



# — DIARIO DE SESIONES — DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —

---

Número 874

21 de marzo de 2003

V Legislatura

---

## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

### PRESIDENCIA

**Ilmo. Sr. D. Luis Manuel Partida Brunete**

**Sesión celebrada el viernes 21 de marzo de 2003**

---

### ORDEN DEL DÍA

---

**1.- C-390/02 RGEP. 3065 (V).** Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, al objeto de informar sobre oferta y demanda de los diversos modos de transporte durante el ejercicio 2001.

**2.- C-32/03 RGEP. 325 (V).** Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre solución a los problemas planteados por la Asociación de Estudiantes "Horizonte Cultural" de Segovia, tras la cesión a la empresa "La Sepulvedana, S.A." del servicio de transporte por carretera hacia el distrito universitario de Madrid.

**3.- C-38/03 RGEP. 479 (V).** Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, al objeto de informar sobre instalación de pantallas acústicas en la M-45 a la altura del barrio de Las Castellanas en San Fernando de Henares.

---

## SUMARIO

-Se abre la sesión a las 10 horas y 41 minutos.

Página ..... 25861

— **Modificación en el Orden del Día:**

Tramitación en primer lugar, del punto segundo del Orden del Día, C-32/03 RGEF. 325

Página ..... 25861

— **C-32/03 RGEF. 325 (V). Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre solución a los problemas planteados por la Asociación de Estudiantes “Horizonte Cultural” de Segovia, tras la cesión a la empresa “La Sepulvedana, S.A.” del servicio de transporte por carretera hacia el distrito universitario de Madrid.**

Página ..... 25861

-Interviene el Sr. Sanz Arranz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 25861

-Exposición del Sr. Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

Página ..... 25861-25862

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Sanz Arranz, el Sr. Revenga Sánchez y el Sr. López Collado.

Página ..... 25862-25864

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los Sres. Portavoces.

Página ..... 25864

-Intervienen, en turno de preguntas y aclaraciones, el Sr. Sanz Arranz

Página ..... 25864

— **C-390/02 RGEF. 3065 (V). Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, al**

**objeto de informar sobre oferta y demanda de los diversos modos de transporte durante el ejercicio 2001.**

Página ..... 25864

-Interviene el Sr. Revenga Sánchez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 25865

-Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

Página ..... 25865-25866

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Revenga Sánchez y el Sr. López Collado.

Página ..... 25866-25868

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los Sres. Portavoces

Página ..... 25868

— **C-38/03 RGEF. 479 (V). Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, al objeto de informar sobre instalación de pantallas acústicas en la M-45 a la altura del barrio de Las Castellanas en San Fernando de Henares.**

Página ..... 25869

-Interviene el Sr. Revenga Sánchez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 25869

-Exposición del Sr. Director General de Carreteras.

Página ..... 25869-25870

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Revenga Sánchez y el Sr. Narros Manzanero.

Página ..... 25870-25872

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los Sres. Portavoces.

Página ..... 25872-25873

-Interviene el Sr. Presidente agradeciendo la colaboración de los servicios de la Cámara.

Página ..... 25873

-Intervienen, en turno de preguntas y aclaraciones, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Presidente de la Comisión, despidiéndose

por el cierre de la Legislatura.

Página ..... 25873

-Se levanta la sesión a las 11 horas y 50 minutos

Página ..... 25873



(Se abre la sesión a las diez horas y cuarenta y un minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes convocada para el día de hoy, con cuatro puntos en el Orden del Día. A petición del señor Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, se pide su alteración, pasando a debatir el segundo punto del Orden del Día en primer lugar. ¿Están SS.SS. de acuerdo? (*Asentimiento.*) Pasamos, por tanto, al segundo punto, hoy primero, del Orden del Día.

**Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre solución a los problemas planteados por la Asociación de Estudiantes "Horizonte Cultural" de Segovia, tras la cesión a la empresa "La Sepulvedana, S.A." del servicio de transporte por carretera hacia el distrito universitario de Madrid.**

————— **C-32/03 RGEF. 325 (V)** —————

Para formular la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Sanz Arranz, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Gracias, señor Presidente. Hoy no es un día especialmente proclive a prodigarse en asuntos de cortesía, precisamente por eso sólo la cortesía que merecen los propios comparecientes y la Comisión me sitúa hoy en una comparecencia que añade cierta solidaridad interterritorial, podríamos denominarlo así.

Por tanto, aunque a todos nos consta que nuestra obligación hoy se corresponde a gravísimos problemas que tiene este país en este momento, con todo y con eso, insisto, por los elementos que he citado anteriormente, le pregunto al señor Gerente del Consorcio Regional de Transportes, con el que tuve la oportunidad de hablar de este tema telefónicamente hace un tiempo, si ha habido alguna variación o novedad en la inquietud que lleva a Horizonte Cultural, que, como saben ustedes, es una asociación de estudiantes de Segovia que tienen que trasladarse cotidianamente al distrito

universitario de Madrid y que en su momento gestionaban ellos mismos el transporte colectivo a la universidad, pero luego, por imperativo legal, hubo que incorporar este servicio al Consorcio y se hizo una adjudicación a la empresa La Sepulvedana, S.A. A mí me llegó en su momento una documentación, que expresaba una inquietud por parte de esta asociación, que, como digo, es de interés social porque son muchos los segovianos que se trasladan a este distrito. Parece que en este momento siguen existiendo los mismos problemas al producirse la concesión a La Sepulvedana, S.A. Parece que ni la flota que actualmente hace el servicio ni la frecuencia del mismo ni la propia accesibilidad, especialmente a la Universidad Autónoma, a Somosaguas o a la Universidad Europea, está siendo atendida con los niveles de servicio que tenían, insisto, cuando la fórmula no era la consorciada. La inquietud, en definitiva, de esta asociación, es recuperar el nivel de servicio que tuvieron y que hoy nuestra ley no les permite gestionar como en su día hacían ellos autónomamente. No sé si ha habido novedades; la verdad es que tampoco he podido confirmar más allá de lo que le comento. No sé si ha habido alguna novedad respecto a la conversación que usted y yo tuvimos por teléfono. Dejo aquí la comparecencia para que sea usted mismo el que me ponga al día sobre el asunto. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Tiene la palabra para contestar a la petición de comparecencia el señor Iturbe, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Buenos días a todos. Quería señalar, en primer lugar, que la concesión Madrid-Segovia es competencia del Ministerio de Fomento, y la competencia para sancionar está establecida o dividida en cada ámbito entre las Direcciones Generales de Transportes de Castilla y León, en un caso, o de la Comunidad de Madrid, en el otro, y, por tanto, debería ser el Director General de Transportes, don Manuel Arnáiz, quien debería estar hoy contestando aquí. Yo me puse en contacto con él, y para evitar nuevos retrasos es por lo que vengo en su nombre. Evidentemente, a lo que se refiere usted es a un problema de calidad en el servicio que está dando la empresa concesionaria.

Debemos señalar, en primer lugar, que no se le ha cedido nada nuevo a la empresa. La concesión Madrid-Segovia nació el 5 de diciembre de 1934 y fue adjudicada a Renfe; fue convalidada en el año 60 por Renfe, de acuerdo con la anterior Ley de Transportes -anterior a la actual del 85- y fue transferida a La Sepulvedana el 28 de junio de 1988. Es decir, desde 1988, La Sepulvedana ostenta la concesión Madrid-Segovia, y al amparo de esta concesión fue el Ministerio de Fomento quien le concedió, hace aproximadamente un año, las hijuelas para dar servicio a los diferentes destinos universitarios que reclamaban como una solución que había que dar a los estudiantes de Segovia. Si la calidad de servicio que está dando La Sepulvedana, cosa que me parece, diría, que es difícil, porque solamente por el número de expediciones que en la actualidad da La Sepulvedana es más de 100 frente a las 50 ó 60 que daba este servicio alegal que estaba montado por la organización segoviana, ya de entrada el número de expediciones señala un cambio de calidad.

