

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



Número 629

19 de febrero de 2010

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

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

Sesión celebrada el viernes 19 de febrero de 2010

ORDEN DEL DÍA

1.- C 111/10 RGEP. 756, Comparecencia del Sr. D. Jesús Trabada, Consejero Delegado de MINTRA, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación e incidencias del proyecto de ampliación de la línea 9 de Metro. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

2.- PCOC 334/09 RGEP. 6335, 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 eliminar la travesía de la M-226 en Los Santos de la Humosa.

3.- C 71/10 RGEP. 469, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009 en materia de carreteras. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

4.- C 75/10 RGEF. 513, Comparecencia del Sr. Director General de la Empresa Pública Aeropuertos de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009, así como proyectos para 2010. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 11 horas y 7 minutos.
Página 18181

— Modificación del orden del día:

Introducción de un nuevo punto: Elección de Vicepresidente.

Página 18181

— Elección de Vicepresidente.

Página 18181

-A propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, queda proclamado como Vicepresidente de la Comisión el señor Salvatierra Saru.

Página 18181

— C 111/10 RGEF. 756, Comparecencia del Sr. D. Jesús Trabada, Consejero Delegado de MINTRA, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación e incidencias del proyecto de ampliación de la línea 9 de Metro. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Página 18181

-Interviene el Sr. Fernández Díaz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página 18181-18182

-Exposición del Sr. Director General de Infraestructuras del Transporte.

Página 18182-18183

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

Página 18183-18187

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

Página 18187-18189

— PCOC 334/09 RGEF. 6335, 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 eliminar la travesía de la M-226 en Los Santos de la Humosa.

Página 18189

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

Página 18189

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

Página 18189

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

Página 18189-18191

— C 71/10 RGEF. 469, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009 en materia de carreteras. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Página 18191

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
Página 18192

-Exposición del Sr. Director General de Carreteras.
Página 18192-18195

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Cabrera Orellana.
Página 18195-18198

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.
Página 18198-18200

— C 75/10 RGEP. 513, Comparecencia del Sr. Director General de la Empresa Pública Aeropuertos de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009, así como proyectos para 2010. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).
Página 18200

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
Página 18200

-Exposición del Sr. Director General de Aeropuertos de Madrid, S.A.
Página 18201-18203

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Fernández Díaz, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Morillo Casals.
Página 18203-18206

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.
Página 18206-18208

— Ruegos y Preguntas.
Página 18208

-No hubo ruegos ni preguntas.
Página 18208

-Se levanta la sesión a las 13 horas y 34 minutos.
Página 18208

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

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Antes de pasar a tratar el orden del día, la Mesa de la Asamblea, en su reunión del día 15 de febrero de 2010, tomó conocimiento de la renuncia a su condición de miembro de la Comisión de Transportes e Infraestructuras y, por consiguiente, a su condición de Vicepresidenta de la misma presentada por la diputada doña Rosa Alcalá Chacón. Procede, consecuentemente, cubrir la vacante producida en la Mesa de la Comisión, para lo que es necesario añadir un nuevo punto al orden del día. ¿Están SS.SS. de acuerdo? (*Asentimiento*)

Elección de Vicepresidente de la Comisión:

La Junta de Portavoces de los Grupos Parlamentarios ha acordado por unanimidad que por parte del Grupo Socialista, al que pertenecía la Vicepresidenta de la Comisión, se proponga a un diputado para cubrir la vacante. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista para formular la propuesta.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. El Grupo Socialista propone como Vicepresidente de esta Comisión al señor Salvatierra Saru. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Acepta la Comisión el nombramiento como Vicepresidente de la misma al diputado don Mario Lisandro Salvatierra Saru? (*Asentimiento*) Queda aprobada la propuesta por asentimiento. Ruego al Vicepresidente de la Comisión que ocupe su puesto en la mesa.

Pasamos al primer punto del orden del día.

C 111/10 RGEP. 756, Comparecencia del Sr. D. Jesús Trabada, Consejero Delegado de Mintra, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación e incidencias del proyecto de

ampliación de la línea 9 de Metro. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señor Trabada. Esta comparecencia que ha pedido mi Grupo tiene que ver con la prolongación de la línea 9, una de las tres ampliaciones que está abordando Metro en esta Legislatura, y que tiene unos antecedentes que, cuando menos, podemos calificar de movidos. Hubo un primer proyecto en el verano de 2008, del que se desiste en enero de 2009, que recordemos que era el que pretendía instalar una estación en el patio de un instituto. Posteriormente hubo un segundo proyecto en mayo de 2009, al que se presentaron alegaciones, entre ellas las presentadas por la clínica Rúber, que fueron aceptadas. Como consecuencia de la aceptación de esas alegaciones al segundo proyecto, el de mayo de 2009, se produce una modificación en ese trazado. El día 3 de diciembre de 2009 se abre un período de información pública de lo que se califica -son palabras de su departamento- como modificaciones del método constructivo, que tienen que ver con los cambios de trazado. En principio se incluye una curva de 300 metros de diámetro, que finalmente queda reducida a 250 metros. Con todo ello, entendemos que se puede estar produciendo una situación de indefensión para ciudadanos, no importa si pocos o muchos, porque la duda es si estamos ante una modificación del método constructivo o realmente estamos ante una modificación sustancial del segundo proyecto.

Sobre todo lo que tengo son preguntas porque tampoco tengo los criterios técnicos suficientemente asentados, pero del contacto con los ciudadanos con los que hemos hablado y que se consideran afectados me surge toda una serie de dudas. En principio, tengo la certeza de que donde había unos afectados por el último proyecto, la clínica Rúber, ahora hay otros, y ellos se sienten indefensos porque no ha habido una información pública. Creo que éste es un tema para la ejecución puesto que hay toda una serie de recursos en marcha que usted conocerá, y a mí me da la sensación de que son ciudadanos capaces de defenderse; por tanto, si las cosas no se hacen procedimentalmente bien, son capaces de ponerles a ustedes en problemas.

Me gustaría preguntarle una serie de cuestiones concretas. En primer lugar, me gustaría saber si es cierto, como se temen algunos de los afectados, que el nuevo trazado va a pasar realmente cerca de algunas viviendas, de algunos dormitorios, en concreto a una distancia inferior a quince metros. Dígalo o desmíentelo aquí porque creo que servirá para tranquilizar a los ciudadanos que se sienten afectados.

También me gustaría saber si es cierto que, después de presentar esta modificación del método constructivo, como usted lo llama, se ha producido una siguiente modificación en la que se ha cambiado el trazado de una curva de 300 metros por otra de 250 metros, que lo acerca más todavía a algunas viviendas. Además, me gustaría que aclarase si es cierto que ese trazado en curva, a unos diez metros de profundidad media por debajo de una serie de viviendas y con una pendiente del 4 por ciento, genera situaciones de ruido, vibraciones o algún tipo de emisión electromagnética que puedan de alguna forma incidir en las viviendas y, por tanto, en la calidad de vida de los ciudadanos.

Finalmente, me gustaría preguntarle si no existe ninguna posibilidad de buscar -ya sé que ustedes deben cumplir el calendario, que la Legislatura está avanzada y la obra está todavía bastante en pañales- la forma de alejarlo en horizontal o en vertical para que estas incidencias sobre una serie de ciudadanos pudieran evitarse de alguna manera. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Jesús Trabada para contestar.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Muchas gracias, señora Presidenta. Ante la pregunta sobre el proyecto de la línea 9, estoy de acuerdo con don Fausto en que ha tenido muchos cambios y muchas vicisitudes -para mi gusto, demasiadas-; pero estas cosas son muchas veces sobrevenidas y nosotros siempre intentamos dar la mejor respuesta técnica ante los problemas que se plantean.

El proyecto ha tenido una trayectoria -en fechas- más o menos parecida a la que ha descrito don Fausto, pero lo que se presentó en mayo de

2009 no fue otro proyecto, fue un anteproyecto, porque todos los proyectos de metro tienen, primero, un anteproyecto, en el que va el estudio de posibles soluciones y es el que se somete a alegaciones. Con la solución que se da a las alegaciones es con lo que se desarrolla el proyecto de construcción; y el proyecto de construcción que se sacó a contratación es el producto de la contestación a estas alegaciones, pero lo que había en mayo era sólo el anteproyecto con el estudio de alternativas, que es el que se somete a alegaciones.

La modificación del trazado -usted mismo lo ha dicho- fue para evitar el trazado anterior que pasaba por debajo de la clínica y de un campo de fútbol que está pegado a la clínica, sobre el que hay un acuerdo con el ayuntamiento ante un proyecto de la clínica para ampliarla a esta parcela del campo de fútbol. Cuando hicimos el primer trazado consideramos que el edificio de la clínica era en subterráneo igual que en superficie, pero cuando la clínica presentó las alegaciones vimos que toda la parcela del hospital está ocupada por plantas subterráneas, no como ocurre en superficie ya que lo que hay construido no ocupa ni con mucho toda la parcela. Nosotros pasábamos por una esquina suponiendo que no afectábamos al subterráneo de la clínica, y la clínica nos dijo que no sólo tenía construido subterráneos en toda la parcela sino que además por la zona por donde iba a pasar el metro había una serie de equipos -nos han hecho alegaciones del tamaño de un tomo del Espasa con las características de los equipos- de radioterapia con los que se tratan los cánceres; equipos muy delicados que no pueden estar sometidos a la menor variación del electromagnetismo que provoca siempre el ferrocarril ni a posibles vibraciones.

Ante un tema tan delicado intentamos modificar el trazado para salirnos de esa zona, pero no había manera porque entre la parcela actual del hospital y la futura del campo de fútbol era imposible pasar, por lo que nos fuimos mucho más a la derecha haciendo un trazado que es muy parecido al que había; pero, en lugar de dar la curva a la izquierda, la hemos dado a la derecha. ¿Qué ocurre con esto? Que con el primer trazado no sólo estaba afectada la clínica Rúber sino que afectaba también a otros vecinos y edificaciones, y lo que hemos cambiado ha sido de afectados -entre comillas- porque en todas las construcciones del metro de Madrid hay trazados subterráneos que pasan por debajo de casas, y lo

que procuramos es que pasen por terreno público. Y lo que dice la ley es que terreno público es todo aquello que no está afectado por lo que permita el urbanismo; es decir, si en una determinada zona se permite un sótano, se considera terreno público a lo que está debajo de ese sótano. Nuestro trazado no invade terreno particular en ningún momento y pasa debajo de viviendas a una altura que consideramos razonable; hay muchos trazados con menos de 15 metros, pero muchos, y no antiguos sino de las últimas ampliaciones. En trazados antiguos hay edificios que están cimentados sobre el túnel, ahí no hay 15 metros, hay cero pelotero, y yo creo que éste tiene cota suficiente.

El cambio del trazado de 300 a 250 metros es porque entendemos que el trazado de 250 metros es mejor y el de 300 metros venía condicionado porque el sistema constructivo que se iba a usar era la tuneladora, y las tuneladoras tienen muchos problemas para dar una curva de 250 metros; de hecho, en algunos casos hemos tenido desviaciones del trazado porque es muy difícil. Es el mínimo y está demasiado ajustado, pero sí se puede hacer con un sistema tradicional de excavación a mano; entonces hemos elegido el mejor trazado sin el condicionante de la tuneladora. Yo no estoy de acuerdo en que este trazado afecte a más vecinos; simplemente el movimiento en planta es casi mínimo y a lo mejor se ha movido tres metros de un lado a otro y puede que le afecte más a algún vecino y menos al que estaba al lado, pero no hay ningún vecino que estuviera afectado por el trazado que ahora lo esté, o al revés. Es prácticamente igual y lo podemos contrastar con los planos en la mano cuando queramos.

Sobre el tema de las emisiones electromagnéticas, el ruido y las vibraciones, a lo que hay que atenerse es a lo que marca la legislación vigente. Nosotros entendemos que en el proyecto, no ahora sino desde el principio, se han tomado todas las medidas más exigentes que conocemos actualmente en el mercado para reducir el ruido y las vibraciones. El electromagnetismo normal que se desprende de la circulación del metro no afecta a las viviendas ni a aparatos, sólo afecta a temas muy sensibles como pueden ser estos aparatos que he descrito de la clínica y que ya tuvimos un problema similar en el Clínico y conseguimos resolverlo.

Las medidas que se han tomado para eliminar ruido y vibraciones son las mismas que se

tomaron en su día en el ramal Ópera-Norte para pasar por debajo del Teatro Real ahora mejoradas, porque las que se tomaron entonces era colocar debajo de la losa de hormigón que sustenta la vía una manta aislante que es antivibratoria; pero los materiales y la evolución de la tecnología han hecho posible que las mantas actuales sean mejores que las que se colocaron en su día, con lo cual van a tener el mejor tratamiento para estos temas que se conoce ahora mismo en el mercado.

En cuanto al estudio de otros trazados, al final todos los trazados, salvo el de la clínica, que tenía un problema bastante irresoluble, tenían problemas similares; hemos elegido éste como podíamos haber elegido otro, pero no hay ninguno que no afecte a nadie. Al final es elegir si afectas a siete o a nueve, pero no hay ningún trazado que no afectara a nadie. Hemos hecho el trazado que pasaba por el menor número de viviendas.

El tema de la pendiente del 4 por ciento es la máxima que se utiliza en el metro, y la hemos utilizado precisamente para intentar que el túnel se colocara lo más profundo posible enseguida y alejarnos todo lo posible de las viviendas por las que se pasa. Pero no estamos haciendo una actuación distinta de muchas otras que se han hecho similares durante las últimas ampliaciones del metro y además, en este caso, se han adoptado en el proyecto medidas antivibración y antirruído muy superiores a las habituales en otro tipo de proyectos. Nada más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Trabada. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Trabada. Aunque le he de decir que hoy me ha convencido usted menos que otras veces, y le voy a explicar por qué. Puedo estar de acuerdo con alguno de los razonamientos que usted hace, porque yo puedo estar de acuerdo con que este trazado afecta quizá a menos personas que otros, con que no es posible otro trazado, y con que la inclinación tiene que ser del 4 por ciento; eso seguramente sea cierto.

Yo entiendo -y así lo entienden los ciudadanos afectados- que cuando hablamos de

derechos no hay que cuantificar cuántos son los ciudadanos afectados, puesto que con un solo ciudadano ya existe el derecho. Lo que ocurre es que para en este caso, para este trazado -por más que usted diga que primero hubo un anteproyecto en el que había varias opciones y, finalmente, se ha elegido una de ellas, yo no se lo puedo negar porque no lo sé, tendría que mirarlo-, al no haber un proceso de información pública en el que los ciudadanos, desde el principio, puedan estar en condiciones de proponer, de alegar, de personarse, de garantizar sus derechos y vernos impulsados por las fechas, por los plazos, por el apresuramiento que implica que haya unas elecciones y un compromiso electoral al que hay que dar cumplimiento, a nosotros nos parece que eso se hace a costa de pasar por encima de los derechos, en este caso, de estos ciudadanos.

