

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



---

Número 126

21 de diciembre de 2007

VIII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Rodríguez Flores

Sesión celebrada el viernes 21 de diciembre de 2007

---

### ORDEN DEL DÍA

---

**1.- Pregunta de contestación oral PCOC 197(VIII)07 RGEF. 3988** a iniciativa del Ilmo Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que piensa adoptar para asegurar un transporte público adecuado a los estudiantes y al personal que presta sus servicios en la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid ubicada en Boadilla del Monte, una vez que se suprima -como se ha anunciado- la línea de autobuses interurbanos 591.

**2.- Comparecencia C 178/07 RGEF. 2701** del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y proyectos del citado organismo para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

---

**3.- Comparecencia C 269(VIII)/07 RGEF. 2987** del Sr. D. Jesús Trabada, Consejero Delegado de Mintra, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación actual del proyecto de ampliación de la M-40 y posible traspaso a la Comunidad. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

-Se abre la sesión a las 11 horas y 12 minutos.

Página ..... 3491

— **Modificación del orden del día:** Retirada del tercer punto del Orden del Día, C 269(VIII)/07 RGEF. 2987.

Página ..... 3491

— **Pregunta de contestación oral PCOC 197(VIII)07 RGEF. 3988 a iniciativa del Ilmo Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que piensa adoptar para asegurar un transporte público adecuado a los estudiantes y al personal que presta sus servicios en la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid ubicada en Boadilla del Monte, una vez que se suprima -como se ha anunciado- la línea de autobuses interurbanos 591.**

Página ..... 3491

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, formulando la pregunta.

Página ..... 3491

-Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta.

Página ..... 3491

-Intervienen el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Director Gerente, ampliando la información.

Página ..... 3491-3492

— **Comparecencia C 178/07 RGEF. 2701 del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y proyectos del citado organismo para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Página ..... 3492

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 3492

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

Página ..... 3493-3496

-Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sabanés Nadal, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Fernández-Queijo del Pozo.

Página ..... 3497-3501

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.

Página ..... 3501-3503

— **Ruegos y Preguntas.**

Página ..... 3503

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página ..... 3503

-Se levanta la sesión a las 13 horas y 20 minutos.

Página ..... 3503

(Se abre la sesión a las once horas y doce minutos)

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Comienza la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Como cuestión previa, esta Presidencia, conforme a lo dispuesto por el artículo 107.3 del Reglamento de la Asamblea, pone en conocimiento de la Comisión que se ha recibido escrito -Registro General de entrada parlamentario número 4.734- por la que la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, doña Inés Sabanés Nadal, solicita la retirada definitiva de la Comparecencia 269/07 y, por tanto, su supresión del orden del día de esta sesión en la Comisión de Transportes e Infraestructuras. ¿Aceptan SS.SS. la modificación del orden del día de la presente sesión en el sentido indicado? (*Asentimiento*) La modificación del orden del día queda aprobada por asentimiento a la propuesta de esta Presidencia. Comenzamos con el primer punto del orden del día.

**Pregunta de contestación oral PCOC 197(VIII)07 RGEF. 3988 a iniciativa del Ilmo Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que piensa adoptar para asegurar un transporte público adecuado a los estudiantes y al personal que presta sus servicios en la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid ubicada en Boadilla del Monte, una vez que se suprima -como se ha anunciado- la línea de autobuses interurbanos 591.**

Para su formulación, tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muy brevemente, porque el enunciado de la pregunta es muy claro. Queríamos saber qué medidas pensaba adoptar el Consorcio Regional de Transportes para asegurar un transporte público adecuado a los estudiantes y al personal que presta sus servicios en la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid, ubicada en Boadilla del Monte, una vez que se suprima, como se ha anunciado, la línea de autobuses interurbanos 591. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Nolla. Tiene la palabra, don José Manuel Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. El problema que hay con la mencionada línea 591, que une Aluche con la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica, es que ha vencido la concesión, no es que fuera a desaparecer. A esa zona, en este momento le dan servicio tres líneas, que son la 591, que es directa, la 571 y la 573, que unen Madrid con Boadilla, y ahora está el metro ligero. Es cierto que las distancias son de esas que ni son muy largas pero tampoco son muy cortas, con lo cual, en estos intervalos de 700 metros o incluso de un kilómetro, el tema es complicado.

En principio pensábamos, en efecto, quitarla en este curso académico, pero como el metro ligero se puso en servicio más tarde de lo que teníamos previsto, después de mayo, tomamos la decisión de prorrogar provisionalmente, y sólo lo podemos hacer en este curso, la mencionada línea que ahora presta ese servicio. Vamos a analizar durante este tiempo, hasta marzo, cómo van los viajeros; esa línea está moviendo en torno a 1.000 viajeros por día, y probablemente para el curso que viene lo que haremos es integrar este servicio en los de las líneas de Boadilla, pero, en todo caso, la Facultad tendrá servicio.

Se nos ha informado también por parte de la Facultad que es previsible que el año que viene entren en funcionamiento dos o tres centros más, no nos lo han aclarado todavía. Entonces, en marzo haremos un estudio y daremos algún servicio, que será probablemente distinto al que hay ahora, pero se mejorará, no se suprimirá, y ya les informaré al respecto, pero estén tranquilos porque no se van a quedar sin servicio. La noticia es: la concesión de la línea 591 acabó; hemos hecho una prórroga, lo máximo que nos permite la Ley, y para Octubre tendremos otro tipo de servicio mejor que el que hay ahora.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias por la información, señor Pradillo. En primer lugar, me

alegra saber que por lo menos se va a mantener esta línea lo que resta de curso que, por otra parte, creo que ya era insuficiente, teniendo en cuenta que, según donde vivan muchos de los estudiantes y trabajadores de esta facultad, desplazarse hasta Aluche para poder coger esa línea suponía un problema. Sería incluso conveniente plantearse la posibilidad de que hubiera otras líneas, con otros orígenes, que llegaran también hasta esa facultad. Probablemente el número de viajeros, como usted bien dice, no sea muy alto en esa línea, quizá también derivado de lo que acabo de decir, de que únicamente llega desde Aluche. Yo creo que hay determinadas líneas de transporte, en este caso de autobuses, que, independientemente del número de viajeros que transporte, son imprescindibles; se trata de un servicio público imprescindible. No me parece mal que se haya llevado el metro ligero, por ejemplo, a una universidad privada como es la del CEU, que se encuentra también en Boadilla, creo que incluso en la misma urbanización, pero los estudiantes de la universidad pública, en este caso los de la facultad de informática de la Universidad Politécnica, tienen el mismo derecho a tener un transporte público eficiente.

Es verdad, como apunta usted, y a mí también me lo han comentado, que parece que el próximo curso otros centros y otras facultades de la Universidad Politécnica también se van a llevar a ese campus, que está en un extremo de la urbanización Montepríncipe, como bien sabe, y, por tanto, lógicamente tendrán que tener ustedes en cuenta también las necesidades derivadas de ese traslado.

