

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



---

Número 192

18 de marzo de 2022

XII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Daniel Portero de la Torre

Sesión celebrada el viernes 18 de marzo de 2022

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-340/2022 RGEF.3752.** Comparecencia del Sr. D. Michael Harris Briercliffe, experto en la protección del territorio, patrimonio y medioambiente y Presidente de la Asociación Entono Escorial, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre implicaciones de un futuro desdoblamiento de la carretera M600 entre Guadarrama y Navacarnero. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- PCOC-1139/2022 RGEF.7340.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las obras anunciadas sobre la M-600.

---

**3.- PCOC-807/2022 RGE.3585.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en el barrio de El Cañaveral.

**4.- PCOC-812/2022 RGE.3648.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre criterios que justifican la construcción de la parada de Metro "Ciudad de la Justicia" en la Línea 11.

**5.- PCOC-881/2022 RGE.4262.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto del proyecto de construcción de un aparcamiento junto a la estación de ferrocarril de Torrelozón.

**6.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos. ....	11137
- Interviene la Sra. Torija López comunicando las sustituciones en su grupo. ....	11137
<b>— C-340/2022 RGE.3752. Comparecencia del Sr. D. Michael Harris Briercliffe, experto en la protección del territorio, patrimonio y medioambiente y Presidente de la Asociación Entorno Escorial, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre implicaciones de un futuro desdoblamiento de la carretera M600 entre Guadarrama y Navalcarnero. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> ....	11137
- Exposición del Sr. Experto en la Protección del Territorio, Patrimonio y Medio Ambiente y Presidente de la Asociación Entorno Escorial. ....	11137-11140
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Moreno García, el Sr. Calabuig Martínez, el Sr. Pastor Barahona, el Sr. Sánchez Pérez y el Sr. Serrano Sánchez-Tembleque. ....	11141-11153
- Interviene el Sr. Experto en la Protección del Territorio, Patrimonio y Medio Ambiente y Presidente de la Asociación Entorno Escorial, dando respuesta a los señores portavoces. ....	11153-11155

- **PCOC-1139/2022 RGEF.7340. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las obras anunciadas sobre la M-600.** ..... 11155
- Interviene el Sr. Calabuig Martínez, formulando la pregunta. .... 11155-11157
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. .... 11157-11158
- Intervienen el Sr. Calabuig Martínez y el Sr. Director General, ampliando información..... 11158
- **PCOC-807/2022 RGEF.3585. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en el barrio de El Cañaveral.**..... 11159
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. .... 11159-11160
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. .... 11160-11161
- Intervienen la Sra. Acín Carera y el Sr. Director Gerente, ampliando información.... 11161-11162
- **PCOC-812/2022 RGEF.3648. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre criterios que justifican la construcción de la parada de Metro “Ciudad de la Justicia” en la Línea 11.** ..... 11162
- Interviene el Sr. Moreno García, formulando la pregunta. .... 11163
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. .... 11163-11164
- Intervienen el Sr. Moreno García y el Sr. Director Gerente, ampliando información. .. 11164-11165
- **PCOC-881/2022 RGEF.4262. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto del proyecto de construcción de un**

<b>aparcamiento junto a la estación de ferrocarril de Torreldones.....</b>	11166
- Interviene el Sr. Pastor Barahona, formulando la pregunta.....	11166-11167
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	11167-11168
- Intervienen el Sr. Pastor Barahona y el Sr. Director Gerente, ampliando información.....	11168-11170
<b>— Ruegos y preguntas.....</b>	11170
- Interviene el Sr. Pastor Barahona. ....	11170
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 7 minutos. ....	11170

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 2 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras del día 18 de marzo. Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita de 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. ¿Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos? *(Pausa.)* No. ¿Grupo Parlamentario Vox? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* Ninguna. ¿Más Madrid?

La Sra. **TORIJA LÓPEZ**: Alicia Torija sustituirá a Esther Rodríguez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? *(Pausa.)* Ninguna. Muchas gracias a todos. A continuación procedemos a cumplimentar el orden del día previsto.

**C-340/2022 RGE.P.3752. Comparecencia del Sr. D. Michael Harris Briercliffe, experto en la protección del territorio, patrimonio y medioambiente y Presidente de la Asociación Entono Escorial, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre implicaciones de un futuro desdoblamiento de la carretera M600 entre Guadarrama y Navalcarnero. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Por favor, pido a don Michael Harris que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Bienvenido, señor Harris. Para informar sobre el objeto de la comparecencia, el señor Harris dispondrá de un tiempo máximo de quince minutos; tiene la palabra.

El Sr. **EXPERTO EN LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ENTORNO ESCORIAL** (Harris Briercliffe): Muchas gracias por invitarme para hablar de este tema tan importante para nosotros. Soy del Grupo Ecologista Entorno Escorial, que lleva veinte años en nuestra comarca y pertenece también a la plataforma M-600, Alternativas al Desdoblamiento, y de lo que voy a hablar es de este proyecto. Para nosotros es un proyecto muy antiguo, muy trillado, porque se ha hablado mucho del desdoblamiento de la M-600, o, mejor dicho, de la M-60, porque se trata de unir la A-6 con la A-5. De esto hace muchos años que se habla. Ya se hablaba de ello en el pueblo de San Lorenzo en los años ochenta; en 1996, hubo un plan, que volvió en 2005, para una M-60, y luego salió en el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2007-2011. A la vez, hemos tenido en nuestra comarca escurialense dos proyectos de variantes, un proyecto en 2009 y otro en 2021, el año pasado, que fue rechazado al final porque vimos que en el estudio ambiental faltaban dos bosques de ribera. Y también ha habido proyectos para vías rápidas en los accesos a las urbanizaciones. Entonces, para nosotros es algo que va y viene, que desaparece y aparece, un poco como el Guadiana. Realmente, se puede decir que es un poco como la plaga de la procesionaria en el monte Abantos, que sale en los años secos y calurosos, como este, en los que el monte está lleno de procesionaria, porque con la M-600 es un

poco lo mismo, pero con el clima del mercado inmobiliario, porque cuando hay una burbuja, cuando suben los precios y empiezan a construir, vuelve el proyecto de la M-60, lo que significa que esto, más que nada, es un proyecto urbanístico.

Hemos pasado mucho tiempo con este tema, y sería casi hasta cómico si no fuera por lo que ha conllevado, y es que la M-60, a nuestro parecer, ha significado que no se haya hecho nada, especialmente en la zona entre los escoriales y la A-6, por lo que tampoco se han tomado medidas de seguridad vial y ha habido accidentes muy importantes y gente que ha muerto; es decir, no se ha tomado ninguna acción en la carretera pensando en el desdoblamiento, y ese es un grave problema.

Otro problema son los impactos que habría por una M-60 en nuestra comarca. Un anillo de circunvalación desde Guadarrama, los escoriales, Valdemorillo, pasando por abajo, por Villanueva, Brunete, Navalcarnero, transformaría totalmente este territorio, y esto es muy importante. En noviembre, el señor Pérez hizo el anuncio de relanzar de nuevo este proyecto con los argumentos del tráfico intenso y de la seguridad vial. Primero, quiero explicar qué tipo de carretera es la M-600. El anuncio del señor Pérez presume que es una carretera al uso, como, por ejemplo, la carretera que va de Ávila a Segovia, o que va de Segovia a Valladolid, que lleva el tráfico de un punto a otro. La M-600 no tiene ese tipo de tráfico. Realmente, la M-600, en sus 52 kilómetros de largo, es una colección de carreteras locales. Hay una carretera local, que es casi una vía de servicio, entre la A-6 y los escoriales; otra, entre El Escorial y Valdemorillo que es como de pueblo; hay urbanizaciones y hay variantes. Cada zona varía, entonces, para una colección de carreteras locales hacen falta soluciones locales y a nivel de la carretera.

He hablado del tema de la seguridad vial. El problema principal que tenemos en la zona escurialense, El Escorial y San Lorenzo, es el tema de la seguridad vial en nuestra carretera. Hay unos puntos negros terroríficos donde hay accidentes todos los años, y en los últimos 25 años la Comunidad de Madrid no ha hecho nada. Han puesto un carril central de giro a la salida de la Urbanización Felipe II, han puesto un semáforo, que causa más problemas de los que ha solucionado, porque es justo después de un cambio de rasante y, entonces, causa accidentes, y hay muchísima demanda en el pueblo, de grupos de todos los tipos, para solucionar este tema ya. Desde Entorno Escorial hemos propuesto una serie de medidas. Estoy acompañado por Mario Ojeda, que es un ingeniero de caminos, y desde 2005 hemos hecho, mediante sus consejos, propuestas para rotondas, para arcones, para carril bici, para barreras centrales... Una serie de medidas que pueden evitar los accidentes en este carril.

Y luego el tráfico. La otra cosa que dice el señor Pérez es lo del tráfico intenso. En el proyecto de la variante M-600 en El Escorial vimos que, según los estudios de tráfico, la intensidad media diaria variaba mucho según el clima económico. Así, por ejemplo, durante la burbuja hubo una subida; luego, con la crisis, una bajada; luego, otra subida; con la pandemia, otra bajada, y ahora se puede prever que con la crisis energética y la transición energética también habrá un bajón importante. Entonces, es un ciclo de cambios.

Nuestra zona, entre la A-6 y los escoriales, tiene atascos en dos sitios, en la entrada a la A-6 y en la entrada a los cascos, entonces, una autovía no solucionaría absolutamente nada, aumentaría mucho el tráfico y el problema es la entrada a los cascos, especialmente en momentos como Semana Santa, fines de semana, etcétera. El único lugar en todo el recorrido donde hay problemas de atascos es el Puerto de Valdemorillo, en la bajada, para lo que hay posibles soluciones puntuales. Si hay problemas con los accesos, pues, bueno, puede haber rotondas. Y hay otra vía, que es la M-853, que es una vía que va paralela a la M-600, que, bueno, podría ser una posibilidad de hacer algo para la hora y media de la mañana que hay problemas de atasco.

Hablando también del aumento de tráfico, el problema es que cuando se construye una autovía enseguida empieza a aumentar el tráfico; eso es algo estudiado. Y peor todavía es un anillo de circunvalación, porque llevaría todo el tráfico pesado desde el norte de España hasta el sur porque sería más corto. Los camiones, ¿por dónde van? Por las rutas más cortas; entonces, toda nuestra zona tendría tráfico pesado, como sucede con la M-50 y con la M-40, con un destroz ambiental terrible, tráfico de mercancías peligrosas y todo lo que quieran. Este es el problema, que estamos hablando de transformar toda una zona.

Además, estamos hablando de un proyecto totalmente insostenible, porque he visto en la web de la Comunidad de Madrid los objetivos de la Agenda 2030 de rebajar los gases de efecto invernadero en un 55 por ciento antes de ese año, y quedan siete años y nueve meses, muy poco. Luego, también hablan de movilidad sostenible e inteligente, y les puedo decir que el desdoblamiento de la M-600 no es sostenible ni inteligente, sino todo lo contrario, es un modelo desfasado. El proyecto tendría un impacto en gases como, por ejemplo, el CO<sub>2</sub>, con las talas, la destrucción de humedales, la construcción, las ingentes cantidades de hormigón, el aumento del uso del coche y el aumento del urbanismo disperso. En ese sentido, es totalmente un desastre.

Nosotros, desde nuestro grupo y nuestra plataforma, proponemos planes de movilidad sostenible, porque el problema ahora mismo es el transporte público en toda nuestra comarca, aunque también en el resto de la zona, porque el único transporte público realmente eficaz va a Madrid, es radial, entonces, si yo quiero ir a Valdemorillo tengo que ir primero a Madrid; por tanto, tenemos un sistema totalmente disfuncional, el transporte público no funciona. Obviamente, planes de movilidad sostenible tienen mucho más que ver con esto, como carriles bici, estudios... Y lo más importante es que sea un sistema coordinado, que funcione para viajar, porque ahora mismo, como digo, si no vas primero a Madrid no vas casi a ningún lado; incluso, hay problemas en muchas zonas para llegar a los hospitales.

Otro tema es la inversión local en servicios, por ejemplo, en salud y educación, porque ahora muchos de Valdemorillo tienen que ir al instituto de Villanueva de la Cañada, o tienen que ir a un colegio en Villanueva del Pardillo, y, respecto a los centros de salud, cuando no funcionan la gente tiene que ir a los hospitales; entonces, estamos hablando de un problema que tiene que ver con un conjunto de temas.

Coste/beneficio. Sabemos que una autovía cuesta alrededor de 10 millones de euros. Estamos hablando de 52 kilómetros, de más de 500 millones de euros, porque las explotaciones van a ser muy caras en nuestra zona; además, en fincas históricas como El Campillo, ¿qué va a pasar? ¿Qué van a hacer en El Campillo? Bueno, van a destrozar la finca. Y luego hemos visto en el proyecto de la variante los estudios de rentabilidad económica y solamente dicen mitos, porque dicen que va a subir la actividad económica con esta carretera y es falso, ya que económicamente las autovías tienen un efecto negativo porque lo que hacen es desplazar la actividad económica de los núcleos más pequeños hacia Madrid, como se ha visto en algunos pueblos de al lado de la M-501, donde al final hay menos actividad, incluso menos gente en los núcleos urbanos que antes. ¿Por qué? Porque Madrid es una gran aspiradora de actividad económica. Todo esto a las pymes, a los autónomos, les afecta mucho, porque todo va a Madrid, y entonces los pueblos se quedan desiertos. La única cosa que sí financia este tipo de operación es la economía especulativa, las reclasificaciones de suelo que siguen siempre a las autovías, porque se aíslan zonas de suelo, y, si no valen para nada, pues, urbanicemos.

