

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



Número 490

22 de mayo de 2009

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.^a María Carmen Rodríguez Flores

Sesión celebrada el viernes 22 de mayo de 2009

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC 177/09 RGEF. 3286, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fausto Fernández Díaz, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra actualmente la ejecución de la carretera autonómica M-410, en su tramo comprendido entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro.

2.- PCOC 181/09 RGEF. 3329, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previstas para mejorar las condiciones de las carreteras M-305 y M-324 a su paso por el término municipal de Villaconejos.

3.- PCOC 183/09 RGEF. 3368, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio madrileño de San Juan Bautista, así como de la Junta Municipal del distrito de Ciudad Lineal,

consistente en prolongar el recorrido de la línea 53 de la EMT. hasta las inmediaciones del centro de salud de la calle Vicente Muzas.

4.- C 359/09 RGE. 3367, Comparecencia del Excmo. Sr. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre previsiones respecto de la prolongación de las líneas que integran la red conocida como buhometro a fin de igualarlas con las respectivas líneas de metro. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de a Asamblea).

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

- Se abre la sesión a las 11 horas y 7 minutos.

Página 13985

— **PCOC 177/09 RGE. 3286, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fausto Fernández Díaz, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra actualmente la ejecución de la carretera autonómica M-410, en su tramo comprendido entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro.**

Página 13985

-Interviene el Sr. Fernández Díaz, formulando la pregunta.

Página 13985

-Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.

Página 13985

-Intervienen el Sr. Fernández Díaz y el Sr. Director General, ampliando la información.

Página 13985-13986

— **PCOC 181/09 RGE. 3329, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previstas para mejorar las condiciones de las carreteras**

M-305 y M-324 a su paso por el término municipal de Villaconejos.

Página 13986

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

Página 13986

-Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta.

Página 13987

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

Página 13987-13989

— **PCOC 183/09 RGE. 3368, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio madrileño de San Juan Bautista, así como de la Junta Municipal del distrito de Ciudad Lineal, consistente en prolongar el recorrido de la línea 53 de la EMT. hasta las inmediaciones del centro de salud de la calle Vicente Muzas.**

Página 13989

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

Página 13989

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

Página 13989

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

Página 13990-13991

— **C 359/09 RGEF. 3367, Comparecencia del Excmo. Sr. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre previsiones respecto de la prolongación de las líneas que integran la red conocida como buhometro a fin de igualarlas con las respectivas líneas de metro. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de a Asamblea).**

Página 13991

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

Página 13991

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

Página 13991-13992

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Fernández Díaz, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Morillo Casals.

Página 13992-13995

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

Página 13995-13997

— **Ruegos y preguntas.**

Página 13997

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página 13997

-Se levanta la sesión a las 12 horas y 10 minutos.

Página 13997

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

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenas días, señorías. En primer lugar, queremos dar la bienvenida a nuestro invitado don Andrés López Benavente, alcalde de Villacanejos. Se inicia la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras con el primer punto del orden del día.

PCOC 177/09 RGE. 3286, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Fausto Fernández Díaz, diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre situación en que se encuentra actualmente la ejecución de la carretera autonómica M-410, en su tramo comprendido entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro.

Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Buenos días, señora Presidenta. Buenos días y bienvenido, señor Director General de Carreteras. La pregunta que efectúo es la siguiente: Situación en la que se encuentra actualmente la ejecución de la carretera autonómica M-410 en su tramo comprendido entre la A-42, en Parla, y la M-506, en Valdemoro. Gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, la M-410, carretera autonómica por la que usted solicitaba información con relación al tramo entre la carretera de Toledo y la M-506, en Valdemoro, se trata de una infraestructura que desde la Dirección General de Carreteras se considera necesaria, siempre teniendo en cuenta cuáles son los criterios de planificación y de actuación por parte de la Dirección General. Como sabe S.S., se trata siempre de mejorar la movilidad de los madrileños, en este caso concreto de los madrileños del entorno, y, en segundo lugar, siempre

hacerlo para garantizar y mejorar las condiciones de seguridad vial tanto de los usuarios de la vía como del resto de los vecinos.

Como muy bien sabe, el estudio informativo se finalizó en el año 2003, existe un proyecto de construcción de la nueva 410, entre la A-42, en Parla, y la 506, en Valdemoro, que se finalizó y que tiene un presupuesto de más de 40 millones de euros. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Carabante. Tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Yo esperaba un tanto más de información, porque hay algún referente posterior al que usted nos ha dicho, es una carretera que iba planteada en el Plan de Carreteras 2007-2011, que el Gobierno presentó y aprobó en la Cámara, e incluso tenemos algún escrito con fecha 19 de febrero 2008 en el cual parece que existía algún problema, parece que la obra, por lo menos en su tramitación, no va bien aunque esté presupuestada y aunque tenga esos 40 millones de euros consignados. Y le digo por qué. Porque cuando se presentó con esta fecha -hay una contestación del Jefe de Evaluación Ambiental-, 19 de febrero de 2008, un plan especial para la conexión exterior de la M-410 al PAU 4-bis de Parla, la contestación que le da el Jefe del Área de Evaluación Ambiental es que necesitaría un informe de impacto ambiental y, por lo tanto, había que realizarlo. Como además estaba el proyecto de la carretera por el que yo le he preguntado y la conexión al PAU 4-bis de Parla, también le decía que se deberían unificar ambos proyectos, la conexión de Parla con la M-410 y dicho tramo de la carretera, en el preceptivo procedimiento de evaluación de impacto ambiental que afecta a ambas actuaciones. Por lo especificado anteriormente -sigue la contestación de dicho Jefe del Área de Evaluación Ambiental-, no procede dar inicio al procedimiento de impacto ambiental ordinario. Y hasta aquí sabemos y hasta aquí le puedo yo contar.

Espero que usted me cuente a partir de ahí, es decir, a partir de febrero del año pasado, cuando el procedimiento de impacto ambiental no se iniciaba

porque se requería que se presentasen los dos proyectos a la vez. ¿Qué ha pasado? ¿Esos dos proyectos están realizados? ¿Se han presentado al informe de impacto ambiental? ¿En qué trámite está? También quiero saber si ese proyecto que es preceptivo, según dice este informe, está ya ejecutado o si ya se ha procedido a lo que sería la adjudicación de la obra o la licitación de la misma en el procedimiento habitual que tiene la Consejería. Eso es lo que queremos saber. Y, si es posible, también adelantar fechas previsibles de adjudicación de ejecución y de puesta en funcionamiento de la misma, ése es el objeto de la pregunta. Nada más y muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Señoría, contestando a las preguntas que usted me formulaba, me preguntaba si se iba a producir la licitación o adjudicación del proyecto. El proyecto está redactado desde hace ya unos meses, con un presupuesto de 40 millones y con un plazo de ejecución de 18 meses. Si bien es cierto, como señalaba S.S., es preceptivo a la hora de proyectar y de acometer las infraestructuras, los informes medioambientales y de cualquier otro organismo preceptivo para la ejecución de la misma, y por tanto se está trabajando en el ámbito de la obtención de todos aquellos permisos que nos permitan licitar y sacar a concurso la ejecución de la misma. Efectivamente, ésta es una obra que desde la Dirección General, desde la Consejería, se considera una actuación relevante y necesaria, y como consecuencia de eso, como S.S. señalaba, se incorporaba la ejecución de esta nueva carretera dentro de los compromisos de Legislatura entre el año 2007 y 2011.

