

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



Número 705

21 de mayo de 2010

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

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

Sesión celebrada el viernes 21 de mayo de 2010

ORDEN DEL DÍA

1.- En su caso, debate y aprobación del Dictamen del Proyecto de Ley 2/2010 RGEF. 2.587, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid.

2.- C 326/10 RGEF. 3322, 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 proyectos de eliminación de travesías, también conocidos como Plan de Variantes. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

3.- C 327/10 RGEF. 3323, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre desarrollo del "Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera", aprobado por la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes el 23 de octubre de 2009. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

4.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 22 minutos.

Página 20445

— Debate y aprobación del Dictamen del Proyecto de Ley 2/2010 RGEF. 2.587, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid.

Página 20445

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

Página 20445-20450

-Se suspende la sesión a las once horas y cincuenta y tres minutos.

Página 20450

-Se reanuda la sesión a las doce horas y siete minutos.

Página 20450

-Lectura, votación y aprobación de las enmiendas a los artículos 1.2 y 11.2, y de las cuatro enmiendas transaccionales

Página 20450-20451

-Votación y rechazo de las enmiendas presentadas por los Grupos de Izquierda Unida y Socialista.

Página 20451

-Votación y aprobación del dictamen.

Página 20451

— C 326/10 RGEF. 3322, 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 proyectos de eliminación de travesías, también conocidos como Plan de Variantes. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Página 20452

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

Página 20452

-Exposición del Sr. Director General de Carreteras.

Página 20452-20454

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

Página 20454-20456

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

Página 20456-20458

— C 327/10 RGEF. 3323, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre desarrollo del “Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera”, aprobado por la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes el 23 de octubre de 2009. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Página 20458

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

Página 20458

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

Página 20458-20460

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Nolla Estrada y la Sra. García Nieto.

Página 20460-20461

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

Página 20462

— **Ruegos y Preguntas.**

Página 20462

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página 20462

-Se levanta la sesión a las 13 horas y 15 minutos.

Página 20462

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

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la Comisión de Transportes e Infraestructuras prevista para el día de hoy. Pasamos al primer punto del orden del día.

Debate y votación del dictamen del Proyecto de Ley 2/2010 RGEP. 2587, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con el orden del día de la presente reunión, convocada en tiempo y forma, procede como primer punto el debate y votación del dictamen de la Comisión respecto al Proyecto de Ley 2/10, registro 2587, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid. Sus señorías disponen de la documentación oportunamente remitida por los servicios de la Cámara a todos los miembros de la Comisión a efectos de su consideración en la presente sesión.

En consecuencia, esta Presidencia va a proceder a informar a SS.SS de la ordenación del debate y de las votaciones acordada por la Mesa, oídos los portavoces de los Grupos Parlamentarios, y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 145 del Reglamento de la Asamblea.

En primer lugar, se procederá al debate. Para la mayor claridad en la confrontación de las posiciones políticas, en el mismo intervendrán de menor a mayor y por tiempo máximo de 15 minutos cada uno, los representantes de los tres Grupos Parlamentarios. Las intervenciones tendrán por objeto la exposición y defensa de sus enmiendas, así como su posicionamiento sobre las presentadas por los otros Grupos y el texto del proyecto de ley.

Concluido el debate, se procederá a las votaciones en los términos del artículo 124 del Reglamento. Las votaciones tendrán lugar por el procedimiento ordinario y a mano alzada. En cada votación, en primer lugar, votarán quienes aprueben; a continuación, los que desapruében, y, finalmente, los que abstengan. Si se presentaran nuevas enmiendas al articulado durante el desarrollo de la sesión, y en los términos de la letra c) del artículo 145.2 del Reglamento, se someterán, primero, a votación tanto las enmiendas al articulado que tengan

por finalidad subsanar errores o incorrecciones técnicas o gramaticales como las enmiendas transaccionales entre las ya presentados y el texto del proyecto de ley. Seguidamente, se someterán a votación, en bloques sucesivos, las enmiendas formalizadas por cada uno de los Grupos Parlamentarios y que no hayan sido retiradas por su autor durante la Ponencia ni sean retiradas en la presente sesión. En consecuencia, se someterán a votación, en primer lugar y en grupo, las enmiendas del Grupo Parlamentario Izquierda Unida y, después, y también en grupo, las del Grupo Parlamentario Socialista. No se formalizaron en el Registro General enmiendas parciales por parte del Grupo Parlamentario Popular.

Si algún Grupo Parlamentario desea la votación individualizada de alguna o algunas de las enmiendas, lo trasladará a esta Presidencia antes del inicio de la votación. En este caso, se procedería a la votación separada de la enmienda o enmiendas previamente a la votación el bloque de las restantes enmiendas del mismo Grupo.

Concluida la votación de las enmiendas presentadas por los Grupos Parlamentarias, y a la vista de las que se hayan incorporado por la Comisión, se procederá a la votación del texto articulado del proyecto de ley resultante. A continuación votaremos, de forma separada del texto articulado, la exposición de motivos. Finalmente, procederemos a votar en su conjunto el dictamen de la Comisión sobre el proyecto de ley a elevar al Pleno de la Cámara.

Procede, pues, en primer lugar, el debate. Por un tiempo máximo de quince minutos y para la exposición y defensa de sus enmiendas así como, si lo estima oportuno, para posicionarse sobre el proyecto de ley y las enmiendas, del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Fernández Díaz, del Grupo parlamentario Izquierda Unida. Señor Fernández Díaz, tiene usted la palabra por quince minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Señorías, en esta ley de instalaciones aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, Izquierda Unida, como los demás Grupos, no presentamos enmienda a la totalidad. En nuestro caso, el no presentar enmienda a la totalidad que significaba un no rechazo al menos, de entrada, a la proposición de ley, por varias razones voy a intentar explicar.

La primera de ellas porque estamos a favor de la participación de la Comunidad de la Comunidad de Madrid. En la gestión de todo lo que tiene ver con el sector aéreo. La segunda, porque somos conscientes del peso que el negocio del tráfico aéreo tiene en Madrid; los últimos datos hablan de que supera el 15 por ciento del PIB, donde más de todo el Estado. Por lo tanto, entendemos que la Comunidad no puede ser ajena a participar en la gestión y en la regulación del tráfico aéreo. La tercera es porque Madrid sufre una ausencia de planificación aérea y un uso de su espacio aéreo cercano a la saturación. Quiero recordar que en Madrid existen ya el aeropuerto de Barajas, Cuatro Vientos, Torrejón y Getafe, y que en el discurso inicial de la Legislatura por parte de la Presidenta se plantearon dos nuevas propuestas de instalaciones aeroportuarias para iniciar su puesta en marcha a lo largo de esta legislatura. En esa lógica, nosotros entendimos que esta ley podría ser el principio de la intervención de la Comunidad en tan importante asunto, tan relevante asunto para el interés general de la Comunidad de Madrid y de los madrileños.

Luego, nos hemos ido encontrando, a lo largo de este tiempo, que parece que hay un divorcio entre lo que es el marco regulados, el marco legislativo y una realidad que parece que tendrá que esperar a otro momento para que se aborden los problemas de la regulación del espacio aéreo en la Comunidad de Madrid.

Hoy está claro que nosotros entendimos mal; que esta ley, al fin y al cabo, se reduce a ser una percha de la que colgar el aeropuerto de El Álamo, que no tiene mayores expectativas, que no va a entrar en los problemas, en las necesidades de regulación que tiene la Comunidad de Madrid de su espacio aéreo, de participar en la gestión de su espacio aéreo y de sus instalaciones aeroportuarias. A nosotros nos parece que juegan a la chica y que dejan los problemas pendientes. Ése es el planteamiento que sacamos después de que se reúna la Ponencia, y se ha llegado a una propuesta que se elevará a esta Comisión durante esta sesión. Por lo tanto, nuestro problema no es de desacuerdo con el texto, ni con el que venía originariamente ni con el que sale modificado por las enmiendas, todas del partido Socialista, ninguna de Izquierda Unida, que han sido aceptadas o con las que se han transaccionado a lo largo en el trabajo, sino con lo que falta del mismo, con sus insuficiencias. Ese es el problema, eso es lo que distancia al Grupo Parlamentario Izquierda Unida de la proposición de ley que vamos a votar hoy.

A mí me gustaría entrar algo más en el contenido, simplemente para que quede en las actas de esta sesión. Nosotros hemos retirado las enmiendas 4,5 y 6 que presentamos y lo hemos hecho porque entendíamos que limitaban con el marco estatutario. Seguramente el señor Morillo diría que limitan por fuera; nosotros lo vamos a dejar en que limita. Aparte de eso, mi Grupo quiere marcar aquí hoy las razones que están detrás de algunas de nuestras enmiendas que no tienen esa limitación de marco estatutario sino de oportunidad política o de limitación de los objetivos que se marcan con esta ley, que los marca quien toma la iniciativa, en este caso es el Gobierno y el Grupo Popular.

Para nosotros, había como tres objetivos compatibles con el marco legal, repito, que podían ir en esta ley y que no van, y que nosotros lo hemos propuesto como enmiendas y que no nos han sido aceptadas. El primero de ellos es el que tiene que ver con el objeto de la construcción de las nuevas instalaciones aeronáuticas. Nosotros creemos que, para regular, ordenar y clarificar, su calificación como prestación de servicio público nos parece fundamental. No ha habido mucho debate sobre este tema, pero yo aquí sí quiero adelantar que cuando estamos hablando de la calificación de prestación de servicio público no estamos hablando de modelo de gestión ni público ni privado ni mixto.

El segundo bloque de enmiendas que nosotros hemos hecho, y que tampoco se recogen, son las que para nosotros tienen importancia, y es que estamos hablando de un tipo de instalaciones, los aeropuertos, los aeródromos, también los helipuertos, quizás de menor incidencia, que no son cualquier cosa, que son instalaciones que condicionan el uso del territorio. Son instalaciones que tienen una gran importancia económica -he recordado antes lo que Barajas supone en el PIB regional- y que inciden también en la vida de los ciudadanos. Por lo tanto, entendemos que este tipo de instalaciones requieren de una planificación mínima del territorio que las haga, además, viables y rentables. La ubicación del aeropuerto no puede ser una lotería, no puede ser ni una lotería ni un premio ni un castigo. Tiene que ser el producto de una reflexión sobre el modelo de región que queremos, dónde va a estar, qué afectación tiene y, sobre todo, cómo se vincula con la red de infraestructuras ya preexistentes en la región, porque de ello dependerá seguramente su rentabilidad económica y su rentabilidad social. Por eso, nosotros planteamos y hacemos referencia a algo que sabemos que no existe, que es la planificación estratégica territorial,

pero que, si no, a lo mejor no llegamos para el primero pero sí para los siguientes. Carece de sentido que los aeropuertos estén allá donde el poder político o el Gobierno de cada momento lo establezca.

Finalmente, otra de nuestras propuestas, también compatible con el marco legal, sería la elaboración del mapa aeronáutico de Madrid. Madrid tiene cuatro aeropuertos en funcionamiento, uno de ellos, el de Barajas, el más importante del Estado, y también de los aeropuertos con mayor afectación ciudadana y mayor rechazo por aquellos que lo sufren cada día, y es fruto, seguramente de otro tiempo, también de la ausencia de planificación y de la ausencia de control de los desarrollos en los entornos que finalmente se han visto afectados. Está también Cuatro Vientos, que es un aeropuerto que sufre de los mismos problemas pero cuyo impacto es mucho menor porque está en una zona acordonada urbanísticamente, y hay dos aeródromos militares. Eso supone una saturación del espacio aéreo, y todo ello para una superficie de sólo 8.000 kilómetros cuadrados, es decir, en un pequeño espacio. El Gobierno regional se plantea dos aeropuertos nuevos en el debate de investidura de la Presidenta. Esto ¿qué es? ¿Una fase de desarrollo de nuestro modelo aeroportuario de la Comunidad que parece que es inexistente? ¿Es la foto final? ¿Va a suponer que se van a suprimir aeropuertos? ¿Se van a abrir más aeropuertos? Es decir, ¿existe un plan y un mapa aeronáutico de Madrid? La respuesta es no.

Es verdad que algunas Comunidades Autónomas con más competencias han ido más allá, hasta regular cómo se hace la gestión de ese espacio aéreo, cómo se facilita, aunque sean competencias estatales, el uso y la compatibilización de los aeródromos militares con los de uso civil, los de uso comercial y los de negocios, etcétera. Es decir, van muy por delante, y se trata de Comunidades en las que el impacto del negocio aéreo es sensiblemente inferior que en Madrid. Esto, con este proyecto de ley, con la tramitación y el marco restrictivo que se ha definido, lo volvemos a dejar como una asignatura pendiente.

A nuestro entender, éstos son objetivos modestos, compatibles con el marco legal y, además, necesarios y, repito, pendientes. Esta ley no los aborda y, por lo tanto, no pone en marcha ningún mecanismo para solucionarlos. Nos parece que la ley es ajena a estas realidades.

De nuestras 15 enmiendas hemos tenido un nivel de aceptación cero, y en función del nivel de

éxito con las mismas entiendo que todas SS.SS. comprenderán que no votemos a favor de la ley. Hoy, en esta Comisión, nuestro voto será de abstención, lo que no quiere decir que sea el mismo en el Pleno. Pero como hoy hay que marcar posición, diré que, sobre el resultado de la Ponencia, con la incorporación de las enmiendas que se han presentado por el Partido Socialista o bien transaccionado, la posición de mi Grupo va a ser la abstención. Nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Concluida la intervención del Portavoz de Izquierda Unida, es el turno de exposición y defensa de las enmiendas por parte de don Modesto Nolla Estrada, del Grupo Parlamentario Socialista, con posicionamiento, si lo estima oportuno, respecto a las enmiendas del Grupo Izquierda Unida sobre el proyecto de ley. Tiene la palabra el señor Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Antes de hablar sobre el texto de este proyecto de ley que hoy vamos a votar en esta Comisión, quisiera hacer alguna mención respecto de los cambios que, a mi juicio, se han producido en estos últimos tiempos respecto de los planteamientos que inicialmente tenía el Gobierno regional en relación con los diferentes proyectos de nuevas instalaciones aeroportuarias en nuestra región.

El anterior Consejero, en una comparecencia en el Pleno de esta Cámara, hizo referencia en su momento a la intención de la construir un aeropuerto, el del Suroeste, al que antes el Portavoz de Izquierda Unida se ha referido también, que, entre otras cosas, sustituyera el de Cuatro Vientos, respecto al que creo que todos coincidimos en que debe ser cerrado. Asimismo, hizo referencia también a la voluntad del Gobierno regional de construir un nuevo aeropuerto en la zona de Campo Real, que fuera prioritariamente un aeropuerto de carga. Ya en aquel momento, a este Portavoz se le hizo ver que en el supuesto de que se construya ese aeropuerto en un futuro, a medio o largo plazo, sería un aeropuerto de los calificados de interés general y, por tanto, no podría hacerse sin el concurso de la Administración del Estado, independientemente de cuál sea la fuerza política que en su día gobierne en cada una de las Administraciones.

Es obvio, y además así consta en el Diario

de Sesiones de esta Comisión, que el Gobierno ha reorientado, por no decir rectificado en esa cuestión y, hoy por hoy, lo que entiende es que, además, de acuerdo con las competencias ciertamente limitadas que tiene nuestra Comunidad Autónoma en virtud del Estatuto de Autonomía en vigor, no es posible ir mucho más allá de la construcción de ese aeropuerto que acoja fundamentalmente los vuelos que se producen con base en Cuatro Vientos, sin perjuicio de que puedan incorporarse también a ese aeropuerto vuelos que ahora se producen en otros aeródromos o aeropuertos de nuestra región, como pueden ser los de Torrejón o Getafe. Digo esto, porque creo que es importante para enmarcar el proyecto de ley que se presentó y el proyecto de ley que vamos a aprobar hoy. Ciertamente, es un proyecto de ley de no muy altos vuelos, porque no puede ser de otra manera -y nunca mejor dicho lo de altos vuelos-; lo digo por lo que decía antes el portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida.

Es verdad que hay una ley, aprobada por el Gobierno de Cataluña, que es la más reciente aprobada en España, que es la Ley 14/2009, de 22 de julio, De Aeropuertos, Helipuertos y Otras Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña que, ciertamente, es mucho más ambiciosa que este proyecto de ley. Menciono esta ley de Cataluña, porque, como digo, es la más reciente aprobada en el ámbito autonómico. Pero no hay que olvidar que esa ley catalana deriva del artículo 140 del nuevo Estatuto de Cataluña, que atribuye a Cataluña, en el marco de las competencias que permite La Constitución Española, unas competencias mucho más amplias que las que establece el Estatuto de Autonomía de nuestra Comunidad, que se limita, en cuanto a las competencias exclusivas de la Comunidad, a las instalaciones de navegación y deporte en aguas continentales, aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los que no desarrollen actividades comerciales. Por tanto, no se excluye únicamente a aquellos que sean de interés general, como en Cataluña, sino otros muchos.

Por tanto, este proyecto de ley no puede ser tan ambicioso como quizá gustaría a algunos y como lo es la ley vigente en Cataluña. No hay que olvidar que Cataluña ya legisló sobre esta materia en el año 1998, aprobando una Ley de Helipuertos y en el año 2000 aprobando una Ley de Aeropuertos. Evidentemente, hay otras limitaciones, como es la legislación estatal, en la que no me voy a extender ahora; legislación estatal que, por cierto, está en constante evolución. La Ley de Navegación Aérea,

aunque es de los años 60 ha tenido muchas reformas, la última muy reciente, a primeros de año, y la Ley de Seguridad Aérea precisamente tiene en tramitación una modificación en el Congreso de los Diputados, con un proyecto de ley recientemente presentado, creo que este mismo mes.

En cuanto a este proyecto de ley, el Grupo Parlamentario Socialista debe decir que ha encontrado en el Grupo mayoritario receptividad respecto de nuestras enmiendas; lo cierto es que de las 27 enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista sólo cuatro enmiendas han sido rechazadas; y, que tampoco eran las de mayor entidad. Las de mayor entidad bien han sido aceptadas tal cual, han sido incorporadas ya al dictamen bien lo van a ser en esta misma Comisión, como me consta que dirá después el portavoz del Grupo Parlamentario Popular y otras han sido objeto de transacción; por tanto, podemos decir que el Grupo Parlamentario Socialista puede sentirse satisfecho con el resultado de lo que salga aprobado hoy en esta Comisión, por cuanto prácticamente la totalidad de sus enmiendas han sido incorporadas, de una u otra manera, al texto final, entre otras, algunas que yo creo que tenían entidad, como, por ejemplo, relativa al silencio administrativo, buscándose una solución de alguna manera intermedia entre el texto del proyecto de ley y el texto de la enmienda, que, aunque partían de principios antitéticos, al final se ha conseguido una fórmula que puede satisfacer ambas posiciones. Quisiera también señalar los artículos referidos al régimen sancionador, se han incorporado las enmiendas en cuanto a la gravedad de algunas de las faltas, en el sentido de que se han agravado algunas de ellas.

Por otra parte, el artículo 16, al que hacía referencia la enmienda número 27 del Grupo Parlamentario Socialista, me parece realmente ilustrativo. El texto original del proyecto de ley establecía unas sanciones que llegaban como máximo, para las faltas muy graves, hasta los 225.000 euros. Se ha aceptado la enmienda socialista, aunque con alguna modificación, por eso es objeto de transacción, y se admite que de esos 225.000 euros se pase a los 3 millones de euros como máxima sanción posible para las faltas muy graves. Por tanto, habida cuenta, como digo, de esa receptividad, habida cuenta de que se ha llegado a un amplio acuerdo, por lo menos entre los dos Grupos, lamentablemente no han sido aceptadas algunas de las enmiendas de Izquierda Unida, que creemos podían haberlo sido, y, por tanto, después pediré la votación separada de alguna de ellas para

apoyarlas por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Como digo, quedando únicamente vivas cuatro enmiendas no incorporadas del Grupo Parlamentario Socialista, y no siendo estas enmiendas, aunque a mi juicio mejoraban la redacción del proyecto de ley, realmente sustantivas, en este mismo momento procedo a retirarlas. Por tanto, anuncio el voto a favor del proyecto de ley del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Nolla. A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular para posicionarse sobre las enmiendas presentadas por los otros dos Grupos, don Pablo Morillo Casals.

El Sr. **MORILLO CASALS**: Gracias, señora Presidenta. Antes de nada, quiero agradecer al Grupo Parlamentario Socialista la retirada de esas cuatro enmiendas que quedan vivas. Efectivamente, señora Presidenta, como se ha oído hoy aquí, esta ley, y como decía el portavoz del Partido Socialista, hay receptividad por parte del Grupo Parlamentario Popular a las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, y se basa sencillamente en una razón: esta ley nace para dotarnos de competencias en nuestra Comunidad, dentro de lo que permite nuestro marco estatutario, como decía muy bien el portavoz socialista. Nuestras competencias son limitadas, y hemos ido lo más lejos que nos permite nuestro marco estatutario. Por esa razón, entendimos que esta nueva ley, que por primera vez entra dentro de nuestro Estatuto, debía ser una ley en la cual existiese el máximo consenso posible, y lo hemos logrado. Ha enumerado el portavoz del Partido Socialista que, de 27 enmiendas, 17 se han admitido, 6 se han transaccionado, y justamente en las enmiendas transaccionadas, de las que daré cuenta ahora mismo, eran las de mayor calado y, por tanto, era importante entenderse en ese sentido. No entraré en profundidad en lo que significa, porque, además, ya lo ha hecho el portavoz socialista. Sin embargo, debo decir a Izquierda Unida que íbamos, justamente, con esa voluntad de máxima receptividad; no obstante, no podemos salirnos de nuestro marco estatutario -se lo decía también el portavoz del Partido Socialista-; además hay competencias que pertenecen al Estado. Es una ley de instalaciones aeroportuarias, no de regulación del tráfico y del espacio aéreo que pertenece y es una competencia exclusivamente del Estado. Ésa es la razón por la que la mayoría de sus enmiendas se

sobreponen a las enmiendas del Partido Socialista. Otras, por alguna razón, entran y chocan directamente con la filosofía que nosotros mantenemos, porque algunas de ellas eran claramente hostiles y cercenadoras a la iniciativa privada en este sentido. Con lo cual, tampoco podían ser negociadas.

Le repito que las enmiendas sobrepasaban las competencias del Estatuto y no podemos meternos en competencias que son exclusivamente del Estado, ni tan siquiera podemos establecer una doble competencia del Estado y la Comunidad.

En cuanto a lo que usted decía de que es un modelo de crecimiento... Sí, nosotros tenemos un modelo, y es el de crecimiento de nuestra región donde sea necesario -y ya que usted hacía mención del aeropuerto del suroeste-, y usted sabe perfectamente que hay en entendimiento entre el Estado y la Comunidad Autónoma en que Madrid sufre una congestión en el número de vuelos en la aviación existente entre Torrejón, Getafe y Cuatro Vientos; por lo tanto, es necesario adaptarnos para poder seguir evolucionando y creciendo. Es cierto que el producto interior bruto del tema aeroportuario en Madrid es del 13 ó 15 por ciento. Sí, pero estamos hablando de Barajas, que no es competencia de la Comunidad sino estatal.

Respecto a la elaboración del mapa, le vuelvo a decir lo mismo: es una competencia exclusivamente del Estado, por lo cual no nos podremos entender.

Dicen ustedes que esta ley es ajena a las realidades de la Comunidad. No, esta ley se ajusta a las competencias y a las realidades de nuestra Comunidad sobre todo a las competencias que podamos tener; creemos que hemos llegado al máximo de lo que podemos hacer dentro de nuestro marco estatutario. El portavoz del Partido Socialista se ha puesto el ejemplo de la ley catalana, que, efectivamente, se rigen por otro artículo de su nuevo Estatuto y que tienen unas competencias distintas de las nuestras. Lamentamos no haber podido coincidir un poco más; a pesar de todo, consideramos positivo el trabajo que ha hecho Izquierda Unida; ha sido imposible y las razones están dadas.

Señora Presidenta, quiero comunicar que, sobre lo que teníamos trabajado hasta ahora, vamos a aceptar la enmienda número 10 del PSOE; hemos presentado unas transaccionales a las enmiendas del Partido Socialista números 6, 15, 17 y 20. Al amparo del artículo 145, le formulo dos nuevas enmiendas con el fin de realizar unas correcciones técnicas al

artículo 1 en su apartados 2 y al artículo 11, también apartado número 2.

Aprovechando el tiempo, señora Presidenta, anuncio una sustitución en mi Grupo Parlamentario, salvo que usted me pida que lo haga más tarde, María Teresa de Jesús Luis Rico sustituye a José María de Federico Corral.

La Sra. **PRESIDENTA:** Gracias, señoría. Se suspende la sesión durante cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las once horas y cincuenta y tres minutos)

(Se reanuda la sesión a las doce horas y siete minutos)

La Sra. **PRESIDENTA:** Señorías, se reanuda la sesión. Ruego a los señores ujieres que cierren las puertas. En primer lugar, esta Presidencia informa que en los términos de la letra c) del artículo 145.2 del Reglamento, se han presentado dos enmiendas nuevas al articulado con la finalidad de subsanar errores, incorrecciones técnicas o gramaticales, y cuatro enmiendas transaccionales, además de las ya presentadas al proyecto de ley. Ruego al señor Secretario de la Comisión que proceda a su lectura para su debida constancia en acta.

El Sr. **SECRETARIO:** Se han presentado dos nuevas enmiendas al articulado: al artículo 1, apartado 2, que dice: "La presente ley es de aplicación a los aeródromos, helipuertos y aeropuertos ubicados en la Comunidad de Madrid que no son militares, no teniendo la calificación de interés general ni desarrollan actividades comerciales". Y al artículo 11, apartado 2, que dice: "La Comunidad de Madrid participará en la forma que se determine por el Estado en los órganos de gestión de los aeropuertos de interés general radicados en su territorio, cuya gestión directa se reserve el Estado."

También se han presentado cuatro enmiendas transaccionales. Una transaccional con la enmienda número 6 del Grupo Socialista, en la que se acepta la enmienda sustituyendo donde dice "la emisión" por "el pago".

Otra transaccional en relación con la enmienda número 15, del Grupo Socialista, al artículo

7, que dice: "A efectos de lo previsto en el artículo 161 de la Ley 1/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, tendrán consideración de proyectos de excepcional interés público aquellos que, en relación con las instalaciones aeronáuticas reguladas en la presente ley, sean promovidos por la Consejería competente en materia de transporte, bien directamente bien mediante cualquier organismo, ente o empresa pública creado a tal fin".

Transaccional con la enmienda número 17 del Grupo Parlamentario Socialista al artículo 8.2, que dice: "Las solicitudes tanto de autorización previa como de apertura al tráfico habrán de ser resueltas y notificadas en el plazo máximo de seis meses. Si transcurren tres meses sin obtener respuesta a su solicitud, el solicitante deberá denunciar por escrito esta circunstancia en los quince días siguientes al vencimiento de los tres primeros meses desde la presentación de la solicitud y ante el órgano inmediatamente superior al competente para decidir la autorización. Si, denunciada la falta de contestación, transcurrieran seis meses desde la presentación de la solicitud sin obtener respuesta, ésta se entenderá concedida por silencio administrativo. Si no se hubiera producido la referida denuncia, el silencio de la Administración tendrá efectos desestimatorios. En cualquier caso, el silencio será desestimatorio si la evaluación del impacto ambiental preceptiva fuera negativa."

Transaccional a la enmienda número 20 del Grupo Parlamentario Socialista, al artículo 12.6, que dice: "Sin perjuicio de las competencias estatales en la materia, el Plan Director será aprobado por la autoridad aeroportuaria de la Comunidad de Madrid en el plazo máximo de seis meses. Si transcurrieran tres meses sin obtener respuesta a su solicitud, el solicitante deberá denunciar por escrito esta circunstancia en los quince días siguientes el vencimiento de los tres primeros meses desde la presentación de la solicitud y ante el órgano inmediatamente superior al competente para decidir la aprobación. Si, denunciada la falta de contestación, transcurrieran seis meses desde la presentación de la solicitud sin obtener respuesta, ésta se entenderá aprobada por silencio administrativo. Si no se hubiera producido la referida denuncia, el silencio de la Administración tendrá efectos desestimatorios. En cualquier caso, el silencio será desestimatorio si la evaluación de impacto ambiental preceptiva fuera negativa."

La Sra. **PRESIDENTA**: Señorías, procedemos a la votación conjunta de dichas enmiendas. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedaron aprobadas las enmiendas transaccionales por 16 votos a favor y una abstención)

A continuación, votaremos en Grupo y de forma sucesiva las enmiendas presentadas por los Grupos Parlamentarios Izquierda Unida y Socialista. El texto de las mismas fue objeto de publicación en el Boletín Oficial de la Asamblea de Madrid número 288 de 29 de abril, páginas 18.117 a 18.124.

Votamos las enmiendas parciales del Grupo Parlamentario Izquierda Unida que no han sido retiradas en Ponencia ni durante la presente sesión. Ruego al Secretario de la Comisión que proceda a su detalle.

El Sr. **SECRETARIO**: Enmiendas números 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18.

La Sra. **PRESIDENTA**: Habiéndose solicitado a la Mesa votación separada de las enmiendas números 2, 9, 11, 12 y 13, procedemos a su votación conjunta. Votamos las enmiendas números 2, 9, 11, 12 y 13 del Grupo Parlamentario Izquierda Unida no incorporadas al dictamen. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedaron rechazadas las enmiendas del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, números 2, 9, 11, 12 y 13 por 7 votos a favor y 10 votos en contra)

Votamos conjuntamente las enmiendas parciales número 1, 3, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 17 y 18 del Grupo Parlamentario Izquierda Unida. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedaron rechazadas las enmiendas números 1, 3, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 17 y 18 del Grupo Parlamentario Izquierda Unida por 1 voto a favor, 10 votos en contra y 6 abstenciones)

Ruego al Secretario de la Comisión don José Luis Fernández-Quejo que proceda a su detalle.

El Sr. **SECRETARIO**: Serían las enmiendas números 4, 5, 8 y 9.

La Sra. **PRESIDENTA**: Concluida la votación de las enmiendas presentadas por los Grupos Parlamentarios, y a la vista de las que se han incorporado por la Comisión, se procede a continuación a la votación del texto articulado del proyecto de ley, considerándose incluidas en el mismo las correcciones técnicas terminológicas o gramaticales propuestas por la ponencia e incorporadas al texto sometido a la Comisión, así como la enmienda número 10 del Grupo Parlamentario Socialista, aceptada en esta sesión, las cuatro enmiendas transaccionales acordadas en esta reunión y las dos enmiendas técnicas propuestas por el Grupo Parlamentario Popular. Procedemos a su votación conjunta. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedó aprobado el texto articulado del proyecto de ley que se somete a la consideración del Pleno de la Cámara por 16 votos a favor y 1 abstención)

A continuación, votaremos de forma separada del articulado la exposición de motivos. Procedemos a su votación conjunta. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedó aprobada la exposición de motivos por 16 votos a favor y 1 abstención)

Finalmente, procederemos a votar en su conjunto el dictamen de la Comisión de Transportes e Infraestructuras sobre el proyecto de ley 2/2010. Procedemos a su votación conjunta. *(Pausa)*

(Efectuada la votación, quedó aprobado el dictamen de la Comisión sobre el proyecto de ley por 16 votos a favor y 1 abstención)

El dictamen de la Comisión, conforme a lo dispuesto en el artículo 146 del Reglamento de la Asamblea, será elevado a la Mesa de la Cámara por esta Presidencia para la tramitación subsiguiente que proceda. Recuerdo a los Grupos Parlamentarios, en los términos del artículo 147 del Reglamento, que dentro de los dos días siguientes a la aprobación del dictamen, deberán comunicar por escrito las enmiendas que, habiendo sido debatidas y votadas

en Comisión, no se hayan incorporado al dictamen, siempre que pretendan su defensa en el Pleno.

Señorías, concluido el primer punto del orden del día, pasamos al segundo punto.

C 326/10 RGEF. 3322, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre el grado de cumplimiento de los proyectos de eliminación de travesías, también conocidos como Plan de Variantes. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece por delegación del Ilustrísimo señor Consejero, comunicado mediante oficio registro de entrada número 3.633, de 20 de mayo, en los términos del artículo 209.4 del Reglamento de la Asamblea, el director general de Carreteras don Borja Carabante Muntada. Tiene la palabra para introducir la iniciativa el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista don Modesto Nolla Estrada.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. El llamado Plan de Carreteras 2007-2011 -siempre digo el mal llamado Plan de Carreteras porque no se ajusta a lo establecido en la ley- consiste fundamentalmente en dos bloques: por un lado, la duplicación de calzada y construcción de nuevas vías y, por otro, la eliminación de cruces y travesías. Concretamente, la eliminación de travesías es lo que habitualmente se denomina, sobre todo por el Gobierno regional, como Plan de Variantes de la Comunidad de Madrid; por cierto, de algunas de ellas se ha hablado mucho antes incluso de que se concretase este Plan de Variantes 2007-2011.

Concretamente, estamos hablando fundamentalmente de 11 variantes, que son las que figuran en este plan: la variante sur de la M-509; la variante de Morata de Tajuña; la variante de la M-315 y M-316, en Valdelaguna; la de la M-302, en Perales de Tajuña; la de Villar del Olmo; la de nueva carretera de circunvalación este de Campo Real, tramo M-221 a M-220; la variante M-300, en Arganda del Rey; la variante de la M-102, en Torrelaguna; la de la M-614, en Guadarrama; la de Colmenar de Oreja y la Belmonte de Tajo.

Ciertamente, podríamos hablar de otras variantes que, quizás, sean tan necesarias o más que

éstas, como podría ser en el municipio de Algete o como puede ser en Los Santos de la Humosa, concretamente, en la M-226, de la que ya hemos tenido ocasión de hablar aquí puesto que le formulé una pregunta en su momento al señor Director General, y creo que ya hay una memoria resumen de cara a la posible construcción de esa variante. Por tanto, le rogaría al Director General toda la información que me pueda facilitar, más allá incluso del estado en que se encuentren, bien construidas, bien teniendo en cuenta el estado de tramitación en el que se encuentran estas 11 variantes, que, como digo, forman parte de este Plan de Variantes 2007-2011; incluso, si puede ir más allá en su información respecto de otras posibles variantes, también se lo agradecería. De momento, nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. A continuación, tiene la palabra el director general de Carreteras don Borja Carabante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Señora Presidenta. Comparezco, como saben SS.SS., para informar sobre el grado de cumplimiento de los proyectos que se están llevando a cabo para la eliminación de las travesías y la construcción de nuevas variantes de población. Aclaro, señoría, respecto al plan de variantes, que no existe como tal un plan de variantes, sino que, en definitiva, se trata de una serie de compromisos de Legislatura; compromisos de actuación en materia de carreteras, en concreto de construcción de variantes de población.

Como ya hemos dicho en numerosas ocasiones, la construcción de variantes para evitar el tráfico por el centro de los municipios del casco urbano es una de las prioridades a la hora de actuación en materia de carreteras por tres motivos. En primer lugar, porque a través de esa construcción favorecemos la movilidad de los usuarios, no sólo de los municipios donde se construyen sino de todos los municipios cercanos, porque mejora notablemente la calidad de vida de los vecinos de cada uno de los municipios al evitar que pase un mayor número de vehículos, reduciendo con ello no sólo la emisión de gases y humos sino también el ruido que lógicamente ocasiona, empeorando la calidad de vida de los propios usuarios, y muy especialmente para mejorar las condiciones de seguridad vial de toda la red de carreteras. Segundo, porque en las travesías

confluyen los vehículos con los peatones y con otros vehículos más vulnerables, de tal manera que se producen situaciones de un mayor riesgo cuando se circula por el casco urbano que cuando se hace fuera de los tramos urbanos. Tercero, porque es necesario acomodar no sólo la velocidad sino también las condiciones de conducción de los usuarios cuando circulan y se cruzan, como decía antes, con vehículos más vulnerables de distinto tamaño y, por tanto, ocasionan una situación de mayor riesgo.

Hablaba S.S. de las once travesías que estaban comprometidas en ese, decía usted, mal llamado plan de carreteras, en concreto de variantes. Permítame que les haga una breve exposición de cada una de ellas, de tal manera que si luego requieren alguna aclaración posterior se la haré en el siguiente turno de intervención.

En primer lugar, la variante de Campo Real, como sabe S.S., el 12 de noviembre del año pasado se puso en servicio la construcción de la misma, una circunvalación que evita la circulación por dentro del casco de más de 11.600 vehículos que a diario circulaban por el casco urbano de Campo Real, de tal manera, como decía antes, que se han mejorado notablemente las condiciones de seguridad, de movilidad y muy especialmente las condiciones de calidad de vida de todos los vecinos de Campo Real. Gracias a esta nueva vía de 8,8 kilómetros de longitud, con dos calzadas, como conoce S.S., de 3,5 metros, que rodea Campo Real por el este y comunica con el anterior tramo que se había ejecutado de 1,3 kilómetros, se conectan las carreteras M-221 y M-220 dando continuidad al tramo existente entre la M-209 y la M-221. Pero no sólo se han beneficiado los vecinos de Campo Real, con esta actuación sino también, como le señalaba antes, los vecinos de las localidades cercanas, como Valdilecha, Villar del Olmo, Pozuelo del Rey, Arganda del Rey, Nuevo Baztán, Loeches y Torres de la Alameda. Las obras de construcción de esta vía contaron con una presupuesto de 2,7 millones de euros.

Las otras dos variantes que ahora mismo se encuentran en obras de ejecución son la variante de Valdelaguna y la variante de Villar del Olmo. La variante de Valdelaguna, que se está ejecutando, entre las carreteras M-315 y M-316, en este momento ya se encuentra ejecutada cerca del 25 por ciento de la obra. Se trata de un tramo de 3,7 kilómetros, que rodea el núcleo urbano de Valdelaguna, comenzando en el punto kilométrico 5,800 de la carretera M-317 y concluye en el kilómetro 12,700 de la M-315. Se está

construyendo también una vía de servicio lateral para mejorar no sólo la circulación sino también la accesibilidad de las fincas y las condiciones de acceso a la misma. Se va a mejorar, lógicamente, el nivel de servicio de todas las carreteras adyacentes, la movilidad de los usuarios y, además, como decía antes, se va a incrementar la seguridad de las mismas evitando el tráfico de paso a través de Valdelaguna. Hay un plazo de ejecución de esta infraestructura de 14 meses y estamos trabajando para poder dar cumplimiento a ese plazo de ejecución, y quiero recordar que tiene un presupuesto de 6,3 millones de euros.

En cuanto a la variante de Villar del Olmo que también se encuentra en obras y que se está iniciando, se trata de la construcción de la variante de la M-204 para evitar al tráfico de Villar del Olmo. Es una nueva carretera de 2,7 kilómetros que bordeará el municipio por el sur y el oeste hasta el cruce con la M-209, que lleva a Campo Real. Con la construcción de esta variante, dedicamos también un especial interés al aspecto medioambiental ya que se trata de un entorno medioambientalmente importante. Esta carretera comienza en el punto kilométrico 18,800 de la carretera 209, desplazándose ligeramente de la plataforma actual para poder ejecutar la nueva intersección con esta carretera. De este modo, evitamos el tráfico de los más de 1.900 vehículos que circulaban diariamente por Villar del Olmo, de los que más de 500 eran camiones, y que además había presentado graves problemas de seguridad. Creo que vamos a dar respuesta a esos problemas construyendo esta infraestructura. Además hay que recordar que en esta carretera es una de las que posiblemente, en porcentaje, más se haya incrementado el tráfico, concretamente un 12 por ciento desde el año 2005, que es un incremento importante del tráfico, y no sólo por motivos de seguridad -hay que recordar que también esa travesía tiene un índice de peligrosidad tres veces superior a la media de la Comunidad de Madrid-, sino también por este motivo del incremento del tráfico. Tiene un plazo de ejecución de 15 meses y una inversión de 10,6 millones de euros.

La variante, que mencionaba, de Villanueva del Pardillo, de la M-509, como sabe S.S., está en licitación y está en adjudicación provisional la duplicación de la 509. Una vez que se hay ejecutado dicha duplicación tendrá sentido ejecutar la variante. Por tanto, veamos esta infraestructura como la segunda fase de la duplicación de la M-509 ya que una vez que se haya mejorado la conexión de Majadahonda con Villanueva del Pardillo será aun más

necesaria la ejecución de esa variante y, por tanto, estaremos en condiciones de acometerla. En cualquier caso, se está redactando el proyecto -todavía no se ha terminado su redacción-, y le anticipo que está sufriendo alguna modificación como consecuencia de la duplicación de la 509.

La variante de Perales de Tajuña tiene una longitud de 2 kilómetros y un presupuesto estimado de 10 millones de euros. En este momento se está finalizando la redacción del proyecto de construcción y ya se dispone de la declaración de impacto ambiental. Con relación a la variante de Arganda, que conectaría la A-3 y la R-3, con la doble calzada, tiene una longitud de 5 kilómetros y un presupuesto estimado de 15 millones de euros. Se está redactando el proyecto de construcción, una vez que se ha finalizado el estudio informativo del mismo.

Respecto a la variante de Colmenar de Oreja, tendrá una longitud de 4 kilómetros y un presupuesto estimado de 4 millones de euros. Se dispone ya del estudio informativo, de declaración de impacto ambiental y se está terminando la redacción del proyecto de construcción.

Me preguntaba también S.S. por la variante de Los Santos de la Humosa. Ya tuvimos ocasión de tratar este asunto, se está realizando la memoria resumen y se está en conversaciones con el ayuntamiento para que, aprovechando la aprobación del Plan General, incorpore la variante y, por tanto, podamos tener una reserva de suelo de tal manera que cuando vayamos a ejecutarlo dispongamos de los suelos necesarios para la misma. Una vez que se finalice la memoria resumen, incorporaremos el estudio informativo y redactaremos el proyecto de la variante.

De la variante de Belmonte del Tajo ya tenemos el estudio informativo y ha salido ya a información pública para poder dar cuenta a todas las alegaciones que se presenten al respecto. También estamos trabajando en la variante de Colmenar del Arroyo, las variantes de Morata, de Guadarrama, de Arroyomolinos, de Torrejón de Ardoz y la de Collado Mediano. Están en distintos estados de la tramitación para la ejecución de las mismas; en unos casos, se está haciendo estudios de viabilidad, en otros la memoria resumen y en otros casos estudios informativos. Creo que he dado breve cuenta de cuál es la situación, pero, en cualquier caso, quedo a su disposición para aclarar cualquier punto al respecto. Muchas gracias.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. La verdad, señor Director General, es que yo esperaba noticias más alentadoras por su parte. Sabíamos que estaba concluida la variante de Campo Real, pero es la única de todos estos proyectos, que algunos, vienen de muy atrás, y solamente hay dos que estén realmente en construcción: Valdelaguna y Villar del Olmo.

Hay que recordar que la variante de Valdelaguna es un proyecto que figuraba ya en el II Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Éste sí que era un Plan de Carreteras de verdad, en el sentido de lo que la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid llama Plan de Carreteras. El II plan de carreteras y por cierto el último aprobado hasta la fecha, 1995-2001, es decir, es el último Plan de Carreteras aprobado en esta Comunidad y que fue impulsado por el último Gobierno socialista, el que presidió Joaquín Leguina; ha llovido ya desde entonces. Terminaba su vigencia en el 2001, y ya en ese II Plan de Carreteras figuraba la variante de Valdelaguna. Perdón, de Torrelaguna. He cometido un error en este caso.

En cualquier caso, son variantes, planes que vienen de bastante atrás, concretamente, el de Perales, efectivamente, tiene la declaración de impacto aprobada hace ya bastante tiempo y nos encontramos con que todavía está en redacción el proyecto, como las otras variantes a las que se ha referido. En concreto, la variante de la M-509, que nos dice ahora que está en redacción. En cuanto a la variante de la M-509, si no me equivoco -creo que tengo por aquí fotocopia del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid-, se convocó el concurso para la redacción del proyecto en resolución de 7 de agosto de 2006, por la que se hace pública la convocatoria de concurso por procedimiento abierto para la adjudicación de contrato de consultoría del proyecto de construcción de la variante sur de la carretera M-509, tramo Villanueva del Pardillo a M-503. Desde el año 2006, y todavía dice usted que está en redacción el proyecto. Pero esto, ¿qué es? ¿Por incumplimiento de la empresa adjudicataria? ¿Por qué motivo? Porque había un plazo -no recuerdo ahora mismo cuál era-, como suele estar establecido, para entrega de los proyectos. ¿Qué pasa? ¿Que no lo han entregado? ¿Es que no les ha gustado a ustedes el proyecto o es que están

redactando otro? Porque, si no, no lo entiendo. Es que ustedes han publicitado este plan de variantes en numerosas ocasiones, pero, de momento, sólo sirve para hacer propaganda. Tengo aquí una fotocopia del diario "ABC" del año 2005 en el que y dicen que están en fase de proyecto; en fin, hablan de todas estas variantes -voy a ahorrar a SS.SS. la mención de una por una-, entre ellas, la de la M-509. Decían aquí -con una fotografía de doña Esperanza Aguirre; por cierto, también de la señora Cospedal, porque aquí se suceden los Consejeros y Consejeras de Infraestructuras y Transportes y los proyectos siguen durmiendo el sueño de los justos, siguen yendo de una mesa a otra, siguen redactándose los mismos proyectos supuestamente, pero las variantes siguen sin hacerse-; decían que estaba previsto que este plan estuviera terminado en el año 2007. Tengo aquí otra declaración, concretamente también de esta misma hipotética variante, de la M-509, en la que la misma consejera Cospedal decía -y así aparece en la página web del Ayuntamiento de Villanueva del Pardillo- el 30 de octubre del año 2005 -decía doña María Dolores de Cospedal-: comenzarán las obras el próximo año 2006. Usted me dice ahora que está en redacción. Insisto, estaba adjudicada la redacción desde el año 2006, por lo menos convocada en el 2006, y creo que se adjudicó en el mismo año. ¿Qué ha pasado con eso? ¿Cuándo van a poder disponer? Porque ahora nos dice que se lo pensarán una vez que se termine la duplicación de la M-509 en Villanueva del Pardillo, y hace poco nos dijo usted aquí que creía que era para dentro de dos años, que es cuando prevén ahora que pueda estar en funcionamiento la duplicación; por lo que la variante ni se sabe para cuando.

Me alegro que hayan hecho esa memoria resumen Los Santos de la Humosa porque creo que es imprescindible. ¿Por cierto, sabe usted que ha habido recientemente un nuevo accidente en el casco urbano de Los Santos de Humosa, en la M-226, en esa peligrosa travesía, esta vez de un joven creo que de 17 de 18 años que está en estado grave? No sé cómo se encuentra ahora mismo, pero sé que estaba grave. Creo que es imprescindible hacer esa obra.

Me gustaría algún detalle más respecto a las conversaciones con el Ayuntamiento y saber en qué situación se encuentran, porque, por la información de la que dispongo, parece que el Ayuntamiento anunció -y así creo que lo he leído en algún acta del último Pleno del Ayuntamiento de Los Santos de la Humosa- que se negaba a ese planteamiento de la Dirección General de Carreteras. Me gustaría saber exactamente en qué situación se

encuentran esas conversaciones porque, evidentemente, un proyecto así debe hacerse de mutuo acuerdo entre las Administraciones local y autonómica.

En alguna ocasión hemos hablado de Villaconejos como otra población necesitada de soluciones para el problema de las travesías, y antes le he mencionado también el caso de Algete, que creo que es otro de los que deberían plantearse. Es decir, además de plantear estos nuevos proyectos sería importante que se atendieran los proyectos existentes, ¿no?

Por cierto, tengo aquí otra noticia, en este caso de la página web del Partido Popular de Villanueva del Pardillo, fechada en marzo de 2007 -como ve, todos los años hay propaganda de la M-509, unas veces de la duplicación, otras de la variante y otras de las dos-. En este caso, quien aparece en la fotografía junto al alcalde de Villanueva del Pardillo es otra Consejera de Transportes, nuestra actual presidenta de la Cámara doña Elvira Rodríguez, que también prometía aquí el inminente inicio de las obras de duplicación y variante de la M-509. No sé a qué Consejero o Consejera habrá que esperar para que realmente se ponga en funcionamiento.

Yo sé que estos son momentos difíciles desde el punto de vista presupuestario, aunque también es verdad que la Dirección General a cuyo frente se encuentra usted muestra una especial habilidad para no ejecutar ni si quiera lo que tiene presupuestado, pero la verdad es que hay proyectos que, como decía, vienen de muy atrás. Cuando comenzó la crisis económica actual ya deberían haber estado concluidos o, si no concluidos, por lo menos en un estado de ejecución muy avanzado. Por tanto, señor Director General, creo que mi obligación es instarle a usted a que acelere los trabajos de este Plan de Variantes y de los estudios y redacción de proyectos de nuevas variantes, que son por lo menos tan necesarias como estas, como es el caso de las que he mencionado antes de Algete, Villaconejos y, sobre todo, de la M-226, en Los Santos de la Humosa. Muchas gracias.

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 amplia información. Como

siempre, con los deberes hechos, a pesar de que alguien no lo interprete así. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *Los deberes sí, pero no las carreteras.*)

Hay un aspecto que es fundamental para plantear cualquier reclamación: la dignidad política. Me parece a mí que hay pocos que puedan presumir de dignidad, usted sí. Lo que está pasando en Madrid es consecuencia simplemente del hecho de que ha habido unos señores, hoy en el Gobierno de España, que para comprar su puesto de trabajo se han limitado a descapitalizar lo que por derecho legítimo le correspondía a Madrid, para poder, tanto ellos como sus cientos de enchufados, mantenerse en su poltrona; por cierto, no funcionarios, que son los que van a pagar la juerga de lo que pidieron otros en la barra del bar.

Por lo tanto, hay una cosa que es evidente. No se ha hablado aquí de los planes de recorte de su ministro del ramo el señor Blanco, que ahora quita 6.500 millones de inversión porque les da la gana, porque seguramente tendrá que seguir habiendo embajadas de Cataluña en el extranjero que serán prioritarias a los derechos de los ciudadanos de Madrid, que son los que realmente ha pagado esa juerga. ¿Por qué? Porque, evidentemente, había que mantener al señor Zapatero y a sus amigos en el Gobierno de España. ¿Cómo? Con un talonario encima de la mesa cada vez que había que negociar unos presupuestos del Estado. Ésa es la verdad; la verdad es que quieren que ahora los inocentes, como los funcionarios, que se han ganado legítimamente su plaza y su puesto, paguen esa borrachera y que los pensionistas, que legítimamente han estado cotizando también, paguen esa borrachera, ese dispendio y ese derroche. Y lo llaman crisis. No. Decía el señor Nolla: es que la crisis... La crisis llegó con el Gobierno del Partido Socialista, con ellos llegó la crisis, y a partir de ese momento lo único que se hizo fue destapar la caja de la Administración pública para que metiera la mano en ella todo aquel que tuviera algo que ofrecer en ese momento al Partido Socialista, que simplemente buscaba poderse mantener en el Gobierno, como lo ha hecho hasta ahora, a base de restarle a Madrid lo que legítimamente le corresponde. Y, como consecuencia de eso, todavía tienen... Vamos, diría un disparate, pero es que no puedo entender cómo le pueden reclamar a usted inversiones cuando le han robado las inversiones a Madrid para dárselas a otras regiones con el fin de poderse mantener en su sitio, en su poltrona y en su puesto.

Yo me indigno con estas cosas, porque ya

está bien de hipocresía política, cada uno que asuma lo que quiera. Si el Partido Socialista ha querido comprar el Gobierno de España a base del dinero de los madrileños que no venga ahora diciéndole a usted que dónde está el dinero de las inversiones; en Cataluña, que se lo ha dado al señor Montilla para que haga embajadas en el extranjero. Si tanto le preocupa lo que le ha pasado al joven de Los Santos de la Humosa, que le lleve al señor Zapatero a explicarle a la familia del este joven, porque la Comunidad de Madrid no ha tenido los recursos suficientes porque él ha tenido que compara su puesto político a los catalanes en este momento, que son quienes le han puesto el precio más alto, amén de otros. Entonces, de verdad, me parece una desvergüenza venir aquí a hacer reclamaciones de inversión, y más en infraestructuras, me parece patético. Creo que la postura de Izquierda Unida en este momento en esta Asamblea y en esta Comisión me parece de los más digno y se ha ido porque apoyó unos presupuestos vergonzosos, y lo menos que puede hacer es quedarse en su casa que eso le da dignidad. Eso es lo que opino, y lo opino de corazón, y se lo digo con el corazón en la mano de un ciudadano, que está viendo cómo se están viendo apaleados los funcionarios, gente que realmente se ha dejado el pellejo años estudiando una oposición, que estoy viendo a esos pensionistas que tienen que pagar la juerga de otros y estar viendo cómo en un momento determinado se está derrochando el dinero por ahí, sin saber cómo ni cuándo. Por lo tanto, señor Director General siga usted con su trabajo, siga usted con su trabajo, siga usted con los medios y los recursos que tiene usted en su mano haciéndolo lo mejor que pueda, no lo mejor que sepa, porque saberlo lo sabe hacer muy bien. Poco más le puedo decir; realmente, es un momento tan crítico, tan duro en la economía de nuestro país como consecuencia simplemente del derroche, de la malversación que se han hecho de unos recursos públicos, ¡qué tengamos que vernos en esta situación!, me parece lamentable. No puedo más que agradecerle su trabajo y esperar que esto pase lo antes posible, desde luego.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, muchas gracias al portavoz del Partido Popular por las palabras que ha dicho, que yo creo que explican muy

bien el análisis político de cuál es la situación en España y, en concreto, también en la Comunidad de Madrid. Intentaré dar respuesta a las cuestiones que ha planteado el portavoz del Partido Socialista. Hablaba de que las noticias que yo le daba eran noticias desalentadoras. Hombre, sólo hay que ver el telediario y leer los periódicos para tener noticias de verdad absolutamente desalentadoras. En cualquier caso, me preguntaba, señoría, por la variante de Valdeaguna, que decía que estaba en el II Plan de Carreteras, que se había elaborado y que tenía el escenario temporal del 95 a 2001. ¡Hombre!, la hemos puesto en marcha, no regañe a quien la pone en marcha. En definitiva, creo que debemos felicitarnos por haber puesto en marcha una infraestructura que tantos años le ha costado a otros poner en marcha pero que definitivamente nosotros iniciamos la obra y que el año que viene va a estar para mejorar las condiciones de seguridad y movilidad de todos los usuarios.

Con relación al proyecto de la variante del plan de junio¿?, que usted nos decía que lo estábamos volviendo a redactar; lo que estamos haciendo es reestudiar, como consecuencia de que la variante de Perales de Tajuña confluye y finaliza en la rotonda del acceso o enlace de la A-3, que es competencia del Ministerio de Fomento, y hemos decidido modificar esa conexión para no obtener problemas y que la competencia de la autorización sea nuestro y, por tanto, conectará con una carretera autonómica desde la competencia del Ministerio de Fomento, para tener competencias plenas a la hora de aprobar y, por tanto, tener una mayor facilidad sino además creemos que va a mejorar las condiciones de esa variante.

En cuanto a la variante de Villanueva del Pardillo en la M-509, que se había licitado en 2006, y que todavía no se había finalizado su redacción. Se finalizó la redacción del proyecto, que hoy lo estamos reestudiando y actualizando el proyecto, porque se redactó ante un escenario en el que la duplicación de la M-509 no existía, y ahora estamos ejecutando la duplicación de dicha carretera. Vamos a iniciar las obras de tal manera que tenemos que hacer compatible una infraestructura y otra y, por tanto, estamos reestudiando la conexión de la variante con la nueva duplicación de la M-509.

Con relación a esta variante, me ha hablado usted de la fotografía de la Presidenta con la Consejera en el año 2005 inaugurando esta variante. Fue en el año 2005; hacer previsiones a cinco años puede ser, desde luego, un poco arriesgado. A mí me

recuerda esa fotografía a la de hace cinco o seis semanas del señor ministro Pepe Blanco con el Presidente del Gobierno y con presidentes de todas las constructoras de este país anunciando un plan de inversión de 19.500 millones, y que no después de cinco años ralentiza, sino que después de cuatro semanas decide recortar, como decía el portavoz del Partido Popular, en 6.500 millones. Eso sí que es fallar a las previsiones; no fallar en previsiones a cinco años, sino previsiones, después de una fotografía, como digo, con todos los presidentes de todas las constructoras importantes de este país.

Me hablaba también de la variante de Los Santos de la Humosa y de la problemática que hay en el ayuntamiento, en el Pleno municipal. Como sabe S.S., para la aprobación de los planes generales de ordenación urbanística es preceptivo un informe de carreteras. Nuestro informe ha sido desfavorable a ese plan porque creemos que debe incorporar el trazado de la variante, ya que no tiene sentido que se pretenda hacer una variante para dar servicio a esos desarrollos, pero que, sin embargo, no se haga la reserva de suelo. Nosotros hemos dicho: oiga, nos parece bien ese plan, pero hagamos la reserva de suelo de tal manera que, cuando llegemos a ejecutar la variante, no tengamos los problemas de expropiación, sino que ya dispongamos del suelo necesario, y en ese trámite, en ese ajuste nos encontramos. La semana que viene tenemos una reunión entre la Dirección General y el propio ayuntamiento para perfilar esos detalles.

Me hablaba también de la variante de Villacanejos, por la que S.S. siempre manifiesta un interés iba a decir desmedido, pero ningún interés por una variante puede ser desmedido; en cualquier caso, ya sabe que entiendo su interés porque, lógicamente, es de los pocos ayuntamientos socialistas que tiene la Comunidad de Madrid; de todas maneras, yo creo que ya le he dado cuenta en otra... (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *Los Santos de la Humosa también tiene ayuntamiento socialista*.) Pero no manifiesta el mismo interés. De hecho, yo he venido aquí a dar cuenta sobre si íbamos a hacer la variante de Villacanejos, pero estoy encantado de darle cuenta y creo que le he dado toda la información con relación a este asunto.

Me hablaba también de la variante de Algete. Se han hecho algunos estudios previos, pero a S.S. no se le debe escapar que la M-103, que atraviesa Algete, es una línea hacia la derecha, es todo ZEPA, y, por lo tanto, tiene una complicación medioambiental muy importante; en consecuencia,

hasta que no se produzca la reordenación de ese entorno medioambientalmente tan protegido, difícilmente podremos acometer la variante. Estamos a la espera, porque ya hemos tenido conversaciones con el ayuntamiento para que esa reordenación del espacio medioambiental se produzca e incorporen un trazado posible de la variante. En cuanto eso se disponga, iniciaremos, como siempre hacemos, la memoria resumen y el estudio informativo para poder llevar a cabo esa actuación en el futuro. Por mi parte, nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante, por su comparecencia. Pasamos al tercer punto del Orden del Día.

C 327/10 RGEF. 3323, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre desarrollo del “Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera”, aprobado por la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes el 23 de octubre de 2009. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece, por delegación del señor Consejero, el director gerente del Consorcio Regional de Transportes señor Pradillo. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Efectivamente, hemos pedido la comparecencia para conocer el estado del “Plan de modernización del servicio de transporte por carretera”. Saben SS.SS, puesto que a finales del pasado año 2009 se aprobó en esta Asamblea la Ley 5/2009, de ordenación del transporte y la movilidad por carretera, en cuya disposición adicional única, referida a la modernización de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera, se establecía la posibilidad de convalidación o sustitución de los contratos concesionales existentes en ese momento de transporte por carretera en la Comunidad de Madrid vinculados a un plan de mejora, un plan de modernización de esos servicios.

En ese sentido, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del 27 de octubre del pasado

año 2009, se publicó la resolución de 23 de octubre de 2009, del Director Gerente disponiendo la publicación, a su vez, del acuerdo del 23 de octubre del mismo año de la Comisión delegada del Consejo de Administración, que aprobaba el Plan de Modernización y establecía las condiciones de convalidación de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera. Por tanto, a nosotros nos parece no sólo conveniente sino que creo que es una obligación por nuestra parte pedir que se nos dé cuenta del estado de este plan por cuanto que nació de una disposición adicional de una ley que fue aprobada por esta Cámara, y creo que es nuestra obligación, como digo, saber en qué situación se encuentra ese plan, y sobre todo saber en qué medida puede beneficiar a los usuarios del transporte público, en este caso del transporte colectivo regular por carretera, que es de lo que se trataba fundamentalmente. De momento, nada más y quedo a la espera de las explicaciones del señor Gerente del Consorcio. Gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Señorías, como bien ha dicho el señor Nolla, la Ley 5/2009 de la Comunidad de Madrid, de ordenación del transporte y movilidad por carretera, fue debatida y aprobada por esta Cámara en su día. En esa ley había una disposición adicional única, en la que mandataba al Consorcio Regional de Transportes que elaborase un plan de modernización del transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera; o sea, de los autobuses interurbanos, para entendernos y abreviar. A tal efecto, con ese mandato, elevé a la Comisión Delegada el 23 de octubre la propuesta del plan; fue aprobada, y se publicó el 27 de octubre, como se ha dicho, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

¿A quién afecta este plan? Afecta aproximadamente a 1.800 vehículos interurbanos y a 185 vehículos urbanos de los transportes urbanos de los municipios que no son Madrid capital. Más o menos son 350 líneas interurbanas, 129 urbanas; en la proyección se ve el número de paradas. En fin, es una operación realmente importante y, como tal, el

plan marcaba una serie de hitos y de fechas para irlo llevando a cabo. Por resumir, tenía unas mejoras en la calidad del servicio, que eran unos planes de calidad para implantar en las empresas para nuestro control, etcétera, que se están elaborando y que fijaban que en el año 2010 las pondríamos y rodaríamos, por así decirlo, todo el Plan de Calidad en vacío, de manera que luego nadie se llevase una sorpresa y dijera: si llego a saber las penalizaciones que puede llevar el cumplimiento o incumplimiento de determinadas cosas... Eso podría alterar fuertemente las retribuciones de las empresas. El propio plan lo dice: durante este año 2010 rodaremos el sistema en vacío y en el año 2011 lo aplicaremos pase lo quepase.

La parte más importante engloba lo que podríamos llamar las medidas tecnológicas. Está publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid: en el plazo de dos años deberá hacerse todo lo que figura en el plan. Como es natural, ésta es una pieza; o sea que no sirve de nada poner el sistema de ayuda a la explotación si no está completo el resto de las cosas.

¿Cómo está -por resumirlo un poco- en cuanto a plazos? El Consorcio ha redactado todos los requisitos tecnológicos que deben implantarse en los vehículos, se los ha entregado a los concesionarios, porque no hay que olvidar que este sistema y todo este plan lo pagan los concesionarios en su mayor parte, o prácticamente en su totalidad, y ellos son los que, entre comillas, han licitado o contratado con distintas casas y empresas comerciales y tecnológicas los diferentes artefactos -entre comillas- que hay que poner en los autobuses. Todo eso ya está hecho.

Durante el mes de junio, el Consorcio va a verificar en un laboratorio que tiene montado con Metro todos los sistemas que los distintos concesionarios han contratado. No le vamos a dar la palabra homologación, porque no es verdad, no tenemos esa capacidad, pero sí nuestra aprobación o como queramos decirlo.

De todo el sistema, el punto crítico -y es fácil de entender- está en que para montar todas estas tecnologías en los autobuses existentes, hay que cablear un montón de cosas, y cablear por dentro de un vehículo construido, no hace falta que explique la complejidad que tiene. Como, por otro lado, esos vehículos tienen que prestar servicio, tampoco podemos decir: cogemos todos los vehículos y, ¡a cablear! Entonces, ya hemos empezado a cablear

autobuses y la idea es aprovechar este verano, que es cuando hay menos demanda en general, para proceder al cableado de la mayor parte de la flota. También hemos dado a los carroceros las especificaciones técnicas de todas estas nuevas medidas tecnológicas para que los vehículos nuevos que se han encargado vengán cableados y, por decirlo de alguna manera, sólo haya que enchufar cada uno de los tres grandes bloques, que son el SAE, la billética y la monética o las canceladoras sin contacto. Entonces, el sistema va de acuerdo con el plan previsto. No tenemos, por ahora, ningún retraso, y en eso estamos.

Cada operador tiene que crear un centro de control para que ahí se almacenen todos los datos, se asegure la transmisión de esos datos al Consorcio en su momento y se tengan todos los datos de explotación, etcétera. Como es natural, un centro de control no se puede montar hasta que... Bueno, no tiene sentido montarlo porque no hay nada todavía que mande los datos.

Estamos intentando -de hecho, ya tenemos alguna línea piloto- insertar todo el sistema en una línea; incluso estamos operando provisionalmente con lo que va a ser un futuro centro de control por operador que, por si lo quiere saber, concretamente está en Soto del Real, y es la línea que hemos cogido como piloto. La siguiente será en Arganda y después del verano esto se irá acelerando paulatinamente.

Éste es el esquema de cómo va a funcionar. Toda la logística y todos los sistemas de billeteaje, monética y cancelaciones irán embarcados en el autobús. Todos esos datos se mandarán a un centro que hemos llamado de transporte interurbano; desde ese centro, por un lado, se mandarán al Consorcio y, por otro lado, se mandarán a información directa al usuario a las paradas.

Otra parte importante es la mejora de la flota. Tal como estaba el plan, se contempla que a 31 de diciembre de 2011 la edad máxima se verá reducida a diez años, la antigüedad media no pasará de cinco años, todos los vehículos en esa fecha serán accesibles a las personas con movilidad reducida, habrá una serie de mejoras en la señalización tanto externa como interna y de información a los usuarios, y todos los vehículos, no solamente los que prestan servicio sino también la flota de reserva, estará también adaptada a estos requerimientos. Como digo, ya se han encargado los autobuses; aproximadamente tienen que venir del orden de 500 autobuses nuevos en este plazo, y

como todos ustedes saben y no se les oculta, el autobús no es como el coche, que se puede comprar casi de un mes para otro, esto es de un año para otro y por eso se pusieron esas fechas; de hecho, ya se está encargando la mayor parte de ellos.

Una vez que todo el sistema esté montado, todos estos datos irán desde los centros locales a un centro llamado de gestión del transporte, porque creo que hay que elevarlo de rango y que no sólo controle sino que gestione; o sea, no vale sólo ver qué funciona y qué no funciona sino desde ahí poder tomar medidas directamente. Se montará en el Consorcio Regional de Transportes, en el cual ya se han ido integrando algunas cosas. En este momento tenemos todos los intercambiadores ya centralizados en el Consorcio, todos los metros ligeros, también tenemos la réplica del centro de control de metro y la réplica del centro de control de la EMT. En fin, vamos poco a poco porque esto es muy complejo y exige mucho trabajo.

Éste sería el esquema de esa integración desde el centro local. En este momento ya tenemos todo lo que hemos llamado el SGI, que es el sistema de gestión de las emergencias, que sólo afecta a la red nocturna, de la que tenemos centralizadas todas las emergencias en un centro de control de una empresa privada homologada, como exige la ley, que nos traslada las emergencias a nosotros o a la policía, o al 112, en función de lo que sea. Así, el centro de control del transporte interurbano, junto con las emergencias, pasan al centro de control del Consorcio, al que de momento hemos llamado CITRAM; a ver si encontramos una palabra que sea un poco más mona.

Luego, queda otro apartado, que es el tema de inversiones excepcionales, por decirlo de alguna forma, que incluye vehículos muy singulares con características medioambientales mucho más elevadas de las que tenemos ahora. Cuando nos pusimos a redactar el plan, estuvimos haciendo números respecto a cómo reducir las emisiones contaminantes y nos salió una cosa que, con toda sinceridad, fue una sorpresa, y es que, para reducir emisiones, nos salía más interesante jubilar todos los autobuses antiguos que pedir cosas espectaculares a los nuevos. De hecho -jubilar los autobuses antes de tiempo cuesta mucho dinero-, pusimos como exigencia que, antes del 31 de diciembre de 2011, como mínimo, toda la flota cumpliera las especificaciones del Euro III. Hoy los nuevos tienen que cumplir la norma Euro V, pero, para que se hagan una idea, el Euro III, respecto al Euro 0 -que

todavía hay vehículos circulando con el Euro 0-, significa reducir las emisiones de ese vehículo en un 80 por ciento; o sea, es un salto cualitativo en la normativa muy fuerte. Entonces, ahí, por decirlo de alguna manera, apretamos muchísimo. Luego, como ven, hemos ido apretando poco a poco, de manera que el 60 por ciento de los vehículos que utilizan los intercambiadores, en los que es mucho más importante reducir las emisiones que en el resto, cumplan el Euro IV antes de diciembre de 2012, el 90 por ciento en 2013 y el cien por cien en 2014. En fin, como les he dejado la información, no merece la pena leer mucho más. Así, antes del 31 de diciembre de 2015 todos cumplirán el Euro IV, el 80 por ciento en 2013, etcétera. En fin, ahí tienen toda la regulación medioambiental.

Respecto al tema de vehículos especiales y muy singulares, creo que hoy por hoy -no sé si me equivocaré- la tecnología en el futuro pasará por el vehículo híbrido, que es un vehículo cuya tracción es eléctrica pero la fabricación de esa energía eléctrica se hace en el propio vehículo. Hoy por hoy el motor que fabrica esa energía es el gasoil, también el de gasolina, pero generalmente es el gasoil. En este momento, todas las marcas de autobuses están apostando por el vehículo híbrido. Tiene una ventaja clarísima y que no se puede discutir: que el vehículo híbrido consume un 30 por ciento menos de combustible que el normal; por tanto, aunque sólo fuese por esa proporcionalidad, emite el 30 por ciento menos, incluso menos, pero no quiero exagerar la cosa. Además, si conseguimos que la tecnología sustituya ese motor de gasoil por uno de hidrógeno o por una pila de combustible, se llegará a lo que todo el mundo desea: que haya un autobús de emisión cero. Bueno, ya veremos si se consigue. Tecnológicamente es posible, existen esos autobuses, lo único que sucede es que el precio no es sostenible. Para que se hagan una idea, la EMT tuvo dos vehículos de hidrógeno en pruebas y cada uno costó 300 millones de las antiguas pesetas. Comprenderá que es imposible poner en marcha una flota con esos precios, aunque es cierto que eran prototipos. Bueno, creo que por ahí irá el asunto. Y de eso es de lo que le puedo informar.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. La verdad es que prácticamente

no voy a utilizar este punto porque lo que pretendía era conocer la información; probablemente presente iniciativas escritas de peticiones de información para más detalles y demás, pero lo que sí me gustaría es alguna explicación del señor Gerente respecto a las empresas. Nos ha hablado del plan y nos ha ampliado lo que ya estaba publicado en el boletín, incluso nos ha dicho en qué situación se encuentra, ahora mismo de implementación. Éste era un plan, de alguna manera voluntario -entre comillas- en el sentido de que se planteaba para que lo llevaran a cabo aquellas empresas concesionarias de líneas de transporte regular que deseaban, bien convalidar, bien sustituir, los actuales contratos concesionales por otros con arreglo a lo que se preveía en esta disposición adicional, lo que indudablemente suponía una ventaja muy importante para esas empresas. No hay que olvidar las empresas a las que nos referimos, que si no recuerdo mal, tenían el vencimiento de sus concesiones allá por el año 2014 -si no, me corregirá el señor Gerente- y una vez que entraba en vigor la normativa europea, que establecía unos plazos de diez años para esas concesiones, lo que suponía una ventaja importante para esas empresas. No hay que olvidar que el capital de una empresa de estas características más que los autobuses es el plazo de concesión, y eso es algo que tenemos que tener muy presente; de hecho, ha habido alguna transacción en estos últimos meses que, indudablemente, se ha visto beneficiada por esta última decisión. Por tanto, como digo, lo que se presenta con este plan no es otra cosa más que se beneficien no solamente las empresas sino que se beneficien, en última instancia los usuarios del transporte público colectivo por carretera en nuestra región. La concreción de ese plan correspondió al Consorcio, como bien ha explicado el señor Gerente, con los detalles que nos ha expuesto aquí hoy.

Me gustaría saber qué empresas y cuántas empresas optaron por mantener las vigentes concesiones, si es que hubo alguna, y qué empresas optaron por convalidar o sustituir esos contratos, si han sido todas, para saber exactamente el alcance que este plan va a tener en nuestra región en cuanto al conjunto de las concesiones. Supongo que habrán sido todas, porque, desde luego, era ventajoso para ellas, pero me gustaría conocer ese aspecto con algún detalle. Nada más, muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Nieves García Nieto.

La Sra. **GARCÍA NIETO**: Gracias, señora Presidenta. Como siempre, señor Pradillo, gracias por sus explicaciones porque asuntos que para mí son complejos los hace usted sencillos y fáciles de entender. La verdad es que cada vez que se reúne esta Comisión se le hace a usted una evaluación continuada, debe tener la sensación de volver a la infancia continuamente. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *Progresamente.*)

La Sra. **PRESIDENTA**: No dialoguen, por favor.

La Sra. **GARCÍA NIETO**: Déjeme terminar mi intervención, señor Nolla. Pero una vez nos ha demostrado que no solamente conoce a la perfección el área que gestiona sino que también sabe dónde quiere llegar y cómo hacerlo.

Hemos escuchado un extenso informe sobre el contenido del plan que es una apuesta clara por la mejora de la calidad del servicio, por la innovación tecnológica, que en el caso de que las propuestas provengan de las empresas deben ser aprobadas previamente por el Consorcio previa a su implantación por incrementar la seguridad y el control medioambiental del transporte por carretera. Yo diría que éste es un plan por el cual, primero, hay que felicitar al Consorcio por la elaboración del propio plan y, segundo, hay que volverle a felicitar porque se está trabajando a buen ritmo en la ejecución del mismo, como nos ha explicado el señor Pradillo, dentro de la complejidad que tiene llevarlo a cabo sin que el servicio y los usuarios se vean perjudicados.

Voy a terminar diciendo que al señor Nolla le parece que este plan se ha hecho como un traje a medida para las empresas, para que saquen una rentabilidad. Señor Nolla, yo no sé usted pero yo, que he viajado bastante en lo que se conoce popularmente como "La Blasa", no sabe cómo los usuarios de "La Blasa" van a agradecer que este plan llegue a buen fin. Claro, habría que haber utilizado ese transporte, ver cómo estaba antes y cómo funciona ahora.

Nada más, Presidenta. Solamente decir al señor Pradillo que me imagino que continuaremos con su evaluación continuada y que, desde el punto de vista del señor Nolla, usted progresa adecuadamente, sin embargo, yo le pondría un sobresaliente. Gracias, señora Presidenta.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Muchas gracias. Quizá porque he estado muchos años dando clase, incluso se me acusa de que siempre que hablo o comparezco parece que estoy dando una clase; por tanto lo de la evaluación no me molesta ni mucho menos.

Quiero recordar que este plan es fruto de esa disposición adicional única que se aprobó por unanimidad. Porque, ¿cuál era la alternativa? Por llamarla de alguna manera, arrastrarnos, con la calidad que teníamos o que tenemos hasta el 2012, 2013 que es cuando vencían las concesiones. Se vio que eso no parecía como una cosa digna de conseguir sino intentar mejorar. Esto nos va a permitir, con independencia de todo esto que he explicado, que se pueda poner la tarjeta sin contacto en toda la Comunidad de Madrid, porque los autobuses interurbanos no están preparados para ello y hace falta gran parte de esa tecnología que he explicado para poder, de alguna manera, migrar a un sistema de billeteaje que se está pidiendo a gritos, porque ya no podemos poner más títulos de billetes y hay algunos otros problemas que están incluso en la prensa estos días.

En cuanto al tema de si se han vendido o traspasado empresas, realmente no se han traspasado porque valgan ahora más o menos por el tema de la concesión que no es mucho; lo que más vale es la seguridad. Ha sido por otros motivos que también todo el mundo conoce, es decir, que no es que hayamos hecho un regalo a las empresas. El plan contempla que al que no lo cumpla en esos plazos se le volverá al plan antiguo. En efecto, la respuesta a si todas las empresas han aceptado el plan, es que sí lo han aceptado, como siempre todas llorando y protestando; es lo habitual, no hay que darle más vueltas. Espero que lo cumplan, porque si no realmente nos destrozan un puzzle, por llamarlo

de alguna manera en que va a ser todo de una pieza.

Por ahora no tengo ninguna queja en este sentido y, desde luego, seguro que seguirá habiendo cambios de titularidad de las empresas dado que éste es un sector en el cual... Ya que se ha hablado de "La Blasa", tengo que decir que la compraron los ingleses de arriba, y ahora a éstos los ha comprado el Deutsche Bank, y esto va a ser el pan nuestro de cada día porque va a haber posicionamientos muy importantes de cara a la liberalización del transporte ferroviario de viajeros. Es normal que suceda esto en un mundo globalizado como el que estamos. Dentro de unos meses, quizás a final de año, o cuando ustedes deseen, les informaré ya con más detalle de todo este sistema que es muy importante. Así como tenemos toda la capital: metro, EMT y Cercanías Renfe dotada para la tarjeta sin contacto, el reto que nos quedaba eran los autobuses interurbanos y también, aunque no tiene nada que ver con este plan de modernización pero sí en paralelo, y aprovecho para decirlo, estamos ya en conversaciones con Renfe para que también ponga todas las canceladoras sin contacto en todo lo que es no es la capital y Metro de Madrid ponga también todas las canceladoras sin contacto en todo lo que no es el Metro de la capital; es decir, que esto es una parte de un plan un poquito más ambicioso que lo que es en sí el tema interurbano.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo, por su comparecencia. Pasamos al cuarto 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 trece horas y quince 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_.