; el problema es que los vehículos de emergencias no tenían cadenas, iese es el problema! Si tú dejas que la nieve se hiele, a lo mejor ya puedes tener más problemas, sobre todo si hay unos carriles de circulación y se ha helado la nieve, como usted decía. ¡Pero esto no es cierto!

Y, sinceramente, movilizar todos los medios... ¡Para eso está el Platercam! Y significa también recurrir al ejército, porque son medios que hubieran podido servir. Los helicópteros de la base de Colmenar podían haber ayudado al exiguo helicóptero de la Comunidad de Madrid que llevaba pacas de paja al ganado aislado que se estaba muriendo de frío y hambre; podría haber ayudado, pero no ayudó. ¿Por qué no ayudó? Porque el Gobierno de España no quiso o a lo mejor porque el Platercam no lo pidió, ino tengo ni idea!, pero el caso es que no ayudó; el Ayuntamiento de Colmenar y los ganadores lo pidieron, y no acudió. Y esos helicópteros estuvieron parados y podían haber funcionado. Las quitanieves de la Dirección General de Carreteras yo no sé si estaban fuera de servicio –seguramente es verdad-, pero a lo mejor funcionaban, como dicen los trabajadores, y arrancaban. Entonces, si funcionaban y arrancaban, para una situación excepcional, ¡podían haberse utilizado!; creo yo que en situaciones normales no, pero en una situación excepcional esto se podría hacer.

Por tanto, sinceramente, creo que si no somos capaces de sacar conclusiones de lo que tendríamos que cambiar o mejorar para que todo esto no volviera a ocurrir nos vamos a equivocar. Para mí, la conclusión es que no se supo prever el riesgo y no se supo movilizar todos los recursos públicos y privados, señor vinagre, ¡y privados! Porque es absurdo pretender que una Administración tenga un sobredimensionamiento en medios públicos para una cosa que pasa una vez cada cincuenta años, pero los medios privados no se supieron movilizar. Y esa es la gran responsabilidad que tenemos todos -yo creo- como administraciones o representantes de ellas. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Muchas gracias, señor portavoz. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Gracias, señora Berrio. Bueno, no le digo yo que el detalle que nos ha dado de las actuaciones municipales no sea interesante, porque sí me lo parece, lo que le digo es que habíamos planteado algunas dudas en términos un poco más genéricos o estratégicos ante esta nevada que no nos han sido respondidas. Con lo cual, este listado está bien, pero claro que la Comunidad de Madrid tenía que ayudar a Moraleja de Enmedio porque esta no va a tener una quitanieves propia. Entonces, creo que igual en su último turno nos podría responder o dar alguna respuesta más amplia, porque, si no, yo me vuelvo a ir con la conclusión de que los fallos que yo le he ido identificando en los diferentes ámbitos, en la valoración del riesgo, en la comunicación a población y en el despliegue de recursos, fueron fallos que existieron.

No nos ha contado cuáles son los refuerzos extraordinarios respecto a un plano ordinario de viabilidad; es decir, hay un plan anual, ¿cuáles fueron los refuerzos extraordinarios ante la llegada anunciada, bien catalogada y bien dimensionada que se había dado de Filomena, aunque no tuviese todavía ese nombre? Ya no es solo que hagan una valoración triunfalista y luego se tiren a un debate competencial, sino que lo que yo siento -y aplicado a este caso me parecería muy útil- es que, de forma posterior, nunca se hace una evaluación de la política pública que se ha implementado. Y en este caso no es un tema de crítica o de ataque, sino de un elemento que se debería tener en cuenta para los siguientes años, en los que, igual no en esta dimensión, puede que se dé esta situación.

No me ha contestado tampoco a si hay protocolos fijos de coordinación o no con otras comunidades autónomas. Cuando le he dicho lo de Murcia y Andalucía, veía que negaba con la cabeza. Entonces, me he dicho: voy a revisar la información, por si acaso está mal. Los dos presidentes, tanto el murciano como el andaluz, hablaban de los recursos que habían ofrecido a Madrid. Claro, yo creía que se los habían ofrecido a Madrid: Andalucía, 11 máquinas quitanieves; Murcia, 6 quitanieves, 10 vehículos de labores extraordinarias, 28 personas y 3.200 toneladas de sal. ¿Esto ha sucedido o no? ¿Ha llegado a Madrid o no? En todo caso, agradeciendo la cooperación de otras Administraciones, ¿por qué la Comunidad de Madrid no tenía esas 3.200 toneladas de sal propias? ¿Por qué no las había comprado? ¿Por qué no se había preparado si necesitábamos esa llegada?

