



Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid

Número 32

21 de septiembre de 2011

IX Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Tomás Serrano Guio

Sesión celebrada el miércoles 21 de septiembre de 2011

ORDEN DEL DÍA

1.- Comparecencias con tramitación acumulada:

C-1(IX)/2011 RGEF.986. Comparecencia del Excmo. Sr. Vicepresidente y Consejeros de la Comunidad de Madrid, a petición propia, ante la Comisión correspondiente, al objeto de informar sobre política General de su departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea)

C-10(IX)/2011 RGEF.1000. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política General de su Departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

C-20(IX)/2011 RGEP.1021. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre planes y acciones de futuro de la Consejería de Transportes e Infraestructuras durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

2.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

- Se abre la sesión a las 10 horas y 6 minutos.

Página 801

Comparecencias con tramitación acumulada:

— **C-1(IX)/2011 RGEP.986.** Comparecencia del Excmo. Sr. Vicepresidente y Consejeros de la Comunidad de Madrid, a petición propia, ante la Comisión correspondiente, al objeto de informar sobre política General de su departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea)

Página 801

— **C-10(IX)/2011 RGEP.1000.** Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política General de su Departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Página 801

— **C-20(IX)/2011 RGEP.1021.** Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre planes y acciones de futuro de la Consejería de Transportes e Infraestructuras durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Página 801

- Exposición del Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras.

Página 801-809

- Intervienen la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Franco Pardo y el Sr. Cabrera Orellana, en turno de portavoces.

Página 810-828

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

Página 829-835

— Ruegos y preguntas.

Página 836

- No hubo ruegos ni preguntas.

Página 836

- Se levanta la sesión a las 12 horas y 3 minutos.

Página 836

(Se abre la sesión a las diez horas y seis minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras con el primer punto del orden del día.

Comparecencias con tramitación acumulada:

C-1(IX)/2011 RGEF.986. Comparecencia del Excmo. Sr. Vicepresidente y Consejeros del Gobierno de la Comunidad de Madrid, a petición propia, ante la Comisión correspondiente, al objeto de informar sobre política general de su departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209.1 a) del Reglamento de la Asamblea.)

C-10/2011 RGEF.1000. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre política general de su departamento durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea.)

C-20/2011 RGEF.1021. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre planes y acciones de futuro de la Consejería de Transportes e Infraestructuras durante la IX Legislatura. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea.)

Antes de dar la palabra al señor Consejero, querría darle la bienvenida a esta Comisión, que creo que es la primera vez que viene a la misma, así como felicitarle por su nombramiento como Consejero y desearle, a él y a su equipo que le acompaña, el mayor de los éxitos. Tiene la palabra el señor Consejero de Transportes e Infraestructuras.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Beteta Barreda): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, sin duda alguna, es un honor para mí comparecer en esta sesión en la Comisión de Transportes e Infraestructuras, a petición del Gobierno de la Comunidad de Madrid y también de los Grupos Parlamentarios Socialista e Izquierda Unida.

Voy a tratar en esta intervención de informar a SS.SS. de las principales políticas de actuación que van a guiar al Gobierno de la Comunidad de Madrid en relación con el área de infraestructuras y transportes

a lo largo de esta Legislatura; una Legislatura que comienza, sin duda alguna, en una coyuntura económica muy difícil para todos los españoles y también para los madrileños, como no puede ser de otra manera.

Ayer mismo, el Fondo Monetario Internacional rebajaba en medio punto la previsión de crecimiento de España para el próximo año 2012. Lo dejó en el 1,1 por ciento, frente al 2,3 por ciento de las estimaciones del Gobierno de la nación, y al mismo tiempo alertaba sobre la consecuencia directa que tendrá esto, es decir, no se creará empleo en España. Las consecuencias que tiene esto son obvias: mantenimiento de un alto nivel de desempleo y restricción en el consumo. En definitiva, señorías, hace falta llevar a cabo una auténtica política de reformas estructurales.

Pues bien, señorías, en este contexto de profunda crisis económica en la cual nos encontramos, la apuesta del Gobierno de la Comunidad de Madrid es la que nosotros entendemos que por responsabilidad política tenemos que plantear, que es gestionar para los madrileños, ahora más que nunca, con compromisos realistas, dentro del más estricto y riguroso control del gasto público y con el respeto al principio de estabilidad presupuestaria. Sólo desde estos principios: realismo, control del gasto y estabilidad presupuestaria, conseguiremos que nuestra Comunidad siga cumpliendo con algo tan importante como es el estar en los objetivos del déficit, cumplir con la estabilidad presupuestaria; macro es algo esencial para España. De no haber sido por el riguroso cumplimiento que ha tenido la Comunidad de Madrid hasta estos momentos, España hubiera caído en el protocolo de déficit excesivo y, en consecuencia, esa responsabilidad que ha llevado al Gobierno de la Comunidad a ajustar sus gastos a sus ingresos es lo que está permitiendo que nuestra Comunidad, al mismo tiempo, sea un ejemplo para el conjunto de las Comunidades Autónomas, y que, según analistas internacionales y analistas también en España, nuestra Comunidad está preparada para salir de la crisis económica.

Como ya tuve ocasión de recordar en el Pleno de la Asamblea -y también, lógicamente, lo haré en esta Comisión-, creo que tenemos que darnos cuenta de que han cambiado los tiempos y, al haber cambiado los tiempos, tenemos que cambiar en los medios, en las formas de actuar para adaptarnos al escenario actual. Del mismo modo, puedo asegurarle que, aunque haya que cambiar tiempos y modos, lo que no debe cambiar son las prioridades ni los objetivos fundamentales. El Gobierno de la Comunidad de Madrid lleva ya años trabajando en la mejora permanente de las infraestructuras del transporte público y de la movilidad en nuestra región, y este Consejero, y toda la Consejería que dirige, va a poner todo su empeño en continuar y consolidar la apuesta por ese transporte público de calidad, accesible, sostenible, eficaz y eficiente.