Volviendo a esta organización objeto de la pregunta de hoy, viene constantemente dirigiéndose a distintos ámbitos, a distintas personas en un intento de conculcar la ley, porque lo que realmente hacen éstos, y se ha dicho en todos los foros, es que no tienen derecho, según el artículo 105.2 de la Ley de Transportes Terrestres, al no ser un grupo homogéneo y, por lo tanto, no es un transporte especial, en consecuencia no pueden hacer este servicio; es decir, si lo practican todavía lo hacen de una forma ilegal, y la Guardia Civil está en la obligación de multarlos.

No quiero que mi intervención sea excesivamente larga, pero una resolución de 14 de febrero de 2002, de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, por la que se deniega la utilización de transportes de viajeros regular de uso especial entre Segovia y varias localidades de la Comunidad de Madrid a la empresa Autocares Sigüero, que resume, con una extensión de casi 16 páginas, toda esa problemática, cuya copia puedo presentar a la Mesa, y evitarles a ustedes una lectura que puede ser excesivamente larga y reiterativa. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director Gerente del Consorcio. Se abre un turno para que los señores Portavoces de los grupos políticos puedan fijar posiciones o hacer

observaciones, así como formular preguntas. En primer lugar, tiene la palabra don Juan Ramón Sanz, Portavoz de Izquierda Unida.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Gracias, señor Presidente. Hemos reiterado en sucesivas Comisiones a lo largo de esta Legislatura y en la anterior que cada vez que traemos aquí un problema y, por lo tanto, pedimos la comparecencia de algún responsable, aunque en este caso es de agradecer que haya sido el Gerente del Consorcio quien haya sustituido al Director General de Transportes, estamos trayendo reivindicaciones que consideramos justas y que representan inquietudes de los ciudadanos que, como ya dijimos en la Comisión anterior, presuponemos que no son pesadillas de maldad que tratan de maquinar determinados colectivos para venir aquí a dar la guerra y la lata a los representantes de la Administración. La intervención del señor Gerente del Consorcio me pone en un brete realmente difícil. Yo no sé si en este momento estoy representando aquí a delincuentes, y espero que la Guardia Civil no lleve su exceso de celo hacia mi propia persona.

No sé si los términos de la comparecencia estaban poco ponderados, pero, desde luego, a mí no me parece adecuada la respuesta que ha dado el señor Gerente, más allá de que yo me hubiera conformado con que me hubiera dicho: estamos convencidos de que La Sepulvedana, por el nivel de servicio que tiene actualmente, da mejor servicio que el servicio anterior, ese servicio ilegal, profundamente ilegal que llevaba a los estudiantes de Segovia; en todo caso, tomo nota de sus palabras. Naturalmente, cuando esté transcrita el acta completa se la mandaré a este colectivo de estudiantes para que sean ellos los que tomen medidas; no estoy diciendo en absoluto que les digo a los estudiantes que hagan acciones judiciales contra nadie, pero que sigan reivindicando esto que parece ser que sigue siendo motivo de inquietud, no tanto quizá por el nivel de frecuencia del servicio, aunque ellos hablan de la frecuencia del servicio, de la insuficiencia de la flota, sino que sigan reivindicando que la accesibilidad que tenían a determinados centros universitarios del distrito de Madrid, más allá de la frecuencia del servicio, insisto, no la tienen garantizada como la tenían cuando ellos lo gestionaban -por supuesto, ilegítimamente, como aquí se ha dicho-, y lo que pretenden es restituir ese nivel de accesibilidad.

Muchas gracias por su comparecencia, que ya sé que es complementaria de la del Director General de Transportes, al que me dirigiré, no ya en sede parlamentaria, puesto que hoy terminamos, pero sí para ver si entre unos y otros podemos resolver este problema, que parece ser, parece ser, que sigue preocupando a este colectivo.

Termino, señor Presidente, como corresponde no solamente a la cortesía parlamentaria, sino a la propia experiencia vivida durante muchos años en esta Asamblea. Tenía preparado un pequeño discursito de despedida, pero hoy no me lo pide el alma; el discursito, en resumen, era el agradecimiento a las taquígrafas, a los técnicos, a todos los compañeros de la Comisión, a usted mismo como Presidente, pero hoy permítanme que no me extienda mucho en el tema porque, insisto, como dije ayer, me encuentro profundamente mal y profundamente triste. Nada más, y muchas gracias a todos ustedes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, tiene la palabra don Julián Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Señor Gerente del Consorcio, en relación con esta comparecencia del Grupo Izquierda Unida, quiero señalar que quizá no haya sido demasiado adecuada su contestación. Yo creo que usted no quiere decir esto, lo de alegar, sino consentida, permítame que lo interprete así, porque todos llevamos mucho tiempo conociendo este asunto de los estudiantes de Segovia, y cuando ellos prestaban el servicio lo conocíamos en la Comunidad de Madrid todos: los grupos políticos y el Gobierno, así como el Gobierno y los grupos políticos de Castilla y León, pero el Gobierno de Castilla y León, y el Grupo Parlamentario del Partido Popular, y usted ha tenido acceso, como yo, porque me consta, a escritos de apoyo solicitando poco menos que modifiquemos nosotros la Ley del Consorcio, poco menos que modificásemos nosotros nuestras normas legales para no modificarlas ellos, o poner las subvenciones adecuadas a aquello que de verdad pretenden, que era un transporte regular, de uso especial, de estudiantes, que, como todos sabemos, va de

puerta a puerta. Éste era el problema cuando ellos lo gestionaban.

Lógicamente, nosotros tenemos un sistema integrado de transportes -o eso intentamos, si no nos lo desarman ustedes antes-, en el que los distintos modos de transporte juegan un papel, y La Sepulvedana, efectivamente, tiene una concesión con sus escuelas correspondientes, y la inspección, a la que usted ha mandado en este caso, por ser una competencia que sí tenemos delegada en la Comunidad de Madrid, a esa concesión estatal, se ha ejercido, me consta, pero desde hace mucho tiempo se les ha solicitado a ustedes por este parlamentario, por este Grupo, y creo que por todos -y ustedes han estado intentándolo, pero, al final, no lo han realizado-, el mismo tratamiento que se ha producido en Castilla-La Mancha. Ésa era la clave; la clave era hacer un convenio, un acuerdo con ellos en el que, utilizando los distintos modos de transporte, se pudiese recurrir al uso del abono de transportes, y que las demás modificaciones, cambios, e intercambios que tengan que realizar en la ciudad de Madrid lo hagan como lo hacemos el resto de los madrileños, es decir, que pasamos de autobús a Metro, de Metro a tren o a coche, etcétera.