Yo no le voy a cuestionar técnicamente lo que usted dice porque ni lo sé ni tengo capacidad para hacerlo, pero cuando esa percepción le llega a los ciudadanos y nos lo cuentan, yo, al menos, les creí más de lo que le he creído a usted, y suele ser al contrario. Usted me suele convencer habitualmente cuando se expresa aquí. Por lo tanto, de eso es de lo que estamos hablando: de cómo logramos convencer a los ciudadanos que están afectados, que se sienten lo suficientemente afectados, que lo tienen interiorizado como para estar organizándose, y gastándose su dinero en recursos, en técnicos, en informes, en asesoramiento para reclamar a la Administración, porque, para que eso ocurra los ciudadanos tienen que tener la percepción de que algo de lo que se está haciendo les toca en sus intereses particulares, en su calidad y, al menos con la cultura que tenemos en este país, que de alguna manera roza nuestra casa, el lugar en el que vivimos. Eso es lo que a mí me gustaría -hoy hay aquí algunos afectados-, que usted les convenciese. Más que convencerme a mí, que les convenciese a ellos, de que tienen la puerta abierta de la Administración actuante para convencerles, por la vía de las pruebas y de los hechos, de que en ningún caso, en lo que es una obra pública necesaria y de evidente interés general, ellos van a pagar el peaje de ser los ciudadanos afectados en sus condiciones de vida y en sus viviendas por lo que está haciendo la Administración. Para eso, que los procedimientos, los plazos, las garantías estén todas a su favor, a favor de ellos, a quienes les llega -aunque entiendo que es de rebote- un tercer proyecto, porque los dos

anteriores han ido encontrando problemas que creo que, con buen criterio, han hecho desistir a la Administración. Probablemente, no se llegue a las elecciones de 2011 con esa obra inaugurada. En todo caso, entiendo que va a ser difícil, pero es posible; milagros se han hecho antes. Pero lo haríamos con la tranquilidad de que las cosas se han hecho bien. Yo no dudo de que todo el trazado discorra por terreno público, pero hay una controversia entre la afectación o no de ese terreno público.

También dicen los afectados que en sus derechos urbanísticos, que tienen concedidos por el lugar en el que están y por el Plan General de Ordenación Urbana, están contempladas hasta tres plantas de sótano. Yo no sé si ese derecho de uso privado del terreno público colisionaría con el derecho de uso público que ustedes hacen. A mí me parece que estas cosas se solucionan con diálogo y con capacidad de entendimiento entre las partes. Por un lado, está la iniciativa pública, que en ningún momento cuestionamos, pero creemos que no debe hacerse pasando por encima, conculcando o lesionando de alguna manera los derechos de los ciudadanos que ya viven allí. Por todo esto, yo le insto a que se les atienda más allá de lo que el procedimiento burocrático exige o regula; que se les atienda por la vía de la búsqueda del entendimiento porque si no, creo que acabará siendo un caso de los que se sustancian en los tribunales, y, por desgracia, ya tenemos en estos últimos siete años, desde que este Gobierno gobierna en la Comunidad de Madrid, demasiados casos como este. Sobre todo infraestructuras nos encontramos grandes obras ejecutadas que luego resulta que judicialmente son cuestionadas por temas casi siempre de procedimiento, cuando ya no hay ninguna solución, nada más que tomar nota de que las cosas no se hicieron bien y que no se pueden rectificar. Son situaciones sobre las que no se puede operar.

Para mi Grupo, que ha propuesto esta comparecencia, este sería el mensaje que queremos dejarle: todavía se está en los inicios, aunque ya sé que incluso se ha puesto la primera piedra. Parece ser que, a veces, las obras van por delante de los proyectos de construcción. Queremos que se haga un esfuerzo por el diálogo para solucionar un problema porque yo personalmente tengo la percepción de que, con voluntad, se puede solucionar; que no hay una distancia tan grande, que

no es un problema tan inabordable como para que no se pueda solucionar. Seguramente es un problema pequeño si se valora en los términos de que pueda afectar a pocas familias, pero creo que es un problema importante porque hay familias que consideran que les está afectando a su vida de una manera importante. Esto era lo que queríamos trasladar con esta comparecencia: que, si es posible, se abra la puerta al diálogo. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra don Modesto Nolla por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Trabada, no voy a extenderme mucho. Comparto básicamente el criterio del portavoz de Izquierda Unida, por tanto, intentaré no repetir sus argumentos. Voy a empezar por decir que apoyamos plenamente la prolongación de la línea 9 de metro hasta Mirasierra. Nos parece muy positivo, siempre lo hemos dicho. También creemos que hay que valorar positivamente el cambio, que se decidió, entre otros, también a instancia de los Grupos de la oposición y los vecinos, del trazado para que no afectase al instituto de enseñanza secundaria Mirasierra, y ahora nos encontramos con este modificado del proyecto que, al parecer, afecta negativamente a algunas familias. Más allá de que sean muchas o pocas, como decía el portavoz de Izquierda Unida, creo que nos debemos interesar por esa situación.

Yo no sé si le he entendido bien cuando nos comentaba el mínimo de profundidad que se prevé en las proximidades de estas viviendas. Por favor, le pido que lo concrete ¿Cuál es el mínimo de profundidad? No sé si le he entendido que eran quince metros. (El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**: *No, eso lo ha dicho don Fausto Fernández.*) Entonces, por favor, le pido que nos lo concrete, porque creo -y coincido en eso plenamente con lo que decía el señor Fernández- que es muy importante que los vecinos puedan estar tranquilos. ¡Ojalá que esta obra se pueda terminar cuanto antes! Creo que es importante hacerla con rapidez, pero sin precipitación; que se hagan las cosas cuanto antes y que se hagan con la tranquilidad de los vecinos y que nadie se vea

afectado negativamente, sobre todo si se puede evitar.

En sus alegaciones, los vecinos hablan de unas determinadas profundidades muy someras, que no sé si son las que se prevén o no. Hablan incluso de poco más de cinco metros de profundidad respecto a algunos dormitorios. Me gustaría que nos aclarase cuál es la profundidad mínima desde el nivel de calle porque, como también se ha planteado, hay unos derechos que concede la legislación urbanística y, aunque siempre se puede llegar a la expropiación de los derechos, lo más importante son la seguridad y la tranquilidad de los vecinos. Por eso aunque no es planteable volver a someter nuevamente el proyecto a información pública -efectivamente, no es exigible en este caso-, me consta que los afectados han presentado escritos de alegaciones solicitando, por ejemplo, que Mintra -empresa que usted dirige-les haga llegar las pruebas del impacto que están produciendo las obras al terreno y a las estructuras. Asimismo, entre otras cosas, solicitan la realización de pruebas y ensayos del nivel actual de ruidos y vibraciones. Me gustaría que usted se comprometiera a satisfacer esta petición de los vecinos precisamente en aras de su tranquilidad, porque confío -y creo que es el deseo de todos nosotros-, en que finalmente se pueda compatibilizar el interés general de los vecinos de Madrid, de los usuarios de metro, con el interés particular de los vecinos de estas viviendas del barrio de Mirasierra que son directamente afectados. Nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Pablo Morillo.

El Sr. **MORILLO CASALS**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Trabada, muchas gracias por las explicaciones que nos ha dado. Nos ha convencido más que nunca porque ha argumentado correctamente las causas, el proceso que se ha llevado a cabo y la legalidad, que se cumple siempre, en cada momento.

Esta mañana, se han dicho muchas cosas. Lo primero que me ha llamado la atención es que el portavoz de Izquierda Unida ha hablado de prisas electorales. Mire, si hubiese sido por prisas electorales -cuando además estamos hablando de

que son proyectos que pueden afectar a los ciudadanos-, posiblemente hubiésemos tomado el primer proyecto, el que afectaba al colegio. Por lo tanto, a este Gobierno no son las prisas lo que le apremia, sino la calidad que van a tener los ciudadanos con un proyecto reivindicado desde hace mucho tiempo: la prolongación de la línea 9 a Mirasierra. Un proyecto demandado, querido por los ciudadanos y necesario; por eso se ha realizado. Usted ha dicho, además, que ha sido un proyecto constantemente trabajado. Pues ésa ha sido la causa de las variaciones, realizadas siempre con buen criterio por parte de este Gobierno.

Señoría, vayamos al hecho. Si lo que está usted alegando, como portavoz de Izquierda Unida, se hubiese realizado en Madrid, no existiría el metro; no existiría el metro por ningún lado porque siempre pasa por debajo de viviendas. Lo que ocurre es que siempre se vigila el cumplimiento de la normativa, de la Ley del Suelo Público, más aun en este caso ya que pasa a mayor profundidad de lo que la normativa exige. Por lo tanto, como ha explicado el señor Trabada, al anteproyecto se le añaden las alegaciones; de ahí salen unas soluciones y, de estas, el proyecto definitivo. Además, como ustedes recordarán, porque sus Grupos políticos forman parte del tripartito, en Madrid se trabaja de otra manera; se trabaja con seguridad, y en el tripartito recordemos lo de El Carmel. Eso les pasó a ustedes.

Ustedes vienen aquí siempre reclamando. Me parece bien, es parte de su trabajo. Me gustaría ver alguna aportación. Usted sabe que para la prolongación de la línea 9 de metro no hay otra solución más que pasar por determinados sitios. En esta ocasión ha actuado muy bien Mintra eligiendo el recorrido en el que hubiera menos afectados y digo afectados -entre comillas- porque da la sensación de que uno ve afectado por el hecho de que pasa el metro por debajo -15 metros o más- de su vivienda, pero no afecta a las viviendas. Los ejemplos los tenemos en los más de 200 kilómetros que en estos últimos años se han realizado en la ampliación del trazado de la red de metro.

Decía usted que la gestión de este Gobierno ha dado lugar a problemas judiciales como consecuencia de algunas grandes infraestructuras. ¿A qué infraestructura de Metro se refiere usted, señor Fernández? ¿Qué problema judicial ha habido con alguna gran infraestructura de Metro? A lo mejor,

usted intenta confundir aquí y quizás, a lo mejor, a lo que se refería era a la carretera de los pantanos; que también podríamos hablar de eso, si quiere, otro día. Por tanto, precise un poquito, porque no ha habido problemas judiciales con las infraestructuras de Metro, y usted lo sabe muy bien.

En cuanto a la pendiente -lo explicará muy tranquilamente, y lo ha dicho ya el Director General-, es la máxima pendiente que puede adquirirse y, además, está en los más profundo; con lo cual, no va a afectar, y me parece correcta la decisión. También le ha explicado muy bien por qué sobre ese trazado. A las personas no les afecta la profundidad del trazado ni el electromagnetismo, pero podría, a lo mejor, llegar a afectar a unos determinados aparatos, que son unas maravillas técnicas y francamente necesarios para sanar a mucha gente, y que por simple y máxima precaución se consideran además esas alegaciones. Cuando hacemos referencia a la distancia de 15 metros, si hacemos un corte en el terreno y observamos lo que son 15 metros, estamos hablando de un edificio de cinco plantas; es decir, la distancia entre el sótano de una vivienda y el techo de la bóveda. Bueno, si quiere usted, son cuatro plantas y pico, según el techo de la vivienda que usted ponga como ejemplo, pero son 15 metros, prácticamente cinco plantas.

Por tanto, don Fausto, en cuanto al proyecto, usted ha venido a hacer su trabajo, pero cuando habla de la percepción que tienen los ciudadanos, yo entiendo -este Gobierno es dialogante y Mintra lo es e intenta explicar sus actuaciones- que también hay que ser receptivo a que las explicaciones que a uno le dan son válidas y certeras, porque si de antemano uno niega todo lo que le vayan a decir, y no puedes convencer porque no quieren ser convencidos, poco se puede hacer.

Señor Trabada, como usted decía es un proyecto que ha tenido una serie de variaciones, pero sabemos por qué ha sido: por atender a los ciudadanos; por tener presente siempre sus reivindicaciones, tanto el Gobierno como ustedes, que además tienen que llevar adelante todas esas rectificaciones y variaciones. Sé que ustedes siempre tienen presente que afecte lo menos posible. Esto está avalado por su trabajo no solamente por las empresas de calidad, que cercioran los proyectos, la calidad de la obra que se va a realizar en esta Comunidad. Vienen ustedes avalados por la

trayectoria que ha seguido a lo largo de todos estos años, por las ampliaciones que ha habido de metro, más de 200 kilómetros. Espero que eso pueda tranquilizar a los vecinos de antemano, que no estamos viviendo en Barcelona, que estamos viviendo aquí, y está demostrado como trabaja Mintra, no cómo trabaja el tripartito.

Señor Trabada, le deseo que usted pueda convencer a los vecinos, que ellos lo quieran entender, porque es la parte primordial para poder convencer a alguien, que sea receptivo, que quiera escuchar cómo son las cosas. Le deseo que puedan ponerse a trabajar pronto porque es una reivindicación por parte de los ciudadanos de Mirasierra tener esa prolongación de la línea de Metro, que es necesaria, la quieren, la vienen reclamando y va a representar un gran beneficio para ellos. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Jesús Trabada.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Gracias, señora Presidenta. Voy a ser muy breve porque lo que tenía que decir ya está dicho. Yo entiendo que lo que estamos haciendo no es una modificación sustancial, como ha dicho don Fausto. Pero, señor Fernández, cualquiera de los vecinos afectados puede considerar que sí lo está. Estas cuestiones, cuando hay discrepancias importantes entre las partes, al final, pueden acabar dirimiéndose en los tribunales, pero no porque haya voluntad de ir a los tribunales. Yo siempre he pensando que es buena frase, que dice: juicios téngase y los ganes. La prueba de que no somos muy partidarios de ese tipo de cosas, como muy bien ha dicho el portavoz del PP, es que no tenemos muchos procesos judiciales en cuanto a la actuación de Metro, y ha sido la actuación del metro más grande del mundo, no de España ni de Europa; la más grande del mundo, como unas cuatro veces más que la siguiente.