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

El Sr. **EXPERTO EN LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ENTORNO ESCORIAL** (Harris Briercliffe): Gracias. Lo hemos visto con la burbuja; la burbuja fue un desastre, y todavía estamos sufriendo sus secuelas.

Los impactos. Los impactos sobre el medio ambiente serían terribles, y por eso hasta ahora no se ha hecho esta carretera. Tenemos Red Natura, tenemos montes preservados, paisajes protegidos, tenemos ZEPA, tenemos el territorio histórico de la cerca de Felipe II, tenemos Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Todo esto hace que sea una zona de gran valor ambiental y de gran valor paisajístico. Ayer estuve en una reunión, en San Lorenzo, con la alcaldesa y con el concejal de urbanismo, y resulta que la Comisión de Patrimonio de la Comunidad de Madrid ha sacado una normativa que hace más o menos imposible poner paneles solares en nuestros pueblos; imposible en los cascos e inviable fuera. Entonces, si dicen que en nuestra zona yo no puedo poner un panel solar en mi tejado, ¿cómo van a permitir que hagan una autopista?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias.

El Sr. **EXPERTO EN LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ENTORNO ESCORIAL** (Harris Briercliffe): Una palabra más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Luego tiene un turno de diez minutos más, es decir, va a tener tiempo; incluso, si es necesario, le damos un poquito más. Gracias. Seguidamente van a hacer uso de la palabra los grupos por orden inverso a su representación parlamentaria. El primer turno, por un máximo de diez minutos, le corresponde al portavoz de Unidas Podemos, don Agustín Moreno.



El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días, presidente, señorías. Señor Harris, quiero agradecer, en primer lugar, su comparecencia, porque es importante tener la voz de los vecinos, de la población que habita en la zona que puede verse afectada por la construcción de una autovía, como anunció la Consejería de Transportes.

Desgracias y remedios. Creo que la grandeza que pueden tener estas instituciones para no quedar obsoletas y oxidadas es abrirse de par en par y permitir la entrada de los expertos, de la sociedad civil y de todos aquellos que tienen muchas cosas que enseñarnos, y nosotros debemos estar muy atentos para captarlas y darles cauce y canalización política.

Yendo al fondo del asunto, de antemano, decirle que coincido plenamente con la valoración que usted hace. Esto, además, no es un proyecto; esto, en principio, es un anuncio político que hizo el consejero de Transportes en noviembre de 2021, y, probablemente, lo hizo por dos razones: una, el clima y la proximidad electoral. Esta es una legislatura cortísima, y, aunque no se haga nada, ya se han agitado un poco las aguas en la zona y eso, pues, mueve sinergias políticas electorales. Y la segunda razón, probablemente más a medio plazo, es lograr implementarlo y sacarlo adelante como un objetivo especulativo y urbanístico. Me parece que esa es la intencionalidad que puede haber, que no es nueva, como usted bien ha explicado; que es recurrente, que tiene una larga historia, porque ha habido diferentes tentativas. Pero lo cierto es, como reconoció en esta misma comisión, el día 17 de diciembre, el señor Urrecho, director general de Carreteras, que no hay estudios como para lanzarse a la opinión pública diciendo que van a hacer un desdoblamiento de la M-600.

En realidad, estamos hablando de una autovía, que ustedes llaman con buen criterio M-60, es decir, un sistema de anillos concéntricos en torno a la gran urbe que es Madrid. Este proyecto enlazaría la N-VI con la N-V, Guadarrama con Navalcarnero. Esta es una carretera que actualmente existe, que usted mismo definía como una especie de suma de carreteras locales, con un nivel de tráfico intenso, aunque variable dependiendo de la época, es decir, que no solo es por la situación o por el contexto económico que haya, sino que también hay diferencias entre los fines de semana y los no fines de semana. Lo que sí es cierto y constatable es que hay un alto nivel de riesgo, de siniestralidad, especialmente para los ciclistas -no solo para los ciclistas, pero especialmente para ellos-, y que hay zonas de concentración de accidentes sobre las que habría que actuar. Parece ser que hasta ahora, quizá buscando una solución global definitiva -que no lo sería en ninguno de los casos-, se han retrasado las actuaciones durante décadas, por lo que tampoco se han tomado medidas para aumentar el nivel de protección de aquellas personas que transitan, bien sea en automóvil, bien sea en bicicleta, por esta carretera. Por tanto, es urgente -aunque lo dejaré para el final- abordar medidas que vayan en la dirección de asegurar una mayor fluidez del tráfico, pero sin recurrir a soluciones estructurales que no aportarían nada, y, especialmente, medidas que protejan a la población que se mueve en esta zona.

El anuncio como tal, a mí, sinceramente, me parece una ocurrencia desde el principio, porque creo que choca con muchísimos intereses. En primer lugar, con el de los habitantes y la población de la zona, porque esto supondría una transformación del hábitat de forma radical, que no

tiene por qué beneficiar precisamente a la población, sino, justamente, tener un impacto negativo para su calidad de vida. Meter una autopista que atraviese y recorra noreste y sureste, desde Guadarrama a Navalcarnero, me parece que es una cosa un poco atroz. Y, si ya empezamos a hablar de los impactos en el plano medioambiental, serían terriblemente desastrosos, porque pasaría por los alrededores del Parque Nacional de Guadarrama, de Cuelgamuros, de zonas de especial protección de los ríos Alberche y Cofio y ZEPA. Y también hay que tener en cuenta el patrimonio histórico, porque está la cerca de Felipe II, que se ha comentado aquí, y el Bosque de la Herrería, incluso es una zona que tiene el reconocimiento de instituciones internacionales como la Unesco, como nos recordaba usted en su exposición. Entonces, desde ese punto de vista, es algo bastante disparatado, y por todas estas razones, junto con la otra, el retroceso en la calidad de vida de la población, debería haber un replanteamiento de este propósito, de esta idea o de este anuncio.

Pero ¿qué se puede hacer y qué se debe hacer? Creo que primero hay que fijar los objetivos. ¿Cuáles son los objetivos? ¿Producir un desarrollo urbanístico especulativo espectacular en la zona? ¿Ese es el objetivo? ¿El objetivo es aumentar, en teoría, la capacidad de velocidad de cruce del tráfico de ese punto al otro punto? En primer lugar, creo que los objetivos tienen que ir en línea con el gran compromiso que tiene que tener esta comunidad y, en general, la sociedad, de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y me parece que el programa de descarbonización tiene que estar en el frontispicio de cualquier iniciativa, medida, intervención, que se plantee; en segundo lugar, hay que ver cómo se reduce, se racionaliza, se canaliza el tráfico de forma más eficaz, y, en tercer lugar, hay que garantizar la seguridad de las personas que se mueven en esta carretera actual.

Apuntamos una serie de medidas que me parece que son correctas y ayudarían en gran medida a facilitar ese tráfico: por ejemplo, recurrir a rotondas, carriles de aceleración y desaceleración, arcones más amplios y accesos; por supuesto, un carril bici, que es urgente como agua de mayo, especialmente en los tramos de Guadarrama a El Escorial y de El Escorial a Villanueva de la Cañada, donde están esas curvas que usted citaba de Valdemorillo, que son especialmente peligrosas; establecer barreras entre un sentido y otro sentido... Es decir, hay muchas cosas que se pueden hacer que contribuirían a los tres objetivos: menos gases de efecto invernadero, fluidez del tráfico y protección y mejora de la seguridad.

Pero creo que las cosas además hay que ponerlas en contexto. No se puede ver solo, estrictamente, qué es la M-600 y su conversión, quitándole un cero, en una autovía. Y ponerlas en contexto es hacer un estudio de necesidades reales de tráfico, un plan de movilidad sostenible como alternativa a los retos que hay que afrontar y, sobre todo, mejorar la conectividad en la zona, y conectividad significa hablar de transporte público. Hay dos transportes públicos que deben reforzarse de forma racional, y uno es el ferrocarril. ¿Por qué el ferrocarril no tiene un desarrollo mayor, desde El Escorial hasta los confines de la comunidad, para que sin necesidad de trasbordo se pueda ir a Zarzalejo, que es una localidad que está creciendo en población, a Robledo de Chavela o a Santa María de la Alameda? ¿Por qué no se apuesta firmemente por ello con negociaciones con el propio Gobierno central? Por otro lado, los autobuses interurbanos. Nos parece básico aumentar su

frecuencia, aumentar los trazados y diseñar rutas que propicien y fomenten el transporte público. Creemos que tiene que irse en esa dirección.

Y para no extenderme más, porque creo que el tema está muy claro y, repito, coincidimos con lo que usted aportaba, decir dos cosas de cierre: primero, que dónde están los estudios, porque el 17 de diciembre -estamos hablando de hace dos meses- el director general de Carreteras dijo que no estaban hechos, pero que los iban a hacer, por lo que el siguiente paso que tenemos que dar es volver a citar al consejero de Transportes o al director general de Carreteras para que vengan aquí a explicarnos en qué punto se encuentran los estudios; pedir su comparecencia. En segundo lugar, lo que le dijimos en aquel momento lo repito aquí: no se puede hacer nada en contra y a espaldas de la opinión de la población, de la opinión de los ayuntamientos, de la opinión de las plataformas, de las asociaciones vecinales, ecologistas, etcétera, etcétera. Hay un principio de democracia que significa oír, escuchar a la audiencia y atender las demandas, y en este caso, tal y como usted las ha expuesto, me parecen absolutamente racionales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el representante del Grupo Parlamentario Vox, señor Calabuig.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido y muchas gracias, don Michael, por estar aquí y tan bien acompañado, porque viene con un gran amigo mío desde hace muchos años; compartimos ideas políticas diferentes, pero es un gran amigo mío.

La llama usted M-60, y ha dicho que va a llevar el tráfico de camiones del norte de España al sur. Le falta un tramo, porque la N-VI viene de Galicia y la que aporta más tráfico pesado es la N-I; le falta un tramo, y ese llamarlo M-60, para mí también es una llamada ideológica.

Pero déjeme hacer unas reflexiones, a las que supongo que luego me contestará. Como ha dicho el presidente de la Mesa, y tal como reza la iniciativa del Grupo Más Madrid, ha venido aquí para informar sobre las implicaciones de un futuro desdoblamiento de la carretera M-600 entre Guadarrama y Navalcarnero. Cuando el 17 de diciembre estuvo aquí el director general de Carreteras hablaba de desdoblamiento o de no desdoblamiento, porque habría que estudiarlo por zonas, pero, bueno, usted lo ha dado por desdoblamiento y nos ha dado su visión de lo que puede suponer y en qué puede afectar esta obra. Y me hago una pregunta: ¿en qué afecta de manera peyorativa? Porque, tanto usted como el Grupo Unidas Podemos, han dicho que hay intensidad de tráfico y que, sobre todo en el tramo entre Cuelgamuros y San Lorenzo de El Escorial, a la altura del hospital, es una carretera donde hay una gran cantidad de accidentes y todos los años tenemos la desgracia de tener una víctima mortal; esto es incomprensible, pero es así. El señor Moreno ha dado la solución de la rotonda. La rotonda frena la velocidad, pero no resuelve el problema que tiene una vía como esta, que para mí es fundamental para la vida social, económica y turística; ya le digo que no pensamos lo mismo, y para mí sí lo es. También ha dicho usted que una autovía tiende a alejar a la gente, que se van a venir a Madrid a vivir, y yo no creo que sea así; mire el caso de Getafe, que tiene su autovía camino de Toledo y está a tope, y la gente vive en Getafe con grandes polígonos industriales.

Efectivamente, no es la primera vez que se habla del desdoblamiento de esta carretera, pero aquí, en la Asamblea, yo, que ahora voy a hacer tres años, los dos primeros años y medio no he oído hablar de esta carretera para nada, por lo que, en parte, coincido con lo que ha dicho el señor Moreno –de esto hablaré luego, cuando le formule mi pregunta al director general de Carreteras- en qué raro, qué sorpresa, el anuncio que hizo el consejero el 4 de noviembre en el pleno. En los años noventa, en los que no sé si estaba usted ya por aquí, por España, por El Escorial, el presidente Ruiz-Gallardón ya anunció el desdoblamiento, siendo el consejero en aquel momento Luis Eduardo Cortés. Yo soy un asiduo de El Escorial, he vivido temporadas allí y esa carretera la conozco desde que era pequeño, cuando íbamos a veranear ahí, donde nos llevaba mi padre desde Irún; por tanto, conozco el lugar desde hace muchísimos años. En aquella época ya se debió desdoblar la carretera y ampliar su capacidad, pero, por presiones que tuvo el Gobierno de la Comunidad de Madrid entonces de grupos ecologistas, se paró; grupos ecologistas como el de ustedes, a quienes yo respeto muchísimo, porque el medio ambiente lo defiende y hay que respetarlo. Entonces, hace veinte años ya se hablaba de desdoblarla, de ampliar su capacidad, pero se paró. En aquella época, noticias que salieron en prensa se referían a que habían encontrado –esta expresión la utilicé yo en el pleno hace unos meses- unas cagaditas de un lince, del lince de Guadarrama. El caso es que no se hizo; ahí quedó, parada. Y ahora vuelven a arrancar las ideas y el proyecto.