Eso es lo que tendrían ustedes que haber ofrecido. Me consta que han tenido ustedes reuniones, pero no parece que el apoyo tan explícito y tan constante que se daba en el Partido Popular de Castilla y León haya sido lo suficientemente potente en este caso. No sé si es que no había buenas relaciones -aunque me imagino que ahora el tema estará más fácil- con el señor Ruiz-Gallardón, pero no ha llegado a buen término, y me alegro de que sí lo haya hecho el que se ha llevado a cabo con mi compañero José Bono en Castilla-La Mancha. Eso es lo que creo que habría que haber hecho en Castilla y León para solventar este problema, y creo que usted comparte esta opinión, porque veo que está asintiendo. Nada más, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Revenga. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Carlos López Collado.

El Sr. **LÓPEZ COLLADO**: Muchas gracias, señor Presidente. Estamos ante el problema que los escolares llaman "la ruta", y que, como es lógico,

quienes se ven en esa situación, aunque sean estudiantes universitarios, lo que desean es perder el menor tiempo posible en el traslado; por tanto, lo que se pretende es que se mejore la accesibilidad, que es tema fundamental, si no de puerta a puerta, sí lo más próxima posible, que es lo que deseamos todos en los transportes públicos, y que, evidentemente, la frecuencia sea la adecuada.

Las intervenciones de los Portavoces que me han precedido en el uso de la palabra me han parecido muy entradas en razón, y yo creo que hoy, que es la última sesión, marcan el tono ponderado y de respeto que se ha producido en esta Comisión, lo cual es de agradecer. En cuanto a la actuación de la Comunidad, está claro que tiene el evidente condicionante de una concesión legal a una empresa tan asentada en el sector como es La Sepulvedana, y estamos convencidos de que la intervención del Gerente del Consorcio de Transportes llevará este tema a una solución, por supuesto en el marco de esa concesión, de esa legalidad, porque la circunstancia no puede ser otra, que mejore la situación de los estudiantes que tienen que hacer este traslado diario a las universidades de Madrid. Nada más, y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Collado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los señores Portavoces de los grupos políticos, tiene la palabra el señor Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Muchas gracias. Señor Sanz, he entregado a la Mesa el documento que no he querido leer para no extender en exceso mi intervención. Yo le rogaría que lo leyera con atención y luego podremos hablar en cualquier momento de ese tema, porque creo que éste es un resumen adecuado. Vuelvo a repetir que, con relación al recurso, está denegada la autorización por no ajustarse a ley y, por tanto, esto no se puede hacer.

En segundo lugar, con relación a lo que ha dicho el señor Revenga, le señalaré que, después de una entrevista que tuvimos en el mes de enero del año 2002, yo le envié a don Tomás Ortiz, que es

el Director de Horizonte Cultural, un fax en el que le pedía el calendario de días lectivos, número de usuarios del transporte; es decir, todos los datos necesarios para establecer un convenio similar al de Castilla-La Mancha, lógicamente apoyado en una institución; esto era lo que yo le pedía, puesto que las instituciones hacen que funcione y garantizan el servicio. Yo no podía firmar un convenio con Horizonte Cultural, lo tendré que firmar con la Diputación, con el Ayuntamiento o con la Dirección General de Transportes. Todavía estoy esperando que estos señores contesten a este fax del 6 de febrero del año 2002.

Posteriormente, en vez de dirigirse a mí, se dirigieron al Director General de Transportes, señor Arnáiz, y el señor Director General el 27 de febrero les dice que, con relación al fax remitido el pasado 27 de febrero sobre la colaboración entre la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y la asociación para mejorar el transporte, deberían facilitar los datos pedidos a la mayor brevedad posible, ya que sin ellos no se puede evaluar el alcance de un convenio. Parece ser que para resolver el problema existente es básico conocer a cuántas personas afecta, y no es razonable perder tres semanas para facilitar esta información. Estamos igualmente esperando que nos contesten a esta carta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director Gerente del Consorcio. *(El señor Sanz Arranz pide la palabra.)* ¿Desea intervenir, señor Sanz?

El Sr. **SANZ ARRANZ**: No, simplemente he de decir que siento tenerme que ausentar de la Comisión por motivos informativos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Pasamos al segundo punto del Orden del Día.

**Comparecencia del Ilmo. Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progressistas, al objeto de informar sobre oferta y demanda de los diversos modos de transporte durante el ejercicio 2001.**



Para formular la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Portavoz del Grupo Socialista, don Julián Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Una vez más, hemos solicitado información en esta comparecencia sobre un año que hace año y pico que ya pasó: el 2001. Ya sé que los cierres se realizan a mediados del año siguiente, pero es que estamos en el siguiente al siguiente. Bueno, la actividad parlamentaria que tiene que ver con esta Comisión parece que ha brillado por su ausencia en lo referente a peticiones de información. Me consta que el Presidente se ha dedicado a tratar de conseguir en todo momento los distintos documentos, pero no ha habido mucha suerte en esta Consejería, contrariamente a lo que ha sucedido en otras, como puede ser la de Trabajo, en la que ha habido una voluntad de colaboración, por entender que esto de la representación de los ciudadanos la tenemos todos los grupos políticos, unos gobiernan, otros están en la oposición, pero con ese seguimiento y control se avanza mucho más en el servicio a la sociedad.

Dicho esto, paso escuetamente a señalar que el objeto de esta comparecencia es que nos informe el señor Gerente del Consorcio sobre la oferta y demanda de esos diversos modos de transporte, tanto urbano como interurbano, lógicamente, y todo lo que nos pueda decir en relación con los viajes que hubo ese año. Posteriormente precisaré algunas dudas que tengo y haré algunos comentarios. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para contestar a la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Gracias, señor Presidente. Lógicamente, la Memoria del 2001 ya existe y se supone que se ha enviado a los Grupos Parlamentarios, pero, por si no hubiera llegado o se nos hubiera pasado, en la Mesa dejaré un ejemplar de la misma. En la página 25 de dicha Memoria se señala que en la oferta de transporte público el

operador Metro tenía entonces, a cierre del año 2001, una longitud de red de 171,4 kilómetros, en los que incluíamos la longitud de transportes ferroviarios de Madrid o prolongación de Línea 9; la EMT tenía 1.531 kilómetros de red; Cercanías-Renfe, sin incluir los tramos externos a la Comunidad de Madrid tenía 311 kilómetros, y la red de interurbanos, incluidos los servicios urbanos de los municipios situados en las coronas B y C, tenía entonces 311 kilómetros de red. El número de líneas era de 11 en el Metro, de 185 en la EMT, de 11 líneas en Cercanías, y de 357 líneas en la red de interurbanos.

El material móvil, coches o autobuses, era de 1.338 unidades en el Metro, 1.900 autobuses en la EMT, 868 coches en cercanías, y 1.521 autobuses en la red de interurbanos. Los coches/kilómetro en millones, en Metro eran 123,2 millones de coche/kilómetros; la EMT había hecho, en el año 2001, 95,9 millones de coche/kilómetros; la red de cercanías había hecho 97,6, y la red de interurbanos 143,9 millones de coche/kilómetros. En cuanto al número de plazas ofertadas, igualmente en millones, Metro había ofertado 21.555 millones, la EMT 7.573 millones, Cercanías había ofertado 24.497 millones de plazas/kilómetro, y la red de interurbanos 10.090 millones de plazas/kilómetro.

En cuanto a la demanda, los operadores/Metro, 543 viajes en red, porque, como usted sabe perfectamente, hay que distinguir red y línea; si hablamos de viajes en línea, eran 795,5. Esto está en la página 34 de la Memoria.