Para terminar, tengo que agradecerle la información que nos ha dado, así como el hecho de que se prolongue ese servicio durante este curso. Pero también tengo que instarle, una vez más, aunque usted haya dicho que lo van a hacer, a que encuentren una solución definitiva para dar un transporte eficiente a quienes se desplacen a esa facultad en los próximos cursos. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don José Manuel Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Para terminar con el tema,

solamente les diré que estamos analizando los orígenes y destinos de los estudiantes, porque ya tenemos algunos datos de que algunos van a utilizar el metro ligero, y probablemente tengamos que poner una lanzadera desde el metro ligero a las universidades. Es por donde parece que van los tiros, con independencia de que seguirá existiendo una línea que les unirá con Colonia Jardín y con Aluche, que es de donde mayoritariamente vienen. Si somos capaces, porque la red viaria es la que es y hoy no nos lo permite, nos gustaría enlazar con alguna línea de las de Aluche para que pudieran, con un solo transbordo, venir desde Moncloa, por ejemplo, lo que sería otra alternativa bastante razonable, y en eso estamos, pero ya les informaré en su momento.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo. Pasamos al segundo punto del orden del día.

**Comparecencia C 178/07 RGEP. 2701 del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general y proyectos del citado organismo para la presente Legislatura. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Ésta es una de las comparecencias que hemos solicitado de los diferentes altos cargos de la Consejería de Transportes e Infraestructuras para que nos informen, cada uno en el ámbito de sus competencias, de la política general y los proyectos que los diferentes centros directivos u organismos autónomos, como es el caso del Consorcio, tienen para la presente Legislatura. Creo que la comparecencia del Gerente del Consorcio es especialmente importante porque es la máxima autoridad del transporte en nuestra región, por lo menos sobre el papel -lo podremos hablar después un poquito-, y por tanto, creo que quien mejor debería poder explicarnos los proyectos del transporte en nuestra región no es otro que el Gerente del Consorcio. De momento nada más, espero sus explicaciones y después intervendremos nuevamente. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don José Manuel Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. He traído una presentación en "power point", que voy a ir desgranando un poco y luego podemos comentarla. Primero he puesto un apartado 0 por explicar un poco qué está pasando con la movilidad y por qué y para qué vamos a hacer todas la serie de actuaciones que están programadas para esta Legislatura. Lo primero en lo que merece la pena detenerse un poco es en qué está pasando con la movilidad. En los últimos ocho o diez años, aproximadamente, la población se ha incrementado en más de un 13 por ciento, pero lo que realmente ha sido una sorpresa, aunque no tanto porque ya veníamos viendo que pasaba, es que se ha incrementado de una forma espectacular el número de viajes en medios mecanizados por persona y día. Ha pasado del uno treinta y tantos al 1,75; es decir, que somos más, pero también nos movemos más. Resultado de todo: que la población ha pasado de 5 a 6 millones de habitantes, en números redondos, como todo el mundo sabe, pero los viajes en medios mecanizados se ha incrementado más de un 50 por ciento; es decir, hace ocho o diez años teníamos en torno a los 6,5 millones de viajes en medios mecanizados, y hoy tenemos diez; se han incrementado en 3,5 millones de viajes en medios mecanizados, contando todo, coche, autobús, metro y todos los medios de transporte. Y a ese reto es al que tenemos que hacer frente.

¿Cómo se ha movido la población? Como se ve en la proyección -si no fuera así, lo tendrán colgado en la red o se lo podrán entregar impreso-, ese millón de habitantes prácticamente podemos decir que se ha ido a la corona metropolitana; o sea, el Ayuntamiento de Madrid, la capital -donde se ve que tiene 3,2 millones, 3,280 millones, 2,900 millones o 3,100 millones- está prácticamente constante; sin embargo, a la corona metropolitana es donde ha ido la nueva población. ¿Qué significa eso? No sólo más viajes sino viajes más largos; o sea, más problemas para el transporte. Como decía, ahí está el número de viajes, que son 10 millones y si se cuentan los trasbordos, que es lo que llamamos nosotros, desde el punto de vista técnico, las etapas, hay 13 millones de etapas; es decir, todos los días hay tres millones

de trasbordos, lo cual da una idea de la importancia que tiene tratar bien esos trasbordos porque podríamos decir que es lo que todos odiamos, tener que trasbordar es lo que menos nos gusta. En el coche hay pocos trasbordos y en los transportes colectivos es donde más hay.

¿Cómo está repartida la movilidad? Podríamos decir que está repartida, a nivel de toda la región, de toda la Comunidad, en un 50/50: 50,7 exactamente en vehículo privado y en transporte colectivo, 49,3. Pueden ver en las imágenes todos los pares orígenes-destino de la almendra central, del resto del Ayuntamiento, de la corona metropolitana y de la regional. Se puede analizar el porcentaje que es: tanto por ciento de transporte colectivo; por ejemplo, en el caso de la almendra central el 74 por ciento de los viajes se realiza en transporte colectivo, cifra que, salvo décimas, no la vamos a poder mejorar, y en todo el término municipal de la capital, dos tercios de los viajes se realiza en transporte colectivo, es decir, el 64 ó 65 por ciento. A nivel global, como he dicho, es el 50/50, y, como es natural, a nivel de corona metropolitana, hay que reconocer que es a la inversa: el veintitantos por ciento es en transporte colectivo y el setenta y tantos por ciento es en coche, en transporte privado. En las transparencias tienen todos los datos.

Como ven en las imágenes, todas las magnitudes son impresionantemente grandes: un millón y pico de viajes internos en la periferia urbana; 1.200.000 de viajes internos en la corona metropolitana; es decir, el transporte que venía de no sé dónde a Madrid, ahora ha cambiado y no es así, lo que nos va a obligar a trabajar mucho la zona del área metropolitana, a hablar, como ahora veremos, de líneas transversales, etcétera. Estos datos son la justificación de por qué -como ahora iremos viendo- hay que tomar determinadas medidas.

¿Qué vamos a hacer? Grandes intercambiadores. En esta Legislatura ya hemos puesto en servicio el de Príncipe Pío y el de plaza Elíptica; el mes que viene pretendemos abrir la ampliación del intercambiador de Moncloa, para luego remodelarlo a lo largo del año, de manera que a finales de este año tengamos triplicada su capacidad. También vamos a poner en servicio el intercambiador de Plaza de Castilla a finales de enero, una vez que hayamos terminado los túneles. Con los dos que tenemos, más los dos de Moncloa y

de Plaza Castilla, tenemos cuatro grandes intercambiadores, que hemos intentado terminar en el período 2003-2007 -casi por los pelos, porque se nos ha ido al 2008- que, junto con el de avenida de América -que lleva abierto, creo, desde el año 2000-, tendremos un total de cinco grandes intercambiadores. ¿Qué nos falta por hacer? Nos falta, por un lado, construir un intercambiador en la estación de Chamartín -donde estamos bloqueados por no llegar a un acuerdo con el tema del desarrollo de Chamartín, pero que es importante desde el punto de vista del Consorcio como de la Comunidad- que está previsto que sea para llevar el tráfico interregional e incluso el internacional, pero, de todas maneras, nos hace falta, y nos queda el intercambiador de Conde de Casal, en la carretera de Valencia, que no pudimos hacer en la anterior Legislatura porque coincidieron en ese punto todas las obras de la M-30, del by pass sur, y además, la empresa más importante de autobuses, que era Auto Res, estaba, como se sabe, en período de venta, y esa inestabilidad tampoco facilitaba la construcción de ese intercambiador. Vamos a intentar hacer esos dos intercambiadores.