Déjeme compartir con usted una reflexión y hacerle unas preguntas. ¿Ha hecho usted alguna vez una obra? ¿Usted ha sentido la satisfacción por terminar una obra y haber hecho algo positivo por la sociedad, aunque no se haya participado en el proyecto, lo haya hecho otro, pero que tú has ejecutado? Yo no he hecho proyectos, salvo uno en Las Palmas, donde me encontré con el lagarto del Hierro; aquí me he encontrado con el lince del Guadarrama y allí me encontré con el lagarto del Hierro, pero, en fin, esa es otra historia. Esa fue la única vez que hice un pequeño proyecto de acceso a La Palma de Gran Canaria, y la satisfacción que uno siente cuando termina la obra y la entrega es maravillosa. Yo se lo recomiendo. ¡Sí, sí! Yo he participado en obras sin participar en el proyecto, y usted, en este momento, va a tener la oportunidad de participar con su punto de vista en un posible proyecto que salga para esta obra, porque estoy convencido de que desde la consejería le van a llamar, de que le van a consultar a usted, así como a todas las plataformas que tiene usted a su alrededor, porque son especialistas, y, además, muy conocedores de la zona de San Lorenzo de El Escorial; así que, de verdad, en este caso concreto le considero una persona privilegiada. A mí me gustaría construir una, pero no voy a tener capacidad ni años para hacerlo; por eso, le considero una persona privilegiada y le pido que cuente conmigo en lo que pueda ayudar en este tema.

Yo creo que esta no es una obra necesaria, sino lo siguiente, ¡urgente! Fíjese que las gasolineras que están allí, cerca de la urbanización La Pizarra, debajo de Abantos, ya cerca de Cuelgamuros, fueron colocadas en su momento previendo que fuera a haber un desdoblamiento de esa carretera; luego, todo tiene su lógica. El tráfico que soporta por las mañanas y por las tardes, pero sobre todo por las mañanas, cuando salen todos a trabajar a la misma hora, es intenso, algo que bien sabe quien le acompaña, que salía muy temprano de su casa para poder ir a trabajar a Madrid por el intenso tráfico que tiene esa carretera. Eso, independientemente de los accidentes. Y les voy a

contar algo muy triste. En el año 2019, un poco antes de las elecciones aquí, las de la XI legislatura, yo tenía un acto programado en San Lorenzo de El Escorial, en campaña, y un poco antes de salir para allí me llamaron desde San Lorenzo: "Mariano no vengas, porque tres jóvenes de San Lorenzo de El Escorial han fallecido esta noche en un accidente mortal en esa carretera." Estoy hablando de finales de abril, primeros de mayo, de tres años va a hacer ahora; tres chicos jóvenes de allí, de San Lorenzo. Por todo esto, yo creo que son más los que la quieren que los que no la quieren; los que la necesitan y la piden, que los que no la necesitan, no la piden o le ponen pegas a todo ello.

Y perdonen, pero, respecto a hacer una carretera de este estilo, de desdoblirla, hablan de 500 millones, y yo entiendo que son 10 millones por kilómetro en el caso de una autovía completa, no de un desdoblamiento. Usted dice 10 millones por kilómetro, pero entiendo que eso es para una autovía con sus cuatro carriles, sus dos arcenes, su mediana, sus cerramientos laterales y sus accesos a pueblos.

Esto obra, evidentemente, es progreso para los ciudadanos de los diferentes municipios por los que pasa... ¡Sí, sí que lo es! Señor Harris, seguramente hay un problema ideológico, pero yo creo que sí es progreso, y me llama la atención que ustedes, que son quienes se proclaman progresistas, digan esto, porque yo creo que llevar la contraria a este proyecto no es progreso. En la prensa local, y ya sabe usted la cantidad de periódicos y revistas que hay en la zona de Guadarrama...

El Sr. **PRESIDENTE**: Don Mariano, le quedan cuarenta segundos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: ¿Nada más? Me lo como que da gusto, como el lince. Muchas gracias, señor presidente. Bueno, había comentarios en la prensa local, y no solamente se está en contra, como ustedes; por ejemplo, plataformas como San Lorenzo Se Mueve está a favor del desdoblamiento. Hay comentarios, y algunos dicen que no hace falta desdoblamiento, pero en horas punta es intransitable. Siempre igual. ¿Hasta cuándo?

En fin, le iba a preguntar cuál es el coste previsto, pero usted ya ha dado uno, y no sé si será ese; voy a esperar a la comparecencia del director general de Carreteras, a quien tengo mucha estima y admiro mucho por su trayectoria, por la carrera que hizo, y que él me lo cuente. Señor Harris, muchas gracias de nuevo por estar aquí y ayudar a que nos aclaremos con lo de esta obra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calabuig, por su exposición. A continuación, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Pastor, del Grupo Socialista.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor Harris, por estar aquí esta mañana compareciendo para tratar este tema tan importante y tan interesante, que, como usted ha dicho, muestra a las claras distintos modelos de desarrollo, y también distintos modelos de movilidad.

Los conceptos son muy importantes también. Usted dice: "El desdoblamiento de la M-600 es la M-60." Claro, es que un cacho, o dos cachos, son una M-60. Realmente, ese es el concepto, e

inquieta, porque le informo de que en esta comisión algunos grupos políticos, en particular el grupo político Vox, de la extrema derecha, incluso ha llegado a proponer cerrar la M-50, es decir, aquello que en su día llegó a decir Esperanza Aguirre, pero sin túnel ni nada. Estos son conceptos que algunos sostienen y que otros, desde luego, no sostenemos. Hace años, Esperanza Aguirre decía aquello de "cerremos la M-50 con un túnel" -era algo así, no lo recuerdo muy bien-, y aquí lo que proponían algunos políticos era cerrarla directamente, sin túneles; luego, es normal que estén en esa posición, pero, claro, el problema político, señor Harris, es que arrastran al Partido Popular, al Gobierno de la región.

Usted ha mencionado que es un proyecto antiguo, y estoy absolutamente de acuerdo. Primero en los años ochenta; luego, en 2007, 2011, y ahora. Son estas cosas del Partido Popular de anunciar, decir y comentar, seguramente, como se ha mencionado hoy aquí, para agitar algunas cuestiones en esta legislatura, porque es verdad que es muy corta, y, como el consejero tiene poco liderazgo en este momento -yo creo- es posible que haya tenido que hacer este tipo de anuncios para ir gestionando su agenda.

Lo realmente grave del tramo, como usted ha dicho claramente, es que se han tomado medidas respecto a la seguridad vial que no han sido suficientes, y eso sería lo primero que habría que acometer, porque son más de 50 kilómetros de carreteras. Y otro concepto que me ha parecido muy apropiado, porque es verdad, es que es una colección de carreteras locales con distintas situaciones y que no se pueden tomar como un conjunto continuo.

Por otro lado, creo que el tramo entre la A-6 y El Escorial es el que de forma más fácil nos viene a todos a la mente cuando pensamos en el impacto medioambiental y paisajístico que puede haber en la Red Natura, la ZEPA, el paisaje protegido y la cerca histórica. Usted ha hablado también de patrimonio histórico y, claro, ha mencionado la Agenda 2030, que también es un concepto, porque algunas páginas web la citan y, como usted ha dicho, luego hay que llevarla a cabo, hay que creer en esa Agenda 2030, hay que creer en esos valores, en esos objetivos que nos marca Naciones Unidas; sin embargo, como usted bien sabe también, algunos grupos políticos, y otros que son arrastrados por dichos grupos, pues dicen cosas tales como que Naciones Unidas es el mayor chiringuito del mundo mundial, o algo así, que es algo que yo he escuchado un día en el pleno de esta Asamblea, lo cual es muy sorprendente.

Señor Harris, me gustaría que usted nos explicara algunas cuestiones, porque el Gobierno compareció aquí, en esta comisión, y afirmó muchas cosas, entre ellas, que la consejería haría un diagnóstico medioambiental de todas las áreas que atravesaría la autovía en su desdoblamiento para adoptar las mejores medidas que se pudieran tomar y que en el esquema de trabajo que tenía la consejería, por supuesto, se iban a tener en cuenta todas y cada una de las zonas protegidas medioambientalmente. Ante tales afirmaciones, quiero preguntarle si usted cree que esto es viable, porque, claro, conociendo el espacio y conociendo esos 50 kilómetros, no sé si es posible, o no, que sea viable; eso es lo que queremos saber de usted.

También es verdad que el Gobierno afirmó que todos los ayuntamientos del entorno estaban de acuerdo con este desdoblamiento, y a mí me da rabia tener que decir estas cosas, pero eso no es cierto; no es cierto. En esta sede parlamentaria se dijo: "Todos los ayuntamientos se han mostrado totalmente de acuerdo con el desdoblamiento." Y no es verdad. Esto no es verdad en absoluto. Entonces, ya le digo, este es un asunto que, desgraciadamente, está muy politizada, empezando por el anuncio del consejero, cuando en lo que en realidad deberíamos pensar todos es en el futuro que dejamos a las próximas generaciones, entre otras cuestiones. Bueno, ya le digo, "Los ayuntamientos se han mostrado totalmente de acuerdo." ¡No es cierto! Y también queremos saber su opinión en relación con la cerca de Felipe II, que usted ha mencionado, porque el Gobierno dijo: "Cumpliremos con lo que diga la ley." Esta es una afirmación contundente, que parece muy seria, pero a veces puede ser... En fin. Entonces, usted, si se cumpliesen todas y cada una de estas afirmaciones, ¿cree que sería viable este desdoblamiento? Es verdad que cuando el consejero lo anunció parecía que esto iba a ser inminente, pero es un proyecto que bien puede tardar años, por no decir décadas. En cualquier caso, usted ha mencionado y afirmado que este proyecto no es sostenible ni inteligente.

Por otro lado, el Gobierno ha mencionado la posibilidad en alguno de esos tramos de no hacer un desdoblamiento sino algún tipo de carretera inteligente. Bueno, ¿cree usted que sería viable en alguna zona, quizá de ese mismo tramo, hacer carriles 2+1 o alguna de estas cuestiones? Me refiero a algún tramo de esos 50 kilómetros.

Sin duda, coincidimos con usted en que la clave es una movilidad sostenible - desgraciadamente, no todos los grupos creen esto-, y, si creemos en una movilidad sostenible, conectada y segura debería haber planes de movilidad sostenible, como usted ha mencionado. Desde nuestro punto de vista, la clave está en los autobuses interurbanos por esa radialidad absurda que tienen muchas de estas líneas, ya históricas, de concesiones históricas también, pero el Gobierno siempre recurre a "bueno, ya vendrá el mapa concesional algún día", refiriéndose a aquel que ya ha caducado hace casi cinco años, o recurriendo a "lo vamos a solucionar todo." Para nosotros la apuesta importante son los autobuses interurbanos para, como usted ha mencionado, que sea factible que uno pueda trasladarse de un municipio a otro por estas carreteras locales con una realidad totalmente distinta.

El Grupo Parlamentario Socialista tuvo la oportunidad de hablar recientemente con el alcalde de El Escorial, quien, ya digo, no está de acuerdo, como tantos otros Gobiernos, de por dónde discurre esta carretera, con este desdoblamiento, y, claro, es sorprendente que en una declaración institucional del 9 de mayo de 2018 del Ayuntamiento de El Escorial, que fue apoyada por todos los grupos políticos en ese momento, se citaran cuestiones que había que hacer de forma urgente en ese entorno, tales como eliminación de los cruces existentes en la M-600 y M-507 y en la entrada del Valle de Cuelgamuros, la eliminación de la intersección en la entrada del camping de El Escorial, la eliminación de la intersección en la entrada de la urbanización La Pizarra, la ampliación de la anchura de la plataforma de toda la calzada, la construcción de una zona peatonal, la construcción de carriles de aceleración y deceleración... A nosotros nos gustaría saber qué ha ocurrido desde 2018 hasta ahora para que, de repente, este tema sea una prioridad de este Gobierno.



Nosotros creemos, como usted ha dicho, en ese concepto de colisión de carreteras locales, y creemos que en esta carretera, que afecta a más de nueve municipios, evidentemente, tiene que aumentar la fluidez del tráfico y reducirse la congestión en algunos puntos que son críticos. Usted ha mencionado algunos de ellos, si bien, nos hemos centrado más en la parte entre la A-6 y El Escorial. Desde luego, hay que garantizar la seguridad en los accesos a las urbanizaciones, de forma particular en el tramo entre El Escorial y Valdemorillo. Esto es algo que cualquiera que conozca esta carretera sabe perfectamente, y es una competencia estrictamente autonómica. Discúlpeme, porque para usted esto será una obviedad, pero aquí hay que recordarlo de vez en cuando, señor Harris, porque tenemos unos debates que no se imagina. Incrementaríamos, desde luego, el cicloturismo. Habría que hacer una red de vías ciclistas...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Muchas gracias, presidente. Desde luego, el cicloturismo podría aumentar en los nueve municipios. Y, al hilo de la mejora de los autobuses interurbanos, desde luego hay que mejorar la seguridad de muchas de las paradas de autobús, porque usted conoce perfectamente que a veces se encuentran en situaciones de clara inseguridad, y eso tampoco hace que el transporte público pueda ser atractivo en este momento.