Creemos que es una obra necesaria por los dos motivos, porque eso va a favorecer la movilidad y porque va a mejorar la seguridad. Con relación al tema medioambiental del que usted me hablaba, debo decir que siempre es preceptivo el respeto, como es lógico, medioambiental y, por tanto, no vamos a acometer esta infraestructura si no se cuenta con todas las garantías medioambientales, tal

y como se hace siempre desde la Consejería de Transportes e Infraestructuras. No existe ningún tipo de problemas más allá de los trámites administrativos e informes preceptivos que son necesarios obtener para licitar y proceder a la ejecución de la obra.

Usted señalaba que en el año 2008 se había presentado esto como un compromiso y que llevamos ya un año. Efectivamente, eso era así, pero es que hace un año las perspectivas para el año 2009 han cambiado sustancialmente en el entorno económico y presupuestario, tanto de la situación general como del ámbito presupuestario de la Comunidad de Madrid; por tanto, señalar, como usted me pide, unos plazos concretos para la ejecución de la misma teniendo en cuenta cuál es el panorama económico y presupuestario, permítame que le anticipe que la Comunidad de Madrid y la Consejería van a cumplir sus compromisos, y éste es uno de los que están enmarcados dentro del ámbito de la Legislatura. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor Carabante. Pasamos al segundo punto del orden del día.

PCOC 181/09 RGEF. 3329, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre actuaciones que tiene previstas para mejorar las condiciones de las carreteras M-305 y M-324 a su paso por el término municipal de Villaconejos.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA:** Gracias, señora Presidenta. La pregunta es muy sencilla. ¿Qué actuaciones tiene previstas para mejorar las condiciones de las carreteras M-305 y M-324 a su paso por el término municipal de Villaconejos?

La Sra. **PRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Gracias, señora Presidenta. Señoría, en primer lugar, como señalaba la Presidenta, quiero saludar también al Alcalde de Villacañeros. Las actuaciones que tenemos previsto llevar a cabo en el término municipal de Villacañeros, en las carreteras M-305 y M-324, son todas aquellas necesarias para garantizar tanto a los vecinos de Villacañeros como a los madrileños usuarios de esa vía que puedan usarla con las mejores condiciones de inmovilidad y de seguridad. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Me gustaría darle las gracias al señor Director General por su respuesta, pero la verdad es que no me ha dicho gran cosa; sólo faltaría que nos dijera que nos van a hacer lo que consideren necesario para garantizar la seguridad de los que circulan por esas carreteras, ¿no?

Yo le agradecería algo más de precisión en su segunda intervención, sinceramente. Se lo agradecería yo, el Alcalde de Villacañeros y, lo que es más importante, los vecinos de Villacañeros y los demás madrileños que utilizan esas vías competencia de la Comunidad de Madrid y que afectan directamente a ese término municipal.

Sabe usted que básicamente son la M-305 y la M-324, los dos elementos del viario de competencia regional que pasan por ese término municipal. Me referiré primero a la M-324, precisamente por ser la de menor importancia en todos los sentidos. Esta carretera sabe usted que es una vía de la red local, el número de vehículos que pasan por esa carretera no es muy elevado, pero sí es cierto que por lo menos, de acuerdo con los propios datos de la Consejería, en el año 2007 casi un 13 por ciento de los vehículos que circulan diariamente por esa vía son vehículos pesados, con el consiguiente efecto sobre el firme de esa carretera. Sabe usted que el firme de esa carretera es al que los técnicos denominan simplemente de un doble tratamiento superficial; es decir, es lo que se utiliza para pavimentar un camino vecinal. Como digo, casi un 13 por ciento de los vehículos son de tráfico

pesado y ese tipo de firme no soporta el paso de esos vehículos. Consecuencia directa de eso, es el deplorable estado del firme en estos momentos. No sé si ha habido una inspección reciente por parte de los servicios de la Dirección General de Carreteras; si no es así, le rogaría al señor Director General que dispusiera de lo necesario para que se hiciera y comprobasen el lamentable, y sobre todo peligroso, estado en que se encuentra el firme de esa carretera.

En cuanto a la M-325, sabe usted que aquí la reivindicación del municipio de Villacañeros es la construcción de una variante. Yo sé que no todos los municipios pueden tener variante en sus carreteras, que no en todos los municipios se puede justificar y que no tiene la misma urgencia en todos los municipios, pero supongo que usted conoce el municipio de Villacañeros, conoce sus calles y sabe que la M-305 -vuelvo a acudir a los datos de la propia Dirección General de Carreteras en cuanto a las intensidades medias diarias de las diferentes vías-, según la estación de medición más cercana al casco de Villacañeros, hay una IMD en el año 2007 de más de 3.000 vehículos, pero también observamos que hay un incremento importantísimo año tras año; no sé si tendrán los datos del año 2008, pero si vemos la variación entre 2005 y 2006, observamos más de un 21,5 por ciento de incremento en un sólo año, y el año siguiente, en 2007, se incrementó nuevamente casi un 10 por ciento. Por tanto, estamos viendo que es creciente el uso que se hace de esa carretera. Pero sobre todo, lo que es más importante es que sabe usted que pasa por el casco urbano de Villacañeros.