Por lo que se refiere a la EMT, tenía unos datos provisionales de 544,7 millones de viajeros, que luego fueron cancelados. Recuerde usted -y supongo que es la pregunta que me quería hacer, y yo me adelanto a ella- que en los últimos tres meses del año 2000 se tomó la decisión de que los abonos de transporte se cancelaran en las mismas canceladoras en que se estaba cancelando entonces el título de 10 viajes. Durante todo el año 2001 tuvimos la obligación de cancelar e, igualmente, en el año 2002. Hasta entonces, el cálculo de viajeros portadores del Abono de Transporte se hacía mediante los coeficientes de uso obtenidos en las diferentes encuestas que hacía el Consorcio de Transportes. Cuando se cerró este año 2001, no teníamos los datos, y además eran datos iniciales; por eso, en la Memoria los datos de la EMT aparecen como datos provisionales; por tanto, en el año 2001 estábamos usando

coeficientes de uso para el Abono A, que es el más numeroso dentro del municipio de Madrid, del año 96, y, para los Abonos B y C, estábamos utilizando los coeficientes de uso del año 98. De ahí que se produzca esa disparidad, fundamentalmente en viajeros con Abono de Transporte, de 544 a 501, es decir, una diferencia de 43 millones.

¿Cuál es esa diferencia? Evidentemente, el uso de unos coeficientes de uso -valga la redundancia- que eran más elevados de lo necesario, y la idea de que desde el año 96 hasta el año 2001 se había puesto en marcha el primer plan de ampliación del Metro, y, por lo tanto, se había producido un importante trasvase de viajeros de la red de EMT a la red de Metro, como está sucediendo incluso en el año 2002, donde el cierre provisional de la EMT hace que el número de viajeros de la EMT sea de 480, y es un dato todavía provisional.

En cuanto a los viajeros de Cercanías, eran 176,5 viajeros, y, por lo que se refiere a los de interurbanos, 270,3. Todos estos datos constan en la Memoria, así como las explicaciones consiguientes; Memoria que entrego al señor Presidente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director Gerente. Abrimos un turno para los señores Portavoces de los Grupos. Tiene la palabra el señor Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Iturbe. Me va a permitir alguna digresión, señor Presidente, por ser el último día, en torno a las materias que estamos tratando, dado que ya vimos en esta Comisión, señor Iturbe, el cierre del año 2000. En este año, viendo la evolución global de la demanda, no se han rectificado esos 544 de la EMT, con lo cual, luego, da un porcentaje diferente a la hora de analizar el cien por cien de la composición de la demanda, lógicamente.

Pero, bueno, a lo que voy. Mire, señor Iturbe, si lo recuerda, usted señalaba, analizando el cierre del año 2000, cómo el crecimiento de la red de Metro iba propiciando un desplazamiento de viajes, incluso en cómo se utilizaban -por ejemplo, alguien que usaba dos autobuses, podría estar utilizando un solo modo, que es el Metro-, y eso nos daría, según su análisis, un resultado en el que la

composición de la demanda de Metro más EMT subiría respecto al global Cercanías más interurbanos. El resultado en viajeros sería ése; pero no es así, porque vamos bajando; es decir, como ustedes sólo se han centrado en un modo de transporte, que se llama Metro, podemos observar cómo en este año 2001 la red de Metro, que es la que estamos analizando, incrementó su demanda en un 3,7 -eso aparece en la Memoria, como usted dice- y la de EMT el 2,5, que tampoco sería el 2,5, porque esos viajes que aparecen ahí son menores. La red de Cercanías de Renfe, que ustedes no han tocado, ese mismo año se incrementa el 9,5, y la red de interurbanos el 4,2, y así viene de años anteriores, sin carriles Bus -y de los VAO aparte- ni plataformas reservadas.

Fijese, ante el atasco que tenemos en esta región, si hubiésemos introducido una parte de nuestro presupuesto -ya no de nuestro endeudamiento, de nuestro presupuesto; el que no se utiliza normalmente en carreteras-, lo que podría haber sido el incremento, porque la red sigue siendo fundamentalmente radial, aunque vaya habiendo crecimientos que, no coinciden exactamente con esa red, va muy despacio, y la red sigue siendo, como digo, radial, y eso hace que no se tenga en cuenta la integración de los modos, y, así, año tras año, la composición de la demanda global va cayendo en Metro y EMT frente al conjunto; es decir, estaríamos ya en Metro y EMT en un 70,2 conjuntamente; Cercanías-Renfe ocuparía el 11,4 en crecimiento e interurbanos el 18,4, nada menos; es decir, que siguen creciendo esos dos modos, y reconozco que en interurbanos sí hay renovación de flota, si hay mejora de la calidad del material, etcétera, hay ampliación de líneas en zonas interurbanas; todo eso se lo reconozco, pero yo estoy hablando de que tienen que circular, tienen que moverse, porque fundamentalmente su relación, en el noventa y tantos por ciento son Madrid, y en esas relaciones es donde ustedes no hacen nada absolutamente, porque ustedes se han centrado exclusivamente en el Metro.

Puede observarse que de quien captan ustedes viajeros -y permítame que me inquiete-, no es del vehículo privado; están captando, en el caso del Metro, porque en el 2001 sólo estaba abierto lo de Arganda, no había Metro exterior, no piense ahora en el Metrosur y cosas de éstas, que no están abiertas en ese momento, no hay nada abierto fuera del ámbito de Madrid ciudad, hasta ese momento.

Luego, lo están captando de los otros transportes colectivos y no del vehículo privado; así está esto, claro, que es un atasco permanente que tiene más que ver con la situación económica, etcétera, y con los crecimientos y la espectacularidad del parque, independientemente de que haya un porcentaje de incremento en la movilidad, porque la movilidad, como sabe usted, tiene mucho que ver con la situación económica, etcétera.

¿Por qué digo que eso del Metro es una venta que todos podemos utilizar de una forma interesada, aunque no sé si emplear esa palabra, porque la palabra sería "mostrar" lo que objetivamente ha sucedido en años anteriores? Mire usted, si le digo que en el año 76 la longitud del Metro era de 55 kilómetros y que había 710 coches y que el número de viajeros era de 459 millones, usted me cree ¿verdad que me cree? Pero, claro, es que no había coches. Y ¿si le digo que en el año 69 había casi tantos viajeros como ahora mismo, y sólo había una red de 40 kilómetros? Había 510 millones de viajeros, es que no había coches y había pocos autobuses y todas esas cosas. Esto lo digo para ir acabando un poco con esa demagogia que se utiliza, porque depende mucho de cómo se estructure la red, la longitud de los viajes, de una serie de cosas... Y, en el año 85, teníamos ya 94 kilómetros de red con 928 coches, en total, de las distintas clases, pero había caído -en la medida que el "boom" había hecho que nos fuésemos hacia los coches- a 320 millones de viajeros, como usted bien sabe, y, a partir de ahí, del año 85, es cuando se decide una aportación del sistema por la Administración Central, la autonómica y las locales -que se lo están ustedes cargando-, para crear el Consorcio de Transportes, que es el año en que se crea, como usted bien conoce, y lo crea, por ley, esta Asamblea de Madrid. A partir de ahí hay que desarrollarlo y empiezan los crecimientos, pero ¡llegamos a estar en 320 millones de viajeros! Aunque estemos ahora en quinientos y pico. Mire, en el año 95, cuando nos marchamos los malvados socialistas, había 121 kilómetros de red; en el año 2001, 171 kilómetros, con esos cincuenta y tantos kilómetros que usted ha dicho.