Nada más. Decirle que, si puede, nos aclarare alguna de estas cuestiones, y agradecerle de nuevo su presencia aquí. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor, por ajustarse a los tiempos y por su exposición. A continuación, el señor Sánchez, en representación del Grupo Más Madrid, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **SÁNCHEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señor Harris; es un placer tenerle hoy aquí para ilustrarnos con su sabiduría sobre la zona y sobre la ordenación del territorio en esta comarca privilegiada que es toda la Sierra Oeste y la Sierra del Guadarrama.

Vaya por delante que mi grupo parlamentario piensa que hay que actuar en esta carretera; eso, vaya por delante. Nosotros pensamos que la M-600 hay que arreglarla, que necesita actuaciones, y actuaciones urgentes; por tanto, comparto esta valoración, que hizo el consejero de Transportes, señor David Pérez hace unos meses, pero creo que el anuncio que hizo sobre el desdoblamiento de la M-600 no es más que un anuncio político, porque no existe proyecto de desdoblamiento, pero tampoco existe ningún otro proyecto de mejora de ninguna especie, y esto es lo urgente, es urgente la mejora de la M-600, la mejora de la movilidad, y creo que lo que tiene que quedar patente es que el objetivo de una Consejería de Transportes e Infraestructuras no es construir autovías, el objetivo es mejorar la movilidad de los ciudadanos y de las ciudadanas.

Ese es el objetivo, y lo primero que hay que hacer es estudiar cómo se puede mejorar la movilidad de los ciudadanos y de las ciudadanas, porque hay muchísimos ejemplos de autovías que no han servido para nada, de autopistas que ha habido que rescatar porque determinados personajes



políticos se empeñaron en que se construyeran; autopistas abandonadas, como la M-203, que nos va a costar 73 millones de euros y que ahí está, en medio del campo, y nunca sirvió para nada; autopistas que se construyeron ilegalmente, como la M-501, que finalmente se desdobló, en contra del criterio medioambiental, en contra de la Unión Europea, después de muchos años.

Esto también hay que recordarlo, porque yo ya tengo unos años y vengo escuchando sirenas de desdoblamiento de distintas carreteras desde hace años, años y años, y es que, claro, muchas no se pueden hacer, pues, porque el terreno está protegido, o porque hay dificultades muy importantes de ejecución. Entonces, a veces no se pueden hacer esos proyectos, y creo que esto hay que hablarlo con claridad con los ciudadanos y ciudadanas, a quienes estos anuncios de sirenas no hacen más que engañarles. O se anuncian desdoblamientos que supuestamente van a mejorar la movilidad de la comarca, pero esos desdoblamientos tardan decenas de años en ejecutarse y, entonces, no sirven para nada, y estamos decenas de años estudiando, haciendo proyectos, siendo rechazados por la Unión Europea, y vuelta a realizar, y vuelta a realizar... Si es que tenemos el ejemplo inmediato de la variante de El Escorial, que ha mencionado antes el señor Harris, una variante que se puso encima de la mesa y resultó que estaba mal el estudio de impacto ambiental de origen y hubo que repetirlo, porque era una zona especialmente protegida, una zona como la cerca de Felipe II, con unos valores ambientales e históricos indudables, por lo que creo que es esencial tener en la cabeza esta calidad paisajística, esta calidad histórica y esta calidad de vida que tienen las personas que viven en toda esta comarca.

Volviendo a las necesidades de movilidad, creo que es fundamental estudiar cuáles son realmente las necesidades de movilidad de las personas que viven en estos pueblos y ver cómo se puede mejorar. El señor Harris, en el poco tiempo que ha tenido –yo, la verdad, lamento muchísimo que comparencias de este estilo sean tan cortas, porque daría por lo menos para que los comparecientes estuviesen media hora por tantas cosas que pueden contar-, ha hablado, por ejemplo, de las dificultades de movilidad que tienen los distintos pueblos, y, efectivamente, estoy de acuerdo con que no todas las soluciones son válidas para todo el recorrido, o sea, se necesitarán actuaciones diferentes en cada zona, porque, por ejemplo, la zona de El Escorial a Guadarrama tiene unas peculiaridades y tiene unos puntos negros muy claros en los que no se termina de actuar, y hay que arreglar cambios de rasante y es urgentísimo hacer un carril bici para que la gente que se traslada en bicicleta pueda ir con seguridad. El otro día estuvimos allí de paseo y en la zona peatonal tienes que estar cruzando, por donde puedes, de un lado a otro de la carretera, porque no hay continuidad para que los peatones puedan dar paseos. En fin, hay que mejorar todas esas cosas; hay que disponer de arcenes, hay que disponer de carriles de aceleración y desaceleración; hay un montón de problemas en los accesos a las distintas urbanizaciones, algunas muy antiguas, que se construyeron hace muchísimos años y ahora están aisladas.

Y una cosa fundamental, que desgraciadamente el señor Harris no ha tenido tiempo de analizar, o, más bien, de hacerlo con cierta profundidad, es el transporte público. El otro día estuvimos en Valdemorillo, donde justamente se ha comentado que hay un problema puntual de atasco por las mañanas, cuando la gente lleva a los niños al colegio desde allí a Villanueva de la

Cañada y a Villanueva del Pardillo, y este problema puntual de atasco mañanero, pues, tiene solución, se puede solucionar, pero, claro, la consejería se tiene que poner a la tarea de arreglarlo, y, para empezar, tendría que haber rutas de transporte público que enlazaran estas zonas. Y una de las cosas que nos decían los vecinos de Valdemorillo es que para ir a sus hospitales de referencia no hay transporte público, y, si no hay transporte público, necesariamente hay que coger el coche. Entonces, estas son las cuestiones que hay que investigar en un estudio completo de movilidad de la zona, y se tienen que proponer distintas soluciones.

También creo, señorías, que no le corresponde a la sociedad civil, aquí representada hoy por el señor Harris, proponer las alternativas, que las alternativas las tiene que proponer la consejería, pero las tiene que proponer seriamente, y no hacer un anuncio político, no lanzar al aire "haremos el desdoblamiento, porque, como me he reunido hace un rato con mi alcalde de no sé qué pueblo, y el alcalde de no sé qué pueblo me ha dicho, señor consejero, lo que hay que hacer aquí es un desdoblamiento, pues, entonces, cojo y digo que hay que hacer un desdoblamiento." ¡No! Hay que hacer las cosas con una cierta seriedad, hay que hablar con los técnicos de la consejería, hay que sentarse con los distintos colectivos y con los distintos ayuntamientos y buscar alternativas a esa movilidad; esto es imprescindible hacerlo.

Pero es que, además, señorías, estamos en una tesitura que no es la de los años ochenta ni la de los años noventa; estamos en otra pantalla, y esa pantalla es la de la emergencia climática, la del cambio climático, la del ahorro de combustibles, la de la crisis energética y la del cambio completo de paradigma en materia de movilidad, y esto hay que tenerlo en cuenta. El objetivo, hoy día, para cualquier persona que esté gestionando la movilidad, no es poner más carreteras, no es hacer más autovías, no es hacer más carriles para que se llenen de más coches, es sacar coches de la carretera. Ese es el objetivo que tiene que tener una consejería de transportes, sacar coches de la carretera, dar alternativas a los ciudadanos para que se puedan mover de otra manera, para que se puedan mover de manera más sostenible, para que puedan ir en bici a los distintos pueblos con seguridad, para que puedan coger el transporte público para ir a su centro de salud, a su centro de especialidades o a sus hospitales, y para llevar a los niños al instituto o al colegio. Eso es lo que se tiene que estudiar de verdad, seriamente.

Y, por supuesto, hay que mejorar la seguridad vial; esto, ¡por supuesto! Y para mejorar la seguridad vial -el señor Harris ha traído a un experto, pero hay muchos expertos- hay muchas maneras, y aquí se han apuntado algunas; se han apuntado las rotondas, se han apuntado las barreras, se han apuntado las mejoras de cambio de rasante, etcétera, etcétera, etcétera. Esto se puede hacer, y esto sí que se puede hacer urgentemente; señorías de Vox, mejorar los puntos negros de seguridad sí se puede hacer urgentemente.

Muchas gracias de nuevo, señor Harris, a usted y a su plataforma, que está haciendo un trabajo excelente; el otro día estuvimos en la jornada que celebraron y creo que fue muy interesante, por lo que animo a todas las señorías de esta consejería a seguir las actividades de esta plataforma, porque están haciendo un trabajo extraordinario. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez, por su exposición. El último grupo en intervenir es el Grupo Parlamentario Popular; hablará el señor Serrano Sánchez-Tembleque por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **SERRANO SÁNCHEZ-TEMBLEQUE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor Harris. Gracias por comparecer ante esta Comisión de Transportes e Infraestructuras para darnos traslado de sus opiniones, como ha hecho, y también de sus miedos respecto a la decisión del Gobierno de la Comunidad de Madrid de iniciar el estudio para el desdoblamiento y la mejora de la M-600.

El consejero de Infraestructuras, don David Pérez, trasladó a la Asamblea de Madrid la intención de iniciar los estudios informativos que permitan llevar a cabo el desdoblamiento de la carretera de titularidad autonómica M-600, que discurre entre los municipios de Navalcarnero y Guadarrama, de la que se beneficiarían ocho municipios de la región, con un censo cercano a los 140.000 habitantes. "Gracias a esta medida, contribuiremos a solucionar los problemas causados por el intenso tráfico que soporta esta infraestructura, especialmente en los 10 kilómetros iniciales y en su tramo intermedio entre el kilómetro 20 y el 25." No son palabras mías, son palabras del consejero de Transportes e Infraestructuras en el pleno del día 4 de noviembre en la Asamblea de Madrid.

Ocho son los municipios por los que discurre esta infraestructura, los mismos que desde hace muchos años vienen solicitando a esta Administración regional soluciones a los problemas que sufren a diario, tanto por los tiempos de desplazamiento como por la seguridad, pues hemos de recordar que la M-600 es una de las carreteras con peores índices de accidentalidad en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. A pesar de que en los últimos años se han realizado importantes actuaciones para la mejora de la seguridad vial y la eliminación de los tramos de concentración de accidentes, entre otras, mejoras en los firmes, prohibición de adelantamientos, mejora de la señalización, balizamiento, acondicionamiento del acceso a las urbanizaciones y del acceso a fincas, iluminación y un largo etcétera, todavía siguen existiendo tramos de concentración de accidentes, como usted bien sabe. Resaltar que los índices de peligrosidad y mortalidad duplican a los valores medios de la red principal; estamos hablando de la seguridad de las personas, señor Harris.

Señor Pastor, señor portavoz del PSOE, por si le suena esto, también son muchos los municipios que han presentado en sus plenos declaraciones institucionales y mociones dando apoyo tanto a la mejora como al posible desdoblamiento de la M-600, y ya han sido aprobado en algunos casos, modificadas y mejoradas por las aportaciones que cada municipio ha estimado conveniente en beneficio de tan importante infraestructura, atendiendo a sus peculiaridades, necesidades y opiniones. Un ejemplo de las mejoras y aportaciones de los municipios a través de los plenos es que en el futuro desdoblamiento se contemple la inclusión de un carril bici, que creo que es algo que aquí se ha citado muchas veces por parte de todos los grupos -parece que todo lo tenemos que basar en la bici-; también la mejora inmediata de la capacidad de la vía, intervenciones con carácter inminente en los puntos más conflictivos previos al proyecto... En fin, un montón de mejoras. Y he de decirles que de los informes realizados de seguridad vial se desprende que para mejorar notablemente -insisto,

notablemente- la seguridad de esta M-600 sería necesario segregarse los sentidos de circulación y, por lo tanto, su desdoblamiento.

Señor Harris, señorías, no podemos ni debemos olvidar que esta infraestructura discurre por áreas de un gran valor ambiental, incluidas áreas protegidas, tales como la zona de especial conservación de las cuencas de los ríos Cofio y Alberche, ZEPA y Reserva de la Biosfera de los Encinares de los ríos Cofio y Alberche, Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, montes preservados y vías pecuarias; por tanto, es evidente que se hace necesario el análisis desde el punto de vista ambiental para la toma de decisiones estratégicas y su integración desde el inicio de la variable ambiental en el diseño de las soluciones que se adopten, con el objetivo de encontrar una solución que, siendo respetuosa con el valioso medio por el que discurre esta infraestructura, también lo sea de cara a su tramitación administrativa. Es por esto que la Dirección General de Carreteras ha propuesto un plan de trabajo, dividido en cuatro fases, que ya fue anunciado en esta misma comisión por el director general de Carreteras, señor Urrecho, cuyo inicio sería el diagnóstico ambiental con el fin de identificar los puntos críticos y el estudio posterior de capacidad de acogida del territorio para la mejora y duplicación de la M-600. Este diagnóstico recabará información tanto de fuentes oficiales como de otros organismos mediante un sistema de información geográfica de las siguientes variables: fauna, vegetación, espacios naturales y espacios Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, planes de ordenación de recursos naturales, espacios declarados para conservación, recuperación o gestión de especies protegidas, áreas de importancia para la conservación de las aves, red de corredores ecológicos de la comunidad autónoma, paisaje, planes urbanísticos, vías pecuarias, mapas estratégicos de ruidos y patrimonio histórico.