Estamos hablando de un municipio, lógicamente, con unas calles estrechas. Yo tengo aquí fotografías que seguro que usted conoce también porque se las ha hecho llegar el Alcalde y seguro que no necesita verlas. Hay que desviar el tráfico de esa carretera, de esa travesía por otras calles del casco del municipio con el consiguiente atasco prácticamente diario durante varias horas al día y con también con tráfico pesado que entorpece la vida normal de ese municipio. Me consta, como a usted, que el Alcalde de Villacañeros se ha dirigido en diversas ocasiones a usted, mucho antes de ser Director General, y yo tengo escritos del 31 de julio de 2006, del 10 de octubre de 2007, y me consta que no son los únicos, que ha habido otros intentos por parte del Alcalde. Y el último intento ha sido un escrito dirigido al señor Consejero en el mes de

marzo y que ha tenido respuesta en el mes de abril, pero ha sido una respuesta, la verdad, poco satisfactoria porque no hay ningún compromiso por parte de la Consejería para resolver este asunto ni siquiera a medio o largo plazo; no hay ningún compromiso de construir esa variante. Por eso he pedido que compareciera hoy aquí, para que nos dijera si efectivamente van a olvidar esta necesidad que tiene Villaconejos, si no comparten el criterio de los vecinos de Villaconejos de que es necesaria esa variante y de que es necesario reforzar el firme de la M-324, o si efectivamente, en los plazos que usted considere oportuno, piensan abordar esta cuestión. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Nolla. Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, con relación a la construcción de la variante que usted me señalaba, la M-305, tengo que decirle que no figura en el programa de Legislatura como compromiso por parte de la Comunidad de Madrid; por tanto, de aquí a 2011, no se va a ejecutar esa infraestructura, si bien es cierto que somos conscientes de que las travesías son elementos que distorsionan la vida de un municipio y que la construcción de variantes, de circunvalaciones lo que genera es la mejora de la calidad de vida de los vecinos. Por eso, la Comunidad de Madrid está llevando a cabo un esfuerzo importante de inversión para la construcción de variantes.

Debo decirle que yo me reuní el 20 de octubre con el Alcalde de Villaconejos y ya me manifestó esta necesidad. Le señalé que íbamos a trabajar en este sentido, que íbamos a ir avanzando a través del estudio informativo de tal manera que se fueran acortando los plazos para que, cuando hubiera una disponibilidad presupuestaria que pudiera justificar esta inversión, pudiéramos acometerla.

Con relación al otro asunto que usted me planteaba, la mejora del firme de la M-324, usted me ha preguntado si he visitado Villaconejos. Desde luego es uno de los temas pendientes que posiblemente tenga, pero yo creo que el Alcalde es

quien mejor conoce la situación, y en la reunión que mantuve con él el 20 de octubre del año pasado, es decir, la misma semana en que yo tomé posesión como Director General de Carreteras, no me señaló en ningún caso el problema del firme de la carretera M-324. Sí me señaló la necesidad de ejecutar unas aceras en la M-324 en el paso por el casco urbano; proyecto que estamos intentando estudiar y llevar adelante, pero ya le digo que no me manifestó en ningún caso la necesidad de reforzar el firme.

Dice que el Alcalde se ha dirigido en numerosas ocasiones a la Dirección General. Yo insisto, yo lo recibí el día 20 de octubre del año pasado y no he vuelto a recibir ninguna llamada del Alcalde, ninguna petición de entrevista, ningún escrito dirigido al Director General de Carreteras con relación al asunto de Villaconejos, y por eso me sorprende que no se dirija a quien tiene que dirigirse a la hora de solicitar información. Su tarea es fiscalizar la acción del Gobierno y solicitar información, y yo estoy encantado en facilitarla, pero creo que, cuando un Alcalde quiere sacar adelante los proyectos para su municipio, lo más lógico es que se dirija al Ejecutivo, que es el que puede ejecutar las infraestructuras. Ya le digo que el Alcalde de Villaconejos, desde el 20 de octubre, la misma semana en que yo tomé posesión, no se ha vuelto a dirigir a mí. En esa reunión que mantuvimos en mi despacho tratamos diversos temas como el de las aceras de la M-324, pero en ningún caso hablamos de la necesidad de reforzar el firme. Tratamos el tema de la circunvalación, y yo le manifesté que íbamos a hacer el estudio informativo y que, por tanto, íbamos a acortar los plazos -esa es la información que usted tenía y que yo le vuelvo a facilitar a usted-, y otras cuestiones distintas a las que usted me ha planteado.

Confío mucho en su criterio, confío mucho en que cuando usted va a Villaconejos dice: esto está fatal, pero permítame que me fie más del alcalde de Villaconejos, que en la única reunión que ha mantenido conmigo, concretamente el día 20 de octubre, no manifestó esa necesidad ni me ha vuelto a llamar; por tanto, yo no he tenido conocimiento en ningún caso de esa necesidad. Quiero aprovechar la presencia del Alcalde para manifestar que la puerta de mi despacho, por supuesto, está abierta. Tiene mi teléfono y mi correo electrónico, puede llamarme y ponerse en contacto conmigo para cualquier circunstancia; asimismo, puede usted formularme las

preguntas que quiera porque yo estaré encantado de venir aquí y dar contestación a las cuestiones que usted me plantee. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Pasamos al tercer punto del orden del día.

PCOC 183/09 RGEF. 3368, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio madrileño de San Juan Bautista, así como de la junta municipal del distrito de Ciudad Lineal, consistente en prolongar el recorrido de la línea 53 de la E.M.T. hasta las inmediaciones del centro de salud de la calle Vicente Muzas.

Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra el señor Nolla Estrada del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Sabe usted, señor Pradillo, que la asociación de vecinos del barrio de San Juan Bautista, en el distrito de Ciudad Lineal, de Madrid, se ha dirigido en alguna ocasión tanto a la junta municipal como al propio Consorcio. Concretamente, en la propia junta municipal del distrito de Ciudad Lineal se aprobó esta propuesta, que es básicamente la de atender la petición de los vecinos de prolongar el recorrido de la línea 53 de la EMT hasta las inmediaciones del centro de salud situado en la calle Vicente Muzas, que sabe usted que es el que corresponde a muchos vecinos del barrio de San Juan Bautista, que tienen dificultades de movilidad al no poder ir andando hasta ese centro de salud. No es una prolongación excesivamente larga y, antes de mi segunda intervención, me gustaría que usted nos respondiera a si hay posibilidades de atender esta petición vecinal y de la propia junta municipal. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. El centro de salud Vicente Muzas, que corresponde al distrito Ciudad Lineal, se encuentra ahí situado (*Mostrando unas diapositivas.*) El distrito de Ciudad Lineal es muy alargado, como también se puede apreciar, y lo que se ve en amarillo es la zona de vecinos que tiene que ir a ese centro de salud. Es muy difícil que todos los vecinos de esa zona puedan llegar al centro de salud sin hacer algún trasbordo; algunos podrán ir directamente y otros no. Esto es algo que sucede aquí y, digamos, en todo Madrid. Nosotros hemos adquirido el compromiso de que se pueda ir a cualquier centro de salud realizando un trasbordo como máximo y, como puede apreciarse, toda la red de transporte que circula en las proximidades de ese centro de salud permiten llegar hasta él con un único trasbordo.