Lo último. Claro, nos dice que esas 9 quitanieves, de las que hemos hablado varios portavoces, estaban retiradas del servicio ¿Pero esto las hace operativas o no? Es decir, con un aviso, casi un mes antes, de la dimensión de lo que va a llegar, ¿no se puede hacer un protocolo para recuperar maquinaria, que al menos los trabajadores dicen que era necesaria?

Y por si nos puede responder, básicamente, queremos esa valoración final que hace usted de una gestión en conservación de carreteras que se ha ido externalizando, si cree es la adecuada y el modelo por el cual usted va a seguir apostando en lo que queda legislatura, o si prevén algún cambio posible o alguna mejora. Gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señora Acín. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, presidente. Bueno, a ver si vuelvo a la realidad. Una cosa, señor Henríquez de Luna, yo no le hablo de un modelo teórico, le hablo de un modelo práctico: cuatro ruedas motrices, las cuatro con cadenas, reductora incluida, y la acumulación de nieve delante del vehículo impide que sigues avanzando. (*Rumores.*) Es un 4x4, no un vehículo quitanieves. ¿Que tenemos que revisar y mejorar? Sí, estoy convencido de que lo están haciendo. En definitiva, se trata de un modelo de mejora continua.

Me ha sorprendido que le hayan acusado de fallo de valoración del riesgo ante unas previsiones bien dimensionadas. Yo vuelvo a insistir: previsión de 20 a 22 centímetros, y ha sido de 50

a 55 centímetros. Yo no sé si el dimensionamiento al 50 por ciento de lo que pasó se puede considerar bueno, yo considero que no.

Asimismo, he oído aquí que no sé dio información suficiente a los ciudadanos. Acabo de oír también previamente a la misma persona decir que desde diciembre se sabía. Yo, por lo menos, lo escuché en todos los medios de comunicación. ¡Absolutamente en todos! Lo que pasa es que los ciudadanos recibieron la misma información, entre 20 y 25 centímetros de nieve. Es más, recibieron información diciéndoles que la gran nevada venía en la noche del viernes al sábado, y cuando los coches se quedaron colapsados... (*Rumores*).

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Por cierto, en la M-40 y en la M-50, que no es de su competencia, era la tarde del viernes. Con lo cual, quizás las previsiones no se adaptaron bien.

Para terminar, le voy a hacer sugerencia: que nos mande un burofax a todos indicando que las máquinas estaban fuera de servicio, que no es que no se utilizaran, sino que se había renovado la flota y, en consecuencia, se utilizan las más eficientes, más modernas y, en cualquier caso, están en condiciones de ser utilizadas. Yo supongo que de esa manera ya dejaremos de insistir en por qué había máquinas paradas sin uso. Nada más. Muchas gracias e, insisto, enhorabuena por la labor realizada.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Rubio. A continuación, señor Portero, por el Grupo Popular.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Respecto a las reuniones y la comunicación con los ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, primero -y creo que fue una de las propuestas de resolución que se aprobó, no las de coordinación que piden tanto ustedes, aunque la izquierda rechazó y votó en contra-, creo que se aprobó incentivar a los ayuntamientos de más de 20.000 habitantes -yo diría a todos- a redactar sus planes municipales de protección. Desde el año 2015 es obligatorio, con la Ley 17/2015, del Sistema Nacional de Protección Civil. Así que, primero, redactamos las leyes y, luego, hablamos; yo creo que es la mejor manera de trabajar. A propósito, cuando se ofrece sal desde la Comunidad de Madrid, hay que ir a recogerla, no te la tienen que llevar al portal.

Por otro lado, cuando hace mención a que todo fue perfecto, pues claro que no fue perfecto todo, ni en el Gobierno central ni en la Comunidad de Madrid, ni en ningún sitio. Fue muy complicado y, cómo no, y es verdad, faltó coordinación entre las tres Administraciones, y vuelvo a insistir en que la única manera de que se realice esa coordinación es modificando la Ley 17/2015. Hasta que ustedes no se enteren de eso, de que tiene que ser el que está en la punta del iceberg, el que está en la punta de la pirámide, el ministro del Interior, el que coordine al resto de Administraciones, cada uno hará lo que pueda, que fue lo que hicieron las Administraciones. Yo creo que la Comunidad de Madrid, la Consejería de Transportes, la Consejería de Interior, la Consejería de Vivienda, todas colaboraron a

nivel de la Comunidad de Madrid, pero no tuvieron ayuda del Ministerio del Interior. No hubo colaboración por parte del Ministerio del Interior. No vamos a dar aquí un ejemplo de nada, porque todos tenemos claro aquella imagen del 8 de enero -que no fue como el 11-S; fue algo parecido, pero en un nivel muy inferior- de una quitanieves en la M-40 cuando el Ministerio de Fomento tiene 162 quitanieves. ¿Cuántas vimos en la peli aquel viernes 8 de enero? ¡Una! No digo más. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Portero. Finaliza el señor Vinagre, por el Grupo Parlamentario Socialista, durante tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Vamos a ver, señor Portero, para recoger la sal, primero, tienen que cogerte el teléfono y decirte dónde hay que ir; eso como paso previo. (El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: *Se mandó una carta...*) Sí, sí...