Posteriormente se llevará a cabo un recorrido de campo con el doble objetivo de contrastar la información que de este estudio salga e identificar valores significativos que puedan complementar la citada información. Con el resultado obtenido se redactará un informe como diagnóstico ambiental, que, como ya he citado, identificará los puntos críticos a los que se debe enfrentar el desdoblamiento, la duplicación o mejora de la M-600. En la tercera fase se tomarán las decisiones estratégicas y se seleccionarán las distintas alternativas. Y, por último, en una cuarta fase, se realizará un trabajo conjunto de ingeniería y medio ambiente para que las alternativas propuestas sean tanto técnica como medioambientalmente compatibles. Por último, se realizará un estudio de impacto medioambiental que será sometido a información pública; este es su momento, este es su momento, señor Harris.

Voy acabando. Al Grupo Parlamentario Popular, aun siendo muy respetuosos con sus opiniones -que lo somos, con las de todos los grupos de esta comisión- nos da la impresión de que ustedes se están adelantando a momentos y situaciones que están por llegar. Tengan paciencia; cuando lleguen a ese río, crucen ese puente. Argumentar, como aquí se ha hecho, rechazo de la ciudadanía, economía especulativa, intereses de minorías especuladoras, desarrollos urbanísticos y crisis climática nos parece, cuanto menos, poco acertado; eso sí, muy demagógico. Además, hemos de decirles que no olviden que las carreteras vertebran territorio. Y, sobre todo, señor Moreno, señor

Harris, señor portavoz de Más Madrid, no se arroguen la representación de los ciudadanos, démosle esta a sus legítimos representantes, que no son otros que los ayuntamientos.

Por último, trasladarles que el Gobierno de la Comunidad de Madrid, el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso, y la Consejería de Transportes lo que pretenden es dotar a los ciudadanos de una infraestructura más ágil, más eficaz y, lo que es más importante, más segura. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Serrano. Para contestación global a todos los grupos parlamentarios y cierre tiene la palabra, por un tiempo de diez minutos, el señor Harris.

El Sr. **EXPERTO EN LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ENTORNO ESCORIAL** (Harris Briercliffe): Gracias, presidente. Primero, agradecer las intervenciones de todos los portavoces, que han sido muy interesantes. Creo que hay distintas posiciones en este asunto, pero se agradece el tono civilizado y también que cada portavoz haya aportado información interesante.

Voy a empezar, intentando responder un poquito a cada portavoz, por el señor Serrano, del PP. Primero, el tema del tráfico. Estamos hablando del tráfico entre El Escorial y San Lorenzo y la A-6, y es tráfico fluido, no hay atascos. Los únicos atascos se causan por los accidentes y en las entradas y salidas. Quiero apuntar esto. Además, una autovía de ocho kilómetros bajaría el tiempo de viajar de un lado a otro... ¿En cuánto? En dos minutos, porque, en vez de viajar a 70, se iría a 90; la diferencia es muy pequeña. Y la raíz del problema son los atascos en las intersecciones con la A-6 y, luego, en la entrada a los cascos. ¿Y cómo se va a arreglar esto, poniendo una autovía en la lonja del Monasterio? No hay forma. Entonces, este es un tema muy importante.

Muchas gracias por la información sobre las fases, que, claro, sabemos. Y tiene toda la razón en que de momento es información pública.

Y luego una cosa que ha dicho usted es que la única solución para la seguridad vial es una autovía, y esto no es verdad porque hay accidentes en las autovías, aunque menos que en las vías normales. En cualquier caso, hay medidas que se pueden tomar. Como he dicho antes, en realidad esto es una vía de servicio entre los pueblos y la A-6, entonces, por ejemplo, poner barreras, como ha sugerido mi compañero Mario Ojeda; añadir en algunas zonas barreras centrales.

El tiempo. Como digo, no estamos hablando de un viaje largo de un lado a otro, porque es un tramo de 5 a 8 kilómetros desde las urbanizaciones hasta la A-6; entonces, en este espacio no hace falta ir más rápido, lo siento.

Estos son temas importantes a nivel de responderle en el sentido de la velocidad y de la intensidad del tráfico, porque vemos que la autovía no es la única solución.

Luego, tengo otros temas de otros portavoces. El señor Pastor, por ejemplo, me pregunta si es viable; si, en el caso de un diagnóstico positivo, se podría hacer esto. ¡No! La respuesta es no. Como ha dicho muy bien el señor Sánchez, se han rechazado otros proyectos en años anteriores, y

ahora mismo, en esta situación, en la que hay más protección, va a fracasar. Entonces, es un proyecto fracasado desde el principio por los niveles de protección que hay, porque no puedes hacer esto en una zona Patrimonio de la Humanidad; lo siento, no se puede hacer. Y ellos saben esto; entonces, al final es una pérdida de tiempo muy importante.

Muchas gracias a Alejandro Sánchez por sus explicaciones sobre el transporte público, especialmente sobre el problema en Valdemorillo. Esto es muy importante. Del transporte público podemos hablar mucho más, y también de tema de los nodos, de tener nodos para que la gente realmente pueda viajar en transporte público por nuestra zona, porque ahora mismo, como he dicho antes, el transporte público es totalmente disfuncional.

Varias personas han dicho, y es obvio, que en democracia no solamente los alcaldes de los pueblos son quienes pueden decidir sobre un tema así, y hay muchísimas personas que viven allí y tienen ideas distintas. Personalmente, creo que mucha gente está a favor de una autovía, primero, porque realmente no saben los tiempos que se tarda en construir ni los estorbos, porque no se dan cuenta que tienen no sé cuántos años de obras. Y luego el efecto sobre la calidad de vida, porque al final la gente va a vivir a esos sitios por la calidad de vida y no quieren vivir al lado de un anillo de circunvalación. Este es otro tema muy importante.

El señor Moreno ha dicho también lo del tema de la democracia, que es muy importante. Hay que tener información y, luego, la decisión la tienen que tomar los ocho municipios, pero no solamente los alcaldes. En ese sentido, tiene que haber una democracia más profunda.

Por último, señor Calabuig, muchas gracias por su intervención. Hay algunas cosas aquí que... Bueno, el progreso no es la construcción de autovías en este momento, lo siento; otra cosa es en nuestra juventud –que somos más o menos-, en los años ochenta; ahí estoy de acuerdo. Yo llegué a España en los años ochenta y estaba encantado con la construcción de autovías porque era la única solución. Había viajes imposibles, y en los años ochenta esto era progreso -de acuerdo contigo-, pero no estamos en los años ochenta, estamos en el año 2022, y creo que usted está equivocado porque el progreso ahora no es esto.

Y sí, somos conservadores. Ser conservacionista es conservar, conservar para futuras generaciones; entonces, si me llaman conservador, ¡perfecto!, porque conservo los valores, el territorio y el patrimonio que tenemos en nuestro pueblo. Cuando llegué no era español. Ahora sí soy español, tengo la nacionalidad. Vivo aquí, siento tanto o más que mucha gente el orgullo de vivir en San Lorenzo de El Escorial y realmente amo el monte Abantos. Es un territorio que amo. Creo que hay que sentir orgullo y respetar nuestro territorio, y esto, al final, significa no hacer barbaridades, como sería una autovía de esta naturaleza.

No sé cuánto tiempo tengo, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos y medio.

El Sr. **EXPERTO EN LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO, PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ENTORNO ESCORIAL** (Harris Briercliffe): Gracias. Pues no sé si hay cosas que no haya dicho... Otra cosa que también ha dicho el señor Pérez es que esto ha fracasado por presión de los grupos ecologistas. ¡Ojalá! Nosotros somos un pequeño grupo que llevamos veinte años y no hemos recibido, ni queremos, ni un duro de subvenciones de las Administraciones públicas. Lo que para esto son las figuras de protección y los informes de los expertos sobre los impactos, no nosotros, pero el antiguo alcalde de San Lorenzo, que también fue director general de Transportes, dijo que nuestro grupo éramos asesinos, culpables de los muertos en la M-600, y no es verdad y es terrible.

Para terminar, decir que este es un proyecto desfasado, innecesario y destructivo. Es destructivo de la calidad de vida de la gente en toda la comarca, en los ocho municipios; también del tejido económico, porque la gente va a vivir pero el trabajo desaparece, el trabajo va hacia Madrid, que es la gran aspiradora, y para el medio ambiente sería terrorífico el impacto que tendría una infraestructura como esta, que es totalmente innecesaria. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Harris, por su exposición esta mañana; le deseamos que tenga una buena jornada. Seguimos con el orden del día.

**PCOC-1139/2022 RGEF.7340. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid con respecto a las obras anunciadas sobre la M-600.**

A lo mejor al señor Harris le pude interesar quedarse para escuchar al director general de Carreteras, señor Urrecho, a quien invitamos a ocupar su lugar en la mesa. Como siempre, les recuerdo que, en virtud del artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo de tramitación son diez minutos, repartidos a partes iguales. En este caso, la pregunta la va a formular el señor Calabuig, del Grupo Parlamentario Vox, a quien doy la palabra.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido, don Jorge, y muchas gracias por repetir, dos meses y medio después, una comparecencia que ya realizó, a la que vino llamado por los grupos Más Madrid y Unidas Podemos, que preguntaban qué se había hecho para que el consejero de Transportes e Infraestructuras, señor Pérez, anunciara por sorpresa la realización de esta obra. En concreto, el señor Sánchez le preguntó a usted qué estudios o qué alternativas estaban manejando para la mejora de esta carretera, dado que el consejero directamente hablaba de que se iba a producir un desdoblamiento. Y el señor Moreno, en el mismo sentido, decía que era una carretera que necesitaba que se acometieran acciones por ser una carretera con un nivel de tráfico intenso y un nivel de peligrosidad espectacular, y preguntaba en qué plazos.



En fin, les vino por sorpresa que de repente el consejero anunciara esta obra, y le voy a contar yo por qué lo hizo, porque lo viví personalmente, ya que fui protagonista de dos hechos que voy a narrar. El 7 de octubre debatimos una PNL, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para traer inversiones aquí, a Madrid, porque no se lo iban a gastar en el aeropuerto de El Prat, en Barcelona. En mi intervención hablé de la cagadita del lince, y creo que esa es la gran culpable de que usted esté aquí de nuevo y de la sorpresa de los grupos Más Madrid y Unidas Podemos; la culpa la tuvo la cagadita del lince, porque la nombré ahí, y lo seguiré diciendo porque es lo que me ha quedado en la memoria desde hace muchos años. Eso fue el 7 de octubre en un pleno que hubo aquí. El martes 7 de noviembre, nuestro portavoz y yo estuvimos en una jornada de Trafic, en Ifema. Al salir, nos encontramos de entrada al consejero rodeado de todos ustedes, los diferentes directores generales y asesores, y supongo que algún diputado más de esta cámara –no lo recuerdo-. Mientras el señor consejero atendía a los medios de comunicación, yo me dediqué a hablar con el oriundo alcalde de San Lorenzo de El Escorial durante 20 años, don José Luis Fernández-Quejo, hoy director general de Transportes. Yo he vivido mucho en El Escorial y estuve hablando del problema de esa carretera, de mi opinión personal. Con esto estoy respondiendo a los grupos por qué la sorpresa, por qué pasó esto, porque eso fue el 2 de noviembre y, el día 4, dos días después, hete aquí que el consejero, respondiendo a una pregunta que le había hecho el Partido Popular, anuncia a bombo y platillo la voluntad de hacer el desdoblamiento de la carretera M-600. Dos años y medio sin hablar de ella y, de repente, no hay obra más importante que esta para el Gobierno de la comunidad; pues, ya ven ustedes, señores de la izquierda, la cagadita del lince es la culpable.

Señor Urrecho, he leído su intervención del 17 de diciembre y aporta muchos datos; entre ellos, aporta que hay dinero en los Presupuestos Generales del Estado, y entiendo que fue un error quería decir en los Presupuestos Generales de la Comunidad. Ya le recordó el señor Moreno que aquí no había ningún dinero para eso, pero entiendo que, para empezar a estudiar, seguramente encontrarán el dinero para poder hacerlo. Yo quiero ahora que me explique usted todo esto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Calabuig, le queda un minuto.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Quiero dejar al director general todo el tiempo, pero estoy explicando a los señores de la izquierda el porqué de esta situación y de la sorpresa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues disculpe la molestia.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Nada. Muchas gracias, señor presidente. Bueno, curiosamente, dentro de un año tendremos elecciones municipales y autonómicas y supongo que el señor Fernández-Quejo intentará volver a repetir la alcaldía de San Lorenzo de El Escorial, con lo cual le vendrán muy bien esta obra y algunos estudios que hayan empezado a funcionar.