Señorías, en los últimos ocho años, el esfuerzo inversor del Ejecutivo regional en materia de transportes e infraestructuras, bien lo saben ustedes, ha sido extraordinario. Ahí están, por ejemplo, los 100 kilómetros de metro construidos, con 88 estaciones más, con una inversión cercana a los 6.700 millones de euros, o los 150 kilómetros de carreteras. En esta Legislatura vamos a cumplir los compromisos que expuso

la Presidenta de la Comunidad en el debate de investidura, que son los que contrajimos con los ciudadanos. Esto significa, en definitiva, que vamos a promover una gestión eficiente de la magnífica red de transporte público que tenemos, vamos a adaptar las infraestructuras a las necesidades de movilidad de los madrileños y vamos a seguir impulsando la mejora en el servicio, y, por supuesto, vamos a tener que ser selectivos, muy selectivos en las nuevas iniciativas. Debemos, pues, dar prioridad a las inversiones productivas, abordando la construcción de obras necesarias que sean muy demandadas por los ciudadanos y, al mismo tiempo, esenciales para el desarrollo socioeconómico en nuestra región. Todo ello, como decía, es una plasmación en nuestra área de la política de equilibrio presupuestario a la que, como saben SS.SS., no renunciamos, porque la crisis económica y la solución a la misma así nos lo demanda.

Entrando ya en el detalle en materia de infraestructuras, como quizá sepan, estamos llevando a cabo ya la prolongación de la línea 9 de metro en Madrid de Mirasierra a Costa Brava. Esta segunda fase de la extensión de la línea 9, en la que ya estamos trabajando, supone la construcción de 1,4 kilómetros de línea y una segunda estación que, además, será compatible con la nueva estación de cercanías que ejecutará Adif en Mirasierra, lo cual permitirá la interconexión con la red de cercanías de Renfe, líneas C7 y C8. En total, la actuación en la línea 9 supone una inversión de 191 millones de euros -cerca del 40 por ciento corresponde a esta segunda fase que ahora mismo estamos empezando a desarrollar- y beneficiará a 50.000 madrileños.

Otra de las iniciativas fundamentales en materia de infraestructuras es la relativa a la nueva línea ferroviaria en Torrejón de Ardoz, fase 1, que va a funcionar como una línea interna de metro y que supondrá para los habitantes de dicho municipio una conexión directa con Chamartín. Para ello se construirá un "bypass" ferroviario entre las líneas C2 y C7, y en esta primera fase se conectará con la red de cercanías por el oeste de Torrejón, a un kilómetro aproximadamente de la actual estación de cercanías. La longitud de la vía doble va a ser de 2.126 metros, y se construirá, además, una estación en el centro de Torrejón. Esta obra, que ya está en ejecución, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 68 millones de euros -ha tenido una baja de aproximadamente un 50 por ciento sobre el presupuesto de licitación- y va a beneficiar a los 120.000 residentes en el municipio de Torrejón de Ardoz en cuanto a su calidad de vida y su movilidad.

En cuanto al proyecto de la línea ferroviaria Puente de los Franceses-Moncloa, también incluido en el discurso de investidura de la Presidenta de la Comunidad, he de recordar que se trata de una de las actuaciones que ya estaban previstas en el Plan de Cercanías e incluida en el protocolo de colaboración suscrito con la Administración General del Estado en diciembre de 2009. Conforme a dicho protocolo, la Comunidad de Madrid construirá el ramal entre Puente de los Franceses y el intercambiador de Moncloa, con una longitud de 1,5 kilómetros y además una nueva estación de conexión con el intercambiador, con andenes de 200 metros. La actuación de la Comunidad va a suponer una inversión de 117 millones de euros, en términos de licitación, ya se verá posteriormente en cuánto resulta la adjudicación y el proyecto está ya

próximo para ser licitado. Lógicamente, esta actuación es muy demandada por el conjunto de los vecinos del noroeste de la Comunidad de Madrid. Aprovecho la ocasión, no obstante, para subrayar que para que este proyecto de línea ferroviaria culmine es necesario, pues, que el Ministerio de Fomento cumpla con el compromiso adquirido ya en el año 2009, lejano, y que ejecute el "bypass" ferroviario de las líneas de cercanías C7 y C10 por el centro urbano de Majadahonda y de Las Rozas. Confío en que sea así y que podamos poner en marcha este nuevo servicio que beneficiaría a los 280.000 ciudadanos del noroeste madrileño.

Quiero hacer mención también en este apartado a la futura prolongación en la línea 3 del metro a El Casar, Getafe, que previsiblemente podrá dar servicio a 250.000 vecinos y que tendrían una conexión a través de esta nueva línea 12, Metrosur, con las líneas de cercanías C3 y C4. Pues bien, este proyecto, como saben SS.SS., se enmarca en un convenio de cofinanciación firmado en el año 2005 con el Ayuntamiento de Getafe y que no ha podido materializarse. Actualmente se han abierto cauces de diálogo y de colaboración muy positivos con el nuevo regidor del municipio que deseamos que permitan reactivar una actuación tan importante para la movilidad de los getafenses. Somos conscientes de la difícil situación financiera de los municipios, de todos los municipios de España. Somos conscientes de la ausencia de esa necesaria financiación local tantas veces demandada, tantas veces comprometida y que nunca se llevó a cabo por parte del Gobierno de España y que, en consecuencia, ese problema en la financiación local es posible que ralentice a lo largo del tiempo la aplicación de este proyecto por falta de financiación municipal. Estamos hablando con ellos para ver qué solución puede haber porque nuestra voluntad es cumplimentarlo y esperamos que el problema de la financiación pueda resolverse.