Contestando concretamente a la pregunta, puede verse que de la cabecera de la línea 53 al centro de salud andando -lo indico con esta línea negra en la que figura un peatón- hay exactamente 500 metros. Es una distancia larga para andar y corta para un autobús, pero el problema es que con la red viaria que hay tendríamos que prolongar la línea y para dar la vuelta habría que recorrer como kilómetro y medio para situar la cabecera en este otro lugar y poder llegar andando al centro de salud.

Yo creo que en incrementar 1.400 metros la línea de autobús, además en un tramo que es infernal, como sabe todo el que conozca el tramo de López de Hoyos, porque tiene un carril por sentido y un montón de actividad sobre todo en una de las aceras, en las que hay un retranqueo con aparcamiento en batería, yo diría carga y descarga en doble fila y aparcamiento en triple, se nos va, aparte de que el kilómetro y medio supone mucho dinero, 240 expediciones que pasarían por aquí, una cantidad de tiempo brutal, que como mínimo -lo he puesto por no querer exagerar- obligaría, para mantener la frecuencia, a poner un autobús más, con el coste que ello supone. A esta petición que nos ha llegado a nosotros como Consorcio le decimos que no. No creemos que esté justificado porque, además, sería un agravio comparativo con el resto de los vecinos, incluso del propio distrito, que pueden decir también: pues que me pongan un autobús hasta el centro de salud, mientras que con un solo trasbordo no hay mayor problema. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pradillo. Tiene la palabra el señor Nolla Estrada.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Pradillo con ese argumento del agravio no haríamos nada porque, cada vez que mejoremos algo, siempre habrá alguien que diga: hombre, a mí también me gustaría mejorar. Yo creo que la responsabilidad de los gestores públicos es ir generando agravios comparativos siempre para bien, para que vayan mejorando primero unos y después otros. Pero el argumento de que no vamos a hacer agravios comparativos supone dejar a todos fatal para que nadie se sienta agraviado comparativamente.

Yo creo que la petición de los vecinos, y en ese sentido lo entendió la mayoría de los Grupos políticos de la junta municipal y por eso fue aprobado, me consta que se va a volver a debatir con una moción en la próxima semana y creo que sería bueno que desde el Consorcio se intentase encontrar alguna solución, que no tiene porque ser necesariamente la que inicialmente propusieron los vecinos, se trata de aproximar lo más posible esa cabecera de la línea 53, al centro de salud de la calle Vicente Muzas, aunque no tiene por qué ser a la misma puerta del centro de salud, lógicamente. Tampoco plantean eso los vecinos.

Nosotros creemos que sería bueno que se llegase o se acercase lo más posible a la calle Arturo Soria porque mejoraría, por otra parte, además del acceso al centro de salud, la conectividad de la línea porque conectaría con las diferentes líneas que transcurren por ese importante eje norte-sur, que es la calle Arturo Soria y Hermanos García Noblejas. Los socialistas habíamos considerado la posibilidad de prolongar el servicio de la línea 53 por las calles de Torrelaguna y López de Hoyos con parada a la altura del número 336 de esta última calle hasta Arturo Soria, y una vez en Arturo Soria, a nuestro juicio, cabían dos posibilidades para volver a López de Hoyos: una, girar a la izquierda en el primer cambio de sentido y, dos, continuar algunos metros más en sentido norte hasta la altura de la calle Navarro Amandi, donde hay un colegio, y allí girar a la izquierda y bajar por la calle Arturo Soria hasta la calle López de Hoyos nuevamente. A nuestro juicio, la nueva cabecera de la línea podría establecerse

frente al número 305 de la calle López de Hoyos, esquina prácticamente con la Calle Arturo Soria, aprovechando el ensanchamiento de la calzada existente. Por tanto, no sería necesario poner una parada frente al colegio que está situado en la esquina de la calle Arturo Soria con la calle Navarro Amandi, que entiendo era uno de los inconvenientes que veían a la propuesta inicial los técnicos del Consorcio, como así hicieron saber a la asociación mediante un escrito. La segunda parada sería ya la existente frente al número 259 de la calle López de Hoyos, que ya utilizan ahora mismo otras líneas como la 9, la 72, 73 y la N-2, si no me equivoco. Ésa es una posibilidad que nosotros vemos, no sé si hay otras; si es así me gustaría conocerla y, en cualquier caso, transmitírsela a los Grupos presentes en la junta municipal del distrito de Ciudad Lineal y a los propios vecinos del barrio de San Juan Bautista para que valoren la bondad o no de esa posible tercera propuesta. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. En esa misma línea de encontrar una solución intermedia, porque tanto las propuestas que ha anunciado el señor Nolla como las que nos llegó en su día tienen el inconveniente de mucha longitud y de mucho esfuerzo económico, hemos pensado una solución intermedia, que no es fácil, que es llevar desde la cabecera actual... La petición está en López de Hoyos, para centrarnos, y aquí podríamos situar una cabecera siempre que se reordenara la intersección de López de Hoyos con Torrelaguna. Así sólo habría que ir andando 200 metros, porque el centro de salud está aquí, vamos por esta callecita y ponemos la cabecera ahí. *(Mostrando unas diapositivas.)* Quizá en el otro plano, que se ve un poquito mejor, se pueda entender: el autobús vendría por la calle Torrelaguna, y aquí, o bien haciendo una media luna, porque hay sitio para hacerlo, o bien haciendo una rotonda -yo no quiero ahora prejuzgar nada-, o bien haciendo algún tipo de solución así, podríamos poner la cabecera aquí reordenando esto. Entonces sería muy fácil desde este punto poner aquí la cabecera...

Podríamos decir que no estaría ya a 500 metros sino sólo a 200. De todas maneras, la distancia sería la misma. En la otra propuesta la parada estaría más o menos por aquí, y habría que hacer este itinerario, pero, por este itinerario da lo mismo hacer eso que bajar este poquito.

Esa la propuesta que les vamos a hacer. Cuando nos llegue la propuesta de la Junta Municipal, les diremos que reordenen esa intersección, que hay sitio; es el único sitio que hay o bien -como he pintado aquí un poco en plan esquemático- con un carril de giro a la izquierda que el autobús podría hacerlo -eso es un detalle menor-. Ahí tampoco perturbaría mucho la cabecera, porque hay que tener en cuenta que donde ponemos las cabeceras nadie las quiere; todo el mundo quiere que esté el autobús cerca, pero no en mi casa. Pero ahí como hay todo ese jardín que se ve, sería un sitio en el que no molestaríamos a nadie. La calle que sale aquí es López de Hoyos, que acaba en fondo de saco aquí, por lo que no hay ningún problema de tráfico. Creemos que ésa es una solución que podríamos resolver sin tener que poner otro autobús más porque en el tramo de Torrelaguna no hay congestión. Desde un punto de vista técnico, ésa es la propuesta que vamos a hacer, y esperamos que se apoye, si se considera oportuno, obviamente.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo. Pasamos al cuarto punto del orden del día, en el que también comparece el señor Pradillo.

