

El Consejero de Vivienda y Administración Local en funciones, David Pérez, participa en la Conferencia Sectorial de Transportes

---

## La Comunidad de Madrid denuncia el reparto arbitrario y desigual de los Fondos de Recuperación europeos destinados al transporte

- Pérez reclama al Estado más financiación, ya que la región podría recibir tan solo el 1,6% del presupuesto
- Las Comunidades han presentado 25.000 millones de euros en proyectos de inversión, de los que 7.000 millones de euros corresponden a Madrid
- “La financiación de las inversiones ferroviarias deben de ser acordes al número de viajeros transportados, con independencia de quien ostente la titularidad de cada red”

**14 de mayo de 2021.-** La Comunidad de Madrid ha participado hoy en la Conferencia Sectorial de Transportes organizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, celebrada de forma telemática, en la que se ha abordado el reparto del Estado hacia las Comunidades Autónomas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El consejero de Vivienda y Administración Local en funciones, David Pérez, ha manifestado que el reparto de los fondos europeos derivados de la crisis de la Covid-19, se han llevado a cabo de manera desigual y con criterios arbitrarios.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la UE destina para el transporte un total de 11.200 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 16% de los 70.000 millones de euros del primer tramo de financiación que le corresponde a España.

De esta cantidad, las ayudas para las Comunidades Autónomas ascienden únicamente a 1.010 millones de euros, a los que hay que sumar 500 millones de euros más que gestionará la Comunidad de Madrid para destinarlas a las operadoras privadas, lo que supone igualmente, una cantidad a repartir absolutamente insuficiente.

“A la Comunidad de Madrid, empleando un criterio poblacional, le correspondería aproximadamente el 12% de estos 1.010 millones de euros. Con estos datos en términos globales significaría que la Comunidad percibiría unos

181 millones de euros (121 millones directos para la gestión de la Comunidad y 60 millones para la gestión de los operadores privados) de los 11.200 millones totales destinados a la partida de Transporte, es decir un raquíutico 1,6%.

Mientras tanto el Plan destina a las entidades locales 1.500 millones de euros, poniendo de manifiesto el reparto desigual de los fondos entre Administraciones”, señala Pérez.

En cuanto a las ayudas a las entidades locales el Plan de Recuperación no contempla el modelo de Madrid, que es un modelo integrado administrativamente donde el Consorcio Regional de Transportes asume todas las competencias del transporte público en los 179 municipios de la región, con lo que debería de ser el beneficiario directo de estas ayudas. El Plan tampoco recoge cual será el comportamiento que se tendrá con los distintos Consorcios de transportes que hay en las Comunidades.

Otra muestra del mal reparto es que en la Comunidad de Madrid el Metro representa el 40% de la movilidad total de la región, mientras que Cercanías tan solo representa el 12%. El reparto de fondos queda en entredicho, al entrar en colisión nuevamente los 1010 millones de euros de ayudas para las Comunidades, frente a los 1.500 millones de euros que se destinarían a actuaciones en Adif-Renfe, Cercanías Madrid.

“La red de Metro en la Comunidad mueve hasta cinco veces más viajeros que Cercanías. Es necesario que las inversiones en transporte ferroviario se distribuyan acorde al número de viajeros transportados, con independencia de quien ostente la titularidad de la red”.

## **PROYECTOS EN SINTONIA CON EL REGLAMENTO DE LA UE**

En cuanto a los proyectos susceptibles de ser financiados, la Comunidad de Madrid ha trabajado atendiendo al Reglamento de la Unión Europea, enfocando sus propuestas hacia proyectos transformadores que se centren en la lucha contra el cambio climático, la digitalización, la cohesión territorial o la igualdad.

“Las Comunidades han presentado propuestas que alcanzan los 25.000 millones de euros en proyectos de inversión, de los que 7.000 millones de euros corresponden a Madrid. Se han generado unas expectativas a los Gobiernos regionales muy superiores a las establecidas en los documentos que disponemos en la actualidad”, ha señalado Pérez.

En referencia a los plazos de ejecución el criterio es igualmente dispar, ya que para las inversiones directas de las CC.AA. donde se encuentran los proyectos de Metro de Madrid, estos tienen un plazo máximo de ejecución hasta diciembre de 2023 (2024 para la liquidación definitiva), mientras que las actuaciones de Mejora en la Calidad y Fiabilidad en el Servicio de Cercanías Ferroviarias permiten alargar los plazos de ejecución hasta agosto de 2026.



Comunidad  
de Madrid

# Medios de Comunicación

“Reclamamos el mismo tratamiento –señala el consejero- siendo Metro el medio de transporte que lidera la movilidad en la región, es lógico que contemos con la misma prórroga que Renfe-Adif, alcanzando el año 2026, tal y como prevé el Reglamento Europeo que regula los fondos”.

También deben de definirse las cantidades subvencionables que se presentan en una amplia horquilla que oscila entre 20% y el 100% de los proyectos. No queda claro en el Plan quién concreta el porcentaje si las Comunidades Autónomas o el Ministerio, ni el momento en el que se estipularán las cantidades subvencionables tal y como ocurre en otro tipo de ayudas de fondos europeos.

Por último Pérez ha defendido que en la distribución que se lleve a cabo para determinar la cuantía que le corresponda a cada Comunidad Autónoma para llevar a cabo estas líneas de ayuda se debería de valorar tanto el número de empresas de transporte que pueden resultar beneficiarias de las ayudas como el número de autorizaciones que se encuentran adscritas a los vehículos destinados al transporte, tanto de mercancías como de viajeros.

La Comunidad de Madrid cuenta con 11.419 empresas de transporte de mercancías, de las que 4.789 son titulares de autorizaciones de transporte de mercancías, 915 titulares de autorizaciones de operadores de transporte y 301 de empresas titulares de autorizaciones de transporte de viajeros en autobús, domiciliadas en su territorio.