En cuanto al intercambiador de Plaza Castilla, el problema fundamental que hemos tenido es que los túneles coincidían en obra con todo el mini Azca, o las nuevas torres de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid; no hemos obtenido el permiso para hacerlo hasta este verano y, por lo tanto, no lo hemos puesto en servicio. El intercambiador estaba prácticamente terminado; lo hubiéramos podido poner en servicio, pero, sin los túneles, perdía gran parte de sus ventajas y funcionalidad, porque démonos cuenta de que los autobuses van a tener plataforma propia, en este caso túnel, desde la Ciudad Deportiva del Real Madrid. El día de mañana, cuando se haga la Operación Chamartín y el Ayuntamiento cierre la M-30 por arriba, el túnel vendrá -por indicarles un punto significativo- aproximadamente desde la iglesia de los Dominicos, en la A-1, y desde más allá de Mirasierra, por la carretera de Colmenar. Es decir, los autobuses tendrán una gran potencialidad porque no estarán afectados por el tráfico en las zonas que están más congestionadas. Por tanto, lo más importante de un intercambiador, es que tengan túneles o plataformas reservadas de acceso.

En el intercambiador de Moncloa, como pueden ver en las imágenes y como creo que saben

ya porque lo he comentado alguna vez, ha habido que tirar toda la antigua estación de la línea 3 y volver a hacer una nueva estación que nos permitiera unir la zona nueva y la zona antigua; la zona antigua es la que aparece en rojo y la otra que está rodeando el Arco del Triunfo, como también vemos en la imagen, es la zona nueva, que estará puesta en servicio a finales de enero; después remodelaremos la zona antigua, que falta le hace.

Como pueden apreciar en esta imagen, éste es el intercambiador de Chamartín. Va encima, es la última planta de un complejo que hemos hecho de cuatro estaciones que se cruzan perpendicularmente dos a dos en Chamartín, que ya están hechas, y nos falta poner la tapa o la cubierta, pero está afectada urbanísticamente por la "operación Chamartín". Este otro es el intercambiador de Conde de Casal, que va debajo de la rampa de salida del túnel que hay en la plaza de Conde de Casal y avenida del Mediterráneo.

No sólo hay que hacer grandes cosas, que son las que nos gustan como ingenieros y como técnicos, sino que también hay que hacer cosas más pequeñitas. Por ejemplo, en Madrid capital vamos a hacer una serie de concentraciones de cabeceras, llamémosle pequeños intercambiadores porque en el fondo lo son. Vamos a remodelar toda la zona de Oporto, que ahora está un poco triste. En Canillejas estamos un poco hipotecados con la parálisis de las obras por los problemas que tiene el Ministerio de Fomento con la empresa constructora debido a la depresión de la N-II, pero esperemos que se desbloqueen. Ahí, en Canillejas, concentraremos una serie de líneas que vengan de la N-II para no tener que llevarlas hasta Madrid y poder coger ahí el Metro. Ya hemos hecho todas las obras de construcción de la boca del Metro en el centro de ese intercambiador; esta vez hemos llegado antes unos que otros, como de costumbre casi habría que decir.

También vamos a remodelar Ciudad Lineal y los municipios periféricos. Vamos a intentar concentrar líneas en algunos puntos para desde ahí sacar líneas exprés o más potentes hacia Madrid. Ya lo hemos hecho en Villalba, por ejemplo; también las tiene Moralzarzal o El Escorial. Vamos a intentar hacer una serie de ellas; por poner un ejemplo que se pueda ver, he traído el esquema que estamos pensando hacer en Guadarrama, que sería, como pueden ver en la imagen, concentrar en Guadarrama todas las líneas que vengan, hacerlo como un punto

de encuentro de Los Molinos, Navacerrada, Cercedilla, El Escorial, etcétera, y desde Guadarrama sacar una línea que venga directa a Madrid cada cinco minutos. Ahora mismo ya está hecha en precario y en superficie -esto también sería en superficie- pero sin ninguna instalación y ya sale cada cuarto de hora; es decir, eso ya lo hemos ido encajando, y parece que nos ha dado resultado, sobre todo en verano, que hay una población mucho mayor que en invierno.

También vamos a trabajar en aparcamientos disuasorios. Ésta quizá va a ser la labor más difícil por una razón: la Comunidad no tiene suelo, y, cuando no se tiene el suelo y se quiere hacer algo, es más complicado. Estamos ya en negociaciones con los ayuntamientos y con la propia Renfe, que es la que tiene el suelo, porque en muchos casos es a medias entre unos y otros. El problema es que esto va a exigir una importante inversión que luego no se puede recuperar porque la tarifa de los aparcamientos tiene que ser simbólica, como la que hay ahora, un euro al día, ya que si se pone más nadie aparca, y con eso sólo nos da para el mantenimiento, pero lo que es la inversión es imposible. Estamos viendo si en algunos casos se puede financiar a través de poner alguna cosa que ayude a su financiación pero que tampoco congestione, que tampoco sea un punto de atracción; es decir, no podemos poner un supermercado, con lo que seguro estaría todo el mundo de acuerdo, porque entonces se usaría el aparcamiento para eso y no para lo que nosotros queremos.

Tenemos intención de hacer 25.000 plazas de aparcamiento; ya veremos si lo conseguimos. Como digo, quizá éste sea uno de los retos más difíciles que tenemos. Hay ya uno que está bastante avanzado, en concreto en San Sebastián de los Reyes, pegado al nuevo hospital. Ahí haríamos una terminal de autobuses, como se ve en la diapositiva, y una zona de aparcamiento disuasorio para que se conecten -ahí está la estación del metro norte-; en su día estará, porque ya se ha dejado preparada, la estación de Cercanías, cuando se prolongue la línea actual desde el centro de San Sebastián hasta aquí. Ése es un punto que corta muy bien a la A-1, y creemos que tendrá bastante éxito. Hay bastantes más pero no me voy a extender porque la comparencia sería interminable. Estoy dando ideas sueltas y poniendo algunos casos concretos.

En cuanto a tranvías y metros ligeros, están previstos dos en esta Legislatura. Uno de ellos es el de Valdemoro, que lo hemos dividido en dos fases. En una primera fase vamos unir -se ve perfectamente en la parte alta del plano, en la parte norte- la estación de Cercanías con el hospital, pasando por el centro de Valdemoro, ya que por ahí pasan todas las líneas urbanas. Me parece que el Consejo de Gobierno de la semana pasada aprobó la licitación del proyecto, y en ello estamos. A nivel interurbano, lo va a hacer Mintra. Es decir, así como el otro caso, al ser urbano, es competencia exclusiva del Consorcio puesto que tiene las competencias delegadas de todos los ayuntamientos, en este caso las competencias, como es construcción y explotación, son de Mintra en lo que es su ejecución. También está la unión del hospital de Majadahonda -el hospital Puerta de Hierro está más o menos ahí- con las estaciones de Renfe de El Pinar y de Las Rozas. Esto está acotado; los ejemplos son los que son.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Pradillo, vaya concluyendo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Voy a intentar ir lo más rápido posible.