Espero haberles aclarado a los señores de la izquierda por qué ha venido todo esto. Muchísimas gracias, y espero ahora que me cuente algo. Muchas gracias.



El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Calabuig, le quedan treinta segundos, por si luego quiere hacer uso de ellos. A continuación, el señor director general de Carreteras tiene cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Lo primero de todo, agradecer al señor Calabuig las amables referencias que ha hecho a mi persona en su anterior intervención, y, en general, agradecer a todos los portavoces, al resto de los grupos, el trato que tienen conmigo.

Lo que queremos hacer en Carreteras, como dije en mi anterior comparecencia, es llevar a cabo un estudio para la mejora y ampliación de la capacidad de la M-600 en su totalidad, en sus 52 kilómetros, entre los municipios de Guadarrama y Navalcarnero, debido a la existencia de un grave problema de intensidad de tráfico y a un grave problema de seguridad vial por la existencia de distintos tramos muy peligrosos. Por otro lado, somos conscientes de la importancia del valor ambiental de la zona por donde discurre, y por eso queremos hacerlo bien y que tenga éxito. Como dije anteriormente, el tema ambiental lo vamos a tomar en consideración desde el minuto cero, incluso desde antes, y vamos a tenerlo siempre presente en todas nuestras actuaciones.

Me han dicho que no había estudios. Precisamente hay estudios de seguridad vial, porque nuestros técnicos realizan un trabajo de conservación día a día. Nuestro departamento y su Dirección de Planificación y Proyectos trabajan en todas las necesidades de la red de carreteras, incluso, ahora mismo acabamos de adjudicar un nuevo Plan General de Carreteras para estudiar cuáles son las necesidades, desde el punto de vista de carreteras, de toda nuestra comunidad. En función de eso, damos prioridades, y entre ellas estará la M-600, que es un problema que ya hemos visto anteriormente.

También les dije en mi anterior comparecencia que todo proyecto tiene una tramitación muy larga, pero lo primero que hay que hacer siempre es la orden de estudio para que se acometa la actuación, realizar todo el proceso del estudio informativo, que es el que selecciona las distintas alternativas. Una vez que se aprueban las alternativas y tengan su declaración de impacto ambiental, hay que acometer los proyectos en que se divide ese trazado, ejecutar las obras e inaugurarlas.

Como dije en su momento, cuando la situación va bien, desde que se inicia una actuación hasta que se termina normalmente pasan unos diez años, con lo cual, no podemos mentir a nuestra ciudadanía, decir que la actuación va a ser inmediata, porque, además, con el agravante de la crisis esos diez años se han convertido en quince o veinte. Intentaremos que sea lo antes posible, y vamos a actuar a largo plazo, es decir, a iniciar los estudios, y luego, a corto plazo, seguiremos con actuaciones concretas. No obstante, como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, ya hemos hecho muchas actuaciones, pero estas se han visto limitadas en su alcance porque hay un grave problema de capacidad, sobre todo de giros a la izquierda. Así, hemos hecho rotondas, hemos mejorado el firme... Hemos hecho muchas actuaciones, pero su alcance es limitado; por tanto, para mejorar la seguridad vial es necesario conseguir ese aumento de capacidad y vamos a iniciar los procedimientos medioambientales, que, como he dicho, van a ser especiales respecto a otros estudios

informativos, porque va a haber una serie de fases anteriores, como también ha dicho el portavoz, de forma que cuando se llegue a los estudios informativos ya tengamos soluciones ambientales, digamos, muy resueltas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Urrecho.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Sí. Hay muchas alternativas. En algunos sitios podremos desdoblarse y en otros sitios no podremos desdoblarse, pero hay multitud de actuaciones posibles, como, por ejemplo, carreteras 2+1, como ha dicho el portavoz del PSOE, o túneles. Es decir, nosotros vamos a ser totalmente respetuosos y el valor ambiental que hay no nos va a impedir actuar porque vamos a hacer las cosas preservando el medio ambiente. Hay que intentar encontrar una solución para cada trazado y, como digo, todavía no sabemos qué vamos a hacer en cada uno. Precisamente, esto lo dicen los estudios y tenemos que empezarlos, pero queremos resolver el problema de capacidad y de seguridad vial que existe actualmente y esta es la forma que tenemos de hacerlo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urrecho; le quedan veinte segundos. Señor Calabuig, treinta segundos le quedan por si quiere agotarlos.

El Sr. **CALABUIG MARTÍNEZ**: Sí, sí. Gracias, presidente. Voy a agotar los treinta segundos. Hay una cosa que no me ha gustado, y es que ya están ustedes pidiendo ampliación de plazo; o sea, lo llevamos a diez o quince años, incluso, con otros motivos, hasta a veinticinco. Yo les voy a perseguir porque a mí esa carretera me interesa. Y, sí, cuando veo su currículum, uno que ha estudiado su carrera sabe lo que ha hecho; o sea, que mi enhorabuena por todo eso. Muchas gracias, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Urrecho, veinte segundos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Urrecho Corrales): Simplemente he dicho la realidad, y también le he dicho que vamos a intentar acortar y hacerlo lo más rápidamente posible porque es una prioridad. Y también quería decir aquí que he hablado con José Luis Fernández-Quejo, y, bueno, pues no llamó asesino a ninguno, simplemente les hizo responsables de sus decisiones; quería dejarlo claro aquí, tal como me han indicado.

Desde la Dirección General de Carreteras tenemos que empezar a actuar, y, como esta es la forma de actuar, desde luego, lo vamos a hacer. Tenemos la intención de que salga adelante, de resolver un problema que tenemos, porque para eso, entre otras cosas, nos pagan. Lo haremos con total derecho y responsabilidad, encontrando una solución con respeto al medio ambiente, y ahora estamos buscando cuál es esa solución de aumento de capacidad y mejora de la carretera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Gracias también por su aclaración respecto al señor Fernández-Quejo, que creo que ha sido oportuna. Les despedimos porque a continuación va otra pregunta.

**PCOC-807/2022 RGE.3585. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto a la situación de la movilidad en el barrio de El Cañaveral.**

Comparece el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia, al cual saludamos y damos la bienvenida. Ya saben los tiempos: diez minutos. Tiene la palabra para formular su pregunta la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Martínez Palencia. ¿Usted ha estado en El Cañaveral? Yo estuve este lunes. No lo conocí hasta esta semana y, la verdad, me impresionó bastante. Para quien no haya pasado por allí, estamos hablando de un desarrollo urbanístico al este de la ciudad, de una gran extensión rodeada de carreteras en su exterior y en su interior, con calles de cuatro carriles para coches, bloques de edificios, algunas casas bajas, cuatro bares, escuelas infantiles privadas, farmacia, ¡y ya! Hay gente viviendo ahí desde hace casi seis años, hasta 15.000 o 16.000 personas, pero empadronadas hay unas 9.600 porque muchas no han querido cambiar el padrón porque no quieren perder el acceso a los servicios públicos que tenían antes, en otros barrios o municipios, y, de esta población, 962 son niños o niñas de entre 0 y 4 años.

Al hablar de El Cañaveral es imposible no ampliar un poco el foco y ver que en este arco en la próxima década se van a construir Los Cerros, Berrocales y Los Aguijones; vamos, que, de aquí a 10, 15 o 20 años, nos vamos a encontrar con una población de 150.000 o 200.000 madrileños y madrileñas en la zona, personas que tienen los mismos derechos que el resto de habitantes de la región.

Volviendo a El Cañaveral, sufrió un efecto barrera tremendo al estar bordeado por la M-45 y por la R-3, y, concretando en los servicios públicos de transporte de los que dispone, El Cañaveral, con más de 15.000 habitantes, y creciendo semanalmente, dispone de tres líneas de autobuses, dos de la EMT -no olvidemos que es el Consorcio Regional de Transportes el que autoriza y supervisa estas líneas-, que son la línea 159, entre El Cañaveral y Alsacia, y la línea exprés E-5, que une El Cañaveral y Manuel Becerra. Después, no tiene nada; es más, los vecinos, como ya sabrá, lo llaman "el caracol" porque tarde cuarenta minutos en hacer su trayecto y la frecuencia es bastante baja. Y luego cuenta con un autobús interurbano, la línea 290, que une El Cañaveral y Coslada; pues bien, El Cañaveral y Coslada están separados por la M-45, vamos, que son totalmente colindantes, pero este interurbano, el 290 del que le hablaba, tarda una hora en pasar de un municipio a otro. Y, es más, el uso de este autobús interurbano hace a los vecinos cambiar de zona tarifaria, lo que es un sinsentido, porque, vuelvo a decir, El Cañaveral y Coslada están total y absolutamente pegados. Además, hay que añadir que estas líneas de autobús que le decía no recorren la totalidad del desarrollo, no tienen un recorrido en ningún caso permeable, y hay vecinas que tardan hasta veinte minutos en ir desde su casa a la parada del autobús. Por otra parte, las marquesinas son de estas de palito -no sé el nombre

técnico-, bueno, de poste, con lo que las esperas son totalmente a la intemperie. Por todo esto, le quería preguntar si usted considera que hay un buen servicio público de transportes en la zona de El Cañaveral. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín; le quedan dos minutos para la siguiente intervención. A continuación, el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Gracias, señora Acín. María, como bien conoces, el barrio de El Cañaveral está en Vicálvaro, en el extremo oeste de Madrid, entre esta ciudad y Coslada. La zona está en pleno proceso de desarrollo y ocupación de sus zonas residenciales, contando actualmente con una población de 7.000 y, como bien nos has contado, hay una previsión de unas 14.000, por las viviendas pendientes de entregar; por ello, desde el consorcio se está trabajando desde hace varios años para la cobertura territorial y la conectividad de este ámbito urbano de nueva creación en la periferia.

He estado muchas veces en El Cañaveral. En septiembre de 2016, hace ya más de cinco años, se puso en marcha la primera línea de transporte interurbano, la 290. La verdad es que no había conexiones viarias y lo más fácil era conectar con los principales equipamientos adyacentes de Coslada, Metro Oeste y Cercanías, dando una posibilidad a la intermodalidad. Su recorrido fue ampliado en 2018, por un lado, hasta la glorieta de la Rosa de los Vientos, de Coslada y, por otro, hasta el polígono de Las Mercedes, donde se encuentra el centro comercial Plenilunio. En principio, la programación al centro comercial solo se realizaba los fines de semana, y luego, a partir de septiembre de 2019, ya ampliamos a todos los días. Con el avance de las obras y la ocupación de las zonas residenciales, en julio de 2018 se aprueba la primera línea de la Empresa Municipal de Transportes, el gran intercambiador de Alsacia hacia El Cañaveral, para relacionar las zonas consolidadas del núcleo con su distrito, principalmente con Vicálvaro, y, así, con la estación de metro, el tren a Puerta de Arganda desde Vicálvaro y la estación de metro Alsacia, que, como bien conocemos, conecta con la línea 2 de metro. Esta nueva línea en un primer momento se configuró como un servicio especial, pero, tras los controles de ocupación realizados en octubre y diciembre de 2019, se constata el crecimiento de la demanda por la estabilización de las fases de entrega de nuevas viviendas y la apertura de viales de tráfico, esto último muy importante. En enero de 2020, la Comisión Delegada del Consorcio aprueba convertir el servicio especial en una línea y dotarla de más de oferta, adecuando así la oferta a la demanda, y la frecuencia pasa a un intervalo inferior a los 15 minutos. En marzo de 2021, hace muy poquito, se puso en funcionamiento una nueva línea exprés de la EMT, denominada E-5, que conecta de manera rápida, a través del corredor de la M-23, el núcleo de este barrio con la almendra central de Madrid, con paso por las zonas comerciales y de ocio de Goya y Felipe II y con cabecera en el nudo intermodal de Manuel Becerra, un gran intercambiador que conecta con tres líneas de metro y con todas las líneas de la EMT. Simultáneamente, el trazado permite una mejor correspondencia con la red ferroviaria, metro y Cercanías a Puerta de Arganda, aumenta los puntos de acceso con la línea 9 del metro y con los equipamientos del distrito de

Vicálvaro y facilita a los vecinos de El Cañaveral la conexión directa con el Hospital Gregorio Marañón, que es su hospital de referencia. En el momento actual se acaba de aprobar en la Comisión Delegada del 9 de marzo el incremento del servicio con dos vehículos adicionales para mejorar la frecuencia y regularidad de la línea 5, que entrarán en funcionamiento el próximo 21 de marzo. Estas actuaciones se han completado con la instalación de marquesinas -ya no tenemos postes, ya estamos poniendo marquesinas- para facilitar la espera y proteger de las inclemencias meteorológicas. En cuanto a la movilidad nocturna, no hay servicio nocturno y estamos estudiando distintas alternativas que puedan desarrollarse para dotar a la zona de una nueva línea que resuelva este hecho. Asimismo, se mantienen reuniones periódicas con asociaciones de vecinos de El Cañaveral para recabar información sobre las necesidades de la zona, estando pendientes de la ampliación o creación de una nueva línea que resuelva el problema de los vecinos más alejados de las paradas existentes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señor director gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Como bien decías, hay personas que tienen que andar más de cinco o diez minutos para poder acceder hasta las paradas; si bien, para poder realizar estas actuaciones es necesario el avance de la urbanización para que dichas líneas puedan realizar los giros necesarios con suficiente seguridad.