En relación con el metro, esta Consejería propone la mejora continua de las instalaciones y de la calidad del servicio prestado, que creo que es un aspecto muy importante para los madrileños y que va a seguir siendo uno de los compromisos clave en la Legislatura. Es obvio que gracias al esfuerzo de todos los ciudadanos de Madrid con sus impuestos, liderados por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, nuestra región cuenta ya con la más extensa red de túneles de todos los ferrocarriles suburbanos de España y del mundo, con una extensión total de 300 kilómetros de túneles. Pero, además, hemos apostado por la mejora continua de las instalaciones, el confort y la accesibilidad con la instalación, por ejemplo, de casi 500 ascensores. Hemos logrado, en definitiva, una red que es referente internacional en cuanto a la calidad en sus servicios. Pues bien, vamos a dar un nuevo impulso para mantener y reforzar este referente de calidad. Hemos programado una serie de inversiones para la Legislatura por un importe aproximado de 139 millones de euros con el objetivo de mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones.

A continuación, les voy a enumerar algunas de las inversiones más significativas que pretendemos llevar a cabo para mejorar el servicio diario a los viajeros del metro de Madrid. En primer lugar, la renovación

de 273 escaleras mecánicas en el metro, lo cual supondrá una inversión superior a los 12 millones de euros; la mejora en el sistema de comunicaciones, que supondrá una inversión a los 4,3 millones de euros; la reforma en las instalaciones de baja tensión, que se acercará a los 7 millones de euros; la renovación de equipos informáticos en el puesto central, que supondrá 2,5 millones de euros, y algo fundamental, que es la reforma en la salida de emergencias en avenida de América para construir una nueva salida desde el andén, que supondrá la cifra de 3,9 millones de euros. Lógicamente, estamos trabajando para implementar -empezará la segunda fase de pruebas inmediatamente- esa tarjeta inteligente que va a facilitar el acceso a los ciudadanos a la red del metro de Madrid con un ahorro de costes para la empresa y, al mismo tiempo, con un ahorro en el tiempo de acceso para el conjunto de los ciudadanos.

Señorías, además de esta apuesta mantenida por la calidad, quiero anunciarles que vamos a llevar a cabo en Metro de Madrid un importante plan de ahorro que tendrá distintos ejes, entre los cuales, destaco los siguientes: primero, se reducirá la estructura directiva; segundo, se minimizarán los gastos; tercero, se van a revisar las fórmulas de contratación con el objetivo de lograr más transparencia y más eficacia y, al mismo tiempo, se llevarán acciones para incrementar la demanda de viajeros. La Consejería tiene interés de presentar este plan ante el Consejo de Administración de Metro por medio de sus representantes en los próximos meses, con el objetivo de que esté en funcionamiento en enero de 2012.

En relación con los autobuses interurbanos, esta misma apuesta por la calidad en los servicios que mencionaba antes al hablar del metro es la que vamos a mantener a lo largo de la Legislatura con el transporte interurbano, con el fin de que este medio también sea un referente de modernidad y de accesibilidad. Así, el plan de modernización del transporte interurbano está suponiendo la renovación de 1.200 autobuses, de modo que en el año 2015 la flota tendrá una antigüedad media inferior a los cinco años y será sin duda mucho más ecológica y, por supuesto, mucho más accesible. La accesibilidad es, no les quepa la menor duda, una de las claves de las actuaciones de todo el proceso que estamos llevando a cabo de modificación de la red de autobuses. Además, todos estos vehículos están ya dotados de las nuevas canceladoras, de manera que los abonos de transporte inteligentes, la denominada tarjeta "Súbete", pueden utilizarse también en la red interurbana. Asimismo, les anuncio que se van a instalar 600 pantallas en las distintas marquesinas para informar a tiempo real a los usuarios sobre la espera y también sobre cualquier incidencia que pueda producirse en el servicio. Este servicio va a implementarse ya a lo largo de este año 2011.

Respecto a este aspecto de la mejora de la información a los usuarios del transporte interurbano, también quiero mencionar la iniciativa prevista por el Consorcio Regional para poner en marcha un sistema de coordinación centralizada que va a permitir conocer el estado del servicio de las 349 líneas de autobuses con que contamos en la Comunidad de Madrid.

Terminando ya con los medios de transporte, señorías, vamos a poner en marcha en esta Legislatura una plataforma reservada que dará servicio a Alcorcón, con un servicio de autobuses exprés entre el ensanche sur de la localidad y la estación de metro Puerta del Sur. Igualmente, habrá un servicio de autobús exprés que unirá Villaviciosa de Odón y Móstoles, que va a permitir conectar con la nueva estación de cercanías Móstoles-El Soto y, lógicamente, con el nuevo hospital.