En el Plan de Autobuses una de las cosas más importantes es implantar las canceladoras sin contacto en las líneas interurbanas. Ya lo tenemos en este momento en Madrid capital en toda la EMT, el metro y las Cercanías de Renfe, pero nos falta dar el salto a las líneas interurbanas. Una de sus grandes virtudes es que la lectura es rapidísima y eso afecta mucho, no en el caso de metro pero sí de los autobuses, a la velocidad comercial porque se hace en milisegundos en lugar de en segundos.

Vamos a reordenar muchas líneas de la EMT; es un trabajo diario. Vamos a poner líneas transversales, líneas que lleguen al trabajo, que están dando un buen resultado. Tenemos una mesa de trabajo en la que están representados los sindicatos, la Cámara de Comercio, los empresarios, etcétera, que está dando bastante buen resultado. Ya hemos puesto estas líneas en Getafe, Madrid, y ahora estamos en La Garena, que esperamos que

esté para primeros de año. Es un tema que hemos abordado todos al principio con poca fe -lo digo con sinceridad- pero que está yendo bastante bien. Vamos a poner líneas que lleguen a los hospitales de forma que nadie tenga que hacer más de un trasbordo. Lo que es imposible, sobre todo en Madrid capital, es ir a todos los hospitales en una línea sin hacer trasbordo porque los pares, orígenes y la distribución de las cartillas es dramática tal y como está. Esperemos que se consiga que no haya unas disfunciones como hay ahora que los de San Blas tienen que ir al hospital Ramón y Cajal. No es un problema de transporte; hay que abordarlo como un problema de cartillas, no de transportes.

Por otra parte, vamos a poner lanzaderas en algunas de las últimas cabeceras de metro, para facilitar el viaje multimodal. Vamos a seguir poniendo nuevos servicios urbanos. Aquí hemos tenido éxitos y fracasos -lo digo así de claro-; hay sitios donde nos ha ido fenomenal y en otros no tanto. El viernes pasado firmé un acuerdo con el Alcalde de Getafe para ampliar los servicios urbanos, cortar las líneas en plaza Elíptica, poner una lanzadera, etcétera; el jueves 27 vamos a Boadilla a hacer modificaciones del servicio urbano. Esto es algo periódico que estamos haciendo con microbuses, y que ha dado muy buen resultado.

En cuanto a los polígonos industriales, como ya he comentado, incluso hay polígonos industriales en los que, vía internet, se puede averiguar desde el puesto de trabajo cuándo pasa el próximo autobús; dado que tienen una frecuencia normalmente de tres cuartos de hora, pueden saberlo en tiempo real desde cualquiera de las empresas.

En cuanto a las líneas transversales, como he dicho antes respecto a las líneas interurbanas, es fundamental porque ya tenemos movimientos importantes que no son radiales para venir a Madrid. Ahora estamos tanteándolas. Ya pusimos una desde Villalba que va por la carretera de Colmenar para llegar a Plaza de Castilla; antes, para ese recorrido, había que venir a Moncloa y después volver a Plaza de Castilla. Aquí chocamos con el problema legal de las concesiones, que son como ríos que no podemos invadir y cuesta, pero habrá que hacerlo.

Respecto al plan general, que viene en el programa electoral, de las líneas de Metro, creo que ya lo conocen. Ya he hablado del metro ligero. La novedad es el metrobús -el nombre el culpa mía

porque si no empieza por metro no hay manera de vender, entre comillas, nada-, que, en el fondo, se trata de plataformas reservadas para los autobuses; pondremos autobuses especiales, más bonitos, de diseño parecido al metro ligero para contentar a todo el mundo, aunque no es un problema de carrocería, pero en la vida también hay que ceder a veces. Tenemos esos 37 kilómetros y en estos momentos para los que estamos haciendo los proyectos.

En cuanto a Cercanías, tenemos Móstoles-Navalcarnero, que ya está concursado y adjudicado. Con respecto a la tarjeta sin contacto, ya he hablado de ella. Asimismo, pretendemos extender el abono joven hasta los 23 años en esta Legislatura; conseguir que el 50 por ciento de la flota de autobuses use combustibles ecológicos antes de 2011. En la diapositiva muestro la evolución del tipo de combustibles -no la tenía reseñada en ningún lado y ha quedado bonita-, que creo que es ilustrativa.

Volviendo a las Cercanías, me he empeñado en hacer una cosa novedosa que veremos cómo me sale, que es ir desde el centro de Majadahonda, saliendo en subterráneo, hasta la estación de Majadahonda, montarnos en el tren de Cercanías de Adif o Renfe, atravesar hasta el Parque del Oeste y, por debajo del mismo, llegar a Moncloa por debajo del paseo de Moret. Para eso es necesario concertarlo con Adif y con Renfe; ya lo hemos hablado. Ésta es la alternativa a la construcción de un metro de Majadahonda a Moncloa. El metro a esas distancias no es competitivo porque no tiene alta velocidad; con esta operación podremos ir en quince minutos a Moncloa y con un metro, lo hagamos como lo hagamos, son treinta minutos; además, costaría más del doble que la que he propuesto. Si esta solución encaja, como parece, y todo sale bien, intentaremos realizarla también en otros sitios. Para eso, repito, tiene que haber una buena sintonía entre las Administraciones. Nosotros, como Consorcio, sí la tenemos, y creemos que lo vamos a poder desarrollar. El Consorcio tiene relación con 8.000 entes nacionales e internacionales, como es su labor, y ahí tenemos una labor importante. Quizá algún día merezca la pena hablar de ello. Nada más, y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo. Por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, tiene la palabra doña Inés Sabanés.

La Sra. **SABANÉS NADAL**: Muchísimas gracias, señora Presidenta. Quiero pedir disculpas porque no he podido escuchar el conjunto de su intervención; sin embargo, hay una serie de cuestiones que importan mucho al Grupo Parlamentario Izquierda Unida, pese a que no somos los que hemos pedido la comparecencia.

En primer lugar, querría que me hiciera una aproximación -quizá lo ha dicho antes y yo no he escuchado; le pido disculpas- del decreto de accesibilidad que salió recientemente, antes de las elecciones, en el ámbito de la Comunidad de Madrid, que marcaba unos plazos para todos los modos y formas de transporte en porcentajes para su accesibilidad. Querría saber qué plazos y qué previsiones de cumplimiento hay.

En segundo lugar, me ha parecido escuchar que, con independencia de la dificultad del suelo, prácticamente en los núcleos más importantes de transportes habría la posibilidad de tener suelo, por lo menos en las zonas norte, sur y este. Es decir, en las zonas más grandes creo que sí hay posibilidad de contar con suelo. Pero lo que me interesa saber es si se agilizan los convenios con los ayuntamientos y si se agiliza la voluntad de construcción de plazas de aparcamiento disuasorio realmente como un elemento clave en la política del transporte público. Me parece que ha hablado de 25.000 plazas, pero quisiera saber qué porcentaje de la demanda supone. Me parece que la previsión de necesidades estaría en torno a unas sesenta y pico mil plazas. Por tanto, si esas 25.000 plazas se van a realizar en el conjunto de la Legislatura, en todo caso, la cobertura de necesidades sería todavía baja.