C 359/09 RGEP. 3367, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre previsiones respecto de la prolongación de las líneas que integran la red conocida como buhometro a fin de igualarlas con las respectivas líneas de metro. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea.)

Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. La verdad es que usted sabe, señor Pradillo, que lo que los socialistas queremos no es

que el "buhometro" llegue a todas partes. Usted sabe que lo que nosotros queremos es lo que venimos proponiendo desde el año 2003 por lo menos, que es que los fines de semana el metro abra las 24 horas del día; por cierto, ya ocurre en Barcelona, por lo que tampoco debe ser tan complicado. Lo cierto es que ustedes se inventaron esto que llaman el "buhometro" o "metrobúho" -en la página del Consorcio me parece que le llaman "metrobúho", pero la Presidenta habla siempre de "buhometro"; me da igual-. Esas líneas supuestamente sustituyen al metro, pero lo cierto es que no lo sustituyen porque no llegan hasta donde llega el metro en las horas y días en que funciona. Como supongo que eso debe ser algo provisional, yo lo que quiero saber es qué previsiones tienen respecto a la prolongación de esas líneas que integran esa red conocida como "buhometro" o metrobús con el fin de igualarlas con las respectivas líneas de metro, que, si no me equivoco, era el compromiso de la señora Presidenta de esta Comunidad. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. A mí, la verdad, es que me duele muchísimo lo de abrir el metro las 24 horas. Mientras yo sea Gerente del Consorcio, desde luego, no; lo digo, y se lo he dicho a más de uno en público y en privado: yo, antes, me marchó. Así de claro. (*Protestas.*) No, no, lo digo. Es de tal gravedad... (*Protestas.*) Lo digo absolutamente en serio, los que me conocen saben que no soy un talibán, ni mucho menos. Es una medida tan... Jamás me oirán que diga lo que cuesta; jamás me lo van a oír, porque no quiero entrar en el tema de lo que cuesta, que ya sería como para descartarlo, es un problema de seguridad. Es un tema de conciencia, y lo digo sinceramente, y digo hasta dónde estoy dispuesto. Me lo pueden preguntar todas las veces que quieran, que jamás me oirán que el metro abra las 24 horas.

¿De qué se trata? Me gustaría tratar de convencer a todo el mundo de una vez por todas. De lo que se trata es de dar un buen servicio de transporte nocturno sea o no fin de semana; pero la velocidad del autobús en superficie por las noches es

mayor que la del metro, la distancia de las paradas de los autobuses a las casas son iguales o menores que las del metro, y no hay que bajar escaleras, que algunas líneas son muy profundas, de tal modo que se tarda menos en autobús, por la noche, que en el metro, y no entiendo por qué tiene que ser el metro. Yo admito que se pueda pedir, mejorar y ampliar todo lo que se quiera el transporte nocturno de autobuses, pese a las críticas que se le hagan, pero la alternativa del metro no tiene ninguna ventaja, y me sería fácil haber pasado por encima. Ese tema yo lo tengo clavado, aunque en público se diga que sí y en privado, en el bar, nadie sostiene -lo digo así de claro-, la petición ésa, ni los sindicatos. No quiero perder el tiempo con esto, pero de verdad que me enciende y lo lamento.

Siguiendo la misma dirección, se trata de abrir unas ampliaciones de metro. Pues se abrirán. Ha habido unos nuevos desarrollos, fundamentalmente las líneas del metro han ido a los nuevos desarrollos. Lo lógico de la petición es decir: póngase un buen servicio de transporte nocturno, llámese "búhos", "metro búhos", "buhometros" a ese transporte. Eso es lo que hemos hecho olvidándonos de si reproducen miméticamente o no en superficie las líneas del metro que se ampliaron en el programa del 2003-2007.

Hemos analizado las dos alternativas: ampliar la red de búhos -el búho es el que había antes- y el "buhometro" es el que reproduce la red del metro. A mí me resulta más barato ampliar la red de "metrobúhos" que la de los "búhos", por una razón los "metrobúhos" funcionan los fines de semana y el otro funciona todos los días. Uno funciona un tercio de los días del año, y el otro todos. Luego, parece que tiene más sentido prolongar aquellos barrios que no tienen transporte nocturno, a los que ahora llega el metro, poniendo algo que funcione todos los días; si no, no sé cómo lo iban a entender los vecinos. Además, y es un tema que estamos detectando en las encuestas, la gente entiende más dos redes. Está la red de los fines de semana, pero la gente está pensando: hoy es víspera de fiesta, hoy hay "metrobúho", no hay, etcétera. Lo ideal sería que llegáramos a tener una sola red, y probablemente a finales de año o al año que viene les traiga una propuesta para unificar la red de "búhos" y de "metrobúhos". En este caso, nos hemos inclinado no por hacer miméticamente la red de metrobús sino ampliar las líneas de "búho". Concretamente la madrugada del 18 al 19 de este

mes -no recuerdo si fue el lunes o el martes el día que cayó en 18- hemos ampliado una serie de líneas de la EMT. Esto es lo que teníamos hasta el día 18: 49 autobuses en estas líneas en días laborales y 114 en fin de semana, y 11 de las líneas las hemos modificado. Esquemáticamente -ahí se ven las prolongaciones, aunque ahora las expondré de una en una-, por ejemplo, la M-1 la hemos llevado a Sanchinarro, con cinco kilómetros, 14 paradas y hemos puesto dos autobuses más en servicio. Ésta es una modificación de itinerario que, en lugar de ir todo por la autopista, la hemos metido por la calle Telémaco e Ignacio Luca de Tena. Ésta otra la hemos llevado hasta Valderribas, hasta las nuevas urbanizaciones, al Ensanche de Vallecas, a la avenida de la Peseta, que es adónde ha ido el metro, a Carabanchel Alto. Aquí hemos hecho una doble jugada pues hemos llevado la 21, que, como se ve ahí, es Arroyo del Fresno, y ahora verán, en la siguiente transparencia, que hemos llevado la 23, que antes iba a Arroyo del Fresno, hasta Montecarmelo. Son prolongaciones, como se ve ahí, muy importantes. La 24 la hemos llevado a Las Tablas, que es adónde también ha ido el metro, pero no siguiendo, como decía, la traza exacta del metro.

Nosotros creemos que esa solución es mucho mejor que haber llevado los "buhometros". Primero, porque funciona todos los días y, segundo, porque el tema de seguir miméticamente la línea del metro fue algo para conseguir que me dejaran en paz con el tema de abrir el metro las 24 horas, pero ya veo que no me ha servido de nada. Con esto he terminado. Gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor, Director Gerente, yo voy a seguir apostando por la apertura del metro y a la vez, le voy a seguir deseando una larga vida profesional y personal; es decir, que no es ningún atentado ni siquiera por vía del berrinche.