No quisiera concluir el apartado referido a metro sin hacer referencia a la Jornada Mundial de la Juventud celebrada en el pasado mes de agosto. Éste es un hecho que, sin duda, ha supuesto una importante prueba para la capacidad de nuestro sistema de transporte regional al poder atender con eficacia una demanda multitudinaria. Durante la Jornada Mundial de la Juventud llegaron a nuestra ciudad más de un millón de personas y los distintos modos de transporte de nuestra red tuvieron que hacer frente al desafío de trasladar a este elevado número de usuarios a pocos puntos muy concentrados. Sólo Metro de Madrid, señorías, transportó más de 4 millones de viajeros adicionales durante esa semana. El éxito en la operación ha sido reconocido tanto por las instituciones como por los visitantes y se debe, sin duda, a la colaboración de todos, y por eso quiero aprovechar hoy para reiterar mi felicitación a los equipos directivos del Consorcio Regional de Transporte, encabezados por José Manuel Pradillo, y también de Metro de Madrid, así como a todos y cada uno de los trabajadores, cuyo esfuerzo ha contribuido a reforzar aún más el prestigio de nuestro sistema de transporte, en definitiva, de Madrid y de todos los madrileños. Sin duda, este esfuerzo tiene una traslación en términos económicos y turísticos, y refuerza además la marca Madrid.

En cuanto a carreteras, mantendremos esa obsesión por la seguridad vial, que ha dado buenos resultados con una reducción de las víctimas mortales del 67 por ciento desde el año 2011. Pero en este terreno nunca habrá un dado suficientemente bueno como para relajarnos en el esfuerzo y por eso mantener la red de carreteras en perfecto estado es un asunto vital, y así la conservación en las carreteras va a ser una de nuestras prioridades y en esta línea hemos pasado de los 14.000 euros por kilómetro que se destinaban a este fin en el año 2004 a los 24.000 euros por kilómetro que destinamos en este ejercicio 2011.

También en carreteras vamos a acometer proyectos una vez más, como decía al principio, seleccionados, muy seleccionados, en relación con la coyuntura económica que nos toca vivir. En primer lugar, vamos a continuar con la ejecución en las obras que ya se iniciaron en la pasada Legislatura, entre las que cabe señalar la duplicación de la M-509 entre Villanueva del Pardillo y Majadahonda; el acondicionamiento del acceso a Alcalá de Henares desde la M-300 que está tan demandado por los vecinos del municipio y que, por cierto, también he visitado, como el anterior, y va a muy buen ritmo; la variante de Villar del Olmo, en la M-224, que permitirá salvar la travesía que en la actualidad constituye un serio problema por la estrechez de su actual trazado.

Junto con estos proyectos pretendemos desarrollar en esta Legislatura otras actuaciones, cuales son el proyecto de la duplicación de la 501 hasta San Martín de Valdeiglesias; la construcción de la M-410, entre Parla y Valdemoro; la duplicación de la M-856, entre Villaviciosa de Odón y Móstoles, y el enlace en la carretera M-506 para acceso al barrio del hospital y al polígono del Tempranar en Fuenlabrada. Además, está prevista la construcción de variantes en poblaciones donde la seguridad lo requiere, como es, por ejemplo, el caso de Torrejón de Ardoz con la M-206, así como la realización de nuevos enlaces y supresión de aquellos que sean prioritarios, tales como la intersección de la M-111 con la M-100 o el acceso a La Pizarra y a Felipe II en San Lorenzo de El Escorial. Vamos a llevar a cabo actuaciones en mejoras de travesías, accesos e intercepciones que son menores en término presupuestario pero que, sin duda, tienen gran impacto social en materia de seguridad vial y por lo tanto esenciales.

Naturalmente, como ya anunció la Presidenta de la Comunidad en el debate de investidura, sacaremos a concurso el proyecto de cierre de la M-50 que se llamará M-61 y se licitará también la R-1 entre la M-50 y El Molar. Nuestro objetivo es solucionar los atascos diarios que sufren miles de madrileños a la entrada por esta gran vía de transporte. Evidentemente, serán vías de peaje y saldrán a concurso para que sean llevadas a cabo a través del modelo de financiación público privado. Sobre estos dos grandes proyectos quiero destacar que corresponden a dos grandes necesidades para la movilidad por carretera en nuestra región y que además afectan a dos ejes vertebradores en el territorio nacional, dos ejes que, recuerdo, son competencia del Gobierno de España; por lo tanto son dos actuaciones que, a juicio de este Consejero, ya tenían que haberse abordado en su día por el Gobierno de España. Pero los madrileños llevan más de ocho años esperando, y es mucho esperar, y por eso, y porque es evidente que nuestra región no ha sido nunca prioridad para el Gobierno de la nación durante estos últimos ocho años, tendrá que ser esta Consejería de Transportes, el Gobierno de la Comunidad, quien lo promueva, y en muy breve fecha, en beneficio de todos los ciudadanos.

En el ámbito de transportes, las competencias de la Dirección General tienen una línea muy clara para esta Legislatura, que es reforzar la calidad de los servicios que llevan a cabo las empresas del sector y las condiciones en las que desempeñan su actividad. Así, vamos a insistir en mejorar las cualificaciones, tanto en la formación inicial como en la continua, en la cual participan más de 16.000 profesionales del sector cada año. También vamos a seguir invirtiendo en modernizar y agilizar los procedimientos administrativos relativos a las autorizaciones, fomentando la presentación de las solicitudes a través de internet. No está de más recordar a este respecto que en Madrid reside el 12,6 por ciento de las autorizaciones del transporte en todo el año, es decir, que llevamos a cabo 73.500 actuaciones.

Vamos a continuar con los planes de inspección, y de manera muy coordinada con la Guardia Civil, con la cual hay una importante y fluida comunicación para llevar a cabo todo este tipo de actuaciones;

comunicación que es esencial para continuar en la mejora permanente en la seguridad vial y para contribuir a recortar los índices de siniestralidad. También vamos a llevar a cabo actuaciones que tengan que ver con la seguridad jurídica en materia de transportes, es decir, los expedientes arbitrales. Nuestro objetivo es divulgar el conocimiento de las juntas arbitrales como instrumento en defensa de los intereses y obligaciones de consumidores y empresas, sobre todo con el objetivo de reducir los plazos de resolución de conflictos en este ámbito.

Termino ya, señorías, con el repaso de estas líneas con las que hemos empezado a trabajar, todas ellas, como pueden ver, destinadas a seguir garantizando una red de transporte de calidad, accesible y sostenible; una apuesta que supone una de las mejoras políticas sociales para los madrileños y un factor fundamental de competitividad para nuestra economía.

Antes de terminar, y como fue objeto de un debate específico por parte de la Asamblea, quisiera analizar brevemente la situación en relación con la extinción de Mintra, que sin duda puede ser un tema objeto de preguntas por parte de SS.SS. y así facilito que puedan ir a repreguntas si lo entienden conveniente. La extinción de Mintra, de este ente público, respondió a la necesidad de racionalizar la estructura del sector público para adaptarlo a esta situación de crisis económica, reorganizando los recursos para optimizar su uso conforme a los acuerdos adoptados en el seno del Consejo de Política Fiscal y Financiera sobre sostenibilidad de las finanzas públicas para el período 2010-2013. Era una medida organizativa, conveniente y necesaria: disponer medios más austeros y, por lo tanto, más adecuados para poder seguir trabajando en las infraestructuras del transporte en servicio de la movilidad de los ciudadanos.

Debo decirles que en este período ya se puede garantizar que con la extinción de Mintra en absoluto desaparecen los objetivos ni las actuaciones previstas, sino que el transporte público, a través de la nueva Dirección General, seguirá siendo esa actividad prioritaria para el Gobierno regional, que entiendo que es lo que sin duda preocupa a sus señorías: no tanto el instrumento administrativo sino el fin que lleva a cabo el instrumento administrativo ahora extinto. Pues bien, las labores que venía desarrollando Mintra son impulsadas directamente por la Dirección General de Infraestructuras, de hecho, esta Dirección General ya está trabajando en proyectos como, por ejemplo, la duplicación de la M- 206, la línea ferroviaria en Torrejón de Ardoz, la segunda fase de la línea 9, las obras de impermeabilización de la línea 7 y los trabajos de consolidación de terrenos asociados, entre otros.

Con respecto al personal, los únicos contratos que se suprimieron fueron los de un directivo, el responsable de Mintra y cuatro eventuales, de una plantilla de 59 trabajadores en activo; lógicamente fue porque esos puestos no requerían ni era posible su incorporación. El resto de los trabajadores, personal fijo, tanto laboral como funcionarios, se han incorporado a la Consejería en las mismas condiciones que tienen el resto de los trabajadores que con cargo equivalente ya están trabajando, como no puede ser de otra manera.

Respecto al ahorro generado, o que hay que generar a lo largo de la extinción de Mintra, se divide, por un lado, entre el proveniente de suministros y contratos ligados a la sede de Alcorcón, cuyo traslado a la Consejería será en breve plazo -en todo caso, antes de que termine este ejercicio-, y, por otro lado, el ahorro que se deriva en los términos de la nómina de personal. En total, la integración de la estructura de la extinta Mintra mantenemos que estará en los entornos de 1.4 millones de euros, de los cuales, como ya tuve el honor de informar a la Cámara y, después de estos meses y analizada la situación, mantenemos que estará en los mismos órdenes, será: en gastos de personal, del entorno de los 980.000 euros, y en cuanto a los gastos derivados de la sede de Alcorcón, superior a los 460.000 euros. Esos son los datos esenciales que indican que el traslado del ente público como elemento de generación de estas infraestructuras de transporte de la Dirección General no entorpece ningún objetivo y, al mismo tiempo, va a traer consigo ahorro público y cumplimos de paso -lo cual también es importante- uno de los requisitos que se acordaron en el Consejo de Política Fiscal y Financiera de las Comunidades Autónomas.

Termino ya. Señorías, en esta tarea de trabajar por la mejora de la movilidad, de conseguir unos transportes públicos más eficaces y más eficientes, espero y deseo contar con el apoyo de todas sus señorías; con el apoyo positivo o con el apoyo desde la crítica, puesto que la crítica es también una oportunidad de mejora. En este sentido, así lo entiendo y, por lo tanto, siempre habrá diálogo y debate y, en lo que sea posible, acuerdo para poder trabajar conjuntamente en el beneficio de los madrileños, que no me cabe duda que es objetivo absoluto de todos y cada uno de los miembros de la Cámara; cada cual desde su óptica, pero trabajando todos en beneficio de los madrileños.

Lo decía al inicio: corren tiempos difíciles; tiempos difíciles que obligan a ser selectivos en los proyectos; tiempos difíciles que obligan a ser cuidadosos en la priorización y en la definición de las necesidades esenciales; tiempos difíciles que pasan por tener como eje fundamental de esta Consejería, de todas las demás y del Gobierno de la Comunidad, el equilibrio presupuestario. Pero quizá también en estos tiempos difíciles es cuando se hace más necesario, si cabe, trabajar conjuntamente, con lealtad, para remar en la misma dirección por un objetivo que, sin duda, tengo la conciencia de que también comparten todos los miembros de la Cámara, que es conseguir cuanto antes la recuperación económica y poder llevar a cabo esos importantes proyectos planteados, que pasan siempre y en primer lugar por la generación de empleo y, en el caso de esta Consejería, por el desarrollo de los proyectos e infraestructuras planteadas. Muchas gracias, señor Presidente, señorías.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Consejero, muchísimas gracias por su intervención y su información. A continuación, voy a dar la palabra a los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor. Tiene la palabra doña María Loreto Ruiz de Alda, del Grupo Parlamentario UPyD, por tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Consejero y a los altos cargos que lo acompañan hoy a esta convocatoria de la Comisión de Transportes e Infraestructuras y, por supuesto, felicitarles a todos ellos por su nombramiento o ratificación en el cargo.

Todas las comparecencias de los Consejeros ante la Asamblea para explicar en sede parlamentaria cuáles son sus objetivos para esta Legislatura y cómo piensan alcanzarlos en los próximos cuatro años se han producido casi cien días después de su nombramiento. Mi Grupo Parlamentario considera, y así lo ha manifestado en todas las Comisiones, que este retraso es un desprecio a esta Cámara, a sus diputados y a los ciudadanos a los que representamos, sobre todo si tenemos en cuenta que se acordó habilitar el mes de julio para acelerar la actividad no legislativa de la Asamblea, pero en el caso de esta Comisión el retraso es todavía más injustificado porque desde el inicio de su mandato se han dado hechos que justificarían su comparecencia, tales como la disolución de Mintra, la subida tarifaria del billete sencillo o la interposición de una demanda por la propia Comunidad ante supuestas irregularidades en la concesión de obras en Metro de Madrid.

Dicho esto, sepa usted, señor Consejero, que la actividad parlamentaria de Unión Progreso y Democracia durante esta Legislatura tendrá un propósito constructivo. Seremos críticos cuando corresponda, pero no dudaremos en votar o expresar nuestro apoyo a favor de una iniciativa, independientemente de que ésta proceda del Gobierno de la Comunidad, del Partido Popular, del Partido Socialista o de Izquierda Unida, si creemos que beneficia al conjunto de los ciudadanos. Aunque tarde, agradezco al señor Consejero su intervención, porque nos posibilita conocer de primera mano, y no sólo por los medios de comunicación, cuáles son las directrices que va a seguir su Gobierno a lo largo de toda la Legislatura.

Comparto con su señoría que estamos en un momento de una gran dificultad económica y financiera que abre necesariamente una época de austeridad y racionalización y nos obliga a ser muy selectivos en los proyectos de obras públicas que se deben acometer desde las Administraciones. Pero que no se nos olvide que los dos partidos que han gobernado España, la mayoría de las Comunidades Autónomas, entre ellas la Comunidad de Madrid, y los ayuntamientos, son el Partido Popular y el Partido Socialista en alternancia y que ambos tienen una gran responsabilidad en la situación de debilidad en la que hoy nos encontramos, porque nuestra crisis, además, no es sólo económica sino también política e institucional. En esas circunstancias, probablemente ahora toca más que nunca, aunque debería haberlo sido siempre, ser muy riguroso en qué, cómo y para qué vamos a invertir nuestros recursos. Yo añadiría a la gestión eficiente la planificación y evaluación como fundamentos de las políticas a desarrollar en esta Legislatura.

Es cierto que el esfuerzo inversor en los últimos años en carreteras, metro, tren o equipamientos móviles ha sido muy destacable y a día de hoy nuestra Comunidad dispone de unas infraestructuras de

transportes que nos permiten ser competitivos, con lo que ello significa para la salida de la crisis económica de nuestra región. Lo que ya no tengo tan claro es si este esfuerzo responde a una planificación basada en un verdadero análisis de la demanda o estrategia de movilidad a medio y largo plazo que den respuestas a las complejas, y no siempre fáciles, políticas de transportes de viajeros o mercancías, o si, por el contrario, son actuaciones arbitrarias o inconexas que adolecen en algunos casos de una falta de coordinación con determinadas actuaciones del Ministerio de Fomento.

El Consejero ha enumerado hoy aquí las principales obras que su Gobierno quiere acometer en esta Legislatura, en su mayoría adelantadas por la Presidenta en su sesión de investidura.

En carreteras, habla de la M-50 o M-61, de la R-1 o M-65, de la M-509, M-501, M-410 o M-856. Me surge la duda de si todos estos proyectos se recogen o recogerán en el plan de carreteras 2009-2020, cuyo contrato se adjudicó en marzo de 2009 y que todavía, y estamos en 2011, no ha visto la luz. Además, en estos momentos, hablar de nuevas infraestructuras sin un plan financiero para su ejecución a mí no me parece realista.

De todas maneras, echo de menos algún comentario sobre la M-404 porque, a pesar de ser una concesión adjudicada en 2008 y que la Presidenta puso la primera piedra en septiembre de ese mismo año, todavía no han comenzado las obras. También quiero hacer mención en el tema carreteras, con cierta preocupación, sobre todo por lo que ha comentado el señor Consejero sobre seguridad vial, es la reciente adjudicación, mediante subasta, de la licitación para la conservación de carreteras de la Comunidad de Madrid con una rebaja muy sustancial, creo que superior al 50 por ciento. No vayamos a caer ahora en el error contrario del dispendio y hagamos bueno el refrán de que el dinero del pobre va dos veces al mercado.

En lo que se refiere a Metro de Madrid y Cercanías, nos parece bien a priori cualquier actuación dirigida a ampliar la red o inversiones que supongan una mejora en la seguridad y accesibilidad de los usuarios.