Usted es ingeniero y puede obtener la proporción de crecimiento relacionada con la ampliación de la red, con los viajeros y con lo que ha quitado del resto de los modos, como es la EMT; puede usted buscarlo, para que vea lo que están haciendo con la red de Metro. A ver si usted, que

está en la UITP, y que estos días han celebrado -me parece- unas jornadas importantes, aprende un poco del Metro parisino, donde el que se hagan 5 kilómetros de Metro puede significar que lleve muchos más millones de viajeros que el que haga 20, como es el caso del conocido de Arganda, que son veintitantos que tendría usted que descontar de ahí.

No hay proporción en las cosas que ustedes están haciendo: están gastando, gastando y gastando, y dilapidan bastante los recursos públicos; por eso debemos tanto, y ya veremos cómo lo pagamos. Por lo pronto lo que tenemos que hacer, para que no sigan gastando, es que los ciudadanos nos den la confianza próximamente en esa gran encuesta, como suele decir el señor Cortés, que se celebra el día 25 de mayo, porque no sólo hay que ir pagando sus deudas, sino que hay que ir haciendo que el conjunto de los modos preste un servicio más adecuado a las necesidades de los ciudadanos, tanto desde el punto de vista de la movilidad como de la accesibilidad, trabajando sobre todos los modos: carreteras con plataformas reservadas, metros, trenes y red de cercanías, conjuntamente con el resto de las Administraciones, porque ustedes se han cargado la concertación. Aquí ya no quiere poner dinero nadie, sólo lleva una bandera el señor Ruiz-Gallardón, para correr con ella, mostrarla, etcétera, pero no está dando, ni mucho menos, la rentabilidad social que supondría la solución de la movilidad para los ciudadanos de este Madrid.

Han tenido tiempo, y ustedes lo saben para haber tenido más en cuenta el conjunto de los modos y las necesidades de infraestructura. Sólo han ido a poner una bandera, a mostrarla, no a solucionar los problemas de los ciudadanos. Creo que lo demuestra el que no hay proporción en los crecimientos; no hay proporción. Están ustedes rescatando solamente de otros modos, o bien por el crecimiento de la economía, pero no hay proporción, como le digo, entre los gastos que han producido, todo lo que debemos, y la rentabilidad social que sabe usted que se hace en cualquier estudio o en cualquier infraestructura, o que se debería de hacer; debe ser que usted no la ha hecho o se calla, estando de acuerdo con lo que yo estoy diciendo. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario

Popular, tiene la palabra don Carlos López Collado.

El Sr. **LÓPEZ COLLADO**: Muchas gracias, señor Presidente. Cuando leí la petición de comparecencia que se refería al año 2001, pensé que sería más que nada una sesión histórica para rastrear en la Historia que, a veces, da la clave del presente, pero la verdad es que hemos asistido más que nada a una justificación, también histórica, de una gestión. A mí me parece legítimo que el señor Revenga, al que conocí como Gerente del Consorcio Regional de Transportes cuando, estando en el Ayuntamiento de Madrid teníamos presencia en aquel Consorcio defiende la gestión propia, sobre todo en esta sesión terminal de esta Legislatura, pero, claro, creo que no se compadece esa legítima defensa de la gestión con los datos objetivos, que no se acaban en el 2001 sino que continúan, afortunadamente, y continúan esas cifras sobre todo en lo que refiere a la oferta de los modos de transporte, muy especial el Metro que alcanza cifras realmente espectaculares. Que se diga que ese incremento de oferta de Metro, muy especialmente de Metro, no capta viajeros del vehículo privado, creo que es una afirmación que los hechos demuestran cómo inconsistente por cuanto hay un incremento muy importante del parque automovilístico en estos años, y hay un incremento, como bien ha dicho el señor Revenga, de la movilidad; incremento de la movilidad debido fundamentalmente a los niveles de empleo y a que la situación económica mejora sensiblemente, por lo que, efectivamente, la demanda de los distintos modos de transporte aumenta de forma considerable. Nosotros consideramos que la rentabilidad social, el planteamiento que se hace desde 1995 es un planteamiento en el que no existe más horizonte precisamente que esa rentabilidad social del transporte público.

Es indudable que aquí convergen distintas Administraciones y, efectivamente, en un grupo siempre hay alguien que tira más y quizá en estos años esta Administración, la Comunidad de Madrid, ha tirado realmente del carro del transporte público de una forma espectacular y quizá otros factores que deberían haber concurrido a la misma velocidad para mejorar el transporte público no lo han podido hacer. En cualquier caso, nosotros consideramos que la situación en este momento, y es la reflexión que hoy podemos hacer aquí, es de enorme satisfacción por la situación del transporte público en

la Comunidad de Madrid debido única y exclusivamente a la voluntad política del Gobierno de Alberto Ruiz-Gallardón, que desde 1995 ha tomado el transporte público como efectivamente se dice de poner una bandera, pero, claro, es que hay banderas que merece la pena seguir las y ser respetadas, otras sólo tienen la vacuidad de las palabras. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Gracias, señor Presidente. A las digresiones del señor Revenga contesto también con digresiones. Creo que hemos acordado en varias ocasiones que los números y los datos podemos arrimarlos a nuestro lado para tener en algunos momentos razón. Voy a hacer algo parecido pero también le voy a contestar. Evidentemente, al comparar la cifra de viajeros en el Metro en el año 69, 70 ó 72 hay unos factores socioeconómicos fundamentales que usted ha callado para la pérdida de viajeros. Primero, se produce la motorización en este país. (El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: *Eso lo he dicho*.) Sí, eso lo ha dicho, pero queda alguno más. En segundo lugar, cambian las condiciones de trabajo; pasamos de cuatro viajes diarios a dos viajes diarios porque ya no se vuelve a comer a casa, se hace jornada continua y reducimos el número de viajes a la mitad, eso lo sabe tanto usted como yo. En tercer lugar, se deja de trabajar los sábados, con lo cual, pasamos de tener en la semana -seis por cuatro- veinticuatro viajes a tener -cinco por dos- diez viajes; la pérdida es importante y hay que tenerla en cuenta también cuando comparamos datos del año 69 a nuestras fechas, por eso los 520 millones de viajeros.

Pero si seguimos haciendo números, señor Revenga, entonces tenemos crecimientos infinitos. Veamos TFM, que usted conoce bien, no hemos ampliado ni un sólo Metro en los cuatro años que lleva en funcionamiento y, sin embargo, hemos pasado de 11.000 viajeros a 21.000 viajeros, luego tenemos un crecimiento infinito: 21.000 dividido por cero, crecimiento infinito. ¿Vé como los números también nos valen a todos para usarlos?

Le recuerdo también que en el año 2000, y favoreciendo al transporte interurbano, abrimos el intercambiador de Avenida América, que se le ha olvidado mencionar. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director Gerente. Pasamos al tercer punto del Orden del Día.

**Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, al objeto de informar sobre instalación de pantallas acústicas en la M-45 a la altura del barrio de Las Castellanas en San Fernando de Henares.**

———— C-38/03 RGEP. 479 (V) ————

Para formular la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Revenga otra vez.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias señor Águeda por la comparecencia en esta última Comisión. Voy a tratar de ser concreto y luego extender los argumentos que ustedes mismos han ido dando a los ciudadanos de San Fernando desde la propia Dirección General, y es que, con motivo de la realización de la M-45 se necesita evitar algunos ruidos mediante la instalación de pantallas acústicas en ese barrio de "Las Castellanas", en el que, si no recuerdo mal, viven unas 720 familias. Me parece razonable y me parece además adecuado que, teniendo en cuenta cómo se ha realizado la forma de financiación de esa M-45 -y con esto finalizo la pregunta- y los eventos y modificaciones que se han producido en el entorno, de lo que ya hemos hablado en alguna ocasión, le pediría que accediera a esta petición que es muy importante para los vecinos y para los ciudadanos de esa zona, y posteriormente argumentaré sobre todo lo que creo que ha ido sucediendo y que ustedes tienen algo que ver en lo que han ido contestando desde el inicio de la declaración de impacto medioambiental. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para contestar a la petición de

comparecencia, tiene la palabra don Francisco Javier de Águeda.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (De Águeda Martín): Buenos días, Señorías. Buenos días, señor Presidente, y muchas gracias por el uso de la palabra. Antes de contestar a su pregunta en términos concretos, como pedía el señor Revenga, quisiera expresar mi satisfacción; ésta es la última comparecencia de este curso legislativo, y me ha tocado a mí, y por otra parte, comparezco una vez más, después de ocho años y de numerosísimas comparecencias, y para mí personalmente ha sido una satisfacción poder estar, durante todos estos años, contestando a todas sus preguntas, que han sido numerosas, pero que yo siempre he querido, y espero haber conseguido, contestar en el sentido en el que se me planteaban, es decir, simplemente en pro de una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

En ese sentido, entramos en este tipo de preguntas, en esta pregunta concretamente de la petición, o más que la petición, digamos en la evolución de la ejecución de una serie de protecciones acústicas en un determinado tramo de la M-45. Debo decir que, con la perspectiva de los últimos ocho años, la verdad es que es indudable el progreso que se ha experimentado en esta región, en esta Comunidad Autónoma, en el sentido de que hace ocho años estas cuestiones no se planteaban en absoluto, y es una indicación clara del progreso de los ciudadanos que estas cuestiones se estén planteando ahora, en estos momentos. Los impactos acústicos, sin duda, son importantes, pero, como digo, desde la atalaya de la Dirección General de Carreteras, se están produciendo en estos tres últimos años únicamente.

Pasando a concretar a lo que usted me dice respecto a la petición de acceder a los deseos de los vecinos de San Fernando, yo le puedo decir que hemos accedido hace muchísimo tiempo, como le voy a comentar. Por cierto, que no son las únicas protecciones acústicas que estamos realizando o que vamos a realizar en el municipio de San Fernando, sino que está en fase muy avanzada -el proyecto ya está terminado, y creo que en estos momentos se está discutiendo con los propios vecinos la modalidad de la pantalla, también en San Fernando, pero en otra zona del municipio, en la carretera M-216- la protección acústica de unos chalés que hay bordeando esa carretera. Pero,

entrando concretamente en este caso que es motivo de mi comparecencia hoy, debo decir que ya en el proyecto de adjudicación de la M-45, que tiene fecha nada menos que de 28 de octubre del 98, se contemplaba la instalación de 300 metros de pantalla antirruído en la margen derecha de la M-45 para proteger los edificios del barrio de "Las Castellanas"; como digo, era el año 98.

Debo indicar, como cosa curiosa, pero cosa que creo que vale la pena remarcar, que en aquella fecha no existía aún ningún decreto que obligara a la Dirección General de Carreteras a tener en consideración estas cuestiones, y que es solamente con el Decreto 78/99, que creo recordar que es del mes de junio, cuando eso se hace ya obligatorio; es decir, que ya antes, incluso, de la publicación de aquel decreto, la Dirección General de Carreteras tuvo en consideración esta cuestión. Muy poco después de la publicación del decreto, el 14 de octubre del 99 recibimos la solicitud del Presidente de la Asociación Familiar de San Fernando para la instalación de las pantallas antirruído; la verdad es que ya figuraba en el proyecto. El decreto al que acabo de hacer referencia, que estableció la normativa legal, establecía que había que en estos casos concretos había que hacer un estudio de impacto acústico, que se hizo con fecha 11 de enero del año 2000, y que, desde luego, remarcaba, insistía y corroboraba el hecho de que esa zona necesitaba una protección acústica.

Como usted sabe, porque algunas veces he comparecido en esta Asamblea con motivo de alguna pregunta suya, más o menos hacia esas fechas, en el Ministerio de Fomento, a través de AENA, se produjo el hecho de que pensaban construir la cuarta y quinta pista del aeropuerto de Barajas, lo que afectaba al cono de aterrizaje y, por tanto, al último tramo de la M-45, en el que justamente está el PAU de "Las Castellanas". Eso hizo que se tuviera que realizar un proyecto modificado del proyecto inicial, en el que ya figuraban 300 metros de pantallas acústicas. En el proyecto modificado, a la vista del estudio acústico que se había hecho un año antes, se volvió a hacer otro, y se aprobaron 500 metros de pantalla acústica en la margen derecha, y 450 en la izquierda. Eso es lo que se va a hacer; por lo tanto, como digo, no es que se esté accediendo ahora. **(EL Sr. REVENGA SÁNCHEZ: ¿Cuándo?)** Déjeme terminar, señor Revenga, por favor. Le voy a contestar a todo, pero déjeme terminar y no me interrumpa.

Como digo, en este proyecto modificado ya se plantearon 500 metros de pantalla acústica en la margen derecha y 450 en la izquierda. Vuelvo a repetir que no es que se acceda en este momento, sino que se lleva accediendo desde hace mucho tiempo. ¿Por qué no está en este momento construido? Los señores de la zona de "Las Castellanas" conocen que, más o menos, en esas fechas -creo recordar que fue a mediados de 2002- el Ministerio de Fomento concedió las obras de la autopista de peaje R-4. Dentro de las obras de esa autopista figuraban como obras adicionales construir dos vías colectoras a ambos lados de la M-45 y por la zona del PAU de "Las Castellanas". Esas obras han comenzado, y, evidentemente, no tiene mucho sentido construir una pantalla acústica que va a ser demolida unos meses después por unas obras que está realizando el Ministerio de Fomento. Con lo cual, lógicamente, lo que se está haciendo es esperar a que se terminen las obras de las vías colectoras de la M-45 por parte de la concesionaria de la R-4 para construir enseguida, después, las pantallas acústicas.

¿Cuándo? No depende de este Director General decirlo puesto que es competencia del Ministerio de Fomento, pero los que viven en la zona saben, porque lo ven, supongo, todos los días, que el movimiento de tierras ha empezado hace tiempo y que hay acopio de materiales para hacer las vías colectoras a ambos lados de la N-II; ven que las obras se están realizando y están avanzando. Como digo, no soy yo quien tiene que decir en qué plazo se terminan las vías colectoras, pero sí les puedo decir que estas vías colectoras están aprobadas, más que presupuestadas, y están incluidas para que las haga la concesionaria de la M-45 cuando acabe la concesionaria de la R-4 de hacer estas vías colectoras. Espero haber contestado a todas sus preguntas, señor Revenga.

El Sr. **VICEPRESIDENTE:** Gracias, señor De Águeda. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas tiene la palabra el señor Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor Presidente. En buena parte sí me ha contestado, señor De Águeda, a la petición que le hacía, si bien sigue sin concretarse el cuándo, porque nuevamente dependemos de otro ente.

Quiero recordarle que en la Declaración de Impacto que se hizo en relación con la M-45 se señalaba en ese tramo la necesidad -y lo ha señalado usted- de que se concreten las medidas correctoras a adoptar en cada caso para garantizar que el ruido producido, no sólo por la obra, sino también por la explotación, no sobrepase los valores establecidos que se pueden considerar inadmisibles para que no perjudiquen a los ciudadanos.