Quisiera también que calculara el coste del abono transporte de 23 a 26 años. Creo que hubiera sido asumible en esta Legislatura incrementar el abono transporte hasta los 26 años. También querría que me explicara cómo ha quedado la línea 11 de metro, es decir, lo que ha aparecido en la mayoría de los programas electorales, porque estaban los estudios prácticamente terminados. Creo que el metro en la ciudad es una necesidad vital y parece que ha desaparecido de la programación en cuanto a su conexión con el norte, lo cual sería un elemento muy importante.

En esta intervención, básicamente, quiero hacerle estas preguntas. De nuevo reitero mis disculpas por haber llegado tarde. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Intervendré también con brevedad porque, entre otras cosas, mi garganta no me va a permitir extenderme demasiado tampoco. En primer lugar, quiero agradecer al señor Pradillo su intervención, que, como siempre además, la hace más accesible y atractiva con su presentación. Eso sí, le rogaría que me hiciera llegar la presentación en soporte informático.

Sin duda, a lo largo de la Legislatura le pediremos que comparezca en más ocasiones para ir viendo cada uno de los aspectos que nos ha planteado y otros que quizás no nos haya planteado hoy. Hoy se trataba de hacer una presentación global, general de los proyectos en los múltiples aspectos en los que tiene competencias el Consorcio Regional de Transportes, lógicamente.

Entrando en algunas de las cuestiones que nos ha mencionado, incluso en alguna que no ha mencionado, en primer lugar, en cuanto a la planificación de las infraestructuras del transporte, no sé hasta qué punto realmente el Consorcio es el que lo está haciendo como le correspondería, de acuerdo con la Ley de creación del Consorcio del año 1985, porque a veces da la impresión de que el Consorcio, y no lo digo como responsabilidad del Gerente, ni muchísimo menos, sino por decisión política del Gobierno regional, en concreto del Consejero, va un poco a rastras, tratando de resolver problemas que plantean otros. Parece que la iniciativa de las infraestructuras del transporte, en lugar de venir de la mano del Consorcio Regional de Transportes, que precisamente se constituyó, entre otras cosas, para que la programación de transportes se hiciera atendiendo las necesidades de movilidad del conjunto de los ciudadanos de Madrid y de quienes nos visitan, y teniendo en cuenta precisamente la intermodalidad como la columna vertebral del sistema, parece que a veces esos planes de creación de nuevas infraestructuras vienen dados desde otras instancias, no desde el Consorcio. En cualquier caso, supongo que el Gerente tampoco no lo va a decir así; si es así, se lo agradeceremos.

En cuanto a algunas de las cuestiones que nos ha planteado. El asunto de los aparcamientos

disuasorios, que nos parecen fundamentales y una de las asignaturas pendientes en el transporte en nuestra región. En primer lugar, me sorprende lo que dice de que la Comunidad no tiene suelo; la Comunidad tiene suelo, cuando quiere, para otras cosas. Si no lo tiene será porque la Comunidad no quiere tenerlo para aparcamientos disuasorios, porque para otras cosas bien que consigue suelo; por otra parte, es lógico. Además, es sabido que la propia Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid establece que hay unos porcentajes de cesión de suelo obligatorio para equipamientos, infraestructuras y servicios públicos, y, por tanto, entre ellos encaja perfectamente la figura del aparcamiento disuasorio; incluso, como sabrá el gerente, la ley permite que esa cesión se sustituya por dinero en algunos casos que ha de servir precisamente para adquirir suelo donde sea necesario para esos equipamientos, infraestructuras y servicios públicos. Por tanto, si no tiene suelo, tiene dinero con el cual adquirirlo; creo que la Comunidad de Madrid tiene posibilidades. Sin duda, tiene razón el señor Gerente, en el sentido de que, en muchos casos, tiene que ser participado con ayuntamientos, con otras Administraciones, que, en ocasiones, puede ser la propia Administración del Estado o Adif. En ese sentido, me gustaría preguntarle por un caso concreto: Torrelodones, por si nos puede dar alguna información más detallada al respecto. Creo que había una previsión de un aparcamiento disuasorio que sería importante, en este caso compartido con Adif. El Gerente, también nos ha hablado, aunque muy de pasada, de la ampliación del abono joven, sabe el Gerente que los socialistas llevamos años planteando la ampliación del abono joven hasta el límite de los 26 años por todos los cambios sociales que ha habido en nuestro país, y en concreto en nuestra región, que llevan a que la edad de emancipación se haya alargado notablemente. Por fin, el Partido Popular, en la última campaña electoral, se comprometió a una ampliación, desde luego no la que pedíamos los socialistas hasta los 26 años, sino mucho más limitada, hasta los 23; pero claro, nos dicen que se hará en esta Legislatura, pero esta Legislatura termina en el año 2011 y, nos gustaría saber para qué momento de esta Legislatura está hecha esa previsión, es evidente que este año ya no, y no sabemos si va a ser en el año 2008, en el 2009, en el 2010 o si va a ser 15 días antes de las elecciones -de las próximas elecciones autonómicas, quiero decir-

Tengo la duda si va a ser un poco antes de las elecciones generales del año que viene o de las elecciones autonómicas del año 2011; agradecería alguna concreción al respecto.

También me gustaría saber si tienen algún proyecto o algún plan en relación con la mejora de las infraestructuras y del servicio de transporte, porque, a veces, en concreto las líneas de autobuses, no requieren infraestructuras, si no, sencillamente mejorar las líneas actuales. En relación con los nuevos barrios de Madrid, y en concreto con Las Tablas, ya le anuncio que en un futuro no muy lejano pediremos su comparecencia al efecto de hablar concretamente de estas cuestiones. Ya que menciono como ejemplo el caso de Las Tablas, y puesto que usted ha hablado del proyecto de tarjeta sin contacto, se me ocurre que uno de los problemas que plantean los vecinos de ese barrio, es que, cuando tienen que acceder al metro ligero viniendo de otro transporte, necesitan validar nuevamente su tarjeta de transporte, abono o cupón, sin coste, pero tienen que validarlo con los consiguientes retrasos y molestias debidas a los atascos que se producen entre los viajeros en determinadas horas punta. Entiendo la necesidad de esa validación porque el metro ligero es una concesión, y, por tanto, hay que justificar el número de usuarios, pero se me ocurre que este sistema de la tarjeta sin contacto, el VIT, podría quizá aligerar ese transbordo de un transporte a otro.

Quisiera preguntarle al Gerente por el motivo, a juicio del Consorcio que, supongo que lo habrán estudiado, del uso de los diferentes títulos de transporte. Concretamente en la última memoria del consorcio, en la del 2006, si no me equivoco, se puede observar que ha habido una bajada en la utilización del metrobús, y no me refiero al autobús de eses nombre sino al billete de 10 viajes combinado para metro y autobús. Parece que ha habido una disminución en la utilización de este título y, sin embargo, un incremento en el uso del billete sencillo, que, por definición, es el utilizado por aquellos usuarios ocasionales del transporte público. No me parece que ésa sea una buena noticia, y me gustaría que nos explicara cuáles son, a su juicio, los motivos de ese cambio.