Quiero remarcar, porque no tengo ningún inconveniente en decirlo, las cosas que funcionan bien o muy bien, que ambas prestan en general un excelente servicio a los ciudadanos. Pero déjeme hacerle tres comentarios. Primero, las irregularidades en la contratación administrativa hay que cortarlas de raíz y exigir responsabilidades a quien las hizo o consistió. Con lo cual me alegro enormemente de las palabras que nos ha traído hoy a esta Comisión. Segundo, las cuentas anuales e informe de gestión de 2010 todavía no están publicados en la página web y, a pesar de haberlas pedido en la Asamblea de forma reglamentaria, todavía no dispongo de ellas. Como tampoco de algo tan básico en una entidad societaria como los estatutos sociales. Yo creo que deberíamos exigir a las empresas públicas una transparencia casi similar a la de las empresas cotizadas.

Por último, hay obras recurrentes o inacabadas como el metro a Torrejón de Ardoz o la conexión a Navalcarnero, y yo creo que tener obras sin acabar es un ejemplo de la mala gestión que se puede llevar a cabo.

Antes de entrar en aspectos de la movilidad, quiero hacer una mención a las colaboraciones público-privadas como fórmula de financiación casi habitual de las obras públicas en la Comunidad de Madrid. Por supuesto que no pongo en duda las ventajas del sistema y que es una alternativa más de financiación, pero quiero incidir en la importancia de establecer unos pliegos y unas condiciones de contratación claras y transparentes para que operaciones complejas no acaben perjudicando a la Administración y, por extensión, a los madrileños. El contrato de la M-45 es un claro ejemplo de ello.

En lo que se refiere a movilidad, y aprovechando que estamos en la Semana Europea de la Movilidad, creo que tenemos todavía un importante margen de mejora. No quiero obviar lo complejo que es gestionar miles de desplazamientos diarios de personas y mercancías a través de unas infraestructuras que, por muy modernas que sean, siempre son limitadas, cuando además la decisión última de qué opción de transporte tomar depende en gran medida de la voluntad individual de cada ciudadano; pero las pautas de movilidad actuales hacen que las ciudades cada vez sean más insostenibles. Se hace imprescindible reducir los viajes mecanizados en vehículos privados; para ello, es necesario fomentar el cambio modal hacia el transporte público, reducir la demanda motorizada y reducir la dependencia de los combustibles fósiles. En Madrid, el 50 por ciento de los viajes por motivos de trabajo son en vehículo privado. Es incuestionable que la implantación de una autoridad de transporte como el CRT ha sido un hito en materia de integración de la información al usuario, política tarifaria común y homogeneización en la señalización de todos los modos; pero esto no basta. Por poner un ejemplo, en la almendra central entran a diario un millón de coches. La falta de una red transversal de transporte público de alta capacidad ha ocasionado un aumento de la movilidad en vehículo privado en la zona B2; es decir, el transporte público no está cubriendo la demanda en la periferia. En nuestra opinión, se hace necesaria la implantación de un plan de movilidad sostenible a nivel de Madrid y toda su corona metropolitana con el objetivo de garantizar la accesibilidad y las necesidades de movilidad, cubrir todos los modos de transporte de personas y mercancías, reducir los impactos negativos del transporte y cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes. Todo ello, además, debe estar ligado a la planificación urbanística y a la creación de nuevas áreas de oportunidad. Debemos pasar del modo predecir y construir, que se ha mostrado inviable como consecuencia de que la demanda inducida cubre rápidamente la capacidad excedente, a nuevos modelos de movilidad más integrados.

En línea con lo anterior, y por lo que respecta a la movilidad de viajeros, la Comunidad de Madrid cuenta con un transporte colectivo de gran calidad. Para que sus ciudadanos elijan el transporte público, éste debe ser visto como una alternativa más cómoda y eficaz que el vehículo particular. Insistir y extender

medidas como una tarjeta única de transporte, estacionamientos disuasorios, facilidad en los transportes o una buena planificación de las concesiones de transporte interurbano son algunas de las medidas a tomar.

Otro tema importante es la calidad del servicio, como usted bien ha mencionado. Cada vez que la C3 se retrasa en sus horarios, las líneas de metro tienen averías, se colapsa el carril bus o la información no está como debiera, se pierden clientes que luego hay que recuperar.

Ayer escuché en un acto de la fundación Conexus una frase que me parece oportuno repetir aquí: las mercancías no votan. Pero, aunque no voten, tenemos que ofrecer respuestas a una situación en la que el movimiento de productos de un sitio a otro es consustancial al desarrollo de las sociedades libres de mercado. En algún momento habrá que hablar en serio de corredores, plataformas logísticas o medidas que ayuden a la entrega en la última milla. En este punto cabe recordar que tan sólo el 4 por ciento del transporte de mercancías se hace por ferrocarril y que el 90 por ciento del tráfico de contenedores pasa por la Comunidad de Madrid a través de sus puertos secos de Madrid-Abroñigal y Coslada. Madrid se ha convertido en un auténtico cuello de botella para el transporte de mercancías dada su terrible interacción con los servicios de Cercanías. Por tanto, se hace necesaria una revisión global sobre el sistema de transportes.

Como he dicho al principio –no quiero extenderme mucho más-, el trabajo que tenemos por delante es grande y, por supuesto, les reitero nuestra disposición a colaborar en beneficio de los ciudadanos madrileños. Nada más, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes, tiene la palabra doña Isabel Moreno.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Buenos días, señor Presidente, señor Consejero, señores diputados y altos cargos de la Consejería. Agradecemos su presencia en esta comparecencia, aunque nosotros compartimos el mismo criterio de la compañera de UPyD, que ha planteado que entendíamos que las circunstancias que se dan en los temas de transporte hubieran merecido posiblemente que esta comparecencia se hubiera realizado con anterioridad.