En definitiva, señoría, la movilidad en El Cañaveral es el ejemplo de una actuación ordenada y acompasada para llevar el transporte público a los barrios de nueva creación, contando para ello con la ayuda y colaboración de todos los agentes implicados, incluso las asociaciones de vecinos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director gerente. Por un tiempo máximo de dos minutos, la señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Señor Palencia, nos consta que se reúnen periódicamente con los vecinos y vecinas de El Cañaveral, y también sabemos que el consorcio está pidiendo que les proporcionen alternativas, y, a poder ser, de bajo coste; por eso, nos planteamos para qué está la Administración en realidad, porque nos estamos dando cuenta de que la Administración hace su tarea, su trabajo, lo que debe hacer, pero favoreciendo a unas zonas y obviando un poquito a otras. Yo creo que la cosa va más por ahí, que ustedes han elegido unos barrios, unos nuevos desarrollos, para trabajar, y los otros, bueno, pues ya iremos viendo.

Mire, en el plan de urbanización de Valdecarros constaba la construcción de un intercambiador de transportes en la zona central del sector, pero, por lo que sabemos, su Consorcio Regional de Transportes no tiene sobre la mesa este tema, están Valdebebas y Conde de Casal. ¿Cuándo se abordará el intercambiador para esta zona?

Por otra parte, es totalmente imprescindible ampliar la frecuencia y la cobertura de las líneas de autobuses. Me dice que el 21 de marzo incluirán dos vehículos nuevos en la E-5; querría saber si con esto es suficiente. También querría saber si la frecuencia del resto, de los otros dos autobuses, se

va a ampliar, y cuándo estará en marcha el autobús nocturno. Y, sin duda alguna, creemos que el servicio exprés entre El Cañaveral y Coslada tiene que mejorar, incluso que nos podríamos plantear un servicio exprés hacia avenida de América.

¿De qué estudios dispone el Consorcio Regional de Transportes para no abordar la ampliación de la línea 2 de metro hasta aquí? Sobre esto podríamos haber trabajado, haber hablado y haber debatido en profundidad, porque lo incluimos en enmiendas presupuestarias, pero, bueno, aquí había un pacto que nos impedía hablar de esto, de las cosas un poco cotidianas.

También me gustaría saber si considera que es una buena opción empezar a planificar, empezar a trabajar, empezar a pensar, sobre un BRT para todo este arco, no solo para El Cañaveral.

Yo, la verdad, no entiendo muy bien cómo están planificando esto. Usted me dice que es un ejemplo, y yo le diría que es un mal ejemplo, porque el consorcio demuestra con esto que está ahogado en el día a día, es decir, que va resolviendo lo que puede ir resolviendo, y, como le digo, no está mirando a diez o doce años, en que habrá 200.000 personas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Acín, por ajustarse a los tiempos. Señor Martínez Palencia, poco tiempo le queda; treinta segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Simplemente decir que, por supuesto, estamos coordinados para todos los desarrollos del sureste, que estamos coordinados con Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, y estamos pensando en un BRT para la zona porque vemos que a veces las ampliaciones del metro no resuelven las necesidades, y, si las resuelven, es a un coste muy elevado. Entonces, estamos pensando en un BRT transversal para la zona, en intercambiadores zonales, y, posiblemente, también en un BRT que comunique la Línea 2 de metro con la nueva transversal BRT para todas estas zonas.

Entiendo que los dos autobuses que vamos a poner para la línea 5, que tiene 3.200 viajeros, serán una mejora, y a muy corto plazo daremos accesibilidad universal a esas personas que están más alejadas de la traza de las líneas actuales. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. Sigue usted con nosotros para la siguiente pregunta.

**PCOC-812/2022 RGEP.3648. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Moreno García, diputado del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al Gobierno, sobre criterios que justifican la construcción de la parada de Metro "Ciudad de la Justicia" en la Línea 11.**

Como ya hemos dicho, comparece el señor Martínez Palencia, director gerente del Consorcio Regional de Transportes, y se distribuyen los tiempos en cinco minutos para cada interviniente. Comienza formulando la pregunta el diputado don Agustín Moreno.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Buenos días. Un saludo, en primer lugar, al director general del Consorcio de Transportes, señor Martínez Palencia. La pregunta es muy concreta: ¿qué criterios justifican poner una parada en la estación de metro de la línea 11 en su tramo norte en la Ciudad de la Justicia? Supongo que usted dirá que es que se va a desarrollar este proyecto, pero, como yo creo que eso está bastante en el aire, quería saber exactamente qué les lleva a esa propuesta, porque entiendo que no es una decisión definitiva.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Moreno. A continuación, para responder a la pregunta, tiene la palabra el señor director Gerente del Consorcio de Transportes, don Luis Miguel Martínez Palencia, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señor Moreno. Señorías, hace un mes, en esta misma comisión, ya les conté las múltiples ventajas de toda índole, de movilidad, sostenibilidad y económicas, que conlleva la ampliación de la línea 11 para los usuarios del transporte público por su configuración como gran eje vertebrador transversal. Les anuncié que se trataba de un trazado de unos 33 kilómetros que cruzaba totalmente el municipio de Madrid, desde Valdebebas, al nordeste, hasta Carabanchel Alto y Cuatro Vientos, al sureste, con el siguiente detalle: de La Fortuna a Conde de Casal, se amplía por el sureste; desde La Fortuna a Cuatro Vientos, que es una estación intermodal, con la estación de metro de la línea 10 -19.550 viajeros- y Cercanías C5 -5.500 viajeros-. Asimismo, se amplía el trazado desde Conde Casal hasta Mar de Cristal, conectando las siguientes estaciones de metro: Vinateros, en línea 9 -más de 7.000 viajeros-; La Elipa, línea 2; Pueblo Nuevo, líneas 5 y 7; Esperanza, línea 4, y Mar de Cristal, líneas 4 y 8, todas con volúmenes de viajeros muy importantes. Desde Mar de Cristal continuará su ampliación a Valdebebas con parada en el intercambiador de Ciudad de la Justicia, donde está la estación de Valdebebas, C1 de Cercanías, que hoy en día tiene unos 2.000 viajeros; luego estará la estación de Valdebebas Norte y, por último, la estación Aeropuerto T4, de la línea 8.

Entendemos que la parada de Ciudad de la Justicia es conveniente al tratarse de un centro tractor de movilidad por concentrar en un único espacio todos los órganos judiciales de la Comunidad de Madrid: el Tribunal Superior de Justicia, la Audiencia Provincial, Civil y Penal, los juzgados de todas las jurisdicciones, etcétera. Por ello, sin duda, una vez se lleven a cabo estas obras y en 2026 entren en funcionamiento, acarrearán un importante volumen de trabajadores y de visitantes; en concreto, se estima que se generarán más de 6.300 puestos de trabajo, más otros 850 asociados, y la afluencia diaria de visitas sobrepasará las 25.000 personas, por lo que la demanda estimada para esta nueva estación, que será una de las buenas estaciones de la red de metro, superará los 15.000 viajeros diarios. El volumen de actividad generado conseguirá potenciar la oferta de transporte público para conseguir un reparto equilibrado de los modos de acceso y garantizar una movilidad dentro de los



parámetros adecuados de la sostenibilidad, inclusión social y accesibilidad universal. La actual estación de Cercanías de Valdebebas cubrirá solo de forma parcial esta función, de manera que la extensión de la línea 11 de metro ofrecerá la oportunidad de completar el modelo de movilidad para este futuro desarrollo.

No obstante, y esto es lo fundamental, como ya les comenté en la anterior comparecencia, insistiendo en ello, este esquema general no es definitivo, pues el Consorcio está licitando un estudio de planificación de la prolongación de esta transversal, de la prolongación de la línea 11 desde Conde de Casal hasta el norte de Valdebebas y, hacia el sur, hasta la línea 10. En base al mismo, se definirán y analizarán las distintas alternativas de trazado y las posibles conexiones con la red actual, seleccionando aquellas que proporcionen un mayor beneficio para la sociedad en cuanto a ahorros de tiempo, menor coste, mayor cobertura y menor afección. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, don Agustín Moreno por un tiempo máximo de cuatro minutos y treinta segundos.

El Sr. **MORENO GARCÍA**: Como era previsible, usted responde contándonos el proyecto que tienen para desarrollar la Ciudad de la Justicia, que ya se intentó por dos veces. En esta tercera intentona, y según el anuncio -porque es un simple anuncio-, el proyecto arrancarían en 2022 o 2023 y las obras se prolongarían hasta 2027. Bien, pero creo que es necesario poner las cosas un poco en contexto y hacer historia, aunque hacer historia a veces asuste, porque cuando hablamos de Ciudad de la Justicia estamos hablando de un fiasco monumental desde el punto de vista urbanístico, desde el punto de vista económico y desde el punto de vista político. Ya hubo un primer intento en el año 2008, muy vinculado a un proceso electoral, porque Esperanza Aguirre pretendía que antes de las elecciones de 2009 empezasen a verse los primeros edificios, lo cual tuvo su polémica porque alguno de los arquitectos dimitió por la situación que había. Posteriormente, en 2015, el presidente de la comunidad, Ignacio González a la sazón, también en vísperas de elecciones autonómicas, de otras, volvió a relanzar el proyecto. Y esta, como digo, es la tercera intentona.

En aquellos momentos, los del primer proyecto, se calculaba un coste de más de 500 millones de euros -hoy sería muy superior-, un espacio mayor de 200.000 metros cuadrados y al menos una década de ejecución. Lo cierto es que el agujero que ha quedado en las arcas públicas es grandísimo, del orden de los 350 millones de euros, lo que ha sido calificado por muchas fuentes como auténtico desfalco. ¿Qué conclusiones se pueden sacar de esta historia? Primero, que fue una chapuza gigantesca; segundo, demuestra los intentos que hay a veces de convertir infraestructuras y servicios públicos en un negocio, en detrimento de las cuentas públicas, de las cuentas regionales, y, en tercer lugar, que esos fiascos a veces conducen a procesos y a sumarios judiciales, porque ya hay un sumario por corrupción en la Ciudad de la Justicia, que se suma al de la Gürtel, la Púnica y la Lezo.

Pero, volviendo un poco al proyecto actual de la Ciudad de la Justicia del que estamos hablando, a esta propuesta que todavía no está cerrada de construir allí una estación de metro hay que decir que el anuncio se ha lanzado con excesivas prisas por parte de la presidenta de la



comunidad, teniendo en cuenta que se acaban de cerrar alquileres y arrendamientos de edificios para sedes judiciales hasta el año 2029; por tanto, ya hay un decalaje entre 2027 y 2029. En segundo lugar, está en el aire cómo se impulsa su desarrollo, cómo se va a hacer la colaboración público-privada de la que se habla. No hay un anteproyecto que hable de necesidades y las haya sometido a un proceso de selección mediante concurso público, y no está clara la propiedad de los edificios, más allá de los servicios que puedan prestar, y, en mi opinión, si el proyecto va adelante, deberían ser propiedad de la comunidad.

Así las cosas, por ir concluyendo, en relación con la Ciudad de la Justicia está todo en el aire. Los precedentes indican que ya ha fracasado dos veces, y no es porque tenga el gafe de que se pretende construir sobre un cementerio indio, el problema es que se quiere construir en un paisaje en el que a veces se mezclan la corrupción urbanística y la política. Por eso, el tema de una parada de metro en lo que hoy es un descampado con población cero, en un erial de cardos y de grillos, no lo acabamos de ver en estos momentos, porque no está claro en qué va a acabar todo el proyecto.

Concluyo con dos cosas. El diseño que se haga del tramo norte de la línea 11 de metro no debería perjudicar en ningún momento el servicio de transporte público de metro de los vecinos del barrio de Valdebebas porque es lo tangible, lo existente, para un volumen de 26.000 personas. Pedimos, por lo tanto, que en este proyecto, que no es definitivo, se tenga en cuenta el interés superior de los vecinos del barrio de Valdebebas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muy amable, señor Moreno. Para responder, por un tiempo máximo de dos minutos, el señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Solamente vamos a valorar una línea, digamos, diagonal. Es una línea de 33,5 kilómetros, y, como bien he dicho, hemos lanzado un estudio, pero el esquema no es definitivo. Nuestra estrategia, que no es definitiva, contempla una diagonal de 33,5 kilómetros, estableciendo una traza, como una cuerda, de la línea 6 de metro, de modo que, sin tocar el centro de Madrid, vamos a unir el sur con el norte; es decir, un trazado prácticamente ajeno a los espacios centrales, que conecte de forma directa todos los intercambiadores, o muchos de los nexos principales y líneas de metro que tiene la ciudad de Madrid, sin tocar el centro, y, por supuesto, con conexión con Atocha, con nuestros intercambiadores, y con la terminal del aeropuerto. En ese contexto, el tramo es de 33,5 kilómetros en total, siendo 7,2 kilómetros de tramo norte, desde Mar de Cristal.