Hay aspectos que yo puedo llegar a entender si hablamos exclusivamente en términos económicos o del servicio que se pueda prestar, que no es el mismo desde los autobuses, se llamen como se llamen, que desde el metro. Porque entendiendo

Madrid un poco más allá de lo que es la ciudad, incluyendo la zona metropolitana y prácticamente toda la Comunidad, se necesita un servicio público suficiente, ágil y adaptado a la demanda que se produce los fines de semana y también diría los jueves por la noche, en los que la demanda de transporte es muy grande, muy fuerte, incapaz de ser satisfecha por el servicio que hay, tanto por el servicio público como por los taxis. Por lo tanto, a nosotros nos parece una buena solución.

A los beneficios propios de la movilidad que el transporte colectivo aporta siempre, especialmente de noche, se suma prevenir los accidentes que se producen en ese tramo horario. Entonces, también hablamos de temas de seguridad, especialmente para los jóvenes. Una de las mayores críticas que se hacen al servicio de los "buhometros" del fin de semana es lo tremendamente llenos que van y las colas descomunales que se generan en determinados horarios. Y usted tiene los autobuses que tiene en servicio y tienen la capacidad que tienen; por tanto, vayan rápido o no, se colapsan en esos momentos. Deberían tener la capacidad de disuadir a los jóvenes de la utilización del vehículo privado. Yo creo que ese objetivo es muy difícil de cuantificar en términos económicos, pero los datos de accidentabilidad de la Comunidad de Madrid, de accidentes con heridos graves o muertes, que se producen en los fines de semana, especialmente de motos, dicen que están concentrados en el tramo horario entre las 3 y las 6 de la mañana. Por tanto, estamos hablando de movilidad y estamos hablando de algunos elementos importantes que lleva aparejada la movilidad. Con todo ello, nosotros seguimos pensando que el "buhometro" es un buen servicio; será mejor si tiene más autobuses y será mejor si tiene más recorrido, pero sería mucho mejor el metro, se lo diría aquí y en el bar.

Creo que Barcelona es un buen ejemplo en el sentido de cómo ha dinamizado la ciudad, de cómo el propio metro se ha convertido en un elemento más para aportar viveza a la actividad ciudadana. Me parece que es un buen precedente. Ahora bien, usted lo ha dicho, y a mí me lo habían dicho muy claro los sindicatos, sobre todo Comisiones Obreras, que no quieren que se abra el metro, y ahora lo acabo de entender del todo. Si han ido usted y Comisiones Obreras, que son más cercanas a mí, a negociar la apertura del metro, no se va a abrir nunca, porque ninguno de los dos interlocutores lo quiere. Por tanto,

aunque sea lo mejor que pueda ocurrir para la movilidad, aunque fuese barato, yo creo que es imposible que se abra.

Yo creo que tenemos que seguir dándole vueltas, señor Pradillo, al tema de la movilidad por las noches... Claro, que también habrá caído el consumo de copas. Decía ayer una encuesta que es el recorte más importante que se ha producido en el consumo ciudadano, pero seguramente sólo afecta a segmentos de la población, no a toda la población. Insisto, al tema de movilidad por las noches hay que darle una salida, y nosotros vamos a seguir apostando por el metro; pero, mientras tanto, que ese servicio de "buhometro" se mantenga. Aquí, como se le ha puesto el apellido "metro" a todo lo que va sobre ruedas, railes, incluso a lo que vuela, al final nos encontramos con que nos confundimos bastante. En cualquier caso, que el servicio de fin de semana sea suficiente, que tenga capacidad, y que no haga que los jóvenes, en los desplazamientos por la ciudad para coger los búhos de fin de semana que van hasta la periferia, hasta los municipios de los alrededores de Madrid, tengan que utilizar con tanta frecuencia el taxi, que lo hacen a menudo porque es la manera de llegar a las cabeceras de esas vías porque el servicio que hay no les da respuesta real. Yo sigo pensando que a la excelente red de metro que ustedes han hecho no le saben sacar la rentabilidad suficiente, la que merecería tamaña obra, y sería una oportunidad de darle unas horas más de servicio. Los sindicatos también deberían ver que con ello se puede ampliar plantilla y que seguramente estaríamos todos extrayéndole un poquito más de rentabilidad social a la gran inversión económica que se ha hecho. Señor Pradillo, seguramente en otra ocasión acercaremos más posturas. Nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Desde luego, este portavoz no le desea ningún mal al señor Pradillo; lo que sí me gustaría saber es cuánto le queda para jubilarse. (El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES**: *Tengo 66 años; o sea que cuando quiera.*) (Risas.) Porque, claro, ante la disyuntiva que nos ha planteado antes, creo que hay un término medio que es más favorable para

todos, como en el caso de la línea 53. En fin, bromas aparte, lo que sí ha quedado claro aquí -bueno, yo ya lo tenía claro, pero ahora además constará en el Diario de Sesiones- es que esto del “buhometro” o el “metrobus” no es más que un invento para que le dejemos tranquilo. Eso ya lo sospechábamos algunos, y no sé si lo tenía tan claro la Presidenta de la Comunidad, que enarboló esa bandera como una gran solución. Pero, bueno, ya nos va quedando claro que esa supuesta solución era para salir del paso y que poco a poco se va diluyendo. Se va diluyendo, primero, porque ya de entrada no llegaba a todos los sitios a los que llegaba esa red de metro a la que supuestamente debía sustituir; en segundo lugar, porque cuando ha habido ampliaciones de la red de metro no han ido seguidas de la consiguiente prolongación de las líneas de “buhometro” y, tercero, nos dice usted ahora, nos anticipa, que dentro de unos meses va a liquidar usted la red de “buhometro”. Hay que decirlo claramente: la va a liquidar; la va a liquidar porque va a haber una red única para todos los días, no solamente para los fines de semana, y que, por tanto, no tiene por qué corresponderse con la red de metro. Eso puede ser razonable, no le digo a usted que no; es algo a discutir, pero lo que sí es evidente es que la promesa de la Presidenta de la Comunidad cae completamente.