En relación con otro asunto del que no nos ha hablado el Gerente, pero que es una de las funciones del Consorcio que le atribuye la ley del año

85, que es la inspección y la sanción en los transportes de la región de Madrid, creo que hay cinco inspectores para los servicios interurbanos y cuatro para los urbanos. No sé si mis datos son correctos o no. Teniendo en cuenta que, de acuerdo con la memoria del Consorcio, las inspecciones diarias en los transportes interurbanos han sido prácticamente 24.000 para 326 líneas, y que en las líneas urbanas son casi 7.500 inspecciones diarias para 115 líneas -por lo menos en los meses de invierno, porque varía según la época del año-, me da la impresión de que quizá el número de inspectores no sea el adecuado. En ese sentido, me gustaría saber su opinión. Si es así, puede contar con el apoyo del Grupo Socialista para que, desde la Consejería, se aumente el número de inspectores, porque nos parece que la labor de inspección es importante, y nos da la impresión -no sé si acertada o equivocada- de que, en los últimos años, la inspección de los servicios no es todo lo exhaustiva que debería ser, desde luego, no por falta de dedicación de los inspectores, sino por la escasez de medios. En ese sentido, me gustaría saber también, porque no tengo datos sobre ello, cuál es el número de sanciones que han sido impuestas por el Consorcio, por ejemplo, durante el último año, en tanto que autoridad máxima del transporte en nuestra región.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Nolla, vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Enseguida termino. También me gustaría preguntarle por los contratos programa que, por lo menos antes, había con el Metro y con la empresa Municipal de Transportes de Madrid, y si lo hay con las empresas que gestionan los intercambiadores de autobuses, y, en general, los intercambiadores del transporte.

Para terminar, me gustaría que hiciera alguna precisión más sobre los intercambiadores. Antes, nos ha hablado de los motivos de los retrasos en las fechas previstas para la inauguración de los intercambiadores, que, al parecer, se van a llevar a cabo en el próximo mes de enero, ya en el año 2008. Si no he entendido mal, uno de ellos es debido a las obras de las cuatro torres de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid. No sé si ha habido problemas de coordinación con el Ayuntamiento o

cuál ha sido la causa, pero lo cierto es que se ha producido ese retraso. En el otro caso, me gustaría saber cuáles son los motivos reales de esos retrasos. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Luis Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Lo primero que quiero hacer es dar las gracias al señor Director Gerente del consorcio por su presencia en esta Comisión y por sus detalladas explicaciones sobre la política general y los proyectos del Consorcio de Transportes para este año. Por lo que hemos visto, las líneas que usted nos ha trazado suponen, en algún caso, una política de continuidad. Digo continuidad en el sentido de garantía de trabajo bien hecho en las anteriores Legislaturas, más concretamente en la anterior, en la que usted, señor Pradillo, ha estado al frente de la Dirección del Consorcio de Transportes. También suponen continuidad en la política del Gobierno de la Comunidad, del Gobierno del Partido Popular, que ha incidido e incide, desde hace muchos años, en la permanente mejora del transporte en la Comunidad de Madrid y, sobre todo, en la mejora de la movilidad de los ciudadanos de nuestra Comunidad, favoreciendo el aumento de la calidad de la movilidad de los ciudadanos. Yo creo que no decimos nada nuevo si afirmamos que tenemos una de las mejores redes de transporte público de España y de Europa. Digo esto porque también somos un referente en infraestructuras y funcionamiento de transporte en Europa y en todo el mundo. Eso lo he podido comprobar a través del Consejo de Administración del Consorcio, del que formo parte. Somos un referente para muchas otras ciudades de todo el mundo.

En líneas generales, creo que con la comparecencia del señor Gerente hemos podido comprobar cómo el Consorcio va a continuar con la agenda trazada, a mi juicio, señor Pradillo, por lo que nos cuenta, sobre todo en la mejora de la interconectividad y de la intermodalidad en el transporte público fundamentalmente a través de una serie de propuestas, que nos ha avanzado en esta Legislatura, que yo creo que van a favorecer eso de

lo que hablábamos todos, que es la calidad en los transportes de los ciudadanos.

La verdad es que ha empezado su comparecencia con una visión de la movilidad que se produce en la Comunidad de Madrid, la conclusión es clara: somos más personas, más ciudadanos, ha aumentado el número de viajes y los viajes son más largos; la conclusión es que somos más y nos movemos más, lo que exige soluciones que continuamente se prestan a través del Consorcio.

Ha citado también un compromiso claro, un compromiso que es muy importante para el Grupo Parlamentario Popular y que es la ampliación del abono transporte hasta los 23 años. Yo creo que hay que ser realistas y el Gobierno de la Comunidad de Madrid lo es, y no sé si se ampliará hasta más allá de los 23 años, pero lo que está claro es que, en esta Legislatura, y esperemos, como dice el señor Nolla, que sea más pronto que tarde, el abono se ampliará hasta los 23 años, algo con lo que yo también estoy de acuerdo.

A lo largo de su intervención, hemos visto también que el Consorcio va a continuar con los convenios, en particular con aquellos que potencian los grandes y pequeños intercambiadores. Creo que, intercambiadores como el de Chamartín como el de Conde de Casal u otros que también ha citado en su comparecencia son una garantía para todos los usuarios del transporte. Me parece que la idea de que esos intercambiadores se realicen también dentro área metropolitana y del resto de la corona regional es acertada. Si eso lo combinamos con las actuaciones en municipios periféricos y con los aparcamientos disuasorios, que para nosotros son también muy importantes, creo que la política del Consorcio es una política acertada. Comprendo que no haya suelo y, por tanto, dificultades, pero el suelo tiene que tener también un emplazamiento determinado para lo que hace falta un acuerdo con los municipios y eso es complicado; no se puede poner la estación ni el aparcamiento disuasorio en cualquier sitio, sino que hay que ubicar el aparcamiento en un lugar que esté, lógicamente, conectado con un transporte, preferiblemente ferroviario, que favorezca los desplazamientos, de forma que los desplazamientos hasta al transporte ferroviario sean cortos, con una tarifa asumible, que es lo que estamos hablando. Hay que hacer encaje

de bolillos y financiar todo eso a través de un sistema que haga que esa tarifa de un euro que usted ha citado favorezca que los ciudadanos no encuentren dificultades para dejar su coche en un sitio vigilado y con un coste meramente simbólico.

De su comparecencia deducimos también que el Consorcio va a hacer un esfuerzo por mejorar toda la red de autobuses de la Comunidad de Madrid implantando nuevos servicios urbanos y nuevas líneas de carácter transversal, teniendo en cuenta cuestiones laborales, como la que ha citado de los polígonos industriales, y sanitarias, así como, lanzaderas y nuevas áreas intermodales que se desarrollarán con los intercambiadores de los que antes hemos hablado.

El dato claro en el que nos movemos y que todos conocemos en esta Comisión, que, además es un dato que nos sirve de referencia, es que, desde el año 1995 hasta el 2007, los Gobiernos del Partido Popular se han ocupado de que la red de metro aumente en 197 kilómetros y en 153 estaciones. Pero yo creo que eso no significa que el Gobierno se deba de parar; no significa que nos demos por satisfechos con la mejora de los transportes en la Comunidad, por eso, le agradezco también que nos haya explicado en esta comparecencia parlamentaria las propuestas del tranvía urbano de Valdemoro y del metro ligero, que, a nuestro juicio es importante, pues enlazará el nuevo hospital Puerta de Hierro con Las Rozas y con Majadahonda, aunque sea un proyecto que ejecutará Mintra. Las referencias que ha hecho al metro convencional y a las líneas de metrobús que creo que van a producir un avance significativo en la movilidad y el futuro enlace con Cercanías.