Nosotros consideramos que hemos partido del mismo inicio y llegamos al mismo final, que es la estación, y que un cambio de trazado es algo habitual, pero es algo habitual aquí y en Lima. Nosotros, en las ampliaciones de metro que hemos

hecho, hemos cambiado los trazados a lo mejor en un 30 por ciento de los mismos. Aún así, nosotros hemos sometido a esta información público y, como muy bien ha dicho el señor Nolla, no procede incluirla en información pública. Al final, ¿qué subyace en todo esto? Nosotros, cada vez que hacemos un trazado y hay un vecino que se considera afectado porque le pasa el metro cerca, ¿qué hacemos? ¿Movemos el trazado? Habrá otro vecino que se considere afectado. Al final, si yo tengo que ir de un sitio a otro, por algún sitio tengo que pasar; ésta es la disyuntiva. En cuanto se gestiona un proyecto, gestionar es elegir, y al final, hemos tenido que elegir. Lamento que cuando se elige siempre haya gente que se considera más perjudicada que otra; eso es inevitable. Mintra, en su gestión de las ampliaciones del metro, no se ha distinguido por ser una empresa o una organización que no escuche a los afectados. Siempre estamos dispuestos a recibir con la mejor voluntad y con el mejor talante -que tanto se lleva ahora- a todo aquel que considera que alguna de nuestras actuaciones le afectan; de hecho, en este caso hemos hablado con los vecinos y estamos tomando las medidas más modernas que hay en el mercado para evitar posibles ruidos o vibraciones que se pudieran provocar con las obras.

En cuanto a las pruebas e informes que estamos haciendo, los vecinos, que lógicamente no tienen por qué fiarse de los que les diga la Administración, han contratado por su cuenta a una empresa especializada en estos temas -y nosotros no tenemos nada que ver en este asunto- que está revisando lo que hacemos. No sólo van a tener información al final sino que, además, hemos tenido reuniones con ellos y se les ha explicado qué es lo que se está haciendo, que a medida que se obtienen resultados se les está suministrando a esta empresa que trabaja para los vecinos y que me figuro que les informa de lo que hacemos. Con lo cual, creo que eso despeja toda duda en cuanto a que nosotros estemos maquillando resultados de estudios o algo por el estilo. Simplemente estamos haciendo lo que estamos haciendo y estamos siendo inspeccionados por una empresa independiente al servicio de los afectados, que es de las primeras del mercado y que ha sido la que han querido contratar.

Por supuesto que se les atiende, que estamos poniendo en marcha las medidas que están en nuestra mano para minimizar posibles afecciones, que toda esa información la van a tener todos los

vecinos y que estamos abiertos a cualquier tipo de sugerencias. El túnel que puede afectar a los vecinos no se ha empezado en este momento y el período de alegaciones ha finalizado hace por lo menos 15 días, con lo cual no hay la mala fe de avasallar. Hemos esperado el período prudentemente, se ha contestado a las alegaciones, vamos a atender todas las sugerencias que se nos propongan, y lo que se pueda hacer, no le quepa ninguna duda de que vamos a hacerlo como lo hacemos siempre, en éste y en otros muchísimos casos. Nosotros entendemos que estamos trabajando para el ciudadano y no contra el ciudadano. Lo que pasa es que una gran obra de este estilo es muy difícil hacerla sin que haya alguien que se considere afectado. Lo malo de estas cosas es que siempre se oye al que se considera afectado para mal. Me gustaría oír a los afectados para bien, que van a tener un metro en un barrio que lleva reclamándolo muchísimos años; en esto estamos.

No quisiera que el señor diputado se quedara con la menor duda al respecto de que vamos a atender a todos los afectados lo mejor posible, porque los estamos atendiendo lo mejor posible, lo que pasa es que, claro, si al final la conclusión es la de váyase usted por otro lado, esa sugerencia no podemos atenderla, salvo que haya razones muy de fuerza mayor, porque al final es cambiar unos afectados por otros. Entendemos que nosotros tenemos que elegir, tenemos esa responsabilidad, y hemos hecho el trazado que consideramos mejor.

En cuanto a algunas de las quejas, yo pondría un ejemplo de que ahora mismo tenemos en esa zona un túnel, porque por ahí pasa un túnel, que es el de acceso a las cocheras; nosotros vamos a parar al mismo sitio que ese túnel porque la estación está situada en el mismo recinto de esas cocheras, y nuestro túnel pasa por debajo del túnel que existe en este momento y que da acceso a las mismas. Entonces, si pasamos por debajo, quiere decir que estamos, como mínimo, nueve metros y pico o diez metros más abajo que el túnel actual. En algunos casos, parte de las afecciones están casi justito cerca del túnel que existe ahora. Entonces, ¡hombre!, me parece que el que un señor que ya tiene un túnel debajo de su casa, y ahora le pasamos otros diez metros más abajo, piense que el que le haga daño sea el nuestro, pues está en su derecho de pensarlo, pero yo creo que el segundo túnel que vamos a

construir ahora va a tener menor afección que el primero.

En cualquier caso, además de las medidas que vamos a adoptar en el túnel principal de línea, en el que vamos a construir, esas mismas medidas, como ahora estamos construyendo la estación dentro de la cochera, y ésta ahora mismo está cerrada, los trenes que se guardaban en esa cochera se han llevado a otras cocheras, el túnel de acceso actual a las cocheras no tiene servicio, y estamos aprovechando también para renovar toda la vía de ese túnel y meterle las mismas medidas antivibración que va a llevar el túnel principal de línea. Quiere decir que lo más probable es que los ciudadanos a los que ya les está pasando el túnel por debajo en este momento, como ese túnel lo vamos a mejorar sensiblemente porque vamos a ponerle también la manta del túnel principal, van a estar en mejores condiciones probablemente que las que tienen ahora, no en peores. Esto son opiniones, yo tengo que dar la mía porque es para lo que se me ha llamado; para responder a la pregunta de por qué estoy haciendo esto. Yo doy mi explicación. ¿Que no va a ser nunca a gusto de todos? Es que es imposible muchas veces hacer una obra pública tan grande a gusto de todos; de hecho, ya ha visto usted el proceso que lleva esta obra.

Cuando nos ponemos en lo del colegio, malo. No voy ahora a defender lo del colegio, pero a mí me parecía una solución buenísima, porque hacíamos un colegio totalmente nuevo con el que beneficiábamos a la zona. Los alumnos entraban un curso completo, no a medio curso, en un colegio totalmente nuevo, y cuando volvían era a un colegio que lo habíamos rehecho totalmente, que iba a tener aulas para 40 alumnos, y ahora tiene aulas para 20 alumnos; iba a tener gimnasio y canchas polideportivas cubiertas, iba a tener nuevos laboratorios, iba a tener nuevos laboratorios de idiomas, los ordenadores del colegio todos nuevos, iba a tener unas salas acolchadas de música para no molestar mientras se da la clase de música a las clases anexas; la vivienda del conserje, que ahora está integrada dentro de uno de los edificios que tienen 30 años de antigüedad, la poníamos nueva en un chalecito aparte en una esquina de la parcela, y con eso hacíamos la estación sobre el túnel que existe actualmente y no necesitábamos hacer túnel nuevo ni trazados nuevos. Por lo que sea, con eso los ciudadanos no estuvieron de acuerdo; casi, casi

nos criminalizan. Con una solución técnica que a mí me parecía buena y que conseguía, además de tener el metro en el barrio, dos colegios totalmente nuevos para la zona, uno remozado y otro totalmente nuevo, y tampoco ha sido admitido. Pero es que, al final, o paramos en algún punto y decidimos tomar decisiones que nunca van a ser a gusto de todos, o no hacemos la obra, pero no por prisas porque algún día habrá que hacerla. Si atendemos cosas como la de que no me pase por mi zona, vamos a tenerlas siempre, y entonces hemos decidido pasar por aquí.

Ya le garantizo a usted que estamos intentando tratar lo mejor posible a los vecinos, pero no por lo que ha dicho usted al principio de que son vecinos de alto poder adquisitivo y que tienen capacidad de defenderse, porque yo tengo cierta tendencia a tratar mejor al que no tiene esa capacidad de defenderse ya que entiendo que la obligación de la Administración es tratar a todos los vecinos por igual, pero ya le garantizo que yo me esmero con el que no tiene capacidad de defenderse. Pero es así, y le ha tocado al que le ha tocado; estamos haciendo el metro en el barrio que lo estamos haciendo. Nada más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Trabada, por su comparecencia. Pasamos al segundo punto del orden del día.

PCOC 334/09 RGEP. 6335, 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 eliminar la travesía de la M-226 en Los Santos de la Humosa.

Para dar respuesta a esta pregunta, nos acompaña, en representación del Gobierno, don Borja Carabante Muntada, Director General de Carreteras. Tiene la palabra don Modesto Nolla para formular la pregunta.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Simplemente voy a enunciar la pregunta. ¿Cuáles son las actuaciones que tiene previstas la Consejería para eliminar la travesía de la M-226, en Los Santos de la Humosa?

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, como estamos haciendo en otros municipios para suprimir las travesías de la única manera que es posible, que es mediante la ejecución de la correspondiente variante. La M-226, que es la travesía que cruza Los Santos de la Humosa, tiene un tráfico importante: más de 10.000 vehículos, de los cuales más del 6 por ciento son vehículos pesados. Por tanto, si en todas las travesías se producen situaciones de conflicto y de mayor riesgo al coincidir el tráfico rodado con los peatones, en este caso, con ese importante volumen de tráfico y teniendo en cuenta que además es una carretera importante de entrada como consecuencia de la instalación en el límite de provincia, en la provincia de Guadalajara, de numerosas poblaciones, hemos adoptado esa decisión. Tanto los vecinos como el propio Ayuntamiento nos han manifestado la necesidad de construir una variante, y hemos iniciado el procedimiento y el proceso para llevarlo a cabo. Muchas gracias.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Director General, me alegra oír su respuesta, aunque ahora le pediré mayor concreción; me alegra porque, como usted bien sabe, ésta es una reivindicación antigua de los vecinos de Los Santos de la Humosa y, además, más que justificada. Supongo que usted habrá visto en qué condiciones se encuentra la travesía actual. Yo lo he visto en varias ocasiones y la verdad es que es casi temerario cruzar por esa calle, que ni siquiera tiene aceras en gran parte de su longitud. En junio del año pasado hubo que lamentar el fallecimiento de una vecina que fue atropellada, suceso que movilizó a todo el pueblo, porque en aquel momento todavía no habían decidido ustedes la construcción de ninguna variante, como es evidente puesto que no figura en el Plan de Variantes tan publicitado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras hasta el día de hoy. Por eso, yo registré esta pregunta el

pasado día 10 de diciembre del año 2009, y, por desgracia, entre el momento de registrar la pregunta y la sustanciación de la misma en esta Comisión, ha habido que lamentar otro accidente, en este caso el atropello de un niño de 12 años, que tuvo lugar el pasado día 15 de enero, afortunadamente con consecuencias mucho menos graves que las de la vecina a la que me refería de junio del año 2009.

Como usted bien decía, la M-226 tiene a su paso por Los Santos de la Humosa una IMD que, con datos del año 2008, que son los últimos de los que disponemos, supera ya los 10.000 vehículos y, además, es una carretera en la que hay que hacer notar que se ha producido un incremento importante del tráfico, de la IMD, en estos últimos cuatro años, durante los cuales se ha incrementado en 3.942 vehículos; es decir, se ha incrementado un 65 por ciento y es previsible que ese incremento vaya a más. Además, como usted bien decía también, el porcentaje de vehículos pesados es de un 6,6 por ciento; es decir, estamos hablando de cerca de 270 vehículos pesados diarios que pasan por esa travesía, aumentando todavía más si cabe su peligrosidad.

A mí, lo que me sorprende es que hayan tomado ustedes decisiones de construcción de variantes en otros municipios y no lo hayan hecho hasta el día de hoy en Los Santos de la Humosa, y no porque no me parezca importante construir las variantes en otros municipios. Por ejemplo, sobre las últimas que ustedes han publicitado tengo aquí sendas notas de prensa de su Gobierno del día 30 de noviembre del pasado año y del 11 de febrero del presente año, en la que se publicitan las variantes de la M-204 en Villar del Olmo y en la M-225 en Pezuela de las Torres. Insisto en que me parece conveniente y necesario que se hagan esas variantes. Fíjese, señor Director General, que en la M-204, a su paso por Villar del Olmo, según la nota de prensa -yo creo que va más allá incluso de lo que contienen los datos oficiales de la Dirección General de la IMD-, hay 2.000 vehículos diarios y, con los porcentajes de la propia documentación de su Dirección General, los pesados serían unos 240 diarios; y en la M-225, en Pezuela de las Torres, el total de vehículos es de unos 1.800 y el de los pesados algo más de 100. Insisto, no estoy diciendo que no se hagan esas variantes que por supuesto hay que hacerlas, lo que digo es que me sorprende que, haciéndose con esas IMD y con esas circunstancias, no se haga o no se

tuviera previsto hasta hoy hacerlo en la M-226 a su paso por Los Santos de la Humosa, que tiene un tráfico muchísimo mayor, también muchísimo mayor de vehículos pesados, y una peligrosidad que puede comprobar cualquiera que vea la travesía, pero que, además, por desgracia, hay ya datos concretos, como los que he mencionado, que la ponen de manifiesto.

Me consta que recibió usted a los concejales socialistas de Los Santos de la Humosa el pasado diciembre, creo que fue el día 13 de diciembre, porque fueron a exponerle, a mi juicio ante la quizá poca actividad del Gobierno municipal, su preocupación y la de los vecinos de Los Santos de la Humosa por esta cuestión. Me alegra que después de esa entrevista hayan decidido ustedes empezar a trabajar en este asunto. Sé que ya en el Plan General que está en tramitación, aunque una tramitación muy accidentada, preveía una variante, que quizá no sea la mejor solución, aunque creo que no es el momento de entrar en detalles; yo creo que se pueden considerar otras posibilidades como una variante por el este del casco urbano del municipio, pero, repito, quizá tengamos más ocasiones de entrar en más detalles. Lo importante es que ustedes hayan reaccionado y hayan tomado la decisión de construir esa variante.

Me gustaría, señor Director General, que nos diera algún detalle más, porque creo, y antes me he referido ya a dos accidentes, que la situación es realmente preocupante y grave. No estamos dispuestos a que haya más accidentes en Los Santos de la Humosa y por eso creo que es urgente la actuación que se deba hacer. Por tanto, lo que sí le pido en este momento, señor Director General, es algún compromiso de fechas para empezar a actuar y evitar más riesgos, más peligros, a los vecinos de Los Santos de la Humosa. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Gracias, Presidenta. Por empezar por lo que señalaba S.S. al final, no he recibido a los miembros socialistas de Los Santos de la Humosa por la poca ocupación del alcalde sino por respeto institucional, porque cada

vez que me piden una cita, sea quien sea, concejal socialista, alcalde o cualquier vecino, yo lo recibo, lo atiendo y le doy las explicaciones convenientemente.