El Sr. **SECRETARIO**: Por favor, señor Portero.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, se envió una carta en la que se daba un número de teléfono y los ayuntamientos llamaban reiteradamente a ese número de teléfono y no se les atendía, hasta el extremo de que este humilde diputado hizo una llamada a la consejería, ante las llamadas que estaba recibiendo de diferentes ayuntamientos, y se me dijo que transmitiera que se llamara al 112 o a la Dirección General de Administración Local. Esta es la realidad.

Señora Berrio, créame, mi grupo no pone en duda todas las actuaciones que se han hecho desde su dirección general, que han sido muchas, ni ponemos en duda todas aquellas cosas que desde la consejería se han hecho bien, y se lo dije la semana pasada al señor Garrido. Por supuesto que se han hecho muchas cosas bien, y valoramos todo lo que se ha hecho bien, pero déjeme también decirle que ha habido muchos otros ayuntamientos que han echado de menos a la Administración autonómica. No sé si a la Dirección General de Carreteras, pero sí a la Administración autonómica, y eso también se lo quiero trasladar y decir.

Yo, de verdad, creo que mal haremos si de todo esto no sacamos conclusiones. Yo creo que quizás sería oportuno, señora directora general, que realizarán un estudio de evaluación sobre la actuación que se ha desarrollado durante este fenómeno atmosférico; que se haga ese estudio y se vea, objetivamente, qué ha funcionado y qué no ha funcionado y se tomen medidas al respecto, y en función de ese informe, se evalúe si es necesario reformular el marco actual de funcionamiento del plan invernal e incluso cuál debe ser la mejor manera de gestionarlo. Creo que eso es lo realmente importante. Lo que sí le puedo asegurar es que el Grupo Parlamentario Socialista valora todas aquellas cosas que se han hecho bien, pero de la misma manera también tenemos la obligación de señalar todas aquellas cosas que usted sabe perfectamente que se han hecho mal.

Un último apunte sobre la maquinaria. Yo no pongo en duda que estaban fuera de servicio y que, seguramente, se han sustituido por maquinaria más eficaz y más moderna, aunque no sé si suficiente, ino sé si suficiente!, pero en cualquier caso en una situación excepcional, como ha señalado antes otro grupo político, quizás esas máquinas podían haberse habilitado de manera

excepcional para ponerse en uso y en funcionamiento ante la gravedad de la situación que estábamos atravesando. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, señor Vinagre. En turno final de dúplica tiene la palabra la directora general de Carreteras por cinco minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS** (Berrío Fernández-Caballero): Gracias, presidente. Señorías, señora Acín, las máquinas quitanieves que se ofrecieron desde otras comunidades autónomas a Madrid no fueron empleadas por la Dirección General de Carreteras.

En cuanto a las preguntas ante el refuerzo del dispositivo en la Dirección General de Carreteras, se reforzó con doce vehículos adicionales. Y para zanjar el tema de las máquinas quitanieves debo decir que la retirada de estas máquinas -que, insisto, no estaban operativas por todo lo que ya se ha explicado- en ningún caso mermó el operativo de inclemencias invernales. Eso sí quería dejarlo claro.

Por concluir, gracias, señorías. Aprovecho para ponerme a disposición de cada uno de ustedes, de los portavoces de esta comisión, para todo aquello que necesiten y que requieran de la dirección general. Quiero concluir prácticamente como empecé mi primera intervención, agradeciendo a todo el personal de la Dirección General de Carreteras, a todos los operarios de vialidad invernal, de las zonas de conservación, su trabajo en estos intensos días. Todos ellos contribuyeron a la recuperación de la movilidad y la normalidad en nuestra comunidad. En estos días supieron responder ante esta difícil situación, prestando además ayuda donde se les requirió; evitaron riesgos e incluso aportaron mucha seguridad. Muchas gracias.

El Sr. **SECRETARIO**: Gracias, doña Inés; gracias por su comparecencia. Pasamos al último punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Tiene alguien alguna cosa? *(Pausa.)* Pues, muchas gracias por el tono del debate y buen fin de semana.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 11 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es



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

Asamblea de Madrid