Hagamos un poco de memoria histórica reciente. En el año 2003, el Grupo Socialista llevaba en su programa electoral la apertura del metro las 24 horas durante el fin de semana. El Partido Popular, no. Es verdad que un tiempo después, siendo Presidenta la señora Aguirre, hizo suya esa promesa electoral que no estaba en su programa; la hizo suya. A nosotros nos parece bien que quien gobierne se apropie de nuestras propuestas, pero de lo que se trata es de que se lleven a la práctica. Prometió que iba a abrir el metro los fines de semana 24 horas, y no lo consiguió. Hasta hoy, nos había hecho creer que no lo había conseguido por la oposición de los sindicatos, pero nos ha quedado claro que lo de los sindicatos es una excusa. No lo ha conseguido por la oposición del señor Pradillo, aunque, según nos decía el portavoz de Izquierda Unida, parece ser que aquí hay una pinza: Pradillo-Comisiones Obreras. (Risas.) Lo que sí está claro, por tanto, es que aquel invento de la señora Aguirre para justificar su incapacidad para llevar a la práctica aquello que había prometido, apropiándose de un compromiso

electoral del Partido Socialista, se está diluyendo progresivamente y el señor Pradillo le va a dar la puntilla, va a certificar su defunción de aquí a unos meses.

Le tomo literalmente la palabra en cuanto a que nos ha dicho que traerá aquí una propuesta. Le agradecería que, por lo menos, cumpliera su palabra y no nos enteremos por los medios de comunicación de la decisión adoptada. Le agradecería que, por lo menos, nos traiga aquí, como nos ha prometido, la propuesta, y la valoraremos en su momento como se nos plantea. Creo, señor Pradillo, que los compromisos son para cumplirlos, incluso los compromisos de la Presidenta de la Comunidad.

En cualquier caso, hay algún punto concreto que creo que no se atiende, -y no es el único- con estas nuevas prolongaciones, como es el caso de la línea 2 hasta La Elipa; la línea 2 llega exclusivamente hasta Ventas, habiéndose prolongado la línea de metro hasta La Elipa. Es verdad que hay otros autobuses que van a La Elipa, pero también los hay que van a otros sitios y no por eso se quita la línea de “buhometro”. Ya sabemos que coinciden -lo sabe usted mejor que yo- muchas líneas. Yo diría que la mayoría de las líneas de “buhometro” coinciden en buena parte de sus trazados con otras líneas nocturnas, los búhos normales, las líneas N; pero lo cierto es que los vecinos de La Elipa -especialmente los jóvenes de La Elipa que es a quienes va dirigido este servicio de líneas N-, cuando quieren desplazarse de noche o fines de semana, tienen que realizar combinaciones entre búhos como el N-5 o el N-7 y el “buhometro”, cuando el que va a Ventas no tiene necesidad de hacer ninguna combinación.

Sinceramente, señor Gerente, yo le insistiría en que estos casos concretos, como, por ejemplo, el de la línea 2 hasta La Elipa, lo tome en consideración y lo haga coincidir con el recorrido completo de la línea de metro, que tampoco estamos hablando de grandes distancias entre Ventas y La Elipa. Por tanto, no creo que encarezca excesivamente el servicio, aparte de que se trataría sencillamente de cumplir a lo que en su día, hace ya varios años -si no me equivoco en el 2005 ó 2006; las elecciones fueron en 2003, pero creo que tardó un tiempo en asumir ese compromiso- desde luego en la Legislatura anterior, se comprometió la presidenta Aguirre. Señor Pradillo, por lo menos en esto, trate usted de cumplir la promesa de su Presidenta, que no deja de ser la

Presidenta de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Pablo Morillo.

El Sr. **MORILLO CASALS**: Gracias, señora Presidenta. Señor Pradillo, muchísimas gracias por la información que nos ha dado y por el buen rato que además nos ha hecho pasar con sus comentarios; le deseamos todos los parabienes y que dure usted muchos años en el puesto porque significará que también seguimos nosotros.

Como usted ha visto, abrir el metro por la noche es un dogma que tiene la oposición sencillamente porque sí, porque de lo que se trata -como usted ha dicho y ha definido muy bien- es de dar un servicio de calidad, que la gente pueda tener un medio de transporte y exista una movilidad cómoda, segura, práctica, económica para quienes lo utilizan por la noche. Por lo tanto, hoy hemos visto que -además, lo reconocen, no sé si habrá quedado reflejado en el Diario de Sesiones-, como lo que decía por lo bajini un portavoz, también UGT está en contra de la apertura de las 24 horas. No solamente es porque usted lo considere así, sino porque desde el principio fue el problema que tuvimos. Usted es una persona que lleva adelante todo aquello que el Gobierno le pide, y lo primero que yo recuerdo -creo que fue aproximadamente sobre el año 2005, señor Nolla, cuando estaba la Consejera Cospedal-, cuando se instauraron estas líneas era el problema que existía con los sindicatos para la apertura de 24 horas. No creo tampoco, señor Fernández, que se trate de poner a los sindicatos, que son también bastante más inteligentes de lo que pueda parecer en algunas ocasiones, una zanahoria delante diciendo que por el empleo, etcétera, y que por eso vayan a renunciar a una cosa que consideran que es importante, como es la seguridad en el metro; no creo que vayan a picar con el tema del empleo.

Dice que se necesita un servicio. Existe un servicio de transporte público por las noches, que no solamente es para los jóvenes sino también para los trabajadores que dan servicio a todo ese ocio que ocupa a los jóvenes por la noche. Al final, las ventajas que tiene el autobús -lo hemos debatido ya en diversas ocasiones desde el año 2005- es que es

rápido, es cercano, incluso da la sensación de mayor seguridad puesto que supone adentrarse en una estación de metro, en algunos momentos muy solitaria, y además ir viendo el trayecto da una sensación de mayor seguridad y tranquilidad a los usuarios. Por este motivo, la aceptación de los "buhometros" es buena y está muy valorada por parte de los usuarios, quedando cubierta esa reivindicación cubierta por el servicio que se ha prestado. No creo que solamente se haya activado en Barcelona porque funcione el metro los fines de semana las 24 horas del día, no creo que sea ése el motivo.

Respecto a lo que ha dicho el señor Pradillo, no es que se vayan a suprimir los "buhometros". Lo que ha dicho es que se mejore un servicio existente. Existen las líneas nocturnas, "los búhos", las líneas de "buhometros" los fines de semana. Es indudable que al usuario, el posible nuevo usuario o el que ha comenzado a utilizarlo -y lo ha dicho muy bien el señor Gerente-, cuando uno simplifica y sabe que el autobús pasa por esa parada todos los días sin tener que estar pendiente de si es fin de semana, lunes, martes, víspera, etcétera, le facilitamos el uso del transporte público, que es la mejor forma de fomentarlo. Y a esos jóvenes, que no tienen que estar haciendo cálculos de cuándo, en qué momento y qué día de la semana es, si saben sencillamente que esa línea de autobús pasa todos los días por ahí, les será mucho más práctico que averiguar cómo poder llegar a un sitio en función del día en el que está. Digo esto porque también hemos discutido de algo parecido cuando uno habla de las tarifas que tiene, por ejemplo, en Sevilla, que tiene ciento cuarenta y tantas combinaciones en un recorrido de 2 kilómetros. Todo eso es lo que no facilita el fomento del transporte público.