Como ha señalado usted esto como si fuese algo nuevo, sólo le voy a recordar que las pantallas que han puesto en la M-40, lo que era antes la A-10 en Hortaleza, no son de hace tres años; son también colocadas por la Administración del Partido Popular, pero son de hace más años. Pero, bueno, ésa es una discusión que, por lo menos a mí, no me interesa ahora; lo que me interesa es que usted aplique esas medidas correctoras que se señalaban en la Declaración de Impacto en ese tramo, que decía que no sólo la colocación de pantallas acústicas, sino también otras soluciones relativas a los diseños de la autovía, su establecimiento, etcétera.

El entonces Consejero de Medio Ambiente, Mayor Oreja, en una nota de prensa que tengo, decía: "El departamento de Medio Ambiente sugiere un seguimiento de los niveles sonoros de la nueva autovía, de los niveles de contaminación atmosférica y de la calidad de las aguas de los ríos, tanto durante las obras como en su funcionamiento posterior, dado que es una obra que va a mantener su financiación por parte de la Administración durante muchos años". De ahí la conveniencia de tener ese criterio de forma permanente y constante. Independientemente de que yo ahora probablemente tendría que preguntar si también va a hacer esas obras Fomento, dado que hay una concesionaria, que es la que está ampliando esas denominadas vías colectoras, si va hacer lo que AENA en su momento con la cuarta y quinta pista - que se convertirá en tercera y cuarta-, o qué va a suceder, sigo señalando que lo que más me preocupa -y espero que también a usted, como responsable de esta materia para atender las necesidades de los administrados- es atender lo que se ha ido contestando en los distintos escritos que han mantenido los propios vecinos y el Presidente de la asociación en su momento con usted, con el señor Jarillo, etcétera, donde se ha ido señalando: "sí, sí". Ahora entiendo, porque era un "sí" condicionado, pero no terminaban ustedes de

explicarles el porqué; debe haber sido verbalmente, y digo verbalmente porque hace muy poco, concretamente el 16 de diciembre del año 2002, que está ahí al lado, por unanimidad, se realiza una moción en el Ayuntamiento de San Fernando, también por el Partido Popular -si no, no sería por unanimidad, porque está también el Partido Popular, podría no estar-. Como decía, por unanimidad se concreta que es preocupación constante y compartida con los vecinos del barrio "Las Castellanas" la situación, debido, además, a la situación de aislamiento que padece con los 8 kilómetros del continuo urbano, etcétera, que se dirigen a esa Dirección General de Carreteras para que se instalen las pantallas.

Señor Águeda, no se ponga usted arriba, en el altozano; sea usted un poco más terrenal, ¡hombre!, que esto de las carreteras, del asfalto, los movimientos de tierra, al final, lo utilizan los ciudadanos. No les dé vueltas; dígalos, concrételes y concrétenos aquí en esta Comisión, se lo pido por favor, qué plazos prevé usted, y si siguen en vigor esos 500 metros, por un lado, y 400, por otro -creo haber entendido, no sé bien si por el lado derecho o por el izquierdo- de pantallas acústicas para que los ciudadanos de San Fernando que hoy nos acompañan puedan dar traslado también, además de que se les envíe el Diario de Sesiones en su momento, de lo que usted se compromete en esta última sesión del día de hoy.

Y, como quiera que es la última, quiero agradecer el trabajo realizado a las señoras taquígrafas, a la Mesa de esta Comisión, a todos los señores Diputados, y a los comparecientes. Ha sido para mí un honor estar en este Parlamento realizando este trabajo de seguimiento, control y apoyo, en definitiva, que hace que esta Comunidad funcione, y lo único que le pido es que, de camino, me dé usted respuesta. He estado encantado de pertenecer a este Parlamento y a esta Comisión. Muchas gracias, Señorías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Luis Narros.

El Sr. **NARROS MANZANERO**: Gracias, señor Presidente, y gracias, señor De Águeda, por acompañarnos en esta última Sesión y darnos esa información que al señor Revenga, como es lógico,

le preocupaba. Creo que debo ser breve porque, en este caso, la situación y la comparecencia no tiene mucho que debatir ni tiene mucho que decir. Usted, señor Revenga, ha hecho unas preguntas concretas, y sólo debo decir que, según nos ha informado en su primera comparecencia el Director General de Carreteras, existen unas obras para disminuir impactos acústicos, los que ya se llevaron a cabo; incluso que, antes de que saliera el Decreto de junio del 99, con la obligatoriedad de poner estas pantallas acústicas a los vecinos, ya lo contemplaba el Proyecto de 28 de octubre del año 98.

Desde luego, sabemos que el impacto acústico es algo inherente a la calidad de vida de los vecinos que se encuentran en las inmediaciones de esta carretera, de la M-45, pero bien es verdad, y haciendo gala de las palabras del señor Director, que se complica en el sentido -y digo complica- de que, una vez realizada la M-45, parece ser que hay una vía de servicio, y la R-4, en la que se plantea poner unas vallas acústicas que después hay que quitarlas o retirarlas; al parecer, señor Revenga, serían las mismas vallas acústicas del proyecto que reforma el segundo proyecto, y, en este caso, evitaríamos los gastos. Sí es verdad que también hay un retraso y que los vecinos son los que al final pagan las consecuencias; pero, de verdad, lo que sí le aseguro es que la inquietud la tienen tanto ustedes como nosotros, y prueba evidente es lo que usted acaba de decir. En el Ayuntamiento de San Fernando de Henares hay una moción que se aprueba por unanimidad; es decir, para mí dice mucho, y da mucho que decir para ustedes también, el que estemos todos de acuerdo y no se haya puesto ninguna pega en algo que es susceptible de mejora para la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Mire usted, si incluso los concejales de San Fernando de Henares del Partido Popular están de acuerdo en que, efectivamente, esas pantallas son necesarias y que hay que aplicar esas medidas correctoras lo antes posible.

En la margen derecha, es la pregunta que le hacía usted al Director General, que espero que nos conteste en su segunda intervención, están programados esos 500 metros, y 400 en la margen izquierda. Además, también he oído que estaban ya haciendo movimientos de tierra, que hay obras zonas, porque la R-4 no empezaba en la zona de San Fernando, sino en una zona bastante alejada de San Fernando, y, posiblemente, entonces llegaría más tarde la colocación de las pantallas; pero, de

alguna forma, creo que el señor De Águeda nos contestará en esta segunda intervención, haciendo gala, como siempre, de la exactitud de sus palabras y de la buena ejecución de las obras que él siempre se ha comprometido a hacer, y que en estos cuatro años que yo he tenido la oportunidad de intervenir en sus comparecencias, las que pedían el Partido Socialista o Izquierda Unida, siempre, hasta ahora, me ha demostrado que ha cumplido su palabra y que no sólo cuenta con el apoyo de este Grupo Parlamentario sino que, efectivamente, por sí solo se hace merecedor del mismo.