Todos estos tramos se analizarán y se verá cuál es la mejor opción de transporte, y no solamente porque esté allí la Ciudad de la Justicia sino porque están los vecinos. Como ya comenté también en la anterior comparecencia, se buscará la mejor solución, la que reduzca más emisiones, la que dé mejores tiempos de viaje en transporte público, la que cree más cohesión social, etcétera, etcétera. Creo que en próximas comparecencias, con estos estudios sobre la mesa, podremos ir definiendo más en detalle esta nueva diagonal ferroviaria.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia, y le rogamos que siga con nosotros para la quinta y última pregunta de la jornada de hoy.

**PCOC-881/2022 RGE.4262. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Gonzalo Pastor Barahona, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace el Gobierno respecto del proyecto de construcción de un aparcamiento junto a la estación de ferrocarril de Torreldones.**

Como ya he dicho, vuelve a comparecer el señor director gerente del Consorcio Regional de Transportes, señor Rodríguez Palencia. Disponen de un tiempo máximo de diez minutos, distribuido en cinco para cada uno de ustedes. Tiene la palabra don Gonzalo Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Gracias, director gerente del consorcio; siempre es interesante su presencia en esta comisión.

Señorías, los aparcamientos disuasorios son básicos para fomentar la intermodalidad y, en definitiva, para que entren menos coches en nuestras ciudades. El Gobierno regional nos demuestra cuál es su política viaria; política que, al menos hasta ahora, consiste en tres ejes: proyectar la construcción de aparcamientos innecesarios, empeñarse en aparcamientos que los madrileños no necesitan y que por eso nadie utiliza, y olvidar otros que sí son necesarios y que ustedes no proyectan, de los que ustedes se olvidan, porque innecesario es el aparcamiento que el Gobierno regional quiere construir en medio de la ciudad de Madrid, junto al Retiro, nada más y nada menos, en pleno corazón de Madrid, para que decenas de miles de coches entren en la ciudad, circulen por toda la ciudad de Madrid, y vacíos están aquellos aparcamientos que ustedes han proyectado, algunos junto con el señor alcalde de la ciudad de Madrid, señor Almeida, en particular, el que se encuentra junto a la estación de Chamartín, aparcamiento que tiene una ocupación muy baja, mientras son necesarios otros aparcamientos, que ustedes han prometido en muchas ocasiones pero que no hacen, como el que debería haberse construido ya junto a la estación de Cercanías de Torreldones.

Ustedes no hacen lo que tienen que hacer. Si realmente considerasen que la intermodalidad es algo esencial, habrían construido este tipo de infraestructuras. Pero ustedes no creen en ellas y, entonces, para esta Consejería de Transportes, que antes se llamaba de movilidad, esta no es una de sus prioridades, la movilidad sostenible no les importa. Debo insistir en que ustedes van de la mano de la extrema derecha, con un negacionismo absoluto, y todo esto solo les conduce a un concepto, que es la inmovilidad. Eso es lo que a ustedes les define.

Miren, está muy claro que los vecinos de Torreldones necesitan este aparcamiento. Lo quieren para desplazarse, para traspasar a un modo de transporte distinto, en este caso Cercanías, y en otros casos sería el metro, transportes sostenibles que utilizan energía eléctrica de origen cien por cien verde. El ayuntamiento cumplió, y adquirió una parcela en su momento poniendo a disposición de la Comunidad de Madrid las dos parcelas; sin embargo, tengo que decir que el consorcio, el

Gobierno, no ha cumplido, porque la inversión de la primera fase estaba prevista en el plan estratégico, que abarcaba de 2018 a 2021, y también en el Programa de Inversión Regional de la Comunidad de Madrid 2016-2019 como actuación supramunicipal; actuación recogida en el Plan Estratégico de Aparcamientos de Intercambio Modal de la Comunidad de Madrid, denominación "Aparcamiento de la estación de Torrelodones." Y en el informe elaborado por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid figuraba la ejecución de este aparcamiento para el plan Aparca+T.

De esto es de lo que queremos que nos hable, señor director gerente, de qué ha ocurrido con este aparcamiento, de cuándo pretenden ustedes construirlo y, sobre todo, de por qué no lo construyen. Luego, hablaremos de todos los anuncios y de las promesas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor don Luis Miguel Martínez Palencia, director gerente del consorcio.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Gracias, señor Pastor. El consorcio siempre ha sido un referente de intermodalidad y de movilidad, y no solamente a nivel nacional sino a nivel internacional; por tanto, de esas palabras, pues, casi no vamos a hablar, y vamos a centrarnos en Torrelodones.

No es la primera vez que hablo aquí del plan Aparca+T y del papel que juegan los aparcamientos de intercambio modal en el fomento de la movilidad sostenible, favoreciendo la intermodalidad y extendiendo la cobertura territorial a las redes de alta capacidad, lo que otorga innumerables ventajas a la sociedad, ya que permite reducir la congestión en las grandes ciudades y, en consecuencia, la contaminación que se produce. También hemos hablado de las principales líneas de actuación que se siguen para incrementar la oferta de plazas de aparcamiento intermodal, entre las cuales se encuentra la nueva construcción de aparcamientos en superficie y en estructura; si bien, en este momento el plan Aparca+T es un plan piloto, hace falta desarrollarlo, pero estamos en ello, y estamos desarrollando el decreto que lo regule para que luego las distintas titularidades puedan sumarse al plan Aparca+T.

Un ejemplo de ello es precisamente el proyecto de ejecución de un aparcamiento en Torrelodones junto a la estación de Cercanías, que se prevé desarrollar a través del Programa de Inversión Regional como equipamiento supramunicipal. Hasta la fecha, las actuaciones relacionadas con este proyecto han sido las siguientes: con fecha 31 de enero de 2019, el Ayuntamiento de Torrelodones nos remite una primera versión, un anteproyecto de aparcamiento junto a la estación de Cercanías, con dos propuestas de diseño que básicamente se diferenciaban en los tiempos necesarios para su ejecución, dado que la solución dos requería una modificación del planeamiento. El consorcio consideró a ambas como soluciones adecuadas y bien integradas en el entorno, con algunas observaciones relativas a la accesibilidad para algunas de sus plazas. A raíz de estas observaciones, tras reuniones posteriores con el ayuntamiento y con el redactor del anteproyecto, se presentó un nuevo documento en el que se proponía una nueva solución, que planteaba un aparcamiento en

cuatro niveles: dos en planta sótano, niveles -1 y -2; un semisótano y planta baja, a nivel 0, y otros dos en nivel de cubierta. El desnivel existente en la parcela permite que al nivel +1 de cubierta y al nivel 0 se acceda directamente desde la calle Manuel Pardo, mientras que a los niveles -1 y -2 se accede por la calle Sánchez Terescuer. Esta solución permite una ejecución por fases. En una primera fase se cubrirían 330 plazas con el planeamiento vigente y, posteriormente, en una segunda fase, se permitiría disponer de un aparcamiento de 436 plazas, por lo que se requiere la tramitación por parte del ayuntamiento de la modificación puntual de planeamiento, unificando en una ordenanza común el régimen aplicable a todas estas parcelas afectadas. El proyecto que se redacte deberá prever, en su caso, esta ejecución y por fases.

Desde el consorcio consideramos adecuada esta solución y esperamos que el ayuntamiento concrete este proyecto cuanto antes. En ese caso, trabajaríamos conjuntamente para que, una vez construido y resueltas las cuestiones técnicas, pase a formar parte del Citram y, por tanto, a integrarse en la red de aparcamientos Aparca+T. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Palencia. A continuación, por un tiempo de un minuto y medio, el señor Pastor.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias, presidente. Deduzco de su respuesta, señor director gerente, que, efectivamente, ustedes tienen intención de hacer este aparcamiento...

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): No.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: ¿No?, ¿no lo van a hacer?

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Lo tiene que hacer el Ayuntamiento de Torrelodones; luego, se integrará en la red Aparca+T.

El Sr. **PRESIDENTE**: Hable usted primero, y ya que le conteste el señor Martínez Palencia.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Dice ahora que lo tiene que hacer el Ayuntamiento de Torrelodones. Bueno, en principio, como usted bien ha dicho, esto fue incluido en el Programa de Inversión Regional de la Comunidad de Madrid y era una actuación supramunicipal, que, como usted bien sabe, no solamente afectaba al Ayuntamiento de Torrelodones sino también al de Galapagar y a otros ayuntamientos cercanos. Casi tres años, y allí no hay un aparcamiento, pero permítame que le diga que esto ha sido discutido ampliamente en el Ayuntamiento de Torrelodones y en otros cercanos, y ha habido consensos políticos al respecto, y fotos de consejeros y exconsejeros, incluso de uno que estuvo unos días siendo presidente de la comunidad, que estuvo allí prometiendo un montón de cosas con quien fue candidato en su momento del PP, que no es alcalde, aunque, por lo que vemos, sigue sin haber ese compromiso formal. Mire que lo siento, pero esto que usted ha dicho se lo va a tener que explicar al consejero de Transportes, que recientemente estuvo allí, ¿y sabe qué dijo? "Que lo

haga el ministerio.” Claro, lo que siempre dice este consejero cuando ya no sabe qué decir, qué lo haga el ministerio que yo me quito de en medio.

En cualquier caso, ya le digo que es una necesidad; los vecinos creen que esto es muy necesario y usted también sabe que es necesario. Por tanto, hagan el favor de concentrar su energía en esto en vez de tirar balones fuera, como hace últimamente el consejero. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pastor. Para responder, por un tiempo máximo de dos minutos, el señor Martínez Palencia.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Martínez Palencia): Bueno, en el caso concreto de este aparcamiento, al ser suelo de titularidad municipal, es una obra que debe realizar el Ayuntamiento de Torrelodones y, luego, cuando nuestro decreto ya esté funcionando, será integrado en la red Aparca+T. Al pertenecer a la red Aparca+T, se podrá hacer uso del mismo con la tarjeta de transporte público. Nosotros vamos a establecer una serie de tarifas de equilibrio, pero no para construir, simplemente para que estén vigilados, para que estén conectados con el consorcio, y liquidaremos unas cantidades con las distintas titularidades, para lo que habrá partidas. Inicialmente, son partidas piloto -es posible que el aparcamiento que me ha comentado, al llevar un año, sea piloto-, porque, si no funciona como aparcamiento disuasorio, pues fuera, no lo queremos. ¿Funciona Wanda como disuasión? Bien. ¿No? Pues tenemos que hacerlo funcionar, porque está en la M-40, es una buena posición y tenemos que hacer lo posible por que funcione, pero habrá otros que no valgan. Por otro lado, habrá aparcamientos que nos presenten titularidades públicas, y otros de titularidades privadas, y los vamos integrando, porque el Consorcio tiene una red que informa en tiempo real de plazas disponibles, o no disponibles, en los distintos corredores. La Comunidad de Madrid también hará algunos en subtitularidad, por ejemplo, en El Casar. Allí, con la prolongación de la línea 3 de metro haremos un aparcamiento de disuasión, y ese sí que será nuestro, construido por nosotros, pero la mayoría no lo son y se tienen que integrar. El Estado, con Renfe y Adif, también tiene que integrarse. Nosotros ahora vamos a integrar tres aparcamientos suyos en el corredor de la N-VI, pero el Estado también tendrá que hacer inversiones para que esos aparcamientos sean dignos, y tengan barreras, estén iluminados y cuenten con seguridad para poderse integrar. Estamos en negociaciones con ellos, y es que la red la componemos entre todos, entre todas las titularidades, porque nosotros no tenemos suelo. Quien tenga suelo y pueda hacer un aparcamiento, incluso una estación, podrá integrarse con nosotros. El Estado se integrará a través de la Adif y de Cercanías con muchos aparcamientos, y eso es lo que queremos. Ya tiene un 40 por ciento de los aparcamientos de disuasión de la ciudad de Madrid, pero tienen que ser aparcamientos dignos, vigilados, con barreras, para que el usuario se sienta cómodo. Por nuestra parte, el usuario no pagará si dispone de la tarjeta de transporte público, y nosotros liquidaremos unas tarifas de reequilibrio por esas gestiones. Eso es el plan Aparca+T y el decreto que va a salir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por sus explicaciones, señor Martínez Palencia. Gracias por haber acompañado a esta comisión durante esta jornada mañanera. Sexto y último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

*(Pausa.)* Destacar lo que comentamos en la última Mesa de Portavoces, en la que se habló sobre una pregunta que tenía que ir a otra comisión, a la Comisión de Deportes, y quiero dar el uso de la palabra al señor Pastor por si quiere añadir algo.

El Sr. **PASTOR BARAHONA**: Gracias. Tan solo mencionar que, efectivamente, había una pregunta relacionada con la movilidad activa y saludable, que fue calificada por la Mesa de la Asamblea para esta comisión, pero, tras diferentes conversaciones, se ha considerado –es así, ¿verdad, presidente?- que corresponde a la Consejería de Deportes y, por tanto, debe ir a la comisión correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Así es. Muchas gracias, señor Pastor. Si no hay más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 7 minutos).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid