

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



Número 637

5 de marzo de 2010

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

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

Sesión celebrada el viernes 5 de marzo de 2010

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC 335/09 RGEP. 6383, 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 situación en que se encuentra la prolongación de la línea 109 de la EMT de Madrid en el distrito de San Blas de la ciudad de Madrid.

2.- PCOC 107/10 RGEP. 810, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio de La Elipa, en Madrid, relativa a la prolongación de la línea 210 hasta las inmediaciones del Hospital de la Princesa.

3.- PCOC 108/10 RGEP. 811, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos y de las Juntas

Municipales de los distritos de Hortaleza y Ciudad Lineal relativa a la atención por la EMT del servicio que hasta finales del año 2009 era prestado por la línea 201.

4.- C 130/10 RGEF. 1003, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre protocolo firmado entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento referido al Metro de Torrejón de Ardoz y al tren de Moncloa y Navacarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 10 horas y 34 minutos.

Página 18441

— **Modificación del orden del día:**
Tramitación en primer lugar del punto cuarto,
C 130/10 RGEF. 1003

Página 18441

— **C 130/10 RGEF. 1003, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre protocolo firmado entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento referido al Metro de Torrejón de Ardoz y al tren de Moncloa y Navacarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Página 18441

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

Página 18441

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

Página 18442-18444

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

Página 18444-18446

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

Página 18447

— **PCOC 335/09 RGEF. 6383, 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 situación en que se encuentra la prolongación de la línea 109 de la EMT de Madrid en el distrito de San Blas de la ciudad de Madrid.**

Página 18447

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

Página 18447

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

Página 18447

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

Página 18448

— **PCOC 107/10 RGEF. 810, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se**

pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio de La Elipa, en Madrid, relativa a la prolongación de la línea 210 hasta las inmediaciones del Hospital de la Princesa.

Página 18448

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

Página 18448

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

Página 18448-18449

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

Página 18449-18451

— PCOC 108/10 RGEF. 811, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos y de las Juntas Municipales de los distritos de Hortaleza y

Ciudad Lineal relativa a la atención por la EMT del servicio que hasta finales del año 2009 era prestado por la línea 201.

Página 18451

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

Página 18451

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

Página 18451

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

Página 18451-18453

— Ruegos y Preguntas.

Página 18453

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página 18453

-Se levanta la sesión a las 11 horas y 40 minutos.

Página 18453

(Se abre la sesión a las diez horas y treinta y cuatro minutos)

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Antes de nada, comunicar a SS.SS. una alteración en el orden del día ya que se ha acordado que la comparecencia la tratemos en primer lugar. Pasamos, pues, a tratar el primer punto, que figura como cuarto en el orden del día.

C 130/10 RGEF. 1003, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre protocolo firmado entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento referido al Metro de Torrejón de Ardoz y al tren de Moncloa y Navalcarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece para informar a la Comisión, por delegación del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, el Ilmo. Sr. Consejero Delegado de Mintra don Jesús Trabada. Para exponer los motivos de la petición de comparecencia, tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Buenos días, señorías, señor Trabada. En principio, la comparecencia que ha pedido mi Grupo sobre este protocolo tiene una razón de ser: a mi Grupo le extraña que un acuerdo tan relevante -no olvidemos que lo firman nada menos que don José Blanco y doña Esperanza Aguirre-, no tenga traslación parlamentaria alguna. Nosotros creemos que para entender y conocer el alcance de ese convenio, de ese protocolo de acuerdo, no sólo hay que leer la prensa sino que también debe quedar reflejado en el Diario de Sesiones; por lo tanto, ése sería el primer objetivo de esta comparecencia: conocerlo en el marco parlamentario, ya que siempre tiene la ventaja de que lo que aquí se diga, lo que aquí se explique, quede reflejado en el Diario de Sesiones.

Sobre los temas más concretos, el Grupo proponente -que somos los únicos que no tenemos pariente firmante en este protocolo- quiere saber

algunas cosas. Sabemos, por la lectura del propio protocolo, que es una concesión por parte de la Administración del Estado a la Comunidad de Madrid en tres tramos; que estará conectado a Cercanías; que la comunidad ejecutará las obras, los acondicionamientos necesarios y lo pondrá en funcionamiento, y que será Mintra quien ejecute. A partir de aquí, nosotros tenemos más interrogantes que certezas. Suponemos que habrá -pero sólo lo suponemos- un convenio específico para cada uno de los tres proyectos; tenemos la duda de si, sobre todo en uno de ellos, el de Móstoles, habrá cofinanciación externa al margen de la que pueda poner la Comunidad, y nos preocupa sobre todo, por los antecedentes de la última expansión de metro, que no ha ido acompañada por el crecimiento correspondiente de los usuarios cómo están los estudios de demanda, porque creemos que, más allá, de lo bien que quede el corte de cintas cuando se inaugura, son los que vienen a justificar la necesidad o no de unas obras que no se caracterizan por ser precisamente baratas, y más en los tiempos que corren.

A nosotros nos gustaría conocer todo lo que se tenga sobre los estudios de demanda, sea en esta comparecencia o en una posterior, y si tienen adelantando -sé que no es exactamente de la comparecencia, de lo que es el protocolo, sino que va un poco más allá, pero yo lo expongo y, si lo tiene a bien, me contesta- que será metro-metro, metro-Cercanías, o algún tipo de híbrido entre ambos, la forma de explotación en la que se van a hacer estas líneas, o si en unos casos sí y en otros no, porque puede ser distinto. También me gustaría saber -y también sé que va más allá de lo que es la comparecencia estrictamente solicitada- si tienen los estudios de cómo quedará la red de metro y su solvencia económico-financiera una vez realizada esta ampliación; si se va a estrechar la brecha o se va a ampliar el desfase económico, que empieza a ser ya preocupante, con la actual red de metro, y que si se siguen incorporando tramos que parten de un déficit, no ya en cuanto a la ejecución de la infraestructura, que creo que además habrá obligatoriamente que repercutir los costes a Metro y al Consorcio, será una mejora o será -por expresarlo en términos coloquiales- una carga más, por ejemplo, como la de los metros ligeros, que tendrá que asumir el Consorcio de Transportes en el aspecto económico. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el Director General de Infraestructuras del Transporte.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señores diputados. En primer lugar, para responder a la petición de comparecencia, voy a entregar una documentación a la Mesa en la que hay una copia del convenio sobre el que se pregunta, junto con la redacción íntegra del convenio y con una copia del resumen del Plan Integral de Cercanías, porque ya se sabe que todas las actuaciones que se incluyen en el convenio pertenecen al Plan de Cercanías pactado con el Ministerio.

A continuación, paso a contestar a las preguntas formuladas por el diputado don Fausto Fernández respecto al protocolo que se ha firmado con el Ministerio de Fomento y que se ha enmarcado dentro del Plan de Cercanías último que ha presentado el Ministerio de Fomento y que ha sido un Plan de Cercanías pactado con la Comunidad de Madrid; por tanto, teniendo en cuenta que se han pactado las actuaciones que se iban a ejecutar, tres de estas actuaciones, que, como digo, están incluidas en el plan, serán ejecutadas por la Comunidad de Madrid. Las tres actuaciones que va a ejecutar la Comunidad de Madrid en concreto son: la variante de la C-2, en Torrejón de Ardoz -a continuación explicaré brevemente en qué consiste cada una de ellas-; un ramal que irá desde el Puente de los Franceses a Moncloa, y la prolongación de la Línea de Móstoles a Navalcarnero, actualmente en ejecución, hasta unirla con la C-5, con la línea general de Renfe. Para llegar a estos acuerdos, hemos tenido que celebrar una serie de reuniones, y los acuerdos tomados se han plasmado en el convenio. El propio convenio ya dice que cada una de estas actuaciones se realizará desarrollando previamente un convenio específico en el que se define exactamente cada una de las actuaciones y los detalles de lo que aporta cada una de las Administraciones; digo de lo que aportan cada una de las Administraciones porque, cuando las actuaciones son sólo de Metro, la competencia integral está dentro de la Comunidad de Madrid y en este caso la Comunidad de Madrid tiene competencias en los

ferrocarriles que tienen inicio y final dentro de la Comunidad. Pero como lo que implican las tres actuaciones es hacer un ferrocarril que acaba conectando con las vías de la Red General de Ferrocarriles del Estado, es necesario hacer un convenio con el gestor de esas vías; si vamos a colocar trenes nuevos que van a circular por unas infraestructuras que no son propiedad nuestra, necesitamos el permiso del propietario y del gestor de estas vías, y por eso se van a desarrollar en convenios específicos.

La variante de la C-2, en Torrejón de Ardoz, y la línea del Puente de los Franceses a Moncloa son actuaciones que se van a hacer con presupuesto de la Comunidad de Madrid y financiadas íntegramente por la Comunidad de Madrid pero todas, las tres actuaciones, al estar unidas a la red general de ferrocarriles del Estado, como el tráfico de viajeros no está liberalizado, sólo está liberalizado el tráfico de mercancías, por narices Renfe tiene que explotar las líneas, que es el único explotador que en estos momentos puede mover, por ley, viajeros dentro de la red general de ferrocarriles del Estado. Por tanto, lo que nosotros vamos a hacer es construir la infraestructura y la explotación posterior la realizará Renfe, aunque el Consorcio será quien le pague a Renfe esta explotación.

La variante de la C-2, en Torrejón de Ardoz, es necesaria porque Torrejón es una población muy alargada y sólo tiene una estación de Cercanías en superficie en el centro la ciudad. Lo que pretendemos es sacar un ramal subterráneo de las actuales vías que recorra Torrejón por las zonas más pobladas, dejando unas estaciones en las zonas de máxima concentración de viviendas y volver a retomar las vías de Renfe de la salida de Torrejón con dirección a Guadalajara. Esto permitirá dos cosas: en primer lugar, acercar el ferrocarril a donde están los ciudadanos, porque ahora mismo sólo hay una estación y, en segundo lugar, no sólo recogeremos a los habitantes de Torrejón sino también a los de algunas zonas cercanas que van a esta estación porque es la que les pilla más cerca y sólo hay un aparcamiento en el centro de la ciudad que está colapsado, y yo creo que es bueno acercar el transporte público a los ciudadanos.

Esta actuación es muy similar a la que incluye el Plan de Cercanías que va a ejecutar el Ministerio en Las Rozas y Majadahonda. El Ministerio

va a sacar un ramal de salida de Madrid en dirección a El Escorial, pasará por Majadahonda dejando una estación en el centro, otra estación en el centro de Las Rozas, y volverá a tomar la línea general actual. Son actuaciones similares y que tienen la misma misión: dejar estaciones más cerca de donde se encuentran los núcleos de población, intentando que no todo el que tiene que coger Cercanías tenga que coger otro medio de transporte previo como su coche privado o un autobús.

En cuanto a la obra de Moncloa, responde a una demanda antigua de los usuarios de ferrocarril del eje de la carretera de La Coruña que no quieren ir como va ahora la línea, pues tienen que ir a Príncipe Pío o, por el norte, a Chamartín, sino que quieren ir con destino Moncloa y muchos de ellos, que tienen que ir a esa zona, lo que hacen es ir hasta Príncipe Pío y volver en metro a Moncloa para poder conectar con las líneas 3 y 6 de metro. Nosotros vamos a sacar un ramal de tal manera que todos los trenes que vienen del eje de El Escorial, Torreldones, Las Matas, Las Rozas, Majadahonda, Pozuelo y Aravaca, puedan coger un tren que vaya a Príncipe Pío o a Moncloa para poder aumentar la movilidad.

En el caso de Torrejón, además de incluir este "bypass" para meter el ferrocarril por el centro de la ciudad, también hemos llegado a un acuerdo con el Ministerio para modificar la señalización de las actuales vías que van a Chamartín, que ahora mismo prácticamente están dedicadas al transporte de mercancías, porque sólo hay al día cuatro expediciones -son cuatro trenes; decimos expediciones, pero parece algo de De la Quadra-Salcedo- desde ese eje de Guadalajara a Chamartín. El acuerdo al que hemos llegado es que vamos a meter un tren que pueda ir a Chamartín cada cuarto de hora, y para ello hay que mejorar la señalización de las vías, para poder meter con seguridad muchos más trenes de los que ahora mismo están circulando. De esta manera, se pueden compartir las infraestructuras para Cercanías y mercancías. Por lo tanto, nosotros vamos a hacer un "bypass" y además vamos a conectar el mismo con Chamartín, dando esa posibilidad a los viajeros del Corredor porque en su día no sólo se beneficiarán los habitantes de Torrejón sino también todos los que vienen por detrás, poblaciones tan importantes como la de Alcalá de Henares y, aunque no sea de nuestra

Comunidad, también Guadalajara, que entra por ese eje.

En cuanto a la línea Móstoles-Navalcarnero, se está ejecutando en concesión. Esto viene un poco al hilo de una de las preguntas que han hecho sobre cómo eran las aportaciones y la financiación. Las dos primeras, Torrejón y Moncloa, se van a ejecutar, como ya he dicho, con presupuesto propio de la Comunidad de Madrid y la de Móstoles-Navalcarnero tiene un concesionario que se concursó en su día y él es el que debe aportar la financiación para la ejecución de la obra.

Ahora mismo, lo que tenemos es la concesión de un ferrocarril comunitario con inicio en Navalcarnero y final en Móstoles, o viceversa, y lo que vamos a hacer el día que construyamos la unión con la C5 es convertir este ferrocarril, exclusivamente comunitario, en un ramal de la red general de ferrocarriles del Estado. En ese momento habrá que modificar la concesión porque cambia sustancialmente el régimen de la misma. Además, el operador -vuelvo a repetir- tiene que ser obligatoriamente Renfe porque, al ser un ramal, todos los trenes que vienen de Madrid por la C5 han de pasar por él, y sólo lo puede explotar Renfe. Por tanto, cuando vaya a enlazarse este tramo, habrá que modificar la concesión actual, y la idea que tenemos es que siga siendo en concesión y financiada por el concesionario.

Creo que con esto he explicado en qué consiste el convenio. Ya he dicho que las tres actuaciones se van a desarrollar en convenios específicos. En este momento estamos trabajando en esos convenios específicos, y el plazo que nos hemos dado para alcanzar el acuerdo completo con el Ministerio es de tres meses. Ahora el tema es más de detalle y es más fácil; lo que nos costó fue ponernos de acuerdo en las líneas generales de actuación. En las particularidades creo que nos pondremos de acuerdo fácilmente y podremos cumplir el plazo que nos hemos dado de tres meses para llegar a la conclusión de los convenios específicos.

A su vez, estamos desarrollando los proyectos. Así, por ejemplo, esta semana ya se ha mandado a información pública el correspondiente a Torrejón y a finales de este mes, en la última semana, mandaremos a información pública el de Moncloa. Por tanto, vamos desarrollando los

proyectos a la vez que nos vamos poniendo de acuerdo en los convenios específicos. La idea que tenemos es que, tanto en un caso como en otro, a finales de junio o julio podamos tener el proyecto definitivo para licitar la contratación de las obras.

Respecto a los estudios de demanda, no he traído documentación porque no pensé que fuéramos a entrar en esta materia, pero todos los proyectos tienen su estudio de demanda y están a disposición de los señores diputados. Podemos enviárselos si quieren o pueden venir a nuestras oficinas, en las que les daremos todo tipo de explicaciones.

En cuanto a la forma de explotación, ya he dicho que en un caso va a ser por concesión, y los otros dos casos van a ser explotados por Renfe, con un pago de concesión por parte del Consorcio Regional de Transportes.

Sobre si los desfases económicos son una mejora o una carga, como sucede con los trenes ligeros, quiero decirles que nosotros siempre hemos concebido el transporte público como una mejora social similar a la sanidad o a la educación y una necesidad social importante que intentamos satisfacer, ayudando a los ciudadanos desde la Administración. En ese sentido, en el caso del metro, en la almendra central nos encontramos algunas líneas con más de cinco viajeros por metro cuadrado en hora punta. Como yo digo, hay que ponerse muy cariñoso para ir cinco en un metro cuadrado, pero el precio que se paga ahora mismo por el billete sólo cubre la mitad de los costes de explotación, sin tener en cuenta ningún coste de inversión, amortización de obras o similares. Esto quiere decir que, a medida que nos alejamos de la almendra central, la ocupación de los trenes es menor y las inversiones son mayores porque en la almendra central las inversiones son muy antiguas y ya están amortizadas. Por tanto, la rentabilidad, en términos puramente económicos, es cada vez menor. Si nos hubiésemos planteado la ejecución de los trenes ligeros en términos de rentabilidad económica pura y no de rentabilidad social, no se hubieran hecho nunca. Es decir, no va a ser rentable económicamente nunca, y lo que estamos haciendo es facilitar los desplazamientos a los vecinos de la Comunidad de Madrid, pero con el precio que van a pagar por el billete, no van a cubrir jamás los gastos que representan este tipo de obras. Nada más. Muchas gracias.

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

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Voy a intentar ser breve, porque nosotros veníamos hoy a recibir información y ésta, en general, creo que se ha dado; además, y con la documentación que nos han facilitado, si hay alguna duda, reincidiremos en este tema en otro momento. En cualquier caso, tengo que decir que a nosotros se nos aclaran algunas cuestiones porque no teníamos conocimiento de ellas, aunque algunas parecían deducirse del protocolo firmado, como es que estamos hablando de la intervención o de Mintra, pero básicamente de Cercanías, lo que nos parece más apropiado ya que estamos hablando de líneas que salen de la ciudad de Madrid, y que, por lo tanto, necesitan trenes de alta capacidad y con unas condiciones que nos parecen más adecuadas que las del propio metro.

En cuanto a Torrejón y Moncloa, quedamos a la espera de esos proyectos que se van a presentar ya. Nos quedan más dudas sobre todo con el modo de gestión de la concesión de Móstoles y Navacarnero, por lo que ha explicado usted de que estamos ante una concesión que tendrá que integrarse después en una red, que es la de Renfe, y que la tendrá que gestionar Renfe. Supongo que habrá problemas jurídicos, pero es un tema que, cuando llegue el momento, si estamos aquí, lo podremos ver.

Me quedo también con lo de los convenios específicos en tres meses y aprovecho para decir que -y aquí hago un paréntesis-, si son tres meses a partir de cuando se firmó el acuerdo, pues estaríamos a punto de que se cumplan, porque la fecha que tengo es del 17 de diciembre pero (El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**: *A partir de hoy.*) Si es a partir de hoy, rogaría -no sé si en ese momento será necesario que reactivemos su petición- que esos convenios específicos, según se vayan generando, nos vayan llegando a los Grupos Parlamentarios para tener documentación y conocimiento de la situación y del contenido de los mismos. Me quedo con ese calendario, incluido el de los proyectos que ya están en marcha y que para el verano la posible licitación.

No me resisto a hacer una última valoración sobre lo que ha dicho el señor Trabada en cuanto al transporte público y mejora social, que es un concepto que todos compartimos pero que a la hora de su ejecución y de llevarlo a cabo acaba teniendo distintos modos de entenderlo, de verlo y de hacerlo. Porque si es verdad que el transporte público, el Consorcio de Transportes, está financiado desde los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid y que no se mide sólo en términos de rentabilidad económica, como el Consorcio de Transportes depende mayoritariamente de la Comunidad de Madrid, la única incoherencia que encontramos es que presupuestariamente, en el 2010, hay un desfase presupuestario importante en cuanto a costes de explotación que creemos que no se resolvió en el presupuesto y que dará la cara posteriormente.

Por tanto, nosotros entendemos que estamos ante un problema central que no tiene que ver tanto con estas infraestructuras, porque la Comunidad reduce la aportación al Consorcio de Transportes y los costes siguen creciendo de una manera, yo no diría exponencial, pero sí importante, muy por encima del crecimiento usual del presupuesto -aunque este año ha sido negativo-, triplicando y cuadruplicando el crecimiento presupuestario de los últimos cuatro años, lo que nos preocupa porque nos parece que ahí hay un problema no resuelto, y todo lo que venga a agravar ese problema nos aleja de un transporte accesible en lo económico, que creemos que debe ser un objetivo para que el transporte se utilice de manera masiva, como así se hace, aunque -y así lo hemos mantenido desde este Grupo- no proporcionalmente al esfuerzo inversor que se ha realizado, sobre todo en los últimos cuatro años. Ésa es una preocupación que tenemos y que esperamos no conlleve cambios en el modo de gestión de un modelo que se ha sostenido bastante bien, como ha sido el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. Reitero mi agradecimiento por la profusión de datos y por haber ido incluso un poco más allá del objeto de la comparecencia. Nada más y muchas gracias.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora

Presidenta. Voy a ser muy breve. Yo sí conocía el protocolo y creo que éste es uno de los ejemplos de lo que debe ser la colaboración entre las diferentes Administraciones, sobre todo en política de infraestructuras, que, como SS.SS. saben, he defendido siempre, y espero que continúe desarrollándose ese entendimiento, en este caso entre la Administración del Estado y la de la Comunidad de Madrid en esta materia. Precisamente pensaba preguntarle sobre las previsiones en cuanto a la firma de los convenios, y ya nos ha aclarado que será de aquí a unos tres meses. Lo que no sé si he entendido bien es que el desarrollo de los proyectos, el sometimiento a información pública de los mismos y demás no esperará a la firma de los convenios sino que se va a desarrollar independientemente de ello. No sé si he entendido mal porque yo creía que primero se firmarían los convenios y después se desarrollarían los proyectos; si no es así, me gustaría que nos aclarase cómo va a ser.

Ha dicho antes algo así como que el Consorcio pagará a Renfe y no sé exactamente qué quería decir con eso. Me imagino -no sé si es así- que se incorporará, como cualquier otro operador de los que actualmente operan en los modos de transporte que están dentro del Consorcio, vía tarifaria; en fin, como cualquier otro, como Cercanías ahora mismo. ¿O va a ser de otra manera? No sé si es usted la persona indicada para explicarme eso o si más bien debería ser el señor Pradillo, que está aquí, aunque para responder posteriormente a otras cuestiones.

Únicamente quiero hacer un comentario respecto a algo que me ha parecido entenderle, señor Trabada, sobre la financiación de las infraestructuras de transporte, que nos decía que no se va a pagar con las tarifas. Hombre, depende. Si siguen subiendo las tarifas como han estado subiendo en los últimos años, a lo mejor sí. En fin, más allá de eso, creo que en ningún caso debemos plantearnos que se paguen las infraestructuras de transporte vía tarifa. Creo que eso no nos lo debemos ni de plantear. Lo digo porque usted nos decía -parecía que con cierto asombro- que como mucho, como mucho, pagaría un 50 por ciento de los costes de explotación. Hombre, estaría bueno que hiciéramos pagar a los usuarios, vía tarifa, la construcción de las infraestructuras. Imagínese, sólo faltaría que las autovías las financiamos todos vía impuestos y, sin embargo, las infraestructuras de

transporte público colectivo se financien, entre comillas, vía peaje, que sería la tarifa. Supongo que usted no quería plantear eso ni mucho menos, pero yo quería resaltarlo. Sólo me queda agradecer la información que nos ha facilitado, como ha dicho el señor Fernández, y quedamos a la espera de conocer los convenios que firmen, que entiendo que serán ya los entes Mintra y Adif -aprovecho para preguntárselo-. También quedamos a la espera de conocer en detalle los tres proyectos a los que ha hecho referencia. Muchas gracias.

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

El Sr. **MORILLO CASALS**: Gracias, señora Presidenta. Señor Trabada, muchísimas gracias por la información que nos ha dado y la que nos ha trasladado. El portavoz de Izquierda Unida comentaba al principio que se encontraba un poco desangelado respecto a esa información, pero, como ha visto, el Director Gerente de Mintra nos la ha aportado en la primera ocasión en la que ha podido acudir a esta Comisión.

En cuanto a lo hablado, ayer en el Pleno el senador de nuestro partido don Luis Peral hizo mención a lo que son estos convenios, que da gusto volver a esa época en la que había una buena relación entre las distintas Administraciones, por el bien de los madrileños y del transporte, y nos recordaba la época de Borrell, el cierre de la M-40 y también los convenios de colaboración firmados entre la Comunidad de Madrid y el Estado. Vemos que estamos de nuevo en ello y que, como decía el señor Nolla, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, es un ejemplo claro y sano de la relación que debe existir entre las Administraciones. Las explicaciones que nos ha dado el señor Trabada van a dar un nuevo impulso al transporte público en Madrid.

Estamos ante una segunda generación de lo que va a ser Cercanías, ese transporte público para Madrid en colaboración entre las Administraciones, en las que está integrado Metro sobre unas vías que pertenecen a Renfe, que pueden ser Cercanías o que pueden ser Metro, etcétera. Lo que es indudable es que eso va a dar un nuevo impulso al transporte público en Madrid.

Respecto a la concesión a Móstoles, es una

pena que en este caso el señor Borrell no hubiese llegado antes a un acuerdo. El problema jurídico, del que usted hablaba antes, que pueda surgir el día de mañana se resolverá. Si no hubiese estado la antigua Ministra, se hubiese podido hacer de otra manera, porque esa colaboración e interrelación entre las distintas Administraciones habría solventado más de un problema.

En cuanto a la rentabilidad, nosotros siempre la hemos entendido como rentabilidad social. El señor Trabada no ha hecho mención a los costes ni a que el precio del billete -y nunca ha sido así- debería cubrir ninguna infraestructura. Lo que ha dicho es que nunca a través de la tarifa del billete se podría cubrir ninguna infraestructura. Todos tenemos claro que siempre ha sido con el dinero del contribuyente con el que se han realizado estas infraestructuras y que el precio del transporte, que es el más barato que existe en España, sobre todo por la calidad de las prestaciones que da, cubre, como mucho, el 50 por ciento de los costes de explotación.

El señor Fernández dice que no ha crecido el número de viajeros proporcionalmente a la extensión de la red. Faltarían habitantes en Madrid, porque tenga usted en cuenta que hemos triplicado la red que existía, pero la población no se ha triplicado. Nosotros siempre buscamos la rentabilidad social. A este respecto, no le he oído a usted decir en ningún momento si será rentable, en el sentido que usted ha planteado, la extensión de la línea de Metro a La Fortuna, por ejemplo. Por tanto, vuelvo a decirle que nosotros siempre miramos la rentabilidad social de estas actuaciones.

Hay modos de transporte que tardan un tiempo en asentarse y en empezar a ser más rentables. Mire usted, la línea 1 de metro ligero ha tenido un incremento de un 15 por ciento este año, está en 19.000 viajeros al día, y el de Parla tiene 18.000, pero no vamos a criticar eso, porque hablamos de la rentabilidad social que tiene. Si usted critica una cosa, en todo caso, critíquelo todo.

Poco más queda por decir, sólo que siga en racha esta colaboración entre las Administraciones. Sé que los profesionales que tiene tanto la Comunidad, a través de Mintra, como el Ministerio serán capaces de dar, como le decía al principio, un nuevo impulso al transporte público de Madrid. ¡Ojalá lo consigamos realizar! Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra el director general de Infraestructuras del Transporte don Jesús Trabada.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Muchas gracias, señora Presidenta. Me gustaría rematar alguna de las cuestiones que se han planteado. En cuanto a lo de enviar a los Grupos los convenios específicos cuando se firmen, por supuesto que lo haré y, si es necesario, vendremos aquí cuando ustedes quieran y lo soliciten a explicarlos.

En cuanto al desarrollo de los proyectos a la vez que los convenios específicos, el convenio específico va a contemplar más temas de explotación y de coordinación que de en qué consiste la obra en sí. Lo que estamos haciendo ahora es el proyecto de obra civil de la actuación en la que más o menos estamos de acuerdo, y los detalles que haya que terminar de discutir se discutirán a la vez que se terminen de cerrar los convenios específicos.

En cuanto al tema de la subvención de los transportes, yo he dicho lo que quería decir; ahora bien, de lo que yo digo se pueden sacar las conclusiones que se quieran. Lo que yo tenía que decir, lo he dicho e, interpretaciones aparte, dicho está. Creo que nosotros tenemos un transporte que ahora mismo, en términos de ferrocarriles, es la envidia de la serranía. Aquí vienen de toda España, de medio mundo, a ver qué hacemos, y algunos dicen lo de los ingleses: "how clever those chinese", ¡qué inteligentes son estos chinos! Algunos resulta que dicen: que inteligentes estos españoles. Ya es hora de que alguien se fije un poquito en qué hacemos los españoles, que siempre andados acomplejamos y lo que hacemos llama la atención y es para que estemos orgullosos todos los madrileños; pero no los que hemos participado directamente en el tema, porque esto es un logro de todos un poquito. Nada más.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Trabada. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

PCOC 335/09 RGEP. 6383, 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 situación en que se encuentra la prolongación de la línea 109 de la EMT de Madrid en el distrito de San Blas de la ciudad de Madrid.

En representación del Gobierno, va a contestar la pregunta don José Manuel Pradillo, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. ¿En qué situación se encuentra la prolongación de la línea 109 de la EMT de Madrid en el distrito de San Blas de la ciudad de Madrid?

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Buenos días, señora Presidenta. Señores diputados, la contestación es igual de breve que la pregunta. Como saben, el Consorcio Regional de Transportes informó favorablemente esta prolongación. La EMT tiene preparados todos los cuadros de servicios y todo el operativo para implantarlo, pero lo único que nos falta es que el Ayuntamiento de Madrid haga una pequeña obrita que permita hacer el giro del autobús e implantar la cabecera en la calle Castillo de Uclés. En cuanto el Ayuntamiento ejecute esa obra, implantaremos la línea. Obviamente no puedo comprometerme en cuanto a la fecha en que lo va a terminar, pero el proyecto está hecho y está todo en marcha. Lo siento, pero he intentado que el Ayuntamiento me diera una contestación para traerla hoy aquí y no he conseguido un compromiso exacto de fecha ni un poco aproximado; me atrevería a decir que, por supuesto, en este año, y espero que antes, porque está todo prácticamente hecho. La obra en sí no es ninguna obra de El Escorial. Lo siento; pero, si quiere, pregunte en el Ayuntamiento, a través del Grupo, para ver si le dan alguna fecha, porque por nuestra parte está todo favorable y dispuesto para hacerlo.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA:** Gracias, señora Presidenta. Muchas gracias por la información, señor Pradillo. Siento haber tenido que traerlo aquí para preguntarle nuevamente por este asunto, porque recordará usted que el año pasado, el 5 de junio, le pregunté sobre lo que iban a hacer, si tenían previsto atender las peticiones de los vecinos del barrio de Simancas y de la propia junta municipal del distrito de San Blas en la que unánimemente los tres Grupos estaban de acuerdo en prolongar esta línea 109 para mejorar el servicio, para aproximar a los vecinos del barrio de Simancas, entre otros, al centro de salud de la calle Gandi, que está en el distrito de Ciudad Lineal, pero es el que les corresponde, sobre todo personas de edad avanzada, que son numerosas en ese barrio.

Usted, en su momento, me contestó que me iba a dar satisfacción a esa petición y, efectivamente, así fue por su parte; pero también es verdad que usted dijo en aquel momento que la fecha prevista era más o menos -estoy leyendo del Diario de Sesiones- para octubre -se entiende que era octubre del año pasado, de 2009-, y lo mismo puede ser en septiembre que primeros de octubre, nos decía usted. Ahora nos dice que está todo pendiente de una pequeña obrita -son sus palabras- que tiene que hacer el Ayuntamiento de Madrid. Lo que no entiendo es si el propio ayuntamiento, en concreto la junta municipal de San Blas, tiene interés en que se dé satisfacción a la necesidad de los vecinos respecto de esto, cómo no es capaz de... No sé si le corresponde a la junta municipal hacer la obra o al área correspondiente del Ayuntamiento de Madrid, pero, en cualquier caso, es la misma Administración, es el Ayuntamiento de Madrid. Por tanto, no consigo entender cómo a estas alturas ya del año 2010, prácticamente finalizando el primer trimestre del año 2010, todavía estamos como estamos, y, según dice usted, ni siquiera a usted le han conseguido dar una fecha aproximada. Ni qué decir tiene que hablaré con mis compañeros del Ayuntamiento de Madrid para que ellos traten de impulsar esa pequeña obra y pueda dar satisfacción de una vez a la petición de los vecinos. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Muchas gracias, señora Presidenta. Cuando yo, la otra vez, dije una fecha era pensando que la obra es de tan escasa magnitud que no hacen falta meses para hacerla, pero no sé si por problemas presupuestarios o de otro tipo la han frenado; todo el mundo está de acuerdo, así que creo que con apretar un poco más espero que se logre. Por nuestra parte, en cuanto hagan la obra, la ponemos en servicio la semana siguiente.

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

PCOC 107/10 RGE. 810, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio de La Elipa, en Madrid, relativa a la prolongación de la línea 210 hasta las inmediaciones del Hospital de la Princesa.

Va a contestar a la pregunta el señor Pradillo. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA:** Gracias, señora Presidenta. La pregunta es si tiene intención de atender la petición de los vecinos del barrio de La Elipa en Madrid, relativa a la prolongación de la línea 210 hasta las inmediaciones del hospital de La Princesa.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Le tengo que decir que no, así de claro. ¿Por qué? Porque, como se puede ver en esa diapositiva, ahí se ve dónde está La Elipa. Manuel Becerra es un punto de transbordo muy fácil que conduce a coger muchas

líneas, como ahora veremos, pero es un problema de criterio general. El compromiso que el Consorcio adoptó con el tema de hospitales y centros de especialidades, porque al final los problemas son similares, es que en todos los casos tendríamos que garantizar que con un sólo transbordo llegasen al hospital de referencia, por llamarlo de alguna manera, y al centro de especialidades, a los ambulatorios, etcétera. Eso, en este caso, existe porque se puede hacer en metro, si se quiere. Se baja en la línea 2, hasta Manuel Becerra, se coge la línea circular del metro y se llega a la puerta del hospital, que hay metro. Se puede ir en la línea de autobuses, porque basta coger la línea 210 en La Elipa, y luego transbordar en Manuel Becerra a cualquiera de las líneas, la 12, la 56 o las circulares de autobuses.

Además, habría un problema si accediera a ello, que ya digo que por criterio general ni puedo ni debo, si no, tendría que hacerlo con todos los hospitales. Poner una cabecera nueva en Diego de León es un verdadero problema. Ya saben que las puse en la calle Maldonado cuando estaba en el Ayuntamiento, y siempre he tenido la idea de que se acordarán de mi familia los que viven donde están las cabeceras porque aquello tiene muchos problemas.

He de añadir, no en plan de provocación ni mucho menos, pero quiero que se me entienda, que no todo el que va al hospital va en malas condiciones, también se puede ir andando desde Manuel Becerra porque está a 700 metros; es decir, es un paseo que es en horizontal y tampoco es tan desagradable. Yo, desde luego, por el criterio general, no vamos a aceptar prolongarla porque tendría que aplicar eso a muchos, lo cual sería un coste enorme para todo el sistema de transportes.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Lamento que en esto no me dé usted la razón; no es que no me la dé a mí, es que no se la da a los vecinos de La Elipa. Le aseguro que cuando yo traigo esto aquí no es porque haya estado pensando a ver qué le puedo preguntar yo al señor Pradillo, es que me consta -y a usted también- que es una reivindicación ya antigua de los vecinos de La Elipa; me consta que la asociación de vecinos de la

Nueva Elipa, ya hace años, se dirigió por escrito al Consorcio Regional de Transportes o a la Consejería de Transportes, planteando esta petición y me consta que en alguna otra ocasión incluso se han entrevistado con el Viceconsejero señor Armada para plantearle este asunto, y hasta ahora siempre, desgraciadamente, con una respuesta negativa. En esta misma Legislatura, el 27 de marzo de 2008, en el Pleno municipal de la junta de Ciudad Lineal, el Grupo Socialista llevó también esta propuesta, unida a otras, como por ejemplo, la prolongación de la línea 70 hasta el "Ramón y Cajal" que yo hoy no le he planteado aquí por una sencilla razón: porque, una vez hecho el intercambiador de la Plaza de Castilla, es verdad que es muy fácil pasar del final de la línea 70 al principio de la 135 -creo que es la 135, hablo de memoria-, que es la que pasa por el "Ramón y Cajal" porque hay una parada común, y no le voy a plantear este tema. En el caso de la línea 210 de La Elipa -en realidad podríamos hablar de la 210 y 110, porque, como usted sabe mejor que yo, son casi la misma, la diferencia es que una pasa por el cementerio de la Almudena y la otra no, pero hablaremos solamente de la 210- hablamos sobre todo de personas de avanzada edad o de cierta edad y con dificultades de movilidad en algunos casos, no en todos, efectivamente. Usted sabe que precisamente las personas de más edad son las más reacias en general al uso del metro y son más proclives al uso del autobús urbano. Ésa es una realidad que, como digo, usted conoce mucho mejor que yo. Usted sabe también -y he ido a buscarlo en la página web del Metro de Madrid- que las estaciones de Diego de León y la de Manuel Becerra no son estaciones accesibles; si fueran estaciones de accesibilidad universal en las que hubiera ascensores, probablemente tendría que darle la razón, pero convendrá usted conmigo que ni Manuel Becerra ni Diego de León son estaciones con accesibilidad universal. Por tanto, hay personas a las que les resulta difícil acceder por esa vía al hospital La Princesa. Además, yo creo que es absurdo exigirles a estas personas que hagan un transbordo de un autobús a otro como el de la línea 56. Ya sé que siempre genera dificultades prolongar una línea, pero no estamos hablando de una prolongación kilométrica; no es demasiado para lo que es la línea de autobús, aunque pueda suponer una molestia o dificultad importante para algunas personas que tengan que ir andando.

En cualquier caso, no acabo yo de entender esas dificultades supuestamente mayúsculas para llevar la cabecera de la línea hasta las proximidades del hospital, ya no digo que sea en la puerta del hospital; ya sabe usted que están ahí también las cabeceras, por ejemplo, de los autobuses 26 y 56. No entiendo por qué no puede hacerse coincidir la cabecera de la línea 210 con las paradas del 26 o del 56; no lo entiendo. Quizá se podría poner en Conde de Peñalver y regresar después por Juan Bravo o Maldonado y Francisco Silvela. Bueno, no voy a decir exactamente por dónde tiene que ir; usted es el técnico, sabe mucho más de esto, pero yo creo que imposible no es, dificultades siempre hay. Yo creo que hasta que se consiga que las estaciones de Manuel Becerra o Diego de León sean de accesibilidad universal, por lo menos hasta entonces, sería importante que se diera satisfacción a la petición de los vecinos de La Elipa en este punto, sobre todo a los vecinos de mayor edad que tienen necesidad de acercarse al hospital La Princesa.

Para terminar, me anticipo a un argumento que me alegra que usted no haya dado hasta ahora, pero por si acaso tenía previsto darlo en su siguiente intervención -y me consta que en el Ayuntamiento sí se ha dado- quería comentarlo. El argumento es el de que, como ahora va a haber un área única, ya no es necesario que vayan al hospital La Princesa. Entiendo que usted es una persona sensata e inteligente y que no me va a dar esa respuesta, pero por si acaso alguien intenta decirlo me anticiparé diciendo que, hombre, no es previsible que los vecinos de La Elipa, sobre todo los de mayor edad, que es de los que estamos hablando, se vayan al hospital de Majadahonda a ver un especialista. (El Sr. **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: *Se pueden ir al "Gregorio Marañón."*) Efectivamente, se pueden ir al "Gregorio Marañón", pero saben SS.SS. y, desde luego, el señor Rodríguez más que yo, como médico que es, que la mayoría de las personas que tienen su historial clínico y que han venido siendo tratadas por especialistas del hospital La Princesa lo más previsible es que, más allá de que haya un 5 ó 6 por ciento de personas que se cambien, el 90 ó 95 por ciento sigan yendo a los mismos especialistas en el mismo hospital. Estoy seguro de que el señor Rodríguez estará de acuerdo conmigo en ese punto. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Como he explicado, el problema real es el criterio general. Si se accede a esta petición, por el mismo razonamiento, yo me sentiré moralmente obligado a poner líneas directas desde todos los puntos a los hospitales, y eso es insostenible económicamente; lo es. Lo demás son otro tipo de razonamientos. Es cierto que puede haber muchas soluciones desde la cabecera, pero si conoce la zona sabrá que la cabecera de la línea 26, en la calle Maldonado -que es a la que me refería-, deja bastante que desear para los vecinos desde el punto de vista medioambiental, sobre todo en lo relativo al ruido.

Usted dice: si fueran accesibles las estaciones... Estoy totalmente de acuerdo, pero las personas mayores usan el metro en un porcentaje mucho menor que la población normal, luego para mí no sería la solución. Si tuviese que decidir en qué invertir el dinero, lo haría en cualquier otra cosa.

Con respecto al área única, no se me ocurre sacar el tema, y espero que a nadie se le ocurra hacerlo en sentido inverso porque, si no, la que se me vendría encima sería tener que hacer líneas directas en todos los orígenes y todos los destinos, y eso podría ser ya la hecatombe universal.

Como digo, es fácil ver en esos gráficos que el transbordo de la línea 210 en Manuel Becerra es fácil, porque por allí pasan tres líneas de una potencia impresionante; según se baja de la línea 210 hay otro autobús, ya que las circulares, la línea 56 y demás, pasan por ahí cada cinco minutos. Luego, no parece que la necesidad sea muy clara.

Aprovecho mi presencia para exponer lo siguiente: imaginemos que se prolonga la línea 210 al hospital. ¿Cuál sería el resultado sobre el sistema de transportes? En la actualidad, la persona que va al hospital paga dos viajes: uno, el de la línea 210, y otro el de cualquiera de las otras líneas. (El señor **Nolla Estrada pronuncia palabras que no se perciben**) No, si lleva abono de transportes no paga, y dos tercios de los viajes se hacen con el abono transportes. Excepto la tercera edad, el que no lleva abono de transporte debe ser huérfano en sentido

contrario y no tiene a nadie que le pague los diez y pico euros que cuesta el abono mensual. Mayoritariamente, todo el mundo tiene abono mensual, y no le cuesta el transbordo porque no está penalizado.

La Sra. **PRESIDENTA**. Señoría, por favor, vaya concluyendo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Sí, señora Presidenta. ¿Qué haría el sistema? Si llevo la línea hasta el hospital perdería viajeros (*El señor Nolla Estrada pronuncia palabras que no se perciben*) ¡Claro que perdería viajeros! Muy poquitos, pero perdería viajeros. Lo lamento, pero, como pocas veces puedo usar esto a mi favor, permítanme el desahogo. Muchas gracias, señora Presidenta.

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

PCOC 108/10 RGEF. 811, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si tiene intención de atender la petición de los vecinos y de las Juntas Municipales de los distritos de Hortaleza y Ciudad Lineal relativa a la atención por la EMT del servicio que hasta finales del año 2009 era prestado por la línea 201.

Para la formulación de su pregunta, tiene la palabra el señor Nolla Estrada.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. ¿Tiene intención de atender la petición de los vecinos de las Juntas Municipales de los distritos de Hortaleza y Ciudad Lineal relativa a la atención por la EMT del servicio que hasta finales del año 2009 era prestado por la línea 201?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Hoy es un día lamentable por el sentido negativo de las respuestas porque se suprimió la línea 201, que tenía ese itinerario, que está cubierta por muchísimas líneas de la EMT. Si miran los gráficos, pueden apreciar los orígenes-destino desde Hortaleza a Ventas, que tenía esa línea, pueden realizarse con otras muchas líneas. Esta era una línea que tenía una frecuencia de veinte minutos. Era un anacronismo, porque esta línea procede de cuando Hortaleza era municipio independiente; es decir, estamos hablando de ya hace un tiempo. Por lo tanto, esta línea no tenía ningún sentido, y de forma consensuada se ha suprimido la concesión que era, digamos, privada, y no tengo intención de volver a ponerla.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Señor Pradillo, gracias por responderme, pero lamento que sea en sentido negativo. Por cierto -voy a referirme cinco segundos a la pregunta anterior-, espero que a los vecinos que La Elipa no les conteste que no por no fastidiar las estadísticas.

Nos dice que ha sido suprimida de forma consensuada, pero no nos ha dicho con quién. Ha sido consensuada por usted y la empresa concesionaria. Claro. Podría haber consensuado usted con los vecinos, con los usuarios o con el propio Ayuntamiento, pero usted no ha consensuado con nadie más que con la concesionaria; por cierto, concesionaria que estaba prestando un servicio bastante deplorable, digámoslo así. De hecho, como usted bien dice, era una línea teóricamente interurbana pero con un recorrido íntegramente urbano. Eso era una anomalía, pero una anomalía que comparte, si no me equivoco, con la línea 500, que va de Ópera a la Glorieta de Los Cármenes, con la 601, que va de Moncloa a Mingorrubio, y la 602, que va de La Paz a la colonia de Mingorrubio. Ésta la prestaba la Empresa Turística de Autobuses y tenía 27 paradas, desde Julio Camba hasta la glorieta de Charala, por lo que era una línea bastante larga e importante.

El 9 de junio del año pasado, precisamente por las deficiencias que había en la forma de prestación del servicio, el Grupo Socialista propuso una renovación de la flota, la mejora de la cadencia del servicio y que la EMT sustituyera a la empresa concesionaria. De hecho, después de una enmienda transaccional, se aprobó por unanimidad instar al Consorcio Regional para que se solicitara a la empresa concesionaria que, hasta que se resolviera la concesión de la misma, los vehículos se mantuvieran en perfecto estado y se mejorara el servicio. Sin embargo, usted decide cortar por lo sano; es decir, en lugar de mejorar el servicio y que sea la EMT la que se haga cargo del mismo, decide cortar por lo sano y suprimir directamente la línea 201 -una concesión que, si no me equivoco, expiraba en el año 2003, por lo que todavía le quedaba vida-, y después de que desapareciera el 31 de diciembre del año pasado no ha sido sustituida por ninguna otra línea ni de la EMT ni de ninguna otra empresa.

Supongo que sabrá usted que eso ha originado cierta indignación por parte de los usuarios, que ha sido recogida por la plataforma vecinal de Hortaleza y de la que se han hecho eco los medios de comunicación locales. Pero no sólo los medios de comunicación sino que también se ha hecho eco el propio ayuntamiento, las juntas municipales de los dos distritos afectados directamente por la supresión de esa línea. Concretamente, el 12 de enero de este año, el Pleno de la Junta de Distrito de Hortaleza aprobó por unanimidad de los tres Grupos una proposición del Grupo Socialista por la que se solicitaba al área delegada de seguridad y movilidad que, a través de sus representantes en el Consorcio Regional de Transportes -aprovecho para preguntarle también si lo han hecho así, si los representantes del Ayuntamiento se han dirigido al Consorcio Regional de Transportes en cumplimiento del acuerdo plenario de Hortaleza-, una vez resuelta la concesión de la línea 201 a la empresa ETASA, el servicio de esta línea pase a prestarse directamente por la Empresa Municipal de Transportes, de acuerdo con los estudios de movilidad elaborados por el Consorcio de Transportes, adecuando sus cadencias a la demanda derivada de dichos estudios. Unos días después, el 26 de enero de este mismo año, en el Pleno de la Junta de Distrito de Ciudad Lineal, también por acuerdo unánime de los tres Grupos municipales, se adopta la siguiente resolución: una vez resuelta la concesión de la línea 201 a la Empresa Turística de

Autobuses, ETASA, por parte del Consorcio Regional de Transportes se estudie una alternativa de servicio que preste la EMT. Supongo que le habrán hecho llegar este acuerdo de la Junta de Ciudad Lineal.

Creo, señor Pradillo, que el Consorcio Regional de Transportes debería reconsiderar la conveniencia de sustituir la línea 201 por otra que prestase la Empresa Municipal de Transportes directamente. Efectivamente, hay otras posibilidades para moverse de unos puntos a otros, pero todas son mucho más complejas y suponen cambios de un modo de transporte a otro, incluso, dentro del mismo, sucesivos transbordos en diferentes líneas de autobús. La verdad es que esta línea tenía una clientela más o menos fija, como usted bien sabe, que la utilizaba sobre todo a determinadas horas y que ahora mismo se ha visto privada de esta línea que prestaba un servicio que, aunque no tenía la calidad exigible, sí era importante y afectaba a bastantes usuarios de los distritos de Ciudad Lineal y Hortaleza.

Había cosas que mejorar, había un anacronismo que superar, que era que fuera una concesionaria quien prestase ese servicio en una línea íntegramente urbana, pero, desde luego, creo que no debería haberse aprovechado por el Consorcio General de Transportes la circunstancia de que se prestase un mal servicio para suprimir directamente la línea. Supongo que habrá sido fácil de conseguir el acuerdo de la empresa, sencillamente porque, de haber exigido a la empresa que cumpliera los estándares de calidad que son exigibles, a mi modo de ver, en toda nuestra Comunidad, habría tenido que realizar a unas inversiones importantes. Entiendo que, de alguna manera, se ha hecho un favor suprimiendo esa línea, pero a quien no se les ha hecho un favor en absoluto es a los vecinos de Ciudad Lineal y de Hortaleza y a cualquier usuario de esa línea. Por tanto, le pido, como lo han hecho las Juntas de Hortaleza y de Ciudad Lineal, que reconsideren esa decisión. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Nolla. Tiene la palabra el Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Muchas gracias, señora

Presidenta. En efecto, las juntas municipales se han dirigido a nosotros. Este tema se analizó en una comisión delegada, por supuesto con la EMT delante, y la conclusión fue que el servicio de líneas de EMT podía sustituir sin mayor problema la eliminación de la línea 201; línea cuyos pliegos de condiciones tenían unos condicionantes de tal antigüedad que lo que allí se contemplaba estaba incumplido por la empresa, porque no figuraba -esto no figura ni en los pliegos más modernos- que la antigüedad media no superara los diez años, estaba en 15 años, por lo que era prácticamente imposible de mejorar. Si se ponían los estándares actuales, habría que hacer una nueva concesión, pero, dado que era urbana, esto no tenía ningún sentido. Yo creo que, como no ha defendido que se mantuviese la línea sino que fuera sustituida por la EMT, este tema puede quedar aparcado aquí. La decisión era si se sustituía por la EMT tal cual o no. Ésa era la historia.

¿Qué alternativas tiene un usuario? Pues según dónde vaya. Si quiere ir de Ventas a Hortaleza, o sea, hacer todo el itinerario -que muy pocas personas lo hacían porque la mayor conexión era con la calle de Arturo Soria- puede coger, -como se ve en el gráfico, la línea 12 con la línea 72 o la línea 53 con la línea 72. Puede elegir uno de esos dos posibles caminos alternativos. Esas alternativas, a unos les habrán venido mejor y a otros peor, como es natural. Si solamente quieren ir de Ventas a Ciudad Lineal, el tramo que hacía la 201 lo tienen resuelto cogiendo la línea 38. Si quieren ir de Ventas a Arturo Soria, lo tienen resuelto yendo a Ciudad Lineal y transbordar a la línea 70 -una línea potentísima-. Finalmente, si van de Hortaleza a

Ciudad Lineal, lo tienen resuelto con las líneas 72 y 70. Todas estas líneas tienen frecuencias de 5 ó 7 minutos, la que más. No hay que olvidar que la otra línea tenía una frecuencia de 20 minutos, por tanto, los tiempos de recorrido, incluso penalizando el transbordo son iguales o mejores que antes y, aunque no lo he indicado en el gráfico, también hay metro, con lo que el recorrido puede hacerse también en metro, desde Hortaleza a Ventas se puede ir en metro, lo que es otra alternativa.

Los recursos que tiene el Consorcio son los que son. Ya me gustaría tener recursos infinitos, pero, como no los tengo, hay que marcar las prioridades. No sé si acertaré o no en la gestión de esos recursos, pero a nadie se le olvida -y aquí se ha dicho- que el presupuesto de 2010 es el que es, aunque no voy a llorar; creo que no lo estoy haciendo mal. Nada más y muchas gracias.

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

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

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

(*Eran las once horas y cuarenta 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_.