La iniciativa de tomar la decisión de iniciar el expediente para la ejecución de la variante no se produce como consecuencia de la visita de los concejales socialistas sino que yo, el 28 de mayo del año pasado, recibí al alcalde, también el 14 de septiembre, el 18 de noviembre recibí escrito instándome a que llevara a cabo esos trámites, recibo carta del Partido Socialista a finales de diciembre pidiéndome cita, a los que recibo, como señalaba usted también en diciembre. Por tanto, no surge esta iniciativa a instancias de la visita de los miembros del Partido Socialista de la corporación de Los Santos de la Humosa sino que surge conociendo la necesidad y la situación que se produce en esa travesía.

Decía Su Señoría: si esto es tan urgente y tan importante, ¿cómo ustedes comienzan la variante de Villar del Olmo-Valdelaguna? Su señoría sabe perfectamente que, cuando se adopta la decisión de acometer una infraestructura tan importante, tiene unos requisitos establecidos en la ley que hacen que sea un procedimiento largo y proceloso y es imposible iniciar las obras a la vez. Como sabe, para poder hacer una infraestructura de este tipo hay que contratar una memoria resumen en la que se realizan distintas alternativas de por dónde tiene que circular. Hay que remitirlo a todos los organismos afectados y sacarlo a información pública. Se reciben alegaciones y hay que contestarlas. Una vez cumplidos esos trámites, que, como S.S. comprenderá, requieren de unos meses, hay que contratar, redactar y hacer el mismo procedimiento de información pública y contestar las alegaciones de la memoria del estudio informativo. Una vez que se tiene el estudio informativo, que también lleva meses, la redacción y la contestación de las alegaciones, hay que proceder a contratar la redacción del proyecto, que, como S.S. comprenderá, también conlleva unos meses. De igual manera, una vez redactado hay que sacarlo a información pública porque se pueden producir situaciones que afecten a los ciudadanos; por tanto, hay que contestar dichas alegaciones y, en la medida de lo posible, tenerlas en cuenta. Una vez redactado el proyecto -ya llevamos bastante tiempo transcurrido desde que se toma la decisión- hay que llevar a cabo el procedimiento de expropiación de los terrenos, porque, en la mayoría de las ocasiones no se tiene el

suelo necesario en el que se piensa acometer la infraestructura. Como usted sabe, el sistema y la ley de expropiaciones en España es lo suficientemente garantista con el propietario como para que, cuando a uno se le expropia, se haga con las suficientes garantías. Todo eso lleva también meses y años. Luego, una vez que ya tenemos eso, hay que contratar la infraestructura y acometerla. Por tanto, S.S. comprenderá que, desde que recibo al alcalde en mayo del año pasado, no me ha dado tiempo a hacer todo eso, sobre todo porque con las dos variantes que usted señalaba...

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Carabante, vaya terminando, por favor.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Un minutillo. Eran compromisos de legislatura, y usted decía bien que podíamos haber comprometido esto. Pues sí, pero usted mismo ha señalado que en los últimos años se ha incrementado en 3.000 vehículos el tráfico, lo que hace aún más necesaria la ejecución de esta variante. Por tanto, era imposible conocer esto hace dos Legislaturas. En cualquier caso, estamos redactando la memoria resumen; ha finalizado la redacción y ahora estamos esperando la contestación de Medio Ambiente, que nos debe decir a qué organismos e instituciones hay que remitir ese estudio para que se produzca el período de información pública y la recepción de las alegaciones. Muchas gracias.

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

C 71/10 RGEF. 469, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009 en materia de carreteras. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

En representación del Consejero de Transportes e Infraestructuras, por delegación formalizada mediante escrito con registro de entrada

de fecha 17 de febrero, comparecerá el señor Carabante. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Efectivamente, la solicitud de esta comparecencia es para conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se había planteado la Dirección General de Carreteras, mejor dicho, la Consejería de Transportes e Infraestructuras en materia de carreteras, porque habíamos pedido la comparecencia del señor Consejero. Sabemos que la competencia en construcción de carreteras no radica solamente en la Dirección General de Carreteras sino también en Mintra. Por tanto, habíamos pedido la comparecencia del señor Consejero porque queríamos hablar de todo, como se dice aquí, sobre el cumplimiento de objetivos en relación con la construcción de carreteras. Por ello, entiendo que, como el Director General viene no sólo como Director sino por delegación del señor Consejero, nos dará información referida no solo estrictamente sobre la Dirección General de Carreteras sino también del ente Mintra, como es lógico.

La información de que hasta este momento disponemos, la verdad es que no es muy alentadora, podríamos decir. No parece que el cumplimiento de los objetivos en construcción de carreteras a lo largo del año 2009 sea como para tirar cohetes. He ido a la documentación presupuestaria de los objetivos previstos para 2009. He acudido a los compromisos del Consejero de Transportes que constan en el Diario de Sesiones, concretamente en su intervención ante la Comisión de Presupuestos el día 26 de noviembre del año 2008, en la que nos expuso los objetivos en esta materia para 2009. También he acudido a la comparecencia del señor Carabante pocos meses después de ser nombrado y de tomar posesión como Director General, antes esta misma Comisión de Transportes e Infraestructuras el día 7 de noviembre del año 2008. He acudido a lo que se comprometieron ante esta Cámara que iban a hacer, a cuáles eran los proyectos que iban a desarrollar a lo largo del año 2009. En fin, he ido haciendo un seguimiento, en la medida de mis posibilidades, y creo que el grado de cumplimiento no es precisamente como para tirar cohetes.

Se comprometieron a construir el tercer carril en la M-607, entre Tres Cantos y Colmenar Viejo -se lo voy diciendo para que, si es posible, me

conteste a cada uno de ellos-; la duplicación de la M-100 de Alcalá de Henares a la R-2; la duplicación de la M-111 en Paracuellos del Jarama -ésta sí creo que está terminada-; la duplicación de la M-300, variante de Arganda del Rey; la duplicación de la M-509, de la M-50, Majadahonda a Villanueva del Pardillo; la duplicación de la M-609, de Colmenar Viejo a Soto del Real; la finalización de la M-224, de Alcalá de Henares a Torres de la Alameda; la eliminación de rotondas en la M-457, en Fuenlabrada y Leganés; la eliminación de rotondas de la M-503 en Aravaca; la mejora de accesos de la M-600 a la urbanización La Pizarra en San Lorenzo de El Escorial; la variante de la M-204 en Villar del Olmo; la variante de la M-302 en Perales de Tajuña; la variante de la M-509 en Villanueva del Pardillo; la variante de Valdelaguna, M-315 y M-316, y anunciaban también que estaría en marcha la M-404 entre Ciempozuelos y Griñón.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Termino, señora Presidenta. Después, correspondiendo a Mintra, si no me equivoco, la duplicación de la M-206, de Torrejón de Ardoz a Loeches; la duplicación de la M-208, de Velilla de San Antonio a la M-300; el estudio de duplicación de la M-600 y de la M-404, de Griñón a Navalcarnero, y de Sevilla la Nueva a Villanueva de la Cañada, y la eliminación de cruces a nivel; por ejemplo en la M-508, entre Aravaca y Húmera, en y la M-513 en Pozuelo de Alarcón. Estos eran los compromisos a realizar en el año 2009, estamos en 2010, y me gustaría saber en qué situación está cada uno de estos proyectos comprometidos. 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, comparezco por delegación del Consejero para informar acerca del grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009. Usted me señalaba los objetivos marcados cuando se compareció para dar cuenta de los presupuestos de este año. Eso corresponde a otra Comisión, y a la comparecencia que realiza para

dar cuenta de la ejecución del presupuesto y, por tanto, lo haremos en su día.

En cualquier caso, si me permite, lo que haré en mi exposición será relatar lo que hemos hecho a lo largo de 2009, y luego, si quiere, confrontamos los datos, los objetivos, y hacemos el balance. Desde mi punto de vista, el balance del cumplimiento de los objetivos es más que satisfactorio; sobre todo, porque ahora, cuando usted hacía un repaso de todos los compromisos y los objetivos, me daba cuenta aun con mayor certeza de que hemos cumplido satisfactoriamente. Como todos sabemos el año pasado ha estado marcado por un acontecimiento que nos ha marcado a todos, que es la gravísima crisis a la que nos hemos enfrentado en España y, por tanto, en cuanto a las previsiones y objetivos que se marcaban, como usted decía, en mi primera comparecencia, del 7 de noviembre de 2008, hay que tener en cuenta que desde entonces ha habido una serie de acontecimientos en España que, desde luego, han marcado con notable incidencia los objetivos y los trabajos, también en materia de carreteras, porque afectan a los presupuestos públicos.

En el año 2009 había 17 obras en marcha en materia de carreteras, por valor de 227 millones; se finalizaron 15 obras, y se licitaron 47 expedientes de contratación, por valor de 112 millones de euros. Dividiré en cinco las actuaciones: las duplicaciones, la construcción de variantes, la supresión de cruces a nivel, las nuevas carreteras y los acondicionamientos.

Con relación a las duplicaciones, en el año 2009 se trabajó en cuatro carreteras, una de ellas, la M-111, finalizada, como S.S. decía, desde la R-2 hasta la M-106, justo a la altura del conocido como "enlace del casetón", en la que se han invertido 10 millones de euros y que tiene una longitud de cinco kilómetros. Hay tres duplicaciones en obras: la M-206, entre Torrejón y Loeches, con una inversión de 45 millones; la M-100, con una inversión de 31 millones, y se comenzó también la duplicación de la M-609, entre Colmenar Viejo y Soto del Real, una carretera que tendrá una longitud, una vez finalizada, de cuatro kilómetros, en la que se van a construir diversos accesos e intersecciones, y que va a mejorar, sin lugar, a dudas la seguridad y la fluidez del tráfico en esa zona tan importante; en ella se van a invertir más de 10 millones de euros y

previsiblemente estará finalizada en los primeros meses de 2011.

En la segunda área en materia de construcción, la construcción de variantes, ya ha señalado S.S. en la anterior comparecencia una de las que ya habíamos comenzado. Se han comenzado a lo largo de 2009 dos variantes, una en Villar del Olmo y en Valdelaguna. La construcción de variantes, como antes le señalaba es un área prioritaria en materia de carreteras para la Comunidad de Madrid, ya que se producen situaciones especiales y específicas de riesgo para la seguridad, tanto de los peatones como de los usuarios de la carretera; por tanto es un área prioritaria. El año pasado se inició la construcción de dos variantes, por importe de 13 millones de euros, persiguiendo el objetivo de la seguridad; de hecho, la supresión de las travesías se produce en Villar del Olmo, donde S.S. señalaba antes, porque era la travesía más estrecha que había en la Comunidad de Madrid, y en Valdelaguna, que es la otra variante que se iniciaba, porque era la travesía con mayor pendiente de toda la Comunidad de Madrid, y eso generaba también una situación de peligro, aparte de la alta intensidad de tráfico, muy especialmente de tráfico pesado. En Villar del Olmo se va a producir una inversión de 6,5 millones y en Valdelaguna de algo más de 6 millones; en total, para esta área de supresión de travesía de la Comunidad de Madrid, el año pasado se han iniciado obras por valor de 13 millones.

Con relación a la supresión de intersecciones al mismo nivel, se comenzaron tres obras -ya las señalaba también S.S.-: la mejora de los enlaces a distintos nivel, la supresión de tres glorietas en la M-407 en los términos municipales de Fuenlabrada y Leganés; tres glorietas que estaban al mismo nivel se van a modificar por tres enlaces a distinto nivel, de tal manera que la M-407 se una carretera que permita canalizar con suficiente garantía de seguridad y movilidad a los más de 35.000 vehículos que todos los días circulan por ella, porque canaliza el tráfico de toda la zona del sur y supone un acceso importante. Afecta a los municipios de Leganés y Fuenlabrada, el plazo de ejecución es de 18 meses, y se van a invertir -ya está adjudicada la obra y ya ha comenzado- 20 millones de euros.

El enlace de la M-503 con la M-508, está ejecutándose en la actualidad previsiblemente

finalizará antes del verano, y en la que se ha invertido cerca de 15 millones. Va a convertir, esta nueva obra, a la M-503 en una importante carretera de canalización de todo el tráfico del oeste, un acceso nuevo a Madrid que, sin ningún lugar a dudas, descongestionará de manera importante todas las carreteras de acceso de la zona oeste de la región. Hemos iniciado también, y está adjudicada, la remodelación del acceso a Alcalá de Henares; ésta es una obra históricamente reivindicada por todos los vecinos, no sólo de Alcalá sino de todos los municipios de la zona, porque a través de esa intersección se canaliza todo el tráfico del este más allá de Alcalá de Henares. Es la conocida glorieta de la FIAT, donde todos los días miles de ciudadanos se encuentran atascados. Esa obra está adjudicada, estamos en proceso de expropiación, previsiblemente a finales de este tendremos finalizada la expropiación y, por tanto, acometeremos la obra a lo largo del mes próximo. En esta infraestructura se van a invertir 16 millones de euros.

En la construcción de nuevas carreteras, durante el año 2009, ha estado en construcción y continuaba la nueva 224 que une la M-300, en Torres de la Alameda, con la 203 en Alcalá de Henares; consta de un presupuesto de 12 millones de euros, y creo que va a ser una carretera importante para dar salida a esos mismos vecinos que señalaba antes de la glorieta de la FIAT, porque permite una alternativa de tráfico al paso por Alcalá de Henares.

Con relación a los acondicionamientos, se han iniciado dos obras. Cuando hablo de acondicionamiento no son tareas de conservación propiamente dichas, sino que son prácticamente remodelaciones de carreteras que llegan a convertirse en carreteras nuevas. Yo creo que hemos iniciado dos acondicionamientos importantes, históricamente también reclamados por los vecinos de la zona, que son: la mejora de la carretera de Villaverde a San Martín de la Vega, en la avenida de los Rosales, en Villaverde, que ya está en obras y está ejecutado al 50 por ciento; y el acondicionamiento de la carretera 224 entre Pozuelo del Rey y Torres de la Alameda. Ambas actuaciones suponen cerca de 10 millones de euros. Las resalto como acondicionamiento porque, como digo, no son tareas propias de conservación y mantenimiento de carreteras, sino prácticamente obras nuevas.

Con relación a la operación de refuerzos de firme que todos los años lleva a cabo la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Carretas. Como saben S.S. todos los años, a través del área de conservación se llevan a cabo las mejoras y el mantenimiento de las carreteras. El año pasado, el 2009, se hicieron refuerzos de firme y acondicionamiento en más de 173 kilómetros de carretera, y supone un 41 por ciento más que en el año 2008, de tal manera que, si continuamos a este ritmo, todas las carreteras se volverían a asfaltar cada 13 ó 14 años, que es más o menos la vida útil, teniendo en cuenta la IMD anual de cada una de ellas. A esta tarea se destinaron el año pasado 43,5 millones de euros.