Hablando de Cercanías, quiero decir que, desde este Grupo Popular en la Asamblea de Madrid, no vamos a dejar de reivindicar el traspaso de la gestión de Cercanías a la Comunidad de Madrid, aunque está claro que en lo que se produce y vista su comparecencia, trasciende la intención y la necesidad de poner en marcha las infraestructuras necesarias para ampliarlo y para su mejor funcionamiento, cuestión que, lógicamente, tendía que hacer el Gobierno de España y que no hace; no lo hace enmarcado dentro de esa política de la que tanto hablamos en esta Asamblea de asfixia económica a la Comunidad de Madrid en cuanto a infraestructuras, fundamentalmente. Yo creo que esto

se solucionará en el mes de marzo porque espero que en ese mes Mariano Rajoy gobierne y presida el Gobierno de España y cambiemos de sistema.

También ha comentado alguna actuación, como decía el señor Nolla, de desarrollo de nuevas tecnologías del transporte, y creo que debemos apoyar el desarrollo de esas nuevas tecnologías, y lo apoyamos específicamente porque debemos de promover la investigación y el desarrollo de la implantación de esas nuevas tecnologías como puede ser el proyecto VIT, que, no me cabe ninguna duda, al final, hará un transporte más cómodo, más eficiente y más ágil para el ciudadano.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Termino, señora Presidenta. Por último, y no por ello menos importante, porque para nosotros debe ser un referente de su gestión - en eso sí queremos hacer hincapié-, nos ha comentado su intención de trabajar en la implantación de las energías limpias para hacer un transporte más sostenible. Ese objetivo que usted tiene de que en 2011 el 50 por ciento de los autobuses que combustibles ecológicos debe de ser una realidad al final de estos cuatro años, porque este Grupo Popular cree que es una prioridad apostar por un transporte sostenible y por un transporte, en suma, respetuoso con el medio ambiente de nuestra Comunidad.

Termino, señora Presidenta, diciéndole al señor Pradillo que para todo lo citado va a contar con nosotros, con el Grupo Parlamentario Popular de la Asamblea de Madrid, apoyando su gestión y agradeciéndole su detallada comparecencia en esta Comisión de Transportes e Infraestructuras. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Voy a tratar de contestar a lo más que pueda, siguiendo el orden en que se han planteado los temas. En el tema

de accesibilidad, todo lo nuevo que se hace, sean líneas de metro, de metro ligero, de autobuses que se compren, etcétera, todo lo nuevo es accesible y, en esta Legislatura, todos los autobuses lo serán, tanto los urbanos como los interurbanos, porque los autobuses se renuevan como máximo cada diez años y al final de esta Legislatura todos se habrán renovado.

En cuanto al metro se sigue haciendo un esfuerzo. Se han hecho muchas líneas nuevas y se siguen remodelando algunas, pero, lamentablemente, a veces no hay sitio para poner un ascensor, una escalera, etcétera. Realmente, el problema no es que sean costosas, que algunas lo han sido, sino que, aunque no me atrevo a decir lo de imposible, porque imposible en la vida hay pocas cosas, sí es muy difícil.

Todas las estaciones del metro de la red antigua que hoy no son accesibles están catalogadas por prioridades, fundamentalmente por número de usuarios y por dificultades, ya que, a veces, si esa estación es muy incómoda, aunque tenga un número menor de viajeros, merece que se haga antes. De acuerdo con los presupuestos que tenemos, se van haciendo, pero realmente es enormemente complejo.

No me atrevo a decir que en esta Legislatura estará toda la red de metro antigua porque a lo mejor es que nunca lo va a estar; a lo mejor, al final, quedarán media docena de estaciones porque no hay forma humana de hacerse.

En cuanto a los aparcamientos de disuasión, quizá no me he explicado bien en un sentido y he dicho que no hay suelo... Es que el suelo tiene que estar donde está el transporte colectivo, donde está la estación de Renfe, y el suelo no vale si no está pegado o encima. La idea es hacer 25.000 plazas de aparcamiento en la Comunidad de Madrid y otras 25.000 en el término municipal de la capital, a pesar de que no lo he puesto en el informe. Pero, aparte de esto, en los viajes diarios cada vez está aumentando más lo que, en términos anglosajones, llaman el "kiss and ride": que te llevan a la estación, te dan un beso y tú te vas a trabajar y la mujer se va a casa; ahora no se sabe quién da el beso, si el marido o la mujer. Ese "kiss and ride" ya está representando más que el propio "park and ride": aparca y viaja. Realmente, el "kiss and ride" se puede hacer en cualquier caso, siempre se puede acceder a la estación del tren, salvo en algún caso en el que tristemente no se

puede llegar en coche; por lo tanto, algo tendríamos que hacer en cuanto al "kiss and".

Respecto al tema del abono a los 26 años o a los que se quiera, eso no es una cuestión técnica ni del Consorcio, es una decisión política y ya se sabe: cada año que se atrase el abono joven significa una pérdida de recaudación de 9 millones de euros anuales. Ése es el problema; eso es así, aunque seguramente es algo más, pero no quiero exagerar porque es difícil de calcular, está entre 8 y 9 millones. Así que lo que nos digan y, cuando nos digan, pondremos 23 años o lo que proceda. En cuanto a poner el límite en los 26 años, ya tengo alguna duda por otras razones: a los 26 años ya hay, no digo muchas, pero bastantes personas que tienen un sueldo razonable y sobre todo tienen un sueldo mayor que otros colectivos que tienen el precio del abono transporte más caro. Desde el punto de vista de justicia social -y lo digo con toda sinceridad- habría mucho que discutir. En el tema de los jóvenes, a unas determinadas edades, habría que decidir para el que está estudiando, etcétera; personalmente opino que no debería ser el abono de transportes universal, por decirlo de alguna manera. Esto permitiría no sólo reducir los costes sino, a lo mejor, hacer otras cosas; lo digo como una sugerencia para que cada uno se lo piense, pero, como Consorcio y como técnico, lo que se quiera hacer.

En cuanto a quién planifica las infraestructuras, el día que llegué al Consorcio el año pasado me ocurrieron dos cosas: una, me desayuné con el Plan de Infraestructuras ya aprobado para la Legislatura 2003-2007, en la que hice algunas pequeñas modificaciones, pero no me dio tiempo a mucho, y, otra, puse a trabajar ese día a un equipo para hacer un programa de transportes para el año 2020, y lo hicimos. Puedo decir que todo lo que el Partido Popular ha puesto en su programa estaba dentro de ese Plan 2020; es obvio que no todo el Plan 2020 se puso en el programa y, para ser sincero y honrado, sólo una cosa, que no voy a decir cuál, de la que estaba en el programa, no la puso el Consorcio; ya habrá tiempo algún día de contarla cuando ya no tenga interés.