Por tanto, señor Pradillo, creo que van ustedes bien encaminados. Yo estoy muy tranquilo sabiendo que está usted ahí, que hace todo lo mejor y que la planificación es la correcta. Dentro de poco nos vamos a encontrar, cuando usted haya presentado todas esas líneas y lo que tienen pensado hacer, con un servicio que ya es bueno, con otro todavía mucho mejor. Muchas gracias, señora Presidenta.

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. Yo diría: abramos el metro por la noche. Me gustaría decir: anda, ¿y por qué nadie pide que se abra toda la red de Cercanías de Renfe por la noche? No lo he oído nunca. Sería una barbaridad todavía mayor, pero sería coherente decir: bueno, pues abramos todo eso. Cuando se administran recursos públicos, no se debería pensar eso. La seguridad del metro por la noche sería imposible de garantizar. Imaginen lo que iba a pasar con aquellas personas que han dejado el coche para poder beber, que es razonable, que está muy bien; luego cualquier empujón, que se vaya jugando, que se caiga alguien a un andén u otras situaciones que no quiero ni pensar, sólo por eso, yo no lo abriría. Pero supongamos que se abre. ¿Qué significaría abrirlo? Aproximadamente que no se podría trabajar en la red de metro 115 días al año en números redondos: los 52 sábados, los 52 domingos, algún festivo, vísperas, etcétera, que es un tercio de los días del año. Es decir, ahora que nos las vemos y deseamos para mantener la red y poder trabajar, que lo tenemos abierto desde la 1:30 hasta las 6:00, que el primero que llega a las dresinas desde sus bases, al final, como yo digo en broma, da para apretar un tornillo y salir corriendo porque ya viene el tren de la mañana siguiente; si redujésemos ese tercio pondríamos en peligro el mantenimiento de la red del Metro. Ésas son unas consideraciones importantes. Y de dinero, ¡ya no quiero ni hablar porque es la reoca!

No es igual la red de metro de Madrid que la de Barcelona. Lo que hace Barcelona es una cosa exótica; es como si yo aquí abro una línea. ¡Pues, vale! ¡Bien! O como si se abre un día. Es que nosotros tenemos la red que tenemos; entonces, no hay esa experiencia. Concretamente ahora mismo en Nueva York hasta están cerrando algunas que abrían por la noche, y allí lo tenían más fácil porque, como saben SS.SS., en algunas líneas hay cuatro vías, con lo que podían cerrar dos y dejar abiertas las otras dos bien exprés bien de una en una.

A la Presidenta la he convencido de que esto era una barbaridad. Así de claro, me ha costado sangre, no lo oculto, pero la he convencido. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *No lo dudo.*) Y también he convencido a más de una Consejera. Por algo será.

Para que se queden tranquilos, ésta diapositiva que les muestro es la red ampliada de

metro y cómo están servidas las líneas una vez hechas las prolongaciones de esta semana. Aquí se ve que -y he dejado la peor de todas, la línea 1-, salvo la estación de Bambú, las demás tienen líneas; por donde está la estación de metro pasa una línea que va a Cibeles. ¡Qué más dará si se llama N 1 o L 1, si al ciudadano le da lo mismo!

En el Ensanche de Vallecas, ¡qué decir! ¿Para qué voy a poner otra línea si tengo la línea N 9 que pasa por todas las estaciones de metro? Sería dilapidar el dinero. No entiendo que alguien lo pida.

La Elipa tiene la N 6 y la N 7. Los jóvenes mayoritariamente tienen el abono transporte, con lo cual, desde el punto de vista económico, no están penalizados; lo único es el trasbordo, que es una penalización obviamente, pero yo quisiera saber cuántos de los usuarios de La Elipa tienen como destino nocturno Ventas. Con todos mis respetos, yo no sé qué hay en Ventas por las noches.

Con la línea 3 pasa igual. Si tenemos todas esas líneas que vemos ahí, la 13 y la 14, que barren toda la carretera de Andalucía, ¿para qué vamos a poner otra línea llevándola de Legazpi? Sería absurdo; sería tirar mucho dinero.

¿Qué pasa con la línea 4? Pues ídem de ídem: que unas están servidas por la N 1 y otras por la N 2. Pues ya tienen para ir hacia el centro.

En Canillejas pasa lo mismo con la N 4, en la Alameda de Osuna o El Capricho. Bueno, en El Capricho prácticamente no hay nadie, pero en la Alameda de Osuna tienen la N 4.

En la nueva estación que hemos hecho de El Planetario, ¿para qué vamos a poner una línea si la que hay ya lo cubre? En este caso es concretamente la L 3, que ya pasaba por ahí. La N 6 no vamos a llevarla al Estadio Olímpico por la noche, cuando no hay nadie.

En Barajas ya estaba la línea de antes. Hemos puesto una estación en Pinar del Rey, por donde pasan la N 2 y la L 8. Tampoco hay que poner otra línea de "buhometro" porque hasta podría decir que por ahí pasa.

En metronorte, el tramo que hay en Madrid capital, pasa lo mismo: con lo que hemos prolongado de las líneas 23 y 24, sirve para Las Tablas, Tres Olivos y Montecarmelo. Es una solución razonable, y más en esta época de crisis.

Aviación Española, que fue una estación intermedia, también tiene resuelto el problema con la línea 19 e incluso con líneas interurbanas que pasan por allí.

En Carabanchel y La Peseta sucede algo similar: hemos prolongado esta línea y, en lugar de hacer el recorrido corto por el trazado del metro, hemos aprovechado para dar una vuelta al Ensanche de Carabanchel y por la avenida de La Peseta, como se ve. ¡Hombre!, pues parece que es mejor solución ésa que llevar el "buhometro".

En el resto de las líneas de metro, la línea 203 ya la teníamos hecha de antes. Si lleva más o menos el recorrido del metroeste, ¿para qué vamos a poner otra?

En cuanto al metronorte, ídem de ídem. Con todas las líneas que hay ahí, ¡anda, que no tienen para venir a Madrid como para poner otra por encima del trazado! Concretamente en ésta, sólo diría una cosa para que se hagan una idea: los viajeros que montan a partir de las doce de la noche hasta la una

y media que se cierra el metro norte, en todo ese tramo del metronorte, son 90 personas; repito, 90 personas. Dígame si es para abrir el metro o poner siquiera un autobús; es como un taxi. Nada más, señorías.

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

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Algún diputado desea hacer algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

(Eran las doce horas y diez 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

e-mail: 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.

C

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 200_,
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 200_.