Uno de los compromisos que también se adoptó en materia de carreteras, que se refiere al ámbito de la seguridad, ha sido el trabajo con los motoristas, la instalación de sistemas para su protección; un compromiso para el año 2009 al que se comprometió no sólo el Consejero sino la propia Presidenta con las asociaciones de motoristas más representativas de la Comunidad de Madrid. En ese ámbito, creo que debemos estar satisfechos porque hemos dado cumplimiento a los objetivos que nos habíamos marcado en el 2009, y por los que S.S. preguntaba.

En esta materia acordamos trabajar en cuatro ámbitos. En primer lugar, la instalación de los sistemas de protección en toda la red carreteras, a lo que hemos destinado 1.600.000 euros, y hemos instalado 70 kilómetros de faldón para mejorar la protección de los motoristas. El segundo compromiso era trabajar en el marco normativo adaptando la normativa estatal en materia de carreteras a la singularidad propia de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, de tal manera que somos la Comunidad con una mayor exigencia en materia de seguridad para motoristas de toda España, y eso nos permite hablar de un mantenimiento de la seguridad a largo plazo en materia de motoristas. En tercer lugar, en materia de sensibilización, y hemos trabajado con otras asociaciones para trabajar en la concienciación y sensibilización; no sólo la carretera tiene que ser segura, sino que el comportamiento del usuario debe hacerla lo más segura posible, y en ese asunto hemos trabajado en los institutos por ser los jóvenes una población quizás con mayor riesgo de seguridad en las motos. Y como no sólo queríamos hacer eso, sino que queríamos que, además, los

propios usuarios se implicaran en la toma de decisiones, pactamos que fueran ellos mismos los que auditaran si lo estábamos haciendo bien o mal, y el resultado, según las asociaciones de motoristas, es más que satisfactorio. Además, queríamos que ellos nos dijeran donde creían que era necesario instalarlo, y así lo hemos hecho.

Hemos renovado este compromiso para el año 2010, y somos ahora la única Comunidad de España que tiene adaptada toda la red principal de carreteras en materia de seguridad para motoristas, y al año que viene vamos a acometer la red secundaria, de tal manera que vamos a acabar, el próximo año, con 180 kilómetros de faldones para seguridad de los motoristas. Es un objetivo importante que nos habíamos marcado en el año 2009, y que creo que hemos cumplido.

Creo que con esto es suficiente, pero en el segundo turno tendré ocasión de facilitarle más información si la necesita en algún caso concreto. Creo que esto va a permitir que, en nuestra red de carreteras, hayamos dado cumplimiento al objetivo que nos habíamos marcado, que era mejorar la seguridad vial día tras día, mes tras mes y también año tras año, no sólo en cuanto a la seguridad de motoristas, sino a través de las infraestructuras que estamos acometiendo, siempre con el objetivo de mejorar la seguridad vial y de favorecer la movilidad de todos los madrileños; movilidad que durante el año 2009 se ha visto reducida porque ha bajado bastante la IMD. Ha habido una reducción importante de los coches que circulan a diario por la carretera, y estamos evaluando si se produce alguna zonificación, alguna circunstancia que lo haya hecho posible, pero es digno de resaltar especialmente la reducción del tráfico de vehículos pesados.

En definitiva, creo que durante el año 2009 hemos dado cumplimiento satisfactoriamente a los objetivos que nos habíamos marcado en materia de carreteras, teniendo en cuenta, como decía al inicio de mi intervención, el escenario económico, y especialmente el presupuestario, al que nos enfrentábamos cuando el 7 de noviembre de 2009 comparecí ante esta Comisión, también a petición del Grupo Parlamentario Socialista. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA:** Gracias, señor Carabante. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA:** Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Director General, por la información que nos ha dado, aunque me gustaría alguna concreción más. Por ejemplo, hay algunas cosas a las que creo que no se ha referido. Si no es así, y me confundo, me corregirá el Director General. Por ejemplo, en cuanto al tercer carril de la M-607, entre Tres Cantos y Colmenar Viejo, me gustaría saber si han hecho algo o no, porque era uno de los compromisos.

En cuanto a la duplicación de la M-300, variante de Arganda del Rey, también me gustaría saber si se ha hecho algo y en qué situación se encuentra.

En la duplicación de la M-609, de Colmenar Viejo a Soto del Real, nos ha dicho acertadamente el señor Director General que se comenzó. Cuando dice esto no sé si hace referencia a la colocación del primer hito kilométrico que realizó doña Esperanza Aguirre o si se hizo algo más. Me gustaría saber en qué situación se encuentra también ese proyecto.

La obra de la M-224, entre Alcalá de Henares y Torres de la Alameda, si no me equivoco, está paralizada -usted nos lo comentó ya en una comparecencia anterior- porque no tuvieron en cuenta en su momento que debía remitirse a Adif al afectar a una infraestructura ferroviaria; si no me equivoco, ahora han tenido que pararla y quisiera saber hasta cuándo va a estar parado ese proyecto.

A la mejora de los accesos desde la M-600 a la urbanización La Pizarra, en San Lorenzo de El Escorial, no ha hecho ninguna referencia; también me gustaría saber en qué situación se encuentra.

La variante de la M-204, en Villar del Olmo, sé que está en marcha teóricamente, pero, que yo sepa, las obras están paradas; si no es así, que me corrija el Director General. Quisiera saber por qué están paradas y hasta cuándo van a estar paradas. No es suficiente sólo hacer notas de prensa, sobre todo lo que los vecinos quieren es que las obras se lleven a cabo y se concluyan para que se pueda poner en funcionamiento la variante.

En cuanto a la obra de la M-302, en Perales de Tajuña, creo que tampoco ha comentado usted nada y también quisiera saber cómo está. Asimismo, querría información sobre la variante de la M-509, en

Villanueva del Pardillo, como le he dicho antes. Y también sobre la M-404, entre Ciempozuelos y Griñón, de la que tampoco nos ha dicho nada.

La verdad es que, más allá de estas cuestiones, me interesa saber, y también les interesa a los ciudadanos saber, en qué situación se encuentra el cumplimiento de estos objetivos, entiendo que compromisos del Gobierno regional, que no sé hasta qué punto puede argumentar usted. Sinceramente, antes usted no pertenecía a esta Comisión cuando estaba como diputado, pero los miembros de la Comisión recordarán que su predecesor, el señor Llanos, era criticado precisamente por lo que se consideraba, al menos por parte de la oposición, una baja ejecución. Ya sé que la ejecución se ve en la Comisión de Presupuestos, pero lógicamente hay una relación directísima entre la capacidad de gestión, la capacidad de llevar adelante los proyectos, los compromisos, y en este caso, las inversiones, que es básicamente a lo que se dedica la Dirección General de Carreteras, también Mintra, y eso tiene un correlato directísimo, como digo, con las cifras que nos ofrece la ejecución presupuestaria; es un dato objetivo del que disponemos todos, y creo que es una herramienta útil para saber cómo está funcionando o cómo se está gestionando por parte del nuevo equipo de la Dirección General.

Digo que entonces se criticaba aquella baja ejecución pero, cuando va uno a ver los datos del año 2009, de los que ya puede decirse que es usted plenamente responsable puesto que tomó posesión de su cargo a finales de 2008, llama la atención que notablemente hayamos ido de mal en peor.

Voy a hablar de cifras a 30 de noviembre porque, lógicamente, no dispongo todavía de la liquidación del ejercicio; por tanto, para hacer una comparación homogénea, voy a comparar las cifras de noviembre de 2008 con las de noviembre de 2009. Por ejemplo, en la Partida 6110 "Conservación de carreteras", en el año 2008 se ejecutó el 72,4 por ciento y usted solamente fue capaz de ejecutar el 52,8 por ciento de lo presupuestado. Y todavía es mucho peor si hablamos de construcción de carreteras porque si sumamos los conceptos 6010 y 6030, "Dirección General de Carreteras" y "Mintra", según los datos que nos facilitan a los Grupos Parlamentarios, en 2008 se había ejecutado el 46,10 por ciento y, sin embargo, en 2009 únicamente el

14,07 por ciento; es decir, un diferencial de más de 32 puntos entre los años 2008 y 2009. Y si debido a alguna variable contable que haga imposible sumar los conceptos "Mintra" y "Dirección General de Carreteras" -no sé en qué fecha aparece registrada la transferencia correspondiente en la contabilidad de la gestión de la ejecución presupuestaria-, nos referimos exclusivamente al subconcepto destinado a construcción de carreteras, de la Dirección General de Carreteras, del que usted es directa y plenamente responsable, nos encontramos con que, en 2008, la ejecución fue de casi 68,5 millones de euros, mientras que, en 2009, lo que usted ha ejecutado no llega a 33,5 millones de euros. Si hablamos de porcentajes, el anterior titular -para entendernos- de la Dirección General ejecutó en 2008, más del 53 por ciento del presupuesto, exactamente el 53,27 por ciento; ya dijimos entonces que no era para tirar cohetes, pero era más de la mitad del presupuesto. Ahora bien, usted, en 2009, solamente ha ejecutado algo más del 17 por ciento de lo que esta Cámara le había asignado para construcción de carreteras. ¡Un diferencial de casi 36 puntos en la ejecución presupuestaria! Nos habla de la crisis, pero usted tenía unas asignaciones en los presupuestos. ¿Por qué no ha sido usted capaz de ejecutar ese presupuesto? ¿Por qué no ha sido usted capaz de hacer las inversiones a las que se comprometió y para las cuales esta Asamblea le concedió unos créditos? A mí me parece que este grado de ejecución es sorprendentemente bajo y nos merecemos alguna explicación, entre otras cosas porque fuimos nosotros quienes aprobamos esos presupuestos; aunque sea con el voto en contra de la oposición, es esta Cámara quien lo aprueba y nos merecemos alguna explicación porque no se trata solamente de la ejecución presupuestaria en cuanto a cifras...

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Sí, señora Presidenta. De que se cumpla o no la normativa presupuestaria, etcétera. No estamos hablando de eso, estamos hablando de que esto no es más que la fotografía, un reflejo creo que fiel, de la mayor o menor capacidad de gestión a la hora de utilizar adecuadamente los fondos que los madrileños, a

través de este Parlamento, asignan al Gobierno, y en este caso le asignan a usted, señor Carabante, para realizar su cometido. Y, como digo, me parece escandalosamente bajo el grado de ejecución del primer año en el que usted ha sido responsable de esta Dirección General. Insisto, creo que alguna explicación nos merecemos porque alguna explicación se merecen los ciudadanos de Madrid.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Cabrera.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Director General, por su presencia en esta Comisión. No quiero pasar por alto algo que para mí ha sido fundamental: su actitud personal, su trabajo, su compromiso con los madrileños, en estos días en los que las inclemencias del tiempo han sido tan adversas y en los que, gracias a usted, a su dedicación personal, a las noches que ha pasado en vela, los ciudadanos hemos podido dormir tranquilos y, al levantarnos por la mañana, encontrarnos las carreteras despejadas; por eso quiero agradecerle a usted y a su familia el sacrificio que han hecho en beneficio de todos los ciudadanos. Creo que ésa es la verdadera política: la política del compromiso personal.

Luego, hay una segunda política: la de los presupuestos. Creo que en la primera política no se le puede poner a usted la más mínima falta y, en cuanto a la segunda, tengo que agradecer muy especialmente a Izquierda Unida que por primera vez no haya querido intervenir en esta Comisión; creo que con esa actitud ha entonado o ha reconocido públicamente su "mea culpa" al haber aprobado los Presupuestos Generales del Estado apoyando al Gobierno del señor Zapatero cuando son unos presupuestos que claramente han discriminado a esta Comunidad, impidiendo que pueda realizar todos sus proyectos de presente y de futuro. Ver cómo Izquierda Unida, que es corresponsable por no haber facilitado a esta Comunidad los medios y recursos necesarios, no se atreve a preguntar al Director sobre el tema porque le diría: usted sabrá, que fue el que apoyó al Partido Socialista en unos presupuestos que menospreciaban a la Comunidad de Madrid, me parece el gesto más honorable que he

visto en los doce años que llevo asistiendo a esta Asamblea.

Si a usted le hubieran dado o le dieran, o a esta Comunidad le dieran, lo que el Gobierno central le debe en beneficio a otras regiones de España para poder consolidarse políticamente... Porque ésta es una Cámara política, y aquí tenemos que hablar de política guste o más o menos. Ésa es la razón por la que nos estamos encontrando con la cantidad de dificultades que nos encontramos. La Dirección General que usted dirige, que es puramente de inversiones, claramente necesita el dinero; sin eso no se puede hacer nada, además de las voluntades políticas que puede haber en otras áreas sociales, que para nosotros son fundamentales e imprescindibles, pero el trabajo que realiza también es importante porque su Dirección, de alguna forma, trata áreas sociales.

Leía en su intervención que hemos ahorrado un millón de horas en desplazamientos por nuestras carreteras como consecuencia de las mejoras realizadas. Eso es calidad de vida para los ciudadanos, es dar vida a la gente; en definitiva, eso también es política social.

Lo único que le puedo decir, y estoy absolutamente de acuerdo y conociendo la gestión que realiza en el día a día, y no solamente su gestión del día a día sino que es usted de las personas que pueden presumir, si mañana se hiciera una encuesta entre los 179 municipios de esta región, entre todos los responsables políticos, y les preguntásemos qué opinión personal tienen de su gestión -personal, no la satisfacción política, que, evidentemente, todo el mundo queremos más-, podrían decir que su despacho está abierto de verdad, para cualquiera. Usted ha puesto antes el ejemplo del pueblo Los Santos de la Humosa; recibe al alcalde, recibe a la oposición, recibe a los vecinos, a la hora que sea y cómo sea. La entrega personal que usted está teniendo en su trabajo, es pública y notaria en la Comunidad; es reconocida por todos y especialmente por todos los alcaldes, quienes, cuando se hace alguna mención expresa a su Dirección General, siempre nos dicen lo mismo, que está usted en plena disposición para atender a todo el mundo con los recursos que le da la posibilidad política.

Yo pediría al señor Nolla, en la medida en que él tiene acceso a los órganos decisorios de su partido en Ferraz, que, por favor, a Madrid no se le

deje en la situación en la que se le está dejando; que se le dé el dinero que se le debe para que, desde esa posición, se pueda actuar. Aquí estamos hablando, efectivamente, de Madrid, pero es que Madrid forma parte de España, y el Gobierno de España está en manos del Partido Socialista con el apoyo de Izquierda Unida y algunos otros grupos más, que son los que le aprueban los Presupuestos Generales, que son los que esta Comunidad necesita para desarrollar sus actividades. Por tanto, creo que es fundamental que, desde este momento y a partir de ahora, empecemos a pensar un poco y sean solidarios con Madrid, porque, de alguna manera, a mí se me caería la cara de vergüenza presentarme en las próximas elecciones por el Partido Socialista cuando los ciudadanos con buen criterio me dirían: ahora vienes a mí cuando has estado cuatro años apoyando a un Gobierno en España que nos ha estado perjudicando sistemáticamente.