Todo el tema de las plataformas reservadas y de los metrobuses es un invento personal, pero lo ha puesto el Consorcio, es una novedad. El tren de Majadahonda que he explicado, que no sabemos cómo lo vamos a llamar, a lo mejor le ponemos el

tren "tran" o algo así, porque es una mezcla de las dos cosas, también es una propuesta de los equipos del Consorcio.

Hemos hecho un plan coordinado muy ambicioso de potenciación de Cercanías no sólo con el Consorcio sino que hemos hablado con Cercanías y para nosotros esta Legislatura creo que debería ser la del autobús y la de Cercanías, así como las otras han sido del metro, y yo creo que lo será.

El tema de los nuevos barrios, el tema de Las Tablas, en efecto tenemos pensado una serie de refuerzos de las líneas que hay, incluso vamos a pasar líneas interurbanas atravesándolas. Desgraciadamente estamos condicionados por la operación Chamartín, porque la estación de Fuencarral -es una pena, todos lo sabemos, no es una crítica- no estaba pensada para lo que la estamos usando; tenemos en estos momentos una cantidad impresionante de viajeros que los llevamos en autobús y, peatonalmente, ¡para qué contarles! Los dos túneles que no son de nadie; he escrito al Ministerio de Fomento, y no son del Ministerio de Fomento; he escrito al Ayuntamiento, y no son del Ayuntamiento. Ganas me dan de quedármelos y poner un peaje. Como digo, en Las Tablas -puede ser Sanchinarro, el PAU de Vallecas, etcétera- vamos en progresión a como va la población, intentamos no ir demasiado detrás, aunque ya se sabe que esto es complicado. Ahora bien, hemos notado que, desgraciadamente, ha habido un cierto frenazo y algunas de las cosas que teníamos previstas y de las que, incluso, en esta Comisión yo he dado fechas, no las he cumplido porque no se ha desarrollado a la velocidad que habíamos previsto; no obstante, podemos debatirlo en cualquier momento.

En cuanto a tener que cancelar en el metro ligero, por los escritos que nos llegan, la mayor queja de esa zona es el tema del transbordo en Tres Olivos del Metronorte. ¡Hombre!, con que lleven el TAM, que ya lo llevan, todos los que son de Madrid lo tienen, pero el que venga de Alcobendas no tiene la tarjeta sin contacto y entonces se produce un poco de aglomeración y, por supuesto, ésa será la gran ventaja el día que lo tengamos, y ya digo que en esta Legislatura deberíamos tener toda la Comunidad de Madrid con la tarjeta sin contacto.

¿Por qué ha bajado el metrobús y el billete sencillo? Ésta es una cosa muy curiosa; había apuestas a nivel técnico sobre qué iba a pasar, y

digamos que he ganado. Yo me empeñé en poner el billete sencillo a un euro, incluso bajé su precio -en el año 2003 lo bajé de 1,10 euros a 1 euro-. Primero, por una razón práctica: devolver el cambio en un autobús costando 1,10 valía más el tiempo que se perdía que los malditos 10 céntimos -eso es así, y lo sabemos todos- y, como despachar un billete sencillo en otro sitio es otro lío, lo pusimos a 1 euro. Y lo hemos mantenido los cuatro años. Entonces, ¿qué ha pasado? Pues que muchas personas que utilizan muy poco el transporte público y que antes compraban el bonobús porque el diferencial, por decirlo de alguna manera, era mucho más grande, ahora no lo compran, porque, además, muchos pierden el bonobús, con lo cual hacemos negocio, como es natural. Ésa es la explicación, así de simple y de sencilla: el billete sencillo se ha hecho mucho más atractivo para el que apenas lo usa y, en efecto, ha bajado el metrobús y ha subido el billete sencillo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Pradillo, vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Termina, señora Presidenta. En cuanto al tema de los inspectores y las sanciones, la plantilla de inspectores del Consorcio es la misma que hace 21 años cuando se puso en funcionamiento y, por tanto, habrá que acometer ese tema. Hay un problema adicional -no sólo es el número-: que todo el personal del Consorcio es laboral. Toda persona que ahora entra nueva, con los acuerdos sindicales, es funcionaria, con lo cual... Como no hay tiempo, sólo doy esa pincelada. Estoy de acuerdo, lo que hay es lo que hay y, con lo que hay, hacemos lo que podemos.

El número de sanciones se lo enviaré porque no me lo sé de memoria. Existen, como es natural, contratos programa con el Metro y con la EMT que vencen el año que viene, que son cuatrienales y que los iremos renovando, no hay problema; hay contratos con todos los operadores privados, y en los intercambiadores son concesiones, igual que en los metros ligeros.

En cuanto a los intercambiadores, en el que se ha retrasado la puesta en servicio es el de Plaza de Castilla, pero no Moncloa, el cual va en tiempo. Moncloa no se pudo empezar y no se sacó el

concurso y la concesión hasta un año después que los demás; por lo tanto, digamos que va en plazo, pero en el otro tuvimos que tomar la decisión de si la rampa de salida la hacíamos por túnel o no, y decidimos abrirlo entero de una vez por todas.

Como decía, esta Legislatura -contestando al portavoz del Grupo Parlamentario Popular- debería ser la de los autobuses y la de Cercanías, y, sobre todo, si no sólo nosotros hacemos las plataformas reservadas, sino si también Fomento, con el cual hemos desarrollado en perfecta armonía todas las plataformas sobre las radiales, las lleva a cabo. Si eso lo tuviéramos así y con el tema de Cercanías somos capaces de hacer una planificación coordinada y una financiación concertada, de verdad que daríamos una vuelta al transporte en la Comunidad de Madrid, que sería impresionante. Yo creo que ésas son las cosas que nos faltan en estos momentos, y que deberíamos abordar. No creo que se trate de que nos pase Cercanías, ni los maquinistas ni las estaciones ni las vías ni nada, sino que se haga una planificación. En el Consorcio está integrado el Estado, y, por decirlo de alguna manera, la Comunidad en ese aspecto tiene una enorme ventaja: tiene el Consorcio, en el cual está presente el Estado e incluso hay un vocal de Renfe. Por lo tanto, tan sólo se trata de llegar a un acuerdo y será mucho más fácil llevarlo a cabo que, quizá, en alguna otra región o porque se han emperrado en una cosa o porque no tiene el Consorcio con las competencias que tiene el Consorcio.

Por último, quiero agradecer, como siempre, tanto el tono de sus intervenciones como las preguntas que me han realizado, y tan sólo me queda deseárselas unas felices pascuas.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pradillo, por su comparecencia. Pasamos al último punto del orden del día.

#### ———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Hay algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones*) No habiendo ningún ruego ni ninguna pregunta, se levanta la sesión.

(*Eran las trece horas y veinte 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

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

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

**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 € .
CD-ROM Suscripción anual .....	12,00 € .	CD-ROM semestral .....	6,00 € .
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. ....	112,39 € .		
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. EN CD-ROM .....	16,00 € .		

- IVA incluido -

**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.



**TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:**

Nombre o razón social: ..... CIF/NIF: .....

Domicilio: ..... Núm.: .....

Distrito Postal: ..... Localidad: .....

Teléfono: ..... Fax: .....

DESEO SUSCRIBIRME AL  B.O.A.M.  D.S.A.M.  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 2007,  
a cuyo efecto les remito la cantidad de ..... Euros.

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

En ....., a ..... de ..... de 2007.