Como no hay mucho más que hablar, porque la comparecencia no da más de sí, quisiera decirle al señor Revenga que yo, donde esté, espero lo mejor para él, porque de alguna forma para mí, en estos cuatro años, ha sido un gran político, de una gran talla, y he aprendido cosas de él; le conocía ya en la época en la que yo era alcalde, y creo que fue un buen Consejero, por qué no, y ha sido un buen Diputado en esta Cámara, como todos los amigos y compañeros del Partido Socialista y de Izquierda Unida, puesto que de todos ellos, queramos o no, se aprende. Quiero agradecer y felicitar al señor Director General de Carreteras y a su equipo todo el trabajo realizado no solamente en la M-45 o en la M-50, sino en las comarcales, en las radiales, en la M-507, en la M-600, en carreteras, por las que, de alguna forma, se transitaba bastante mal, y con la ayuda del señor Revenga, que apretaba en las Comisiones, y la buena voluntad de la Dirección General de Carreteras se ha llevado a cabo.

Finalizo, señor Presidente, agradeciendo, como hemos dicho todos, en esta última Sesión a toda la Comisión: taquígrafas, letrados, a los señores de la Mesa, como Diputado y Secretario de la Mesa, su trabajo, y al señor Presidente, ¿qué le voy a decir? Me parece que ha sido el mejor Presidente de esta Comisión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Esto es una maravilla. Muchas gracias, señor Diputado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los señores Portavoces de los Grupos políticos, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras, don Francisco Javier de Águeda.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (De Águeda Martín): Gracias, señor Narros, por su intervención. Es muy agradable



escuchar que la gente no sólo se acuerda de la M-45 y de las grandes carreteras, sino también, efectivamente, de las pequeñas carreteras, y no tan pequeñas, como las que ha mencionado usted, la 507 o la 600, que tienen, desde luego, un tráfico enorme.

Respecto a lo que ha planteado el señor Revenga, voy a intentar centrar un poco la cuestión. Ha hablado usted sobre la protección antirruídos de la M-40 en el Barrio de Hortaleza. Bien, eso se hizo en el año 1999, y no veo muy bien qué relación puede tener con la comparecencia de hoy. Es una protección acústica como otras muchas que se han hecho en la Comunidad de Madrid. En cuanto a que si había otro tipo de protecciones en la M-45 contra ruidos, tengo que decirle, desde luego, que sí. Más importante, incluso, desde el punto de vista general, no desde el particular de los vecinos de "Las Castellanas", es el firme. Se trata de un firme drenante, con lo cual, como sabemos los que nos ocupamos de estas cosas, el ruido es del orden de 5 decibelios simplemente por el hecho de poner ese tipo de capa de rodadura y no otra.

Perdone, señor Revenga, pero me tengo que reír, siendo además ésta la última comparecencia, cuando usted dice que estoy en el altozano y que baje al terreno. En fin, con todo cariño, señor Revenga, porque en estos cuatro últimos años también he tenido ocasión de poder conocerle mejor, pero, ¡hombre!, no me hable usted de moralinas. La protección de los ciudadanos no es patrimonio suyo, es patrimonio de todos, incluyendo el Director General de Carreteras. No es patrimonio suyo.

Respecto a la cuestión de pedirme por favor que sigamos con las pantallas, tengo que decirle que no es cuestión de favores, es un derecho que tienen los ciudadanos de "Las Castellanas"; es que tienen derecho; aquí está el decreto que dice que tienen derecho, y no hay más. Y, respecto a si sigue en vigor la cuestión de los 500 metros, naturalmente que siguen en vigor los 500 metros. Le he dicho que es un proyecto aprobado; por tanto, siguen en vigor, por supuesto que sí.

Insisto, he querido precisar estas cuestiones para dejarlo todo absolutamente claro. Una vez más, tengo que dar las gracias a todos por su atención; gracias a todos por, después de tantos años, haber tenido la paciencia de escucharme. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. (**EL SR. REVENGA SÁNCHEZ**: *Presidente, por favor, puedo preguntar cuándo*). El señor Director General dice que ya le ha contestado, que el proyecto está aprobado y que se va a hacer.

Finalizados los tres puntos del Orden del Día, no cabe más que desearles a todos ustedes, señores Diputados, lo mejor. Me gustaría agradecer a los servicios de esta Cámara el buen trabajo que han hecho; en especial, al señor letrado, señor Arévalo, a las taquígrafas, que siempre nos han atendido con tanta amabilidad, y, sobre todo, por su buen trabajo, por su magnífica profesionalidad; a todos ustedes, muchas gracias. (*El señor Nolla Estrada pide la palabra.*) ¿Quiere usted intervenir, señor Nolla? Adelante.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Estaba esperando al turno de ruegos y preguntas, pero parece que el señor Presidente se lo ha saltado. Simplemente quería, y dado que hoy hemos tenido una sesión monográfica sobre transportes y, por tanto, muy bien monopolizada por mi compañero, señor Revenga, aprovechar esta última ocasión que tengo para expresar mi satisfacción por haber sido Portavoz de mi Grupo Parlamentario en esta Comisión durante esta Legislatura. Me gustaría agradecer, como ya han hecho el Presidente y otros Diputados, la labor de los servicios de la Cámara, y, en particular, de las señoras taquígrafas y del letrado de esta Comisión, el señor Arévalo, así como, del Presidente y del conjunto de la Mesa de esta Comisión, que yo creo que, en términos generales, han llevado muy bien el trabajo de la misma. Al mismo tiempo, no quería dejar de mencionar a los demás Portavoces de los otros Grupos Parlamentarios, con los que he tenido el honor y el privilegio de debatir en muchas ocasiones, el señor Sanz Arranz y, por parte del Grupo Parlamentario Popular, don Pablo Morillo. Tampoco quería dejar de mencionar a quien fue el primer Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión durante esta Legislatura, don Miguel Ángel Villanueva. Nada más, y muchas gracias por el trabajo que hemos hecho entre todos en esta Comisión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado; le agradezco muchísimo sus

palabras. La verdad es que a esta Mesa, y a este Presidente concretamente, se lo han puesto ustedes muy fácil, porque han demostrado un talante democrático, un respeto y una defensa de los problemas de los ciudadanos. Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

*(Eran las once horas y cincuenta minutos.)*

---







**SECRETARÍA GENERAL  
DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA  
SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 28018-MADRID Teléfono 91.779.95.00 Fax 91.779.95.08

**TARIFAS VIGENTES**

B.O.A.M. Suscripción anual: .....	54,09 €.	Número suelto: .....	0,84 €
D.S.A.M. Suscripción anual: .....	78,13 €.	Número suelto: .....	0,84 €
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. ....		112,39 €	

**FORMA DE PAGO**

El abono de las tarifas se realizará mediante:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a la cuenta núm. 2038 0603 28 6006392382, de Caja Madrid, Pza. Celenque, 2.

**SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)**

1. La suscripción será anual. El período de suscripciones finalizará el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual fuere la fecha de suscripción dentro del trimestre.
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se hayan recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renovase la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La Administración del Boletín podrá modificar en cualquier momento el precio de la suscripción. El incremento o disminución comenzará a aplicarse a los abonados dados de alta a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

C -----

**TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:**

Nombre o razón social: .....	CIF/NIF: .....
Domicilio: .....	Núm.: .....
Distrito Postal: .....	Localidad: .....
Teléfono: .....	Fax: .....

DESEO SUSCRIBIRME AL      9 B.O.A.M.      9 D.S.A.M.      9 Conjunta B.O.A.M. y D.S.A.M.

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de ..... y hasta el 31 de diciembre de 2003,  
a cuyo efecto les remito la cantidad de ..... Euros.

Mediante:    9 Giro postal    9 Talón nominativo    9 Transferencia bancaria a la c/c citada.

En ....., a ..... de ..... de 2003.

----- Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7501 - Asamblea de Madrid -----