Por cierto, le voy a hacer una pregunta técnica. Hay una carretera -el otro se dirigió a mí un vecino- de Velilla a Mejorada para unirse con Alcalá de Henares. ¿Qué pasa ahí? Hay una infraestructura, hay un montón de dinero ahí metido, y la gente no puede circular por ella. Si es de su competencia, le ruego que la abra y, si es del Ministerio, le ruego que le diga usted al señor Nolla, ahora en su respuesta, que, por favor, llame al señor Blanco y le diga que la abran. Porque no tiene ningún sentido que el dinero público esté de tal manera que una infraestructura que se está deteriorando y que los vecinos están demandando, pasen a su lado y no la pueden utilizar. No sé por qué razón el Ministerio no la quiere abrir; a ver si usted me puede dar una explicación y, si no, le rogaría que dijera usted al señor Nolla que se la transmita al señor Blanco, que seguro que tiene línea directa con él. Insisto, por lo que usted puede hacer, que es trabajar en beneficio de los ciudadanos. Evidentemente, usted no puede pintar el dinero y, si los presupuestos no se lo permiten, porque la Comunidad de Madrid tiene unos compromisos sociales y el Gobierno de España tiene claro que a Madrid, desde luego, le va a negar el pan y la sal, no podemos hacer más de lo que estamos haciendo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. A continuación, tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, como es lógico, es procedente agradecer al portavoz del Partido Popular sus cariñosas palabras, las personales y, sobre todo, las políticas y de apoyo a las iniciativas que se están adoptando en materia de carreteras por parte de la Comunidad de Madrid. Es cierto lo que usted ha dicho con relación al presupuesto. Si uno hace balance del apoyo que hemos tenido en materia presupuestaria la Comunidad de Madrid no ya política ni institucional, sino en materia presupuestaria por parte del Gobierno nacional en obra pública, ya lo conocemos. No hace falta saber mucho de números. Sólo hace falta pasear por Madrid y ver qué infraestructuras ha acometido el Gobierno de la nación. En cualquier caso, muchas gracias por sus agradables palabras.

Yo le diría al portavoz socialista que hay un Reglamento de la Cámara -que yo conozco porque también he sido diputado- para dar explicaciones de ejecución presupuestaria y una Comisión específica; por lo tanto, permítame que, si usted no lo respeta, yo lo haga y remita a la próxima comparecencia que celebremos en materia de ejecución presupuestaria las cuestiones que en esa área usted me ha manifestado. Creo que usted ha utilizado esta comparecencia para poder hablar de un tema que no corresponde, que es la ejecución presupuestaria. En cualquier caso, estoy encantado de venir a esta sesión y rendir tantas cuentas como sean necesarias.

Me decía usted: me interesa saber,,, Y me hacía usted un listado de carreteras para saber si se habían comenzado o no las obras en alguna de ellas. Yo he pensado: ¡Hombre!, no le debe interesar mucho, porque yo le he mandado a usted un mapa de carreteras. Si hubiera diseñado usted un recorrido por las que usted me ha señalado, no habría recorrido más de 80 kilómetros y no hubiera dicho que la M-609 no ha comenzado, que sólo se ha puesto el hito kilométrico; no hubiera dicho lo de La Pizarra, no hubiera dicho lo de Villar del Olmo. En fin, con sólo 80 ó 90 kilómetros yo le hago a usted un recorrido sobre el mapa de carreteras y hubiera tenido conocimiento sobre estas cuestiones, aunque estoy encantado de venir y explicárselo para dar cuenta una a una de las que usted me señalaba. *(El señor Nolla Estrada pronuncia palabra que no se perciben)*

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Nolla, por favor, esto no es un diálogo, es un monólogo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Me ha hablado usted de la duplicación de la M-609 entre Colmenar y Soto del Real, y decía que sólo se ha iniciado el hito kilométrico. La obra está en pleno rendimiento, en ejecución; de hecho, se ha retranqueado ya todo el muro a lo largo de los cinco kilómetros que discurren en paralelo con la carretera, porque S.S. sabe que el proyecto consta del mantenimiento de la calzada actual y de la construcción en paralelo de otra calzada, para lo que ha sido necesario retranquear todo el muro que iba en paralelo a la carretera. Ha sido ejecutado así y, ciertamente, está parada, está parada desde hace tres semanas como consecuencia de las nevadas y de las lluvias, pero está en plena ejecución. Sólo tiene que pasar por allí para darse cuenta de que está a pleno rendimiento.

En cuanto a la paralización de la M-224, que ha comentado, entre Torre de la Alameda y Alcalá de Henares. Efectivamente, ha estado parado durante cinco o seis meses como consecuencia de que Adif -empresa de la que no tiene responsabilidad alguna la Comunidad de Madrid- señala una serie de requerimientos que ha sido necesario adaptar. Pero no es que no estuvieran contemplados en el proyecto, es que, cuando los proyectos se redactan, se pide, como he dicho antes, información pública, se solicitan los permisos, y Adif, para conseguir el permiso de construcción de un paso superior sobre la vía del AVE, incorpora una serie de requerimientos. Ahora bien, cuando vamos ejecutar la infraestructura, resulta que los requerimientos son distintos: incorpora una serie de requerimientos, especialmente antivandálicos y de seguridad, que hay que incorporar al proyecto. Como consecuencia de todo eso hay que redactar un modificado del paso superior sobre la vía del AVE, consecuencia, como digo, de la modificación de los requerimientos en materia de autorizaciones y permisos por parte de Adif. En cualquier caso, el proyecto modificado está redactado, está aprobado y, por tanto, se está trabajando a pleno rendimiento.

Con relación a La Pizarra, lo que hace siempre el Gobierno de la Comunidad de Madrid: íbamos a acometerlo, pero hemos tenido diversas

reuniones, creo que en cuatro ocasiones, con los vecinos de asociaciones de La Pizarra y Felipe II y hemos estudiado con ellos qué soluciones quieren; hemos estudiado y redactado cuatro alternativas, y cuando a unos les parecía bien a otros les parecía mal, y hemos consensuado el proyecto. ¡Hombre! Usted podía haber dicho: oiga, ¿ha empezado?, porque dijo que lo iba a empezar. Pues mire, si hubiera empezado hubiera hecho mal, hubiera hecho mal porque no hubiera dado satisfacción a los vecinos de San Lorenzo de El Escorial, porque en el proyecto que estaba inicialmente redactado y que fue sometido a la junta de comunidades de las urbanizaciones y aprobado en su día, se ha producido una modificación de la junta directiva, ahora no les gusta y hay que trabajarlo. En cualquier caso, como digo, ya está definido y vamos a acometerlo previsiblemente a lo largo de este año.

Con relación a Villar del Olmo, la obra está adjudicada, ha comenzado, se ha puesto la primera piedra, no sólo se ha puesto la primera piedra, no sólo se ha puesto el cartel. Voy a intentar explicárselo; al igual que antes le explicaba el procedimiento desde que uno toma la decisión de acometer una infraestructura hasta que la ejecuta, a ver si soy capaz de explicarles a ustedes lo que ocurre desde que se adjudica una infraestructuras hasta que comienza la obra, porque el señor que pasa y ve una máquina... Pero es muy diferente a que la obra ya haya comenzado.

En primer lugar, en Villar del Olmo, la infraestructura se está acometiendo no cercana a la carretera, por lo que aunque hubiera habido una máquina, seguramente pasaría y no lo habría visto. Mire, se han hecho las catas arqueológicas, se está trabajando en el desvío de servicios afectados. ¡Eso sobra! Si para usted ejecutar la obra es asfaltar, pues bien, pues no lo hemos empezado, pero ahí están las catas arqueológicas, porque hay que hacer esos estudios por si acaso se encuentra alguna situación no prevista, hay que trabajar en el desvío de los servicios afectados. Telefónica, etcétera, y eso también es parte de la obra, señoría. Para tranquilidad de S.S. y de los vecinos, esta obra está a pleno rendimiento.

Respecto a la duplicación de la M-509, se ha publicado en el Boletín. Hace tres semanas aproximadamente fue a la Mesa de adjudicación, y estamos pendientes de la adjudicación definitiva. A la

vez, se ha llevado a cabo el procedimiento de expropiaciones para que fuera poder iniciar las obras lo más rápido posible. Los terrenos los tendremos en verano y, por tanto, podremos acometer la misma.

Cuando hablaba de la ejecución presupuestaria, me decía que va de mal en peor en materia de conservación. La Comunidad de Madrid, en tasa de reposición en materia de carreteras, es la que mayor presupuesto dedica de toda España: 41,84 euros por kilómetro de la red de carreteras, frente a Andalucía, que dedica 17,72 euros, o a Castilla-La Mancha que, por ejemplo, dedica 11 euros por kilómetro; cuatro veces menos de lo que dedica la Comunidad de Madrid en conservación y mantenimiento de la red de carreteras.

En materia de ejecución, decía que no habíamos ejecutado. Yo sólo le puedo dar el siguiente dato: si usted hubiera leído el Boletín de la Comunidad de Madrid y el Boletín Oficial del Estado, se hubiera dado cuenta de que la licitación pública se ha mantenido afortunadamente en la Comunidad de Madrid. En materia de carreteras se han licitado obras por importe de 242 millones de euros, y si uno coge el Boletín Oficial del Estado habrá visto que en materia de carreteras no se ha licitado ni una sola obra. Entonces, hablar de ejecución... Yo creo que daremos cuenta de ello, pero también hay que hablar, en materia presupuestaria, del esfuerzo inversor de cada uno y de la necesidad que cada uno tenga. Yo creo sinceramente que los objetivos del año 2009 se han cumplido más que razonablemente, teniendo en cuenta el escenario no sólo de Madrid sino a nivel nacional. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante por su comparecencia. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

C 75/10 RGEP. 513, Comparecencia del Sr. Director General de la Empresa Pública Aeropuertos de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre el grado de cumplimiento de los objetivos marcados para el año 2009, así como proyectos para 2010. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea.)

Para sustanciar el motivo de petición de comparecencia, tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Creo que esta comparecencia no precisa mucha justificación. Creo que debemos pedir al responsable de la empresa pública Aeropuertos de Madrid, Sociedad Anónima, que comparezca periódicamente en esta Comisión para que nos informe, tal como lo hizo también a petición nuestra hace menos de un año -me parece que fue en abril del año pasado-, en aquella ocasión para explicarnos cuáles eran sus proyectos y qué es lo que había hecho hasta ese momento desde la constitución de la empresa. Ahora básicamente es para lo mismo: para que nos informe respecto del cumplimiento de los objetivos que tenían para el año 2009 y que nos expuso en aquella comparecencia. No los voy a repetir ahora porque creo que no merece la pena, ya que el Director General seguro que tiene presente qué es lo que nos dijo en aquella comparecencia, pero le ruego que nos vaya informando sobre todos aquellos estudios informativos, proyectos, qué estudios de viabilidad, plan director, etcétera. De todo aquello que nos fue diciendo que iban a hacer a lo largo del año 2009, nos gustaría saber qué es lo que realmente han hecho y qué es lo que van a hacer a lo largo de este año. A todos nos interesa, y desde luego a nosotros, que se pueda cerrar cuanto antes el aeropuerto de Cuatro Vientos, y para eso es necesario que haya una infraestructura que lo sustituya, en este caso el previsto aeropuerto o aeródromo del suroeste -que creo que es el nombre que últimamente se le está dando- entre El Álamo y Navalcarnero. Por tanto, nos interesa y nos gustaría saber en qué situación está esto.

También quisiéramos saber si ya se ha descartado el aeropuerto de Campo Real como realización de la Comunidad de Madrid, porque últimamente creo que no se habla de él, o al menos en los objetivos marcados para el año 2010, en la Memoria de Presupuestos, creo que no se hacía ninguna mención al mismo, cosa que celebro, por cierto. De momento, nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el señor compareciente don Antonio de Padua.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA AEROPUERTOS DE MADRID, S.A.** (Rodríguez Icardo): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todas sus señorías. Comparezco hoy, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre el cumplimiento de los objetivos previstos para el año 2009 para la empresa pública que me honro en dirigir, así como sobre los proyectos planteados para este año 2010. Aeropuertos de Madrid acaba de cerrar, como bien saben, su segundo ejercicio de actividad desde su creación para apoyo institucional para el ejercicio de las competencias del Gobierno regional en materia aeroportuaria. En el año pasado, en 2009, y tras una etapa previa de constitución y puesta en marcha, hemos seguido avanzando en la consecución de nuestros objetivos estratégicos, centrando nuestros esfuerzos especialmente en los trabajos necesarios para impulsar la construcción del aeródromo del suroeste. Luego hablaremos de Campo Real, si me permite su señoría. Este aeródromo constituye en la actualidad nuestra máxima prioridad. Coincidirán conmigo, señorías, en que este proyecto es el que efectivamente reviste mayor urgencia, no sólo por las carencias que tiene actualmente la Comunidad de Madrid en el sector de la aviación general y de la aviación de escuela, sino también por la gravísima crisis en que se encuentra nuestro país en estos momentos.

Quiero recordar que el futuro aeródromo del suroeste -le llamamos suroeste más que nada porque, como está entre Navalcarnero y El Álamo, más que nombrarlo por un municipio, parece mucho más lógico hablar de Madrid suroeste, aunque el nombre es lo de menos- supondrá una solución adecuada y definitiva tanto para la aviación corporativa como para la aviación de negocios y para el tráfico de escuelas, contribuyendo, efectivamente, a dismantelar el actual aeródromo de Cuatro Vientos. Además, estamos convencidos de que con una cuidadosa planificación y una adecuada gestión esta nueva infraestructura actuará, a medio y a largo plazo, como un auténtico motor de desarrollo económico y social para los municipios implicados y para la región en general por su capacidad de generar empleo y de atraer sedes empresariales e impulsar sectores de innovación y de alto valor añadido, algo de especial relevancia en un panorama económico tan negro como el que tenemos.

En este contexto, las premisas que han

marcado el ritmo de nuestras actuaciones a lo largo de 2009 han sido por tanto: prioridad al aeródromo del suroeste y voluntad de abordar esta iniciativa con el máximo apoyo, con el firme consenso de las Administraciones y con un análisis preliminar lo más riguroso, cauteloso y sólido posible. La fase de preparación, análisis preliminares y contactos con los agentes implicados se extendió hasta comienzos del ejercicio pasado. En este período, Aeropuertos de Madrid ejecutó además las ampliaciones de capital necesarias para hacer frente a las inversiones que estaban planteadas, siempre dentro del marco de responsabilidad presupuestaria de la Comunidad de Madrid. Los primeros pasos dieron sus frutos, y en abril de 2009, como tuve la ocasión de anunciar en mi anterior comparecencia, se aprobaron los primeros pliegos relativos a la primera fase del aeródromo del suroeste. El proceso de licitación se inició a finales del mismo mes de abril, adjudicándose definitivamente el contrato a finales del mes de julio. Paralelamente, se llevó a cabo también la contratación de una asistencia técnica para el control y la vigilancia de todos los proyectos.

Arrancaron entonces los trabajos de la primera fase de puesta en marcha del aeródromo del suroeste; es decir, lo que habíamos dicho: estudios de viabilidad, plan director, plan especial, estudios medioambientales y proyectos básicos. Además, estamos también con el plan de negocio y otros estudios destinados a valorar, desde el punto de vista económico-financiero, el potencial de la zona tanto operativa como no operativa, es decir, lo que sería el lado aire como el lado tierra y zonas aledañas del aeropuerto. Dichos estudios y proyectos de la primera fase, cuya envergadura y complejidad es evidente, son los que permitirán concretar aspectos fundamentales, como lo que va a ser la delimitación de la zona de servicio del aeródromo y de las actividades previstas en las diferentes áreas; es decir, todo lo que va a ser el sistema general aeroportuario: la incidencia en el ámbito territorial, la configuración del campo de vuelos, el diseño funcional de las edificaciones y el dimensionamiento previo de las obras. Asimismo, el plan de negocio supondrá ya el primer paso para la definición de los modelos de gestión aplicables.

Paralelamente al desarrollo de estos trabajos, se impulsó asimismo en el pasado ejercicio la preparación de un nuevo marco normativo para dotar a la región de los recursos jurídicos y

administrativos adecuados a la hora de planificar y gestionar tanto aeropuertos como helipuertos y poder desarrollar sus competencias en la materia. De este modo, el plan director del aeródromo del suroeste será el primero aprobado por la Comunidad que ejercerá también sus competencias de autorización de la infraestructura. Precisamente, como sabrán SS.SS., el Consejo de Gobierno ha acordado recientemente enviar al Consejo Económico y Social para su revisión el anteproyecto de ley de instalaciones aeronáuticas, que constituye la herramienta necesaria para la tramitación de los trabajos de la fase uno del suroeste en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

A lo largo de 2009 también hemos mantenido contactos tanto con la Dirección General de Aviación Civil como con la Presidencia de AENA con el fin de avanzar en los análisis preliminares para la puesta en marcha del aeropuerto de Campo Real, destinado evidentemente -y siempre hay que dejar constancia- para tráfico de mercancías y para el tráfico comercial de bajo coste. Este proyecto, que constituye otro de los grandes objetivos estratégicos de la empresa que dirijo, presenta una urgencia menor que el aeródromo del suroeste, no sólo porque Barajas goza de capacidad de crecimiento en estos momentos, sino porque además el tráfico comercial, desgraciadamente, ha sufrido una importante caída en los dos últimos años; por tanto, incluso hay mucho mayor colchón para la vida de Barajas.

En este contexto, y dada la conveniencia de definir primero el nuevo modelo de gestión de AENA, hemos programado comenzar los proyectos de fase uno de Campo Real una vez acometida, o al menos definida, la reforma del sistema aeroportuario que prepara el Gobierno central en aras de lograr una máxima coordinación y una eficacia en las diferentes actuaciones.

En el marco de colaboración institucional con el Ministerio de Fomento en el ámbito aeroportuario, otro de los objetivos cumplidos en 2009 ha sido avanzar en la planificación estratégica del conjunto del sistema aeroportuario regional, impulsando acciones encaminadas a estudiar el futuro de Cuatro Vientos y analizar adecuadamente su desmantelamiento coordinadamente y junto con la puesta en marcha del aeródromo del suroeste.

Señorías, éstas han sido, a grandes rasgos,

las iniciativas desarrolladas a lo largo del ejercicio 2009 en cumplimiento de los objetivos establecidos. Para este año 2010, como no podía ser de otra forma, y tratándose de proyectos como los que nos ocupan, las actuaciones previstas siguen el camino de lo iniciado en 2008 y avanzado en 2009. En primer lugar, seguiremos concediendo la máxima prioridad al aeródromo del suroeste. En mi última comparecencia en esta Comisión dije que -y lo reitero hoy- en este primer semestre estarán elaborados los estudios y proyectos de fase uno a los que he aludido anteriormente. Les puedo avanzar que se han estudiado más de 40 alternativas de ubicación de pistas con un claro objetivo de buscar la solución óptima, tanto desde un punto de vista técnico como desde la perspectiva de afección al entorno. Conforme a esos análisis, podemos garantizar que la configuración final que establezca ese plan director permitirá, por un lado, absorber los tráficos con la máxima seguridad operacional y, por otro, garantizar un respeto escrupuloso a los criterios medioambientales.

Una vez aprobada la nueva ley de instalaciones aeronáuticas -cuando proceda, pasará por la Asamblea-, evidentemente, comenzaremos la tramitación tanto administrativa como medioambiental de estos proyectos. Aunque en este aspecto es difícil adquirir compromisos de plazos, nuestra intención es culminar todos estos procesos en el período más breve posible, cumpliendo, eso sí -insisto-, escrupulosamente con todas las fases de información y consultas pertinentes.

A lo largo de este ejercicio, una vez terminada la elaboración del plan de negocio del futuro aeródromo, trabajaremos para cerrar la definición del modelo de gestión y explotación aplicable como paso previo al diseño y puesta en marcha del sistema concesional para la posterior adjudicación e inicio de las obras.

También, junto con el Imade -el Instituto Madrileño de Desarrollo- y los ayuntamientos implicados, avanzaremos en la planificación de diversas actividades económicas en el entorno del futuro aeródromo del suroeste. Por cierto, se trata de trabajar conjuntamente para convertir esta infraestructura en un núcleo vertebrador de un nuevo polo logístico, comercial e industrial, aprovechando al máximo el papel dinamizador que tienen todas las

infraestructuras aeroportuarias y ésta en concreto, que es la que se está proyectando. Desde luego, ésta es la apuesta de la Comunidad de Madrid.

Paralelamente -y contesto a una de las cosas que ha comentado-, continuaremos trabajando con el proyecto del aeropuerto de Campo Real, como dije en la comparecencia pasada, en coordinación con el Ministerio de Fomento, y vamos a impulsar el inicio de los estudios y proyectos de la primera fase.

Además, en el presente ejercicio, con la entrada en vigor de la nueva normativa que he citado, Aeropuertos de Madrid deberá llevar a cabo los estudios técnicos necesarios para diseñar una red regional de helipuertos y culminar el análisis de los posibles usos futuros de Cuatro Vientos, con el fin de garantizar la correcta articulación de todos estos proyectos que estamos citando.

Señorías, concluyo mi intervención señalando que todo este tipo de actuaciones en las que estamos trabajando, y que seguiremos impulsando, constituyen una apuesta muy compleja. No solamente se trata del desarrollo de un aeropuerto sino del desarrollo de toda la zona, como he dicho; un desarrollo tanto comercial como industrial, etcétera, de toda la zona. Desde el punto de vista técnico, es compleja, en estos momentos, tiene pocos precedentes en el ámbito nacional y, como les he manifestado, es muy importante tanto para el transporte aéreo en sí como para el crecimiento del tejido económico y social de nuestra región. Evidentemente, soy consciente de que nos queda mucho por delante, pero confío en que estos proyectos sean una realidad lo antes posible en beneficio de todos los madrileños. Para ello, espero contar con todo su apoyo y toda su colaboración. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rodríguez. Tiene la palabra don Fausto Fernández por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Permítame que, con motivo de mi "paso palabra" del punto anterior, aunque no está aquí el señor Cabrera, le diga que no malgaste su talento más aquí y que se dedique al arte adivinatorio porque en eso no tiene techo, no tiene límites.

La Sra. **PRESIDENTA**: Señor Fernández, por favor, la sesión es muy larga. Cíñase al tema. Usted habrá tenido sus razones, y ahora diga lo que tenga que decir.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: En todo caso, voy al tema que nos ocupa. Señor Director General, en principio, la comparecencia que ha solicitado el Grupo Socialista es para informar sobre el grado de cumplimiento de dos proyectos planteados por la Presidenta regional en el inicio de la Legislatura como dos proyectos emblemáticos: los aeropuertos de El Álamo y de Campo Real, simplificando. Por tanto, más allá de la oportunidad o la necesidad que, como formación política, vemos de estos aeropuertos, me voy a centrar en lo que usted nos ha dicho hoy sobre cómo están.

En primer lugar, parece que han centrado su trabajo en el aeropuerto del suroeste, en el aeropuerto del Álamo, y creo que sobre todo han avanzado en lo de mover papeles: en establecer condiciones, hacer pliegos e incluso algún concurso para asistencia técnica, etcétera. Están en los estudios preliminares, en los que se considerarían obligatorios antes de lanzar una propuesta de este tipo, porque si los estudios concluyen ahora que la zona o las circunstancias no recomiendan la instalación de un aeródromo estaríamos como con el manto de Penélope, más destejiendo que tejiendo, pero a veces la mercadotecnia de la política tiene esto.

En principio, para nosotros, y hasta conocer la ley de instalaciones aeronáuticas, que parece que va a ser el eje sobre el que va a pivotar el nivel de concreción de la competencia autonómica en cuanto a la gestión de aeródromos, estaremos a la espera de que esa ley nos dé un marco sobre el que opinar. Sí parece que ustedes tienen claro que estaríamos hablando, en este caso, de un aeródromo que se ejecutará en régimen de concesión, que no será -entendemos de su intervención- una inversión pública sino que será una concesión que tendrá que invertir y aportar la empresa concesionaria y luego gestionar. Eso, señor Director General, le pone otro obstáculo, porque si la inversión pública tiene sus dificultades, la inversión privada que tiene que ver con un desembolso de capital importante para una rentabilidad a medio y largo plazo no parece muy posible en estos momentos. Nosotros, en esta Comunidad y en esta

misma Comisión, hablamos de vez en cuando de otra concesión, de otra inversión privada para la construcción del túnel de cierre de la famosa M-50, o más conocida M-61, en denominación de origen Madrid, parece que no es posible. Pero son circunstancias cambiantes, y lo que a lo mejor hoy no puede hacerse sí puede hacerse en la próxima década, o en menos tiempo, porque si la reactivación económica no es como ustedes dicen y no está tan lejana, como se dice en esa Cámara, sino que va a ser posible, habrá actividad económica.

Mi Grupo, por tanto, agradece la información que nos ha dado. También nos gustaría tener una vía o canal lo más accesible posible a toda la producción que ustedes van haciendo en cuanto a normativa, concursos y a todo lo que entendemos que es una tarea de interés, como gestores, ya que se está construyendo el modelo desde abajo y se está empezando desde lo más básico y primario, y, como formación política, tenemos interés en conocerlo.

Sobre el aeropuerto de Barajas, sobre lo que ahora mismo constituye el mayor aeropuerto del Estado, sobre el que usted también ha hecho alusión a que una parte de su gestión parece que se va a delegar a la sociedad Aeropuertos de Madrid por parte del Consejo de Gobierno -al menos eso he creído entender-, se está abriendo el modelo de gestión, pero también hay un conflicto muy importante en esta Comunidad, porque acabamos de vivir un episodio -es verdad que dentro de competencias del Estado- en cuanto a la afectación de ese aeropuerto a más de un millón de madrileños en su actividad normal. Afectación que hace que sea un aeropuerto que tenga una vida útil de 17 horas al día, en vez de 24 como están teniendo los grandes aeropuertos de Europa, y, por lo tanto ahí hay un problema. En cuanto a ese problema, de alguna manera nos parece positivo que la gestión o la cogestión o la mayor corresponsabilidad en la gestión de la Comunidad, y si fuera posible, al menos en cuanto a garantizar el derecho de los ciudadanos, de los propios ayuntamientos afectados, sería un paso adelante. Pero parece que hay un tope, y es que el aeropuerto es como es, está como está; las pistas y el sentido del aterrizaje y el despegue son como son, y eso tiene muy difícil modificación. En todo caso, lo vemos como un paso adelante.

Finalmente, por avanzar también opinión sobre el tema de Campo Real, solamente quiero

pedirle una información. El terreno para el aeropuerto de Campo Real tiene una afectación que se va renovando año a año, y quisiera preguntarle si tiene usted conocimiento de si el Gobierno va a seguir prorrogando, en el tiempo en que tenga capacidad para tomar esta decisión, por lo menos en esta Legislatura, esa afectación, que es lo que hará viable que en un momento determinado se pueda abordar, en las condiciones que sean, el tema de Campo Real. Es cierto que el tráfico de mercancías ha sufrido un parón, que el bajo coste en Madrid con las terminales de las antiguas instalaciones de Barajas está servido mientras Barajas siga funcionando, y que, en esa lógica, parece que Campo Real no tendría un escenario operativo y económico viable; ahora bien, si alguno de los elementos cambia, probablemente sí. En todo caso, si a usted le parece, nos avanza, aunque solamente sea su opinión, con los datos que usted tiene y maneja.

Finalmente, también quisiera saber si nos puede informar en su segunda intervención de hasta dónde han avanzado, y si se pueden avanzar plazos, aunque supongo que serán muy dependientes de cómo se desarrolla, cómo se ejecuta y de las posibilidades de que esté operativo con un plazo fijo el aeródromo del suroeste, sobre cuándo se podrá abordar el desmantelamiento del actual aeródromo de Cuatro Vientos. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorita. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Voy a ser muy breve porque en esta ocasión no voy a agotar el tiempo. Tomamos nota de la información, señor Director General. Constatamos, por lo que nos dice, lo que ya suponíamos. Por la lectura que hacemos del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, donde aparecen las convocatorias de concursos, a pesar de que nos había dicho usted el año pasado que a lo largo del año 2009 se iban a tramitar y a aprobar una serie de instrumentos, tanto relativos al aeródromo del suroeste como de Campo Real, es evidente que se ha quedado en tramitar, porque aprobar todavía no se ha aprobado nada. No sé en qué fase de tramitación se encuentran estos diferentes instrumentos.

Pero lo que sí me ha llamado la atención es la referencia que ha hecho al anteproyecto de ley. Yo no puedo hablar del anteproyecto de ley puesto que no lo conozco; cuando llegue el proyecto de ley a esta Asamblea, podremos opinar sobre el contenido, como es lógico. Pero me ha llamado la atención que hasta ahora, que yo recuerde, no se hubiera hecho mención -y desde luego no hizo usted mención a ello en una comparecencia suya del año pasado, ni desde luego por parte del Gobierno regional, ya digo, salvo que me equivoque- a la necesidad de un instrumento normativo con rango de ley para poner en funcionamiento todo esto de lo que nos está hablando. Me sorprende porque, si el año pasado nos decía usted que se iba a tramitar y aprobar el estudio de viabilidad, el plan director, el plan especial y el proyecto base, y ahora lo que nos dice es que están esperando a que entre en vigor, como ley, este texto que ahora es anteproyecto de ley, eso quiere decir que no lo podían hacer sin ese instrumento, cosa que no acabo de entender. Desde luego, lo que no entiendo es que no lo supieran entonces, que no se anunciara entonces. Es lo que me descoloca, y me sorprende un poco que no se nos dijera desde el primer momento: miren ustedes, lo primero que hay que hacer es tener una ley que nos habilite para esto, y lo segundo, empezar a poner en práctica todos estos trámites. Y, si no es imprescindible, entonces no entiendo por qué no se ha hecho sin que esté en vigor la ley. No sé si me estoy explicando y estoy planteando bien lo que le quiero decir.

Tampoco acabo de entender la necesidad de esperar a conocer en detalle cómo va a ser la gestión de los aeropuertos que dependen de AENA para concretar el proyecto de construcción de este aeródromo del Sudoeste, que no va a depender de AENA ni de la Administración del Estado. No acabo de ver la necesidad de esperar, como digo, a que se determine con detalle cuál va a ser el modelo de gestión de los aeropuertos del Estado.

Tampoco entiendo cómo puede incluirse, entre los objetivos de la empresa que usted dirige, el análisis -nos lo ha mencionado usted y aparece, creo recordar, en los objetivos que contiene la ley de presupuestos para el año en curso- de los usos futuros de Cuatro Vientos. No lo acabo de entender, y también nos lo ha repetido usted aquí, porque Cuatro Vientos no pertenece a la Comunidad de Madrid. Por tanto, el uso que se vaya a dar a los suelos sobre los que asienta actualmente el

aeródromo de Cuatro Vientos no sé hasta qué punto le corresponde a Aeropuertos de Madrid, S.A.; le corresponderá al titular, que es la Administración del Estado. No entiendo muy bien cuál es su papel en ese terreno. Yo entiendo que su papel está en la preparación y construcción de un aeródromo que sea sustitutivo del de Cuatro Vientos, además de otras cosas, o se desmantelará Cuatro Vientos y el uso de esos suelos le corresponderá a otros, pero no a la empresa que usted dirige. Por eso, no acabo de entender este punto.

Únicamente, y para terminar, quiero reiterar lo que ha dicho el portavoz de Izquierda Unida. Me interesaría -y también le interesa a los madrileños- que nos pudiera concretar usted un poco un horizonte un poco fiable. No le voy a pedir que se comprometa usted a una fecha de inauguración, pero sí, ahora que ya tiene un rodaje que no tenía el año pasado en cuanto a la tramitación de todos estos proyectos, que nos dé un calendario y, sobre todo, un plazo más o menos aproximado o un horizonte para la puesta en funcionamiento de ese aeródromo del suroeste. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra con Pablo Morillo.

El Sr. **MORILLO CASALS**: Gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Director General, por la información que nos ha facilitado. Es cierto que éste es un campo nuevo para la Comunidad de Madrid y además un trabajo extenso para ponerlo en marcha, y, por lo que usted nos ha explicado, esos pasos van saliendo adelante, además, en un momento de crisis en que también afecta a las previsiones sobre obras que uno podía tener y que van a afectar en el futuro. Un caso podría ser, como se ha dicho aquí, el de Campo Real, pero hay otros.

Yo he visto, tal y como decía, que están centrados especialmente en el aeropuerto del suroeste, necesario por la congestión que tiene nuestra Comunidad justamente en los vuelos privados y de escuela y en ese tipo de vuelos que se realizan en estos aeródromos. Esto a Madrid le vendrá francamente bien porque es imperioso resolver ya esa necesidad, y, por lo que usted nos ha explicado, va por muy buen camino.

También nos ha comentado el anteproyecto de ley, que estaremos encantados de poder recibirlo. Yo sé que usted comentará algo sobre las preguntas que le ha hecho la oposición. Asimismo, me ha parecido correcta la explicación que usted ha dado sobre la cooperación y cogestión con AENA, con el Gobierno central, sobre el aeropuerto de Barajas.

Decía que naturalmente la crisis afectaba al futuro desarrollo del aeropuerto de Campo Real, sobre el que no dejamos de pensar que es totalmente necesario que avance hacia delante porque la carga aérea en Madrid es un tema que está vacío. La crisis, como decía el portavoz de Izquierda Unida, afecta ahora mismo al aeropuerto, pero nadie sabe en esos parámetros cómo va a evolucionar el mercado, y lo que hay que estar es siempre preparados para poder -valga la palabra- despegar cuando empiece de nuevo la recuperación económica. En esto está trabajando este Gobierno, en estar preparados cuando llegue ese momento y poder salir adelante los primeros.

Ha habido un tema sobre el que, si tuviese tiempo, me gustaría que nos ampliase la información, y es sobre esa red regional de helipuertos, porque recuerdo que el año pasado estuvimos hablando de la importancia que tienen, y en Cataluña existen once o veinte, hablo de memoria, porque creo que el futuro en este campo está justamente en esos helipuertos. Es algo que esta Comunidad tendría que ir pensando, por eso me ha llamado la atención cuando usted lo ha nombrado. Tenemos que ir preparándonos para que en ese campo también estemos situados de los primeros.

Agradezco las explicaciones que nos ha dado; son las correctas. Me gusta cómo va la situación dentro de su Dirección General, los pasos que está siguiendo y también el ritmo de trabajo. Sólo espero alguna que otra explicación que usted nos dé. Muchas gracias, Director General.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Antonio de Padua.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA AEROPUERTOS DE MADRID S.A.** (Rodríguez Icardo): Muchas gracias, señora Presidenta. La verdad es que las preguntas han sido

muy dispares, voy a intentar sistematizar para hacerme entender.

Lo primero que hemos estado intentando hacer es configurar un mapa completo del sistema aeroportuario de la Comunidad de Madrid. En este mapa, estamos convencidos de que Barajas, es evidente, es el gran aeropuerto de la red; más del 25 por ciento del tráfico de la red de AENA, significando -son cifras que están por ahí- prácticamente el 2 por ciento del PIB nacional y el 12 ó 13 por ciento del PIB de la Comunidad; por tanto, es evidente que Barajas es importante.

Nosotros no hablamos de quién gestiona o quién opera en el aeropuerto, primero estamos pensando en el mapa del sistema aeroportuario. Usted, señoría, ha dicho en un momento determinado que Barajas estaba teniendo problemas con el tema del ruido, con el horario en el que funciona; es complicada la operativa porque solamente hay una pista que no funciona por la noche, pero evidentemente tiene sus problemas, y nosotros estamos pensando -creo que ya lo dije al año pasado- en configurar Campo Real no como una alternativa a Barajas sino como complementario a Barajas.

La carga aérea se mueve fundamentalmente por dos parámetros: uno, los costes y, otro, los procesos. En Barajas, hoy por hoy, sin contar con el nuevo modelo, hacia dónde vaya el nuevo modelo de AENA, los costes operativos son altos en relación con otros aeropuertos y los procesos son muy complejos; eso hace que un aeropuerto, que es el cuarto aeropuerto en pasajeros de Europa, prácticamente empatado con Frankfurt, que está en el tercer puesto, baje al décimo puesto en el "ranking" de manejo de carga. Algo está pasando y, entonces, hay que dar una salida distinta a ese negocio, que es la carga. Si además conseguimos desaguar Barajas de algo que no aporta nada al gran JAR, el punto a punto, los vuelos de bajo coste y demás, y los podemos llevar a otro aeropuerto, entendemos que hacer los dos aeropuertos complementarios puede ser muy bueno para la región; la tercera pata sería, evidentemente, el Aeródromo del Suroeste, al que llevaríamos toda la aviación ejecutiva y de negocios, y la cuarta pata, como comentaba el portavoz del Partido Popular, sería la red de helipuertos. El helicóptero también es un negocio, que no está explotado suficientemente en España ni en concreto

en Madrid; probablemente Madrid es la única de las grandes capitales, como Londres, París o Nueva York, en la que el helicóptero no se utiliza habitualmente.

¿Qué hemos hecho con ese mapa? Fundamentalmente, agradecemos el cambio en el Ministerio de Fomento. Supongo que ya se lo habrán repetido muchas veces, pero en este caso, en el aeroportuario, es mucho más cierto. Desde que se produjo el cambio, tanto en la Dirección General de Aviación Civil como en la Presidencia de AENA, los contactos han sido mucho más tranquilos, el diálogo mucho más abierto, y así se lo hemos planteado al Presidente de AENA. ¿Por qué enlazaba con el desarrollo del nuevo modelo aeroportuario de AENA? Porque el Presidente de AENA trasladó, hace dos o tres meses, allá por noviembre - puede usted preguntarle-, la conveniencia de que, desde el nuevo marco de gestión de AENA, fuésemos acometiendo Campo Real. Evidentemente, esto ha hecho que paráramos Campo Real. Vamos a llegar a acuerdos con AENA de la forma que sea; es decir, la Comunidad tiene allí una reserva de 8.500 hectáreas prácticamente hecha, pero entendemos que debe ser un aeropuerto declarado de interés general al estilo de la legislación actual, porque con la nueva ley de aeropuertos que prepara el Gobierno central, vaya usted a saber.

Aprovecho para enlazar con el tema de Cuatro Vientos. Preguntaba S.S. -y voy a decirlo un poco a lo bruto- ¿Por qué se mete en un tema que no es competencia suya, que es Cuatro Vientos? Punto uno, no pretendemos meternos en algo que, evidentemente no es competencia nuestra; punto dos, estamos en contacto con AENA, y, punto tres, la legislación es muy curiosa. Simplemente con que el Estado no se reservara su gestión directa Cuatro Vientos sería competencia de la Comunidad. Entonces, tuvimos que decidir poner primero los bueyes delante del carro e ir hacia un marco normativo que desarrollara el Estatuto de Autonomía, que no estaba desarrollado. Pero es curioso ver que, con el Estatuto de Autonomía en las manos, si el Estado central decidiera dejar la gestión directa de AENA, caería en manos de la Comunidad. Por ello, estamos hablando con AENA porque tenemos que hacer varias cosas: primero, coordinar el posible desmantelamiento de Cuatro Vientos con la apertura del aeródromo del suroeste. Además, los usos del terreno de Cuatro Vientos, serán los usos que se

pueda; es decir, habrá expropiaciones y donaciones, se habrán hecho con unos fines, normalmente aeronáuticos, y estará el esquema como esté. Bueno, pues no es descartable una posible utilización, no digo desde el punto de vista de aviones de ala fija sino, a lo mejor, desde el punto de vista de helicópteros; no sabemos. Precisamente, queremos configurar la red de helipuertos y una gran base para mantenimiento y fabricación de helicópteros en Madrid.

Usted me preguntaba cuál era la situación del aeródromo en régimen de concesión, que hoy por hoy parece que es un obstáculo, evidentemente, dada la situación de crisis que hay. Por supuesto que hemos hablado con posibles candidatos a ser operadores, prácticamente con todos ellos; el interés es grande. Lo que estamos haciendo no es sólo un proyecto que, desde el punto de vista técnico, sea factible, sea el óptimo, sea el más seguro, sea el más eficiente, sea el menos molesto desde el punto de vista medioambiental, sino que, además, estamos intentando hacer un proyecto vendible. Lo que no vamos a hacer -no quiero que entienda nadie con esto que queremos meter un dedo en el ojo a alguien- es proyectos como los de Ciudad Real o como los de Lleida, pongamos por caso -los de Castellón y Murcia, para que vea que no hablo solamente de una parte del espectro sino que hablo de todos, están por venir-. Está claro que en Lleida se ha sacado la gestión del aeropuerto a concurso, y ustedes saben perfectamente que hace dos viernes quedó desierto; Ciudad Real, mejor no comentarlo. Lo que tenemos que hacer es un proyecto que sea atractivo. Creemos que lo es, y los primeros números así lo dicen, pero lo vamos a estudiar absolutamente a fondo. Con lo cual, entendemos que para sacar el régimen concesional, que no sabemos muy bien todavía cómo -es otra de las cosas que vamos y que hemos comenzado a estudiar-, vamos a analizar todos los negocios que se producen en el aeropuerto; vamos a analizar cómo se pueden gestionar y, dentro de eso, sacaremos la mejor concesión de las posibles, con o sin participación de Aeropuertos de Madrid en esa concesión; ya lo definiremos.

Señor Fernández, usted me decía que si podíamos tener un canal de información. No estamos dando la espalda absolutamente a nadie. De momento, y por un tema de prudencia, por ejemplo, los planos que yo le podría enseñar no son concretos; si he mencionado 40 alternativas, puede

usted ver una y decir: ¡ah, ésta es! Y a lo mejor, no es ésta, sino la número 29, opción 1.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA AEROPUERTOS DE MADRID, S.A.** (Rodríguez Icardo): Gracias, señora Presidenta. En cuanto a canal de información, estamos absolutamente abiertos a lo que ustedes quieran.

Supongo que usted se refería, con el tema de Campo Real a las afecciones a las explotaciones mineras. Estamos en contacto con la Dirección General de Industria para ir renovando, porque la planificación de lo que se lleve a cabo en Campo Real, aunque decidamos, entre AENA y nuestra Dirección, que Campo Real debe ser un hecho dentro de 10, de 20 o dentro de cinco años, lo que es evidente es que los procesos de planificación son muy largos y más vale ir haciendo camino. Por tanto, con Industria y con la asociación de fabricantes de áridos ya he estado dos o tres veces y creo que no hay ningún problema que a mí me conste con ellos.

En cuanto a los plazos, he dicho en la

exposición que dependerá de las tramitaciones. Esto significa que se hará lo antes posible; insisto lo antes posible. Si pudiéramos sacar los pliegos de concesiones a primeros del año que viene sería muy bueno. Repito: lo antes posible, señorita, porque, en primer lugar, corre prisa para los madrileños, porque es un negocio que está muy mal ahora mismo en Cuatro Vientos y en Torrejón y los primeros que tenemos prisa somos nosotros. Si no hay problemas en las tramitaciones, esperamos que a primeros del año que viene podamos sacar

los pliegos concesionales. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias a usted. Pasamos al último punto del orden del día.

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

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

(*Eran las trece horas y treinta y cuatro 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.



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 201_,
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 201_.