Dicho esto, señor Consejero, como portavoz de Izquierda Unida en esta Comisión, voy a discrepar de la política de transportes que hacen ustedes. Para nosotros, la movilidad en la Comunidad de Madrid y sobre todo la accesibilidad siguen siendo un problema que además tiene graves consecuencias para la salud y el medio ambiente.

Usted nos ha dicho -y seguramente a través de estas cifras que nos ha facilitado se verá-, igual que el señor Lamela hace cuatro años, que se ha invertido y se seguirá invirtiendo mucho. Eso es cierto, pero gastar dinero en sí mismo no es un mérito; el mérito está en planificar, en hacerlo bien, y sobre todo en

hacerlo en beneficio de la mayoría de los ciudadanos, en beneficio de su salud, de su tiempo y del medio ambiente en el que viven, y en eso, señor Consejero, se ha planificado poco.

Según nos dijo anteayer la Consejera de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, desgraciadamente, el criterio de este Gobierno de la Comunidad de Madrid es que no se debe planificar, que hay que planificar lo menos posible porque planificando parece que se hipoteca el futuro. Nosotros estamos absolutamente en contra de ese planteamiento, y creemos que en casos como éste debería haber una planificación clarísima a largo plazo y dentro de un plan de estrategia territorial. Sobre todo se ha planificado muy poco en este ámbito, como digo, en el sentido de una movilidad sostenible, para lo que es necesario establecer dos categorías de medios de transporte en función de su eficiencia energética, del consumo de cada modalidad y de su tasa de accidentalidad, la que engloba a todos aquellos que podíamos denominar como sostenibles, que incluyen, además de por supuesto el transporte público en todas las modalidades, excluido el avión, los desplazamientos a pie y en bicicleta, los dos grandes ausentes de la contabilidad típica de la movilidad y del alquiler de vehículos por tiempo corto, y en el polo opuesto de esa sostenibilidad se sitúan el coche y la moto, además del avión.

Es destacable el hecho de que el transporte colectivo público madrileño absorbe solamente el 47 por ciento de los 10 millones de viajes regionales diarios. Estamos ante una realidad de transporte dual que, salvando algunos avances positivos de la red pública de Metro y tren, desarrolla un tipo de circunvalación insostenible que toca remediar desde una nueva cultura, desde una concepción y una planificación regionales al servicio de los ciudadanos.

Ustedes, por el contrario, han apostado por un modelo de infraestructuras de transporte que favorecen el uso del automóvil privado; es decir, por el modo de transporte menos sostenible tanto desde el punto de vista de consumo energético como desde el de la contaminación y el de la necesidad creciente de unas infraestructuras que, como las autopistas, consumen suelo y fragmentan el territorio. Y esto lo decimos a pesar de las inversiones millonarias y de infraestructura de transporte llevadas a cabo en anteriores Legislaturas y que no han cumplido la mayoría de los objetivos para los que estaban destinadas ya que la movilidad sigue siendo un gran problema de los ciudadanos en la Comunidad de Madrid, y ello sin mencionar que en nada se ha contribuido, sino todo lo contrario, a disminuir la emisión de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, de los cuales, sobre todo de las emisiones de CO₂, es responsable en su mayor parte el uso del automóvil privado.

Así, la Comunidad de Madrid se ha convertido en una región con un elevado número de circunvalaciones y autovías que además soporta un enorme impacto de tráfico aéreo. Esto está teniendo como consecuencia un uso extraordinario del vehículo privado, que a su vez está provocando una merma en

la calidad del aire, superando los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud, tal y como ha ocurrido en repetidas ocasiones este verano.

Las últimas Legislaturas han puesto claramente de manifiesto que una política de transportes basada exclusiva o principalmente en la construcción de infraestructuras de transporte no soluciona la movilidad en nuestra Comunidad; son necesarias políticas más globales como en concreto elaborar un plan global de movilidad madrileña; políticas que han de basarse en la valentía política porque -al menos nosotros lo tenemos claro- al transporte público se le debe dar una clara preeminencia sobre el privado, y para hacer eso hay que ser valientes porque no queda más remedio que regular el transporte privado. O esto, o seguir creando unas infraestructuras de superficie que han demostrado su inutilidad, que es el camino que ustedes han elegido y que tengo la esperanza de que abandonen. Adaptar las infraestructuras a las necesidades de la movilidad de los madrileños es algo que ha dicho usted, y en esta situación de crisis económica es mucho más necesario que nunca ofrecer a los ciudadanos un buen servicio de transporte público colectivo.

No nos oponemos a más intervenciones en transportes e infraestructuras; es más, tenemos claro que necesitamos esas inversiones, pero ni mucho menos las que podrían estar acometiéndose. Necesitamos mejores servicios de transporte, no más autovías. Necesitamos buenos servicios de Cercanías ferroviarias, no más anillos de circunvalación. Necesitamos carriles bus, no autopistas metropolitanas con más carriles y, por supuesto, viarios para bicicletas que entren en las ciudades, no que las circunvalen.

Como base de la sostenibilidad, el transporte colectivo no sólo público tiene que ser también públicamente gestionado y debe constituir la respuesta muy ampliamente mayoritaria a las necesidades de viaje. La ampliación vertebradora de la red de metro y tren es la opción colectiva más racional, ahorradora de energías y recursos, segura y eficiente y no contaminante, para intercomunicar a las poblaciones madrileñas. Es nuestra apuesta como derecho público priorizado y fomentado desde las Administraciones Públicas para el desplazamiento de personas y mercancías. No le he escuchado a usted hablar en ningún momento en su intervención de la apuesta clara de la Comunidad de Madrid, del Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el transporte de mercancías desde el punto de vista no contaminante.

Urge poner en práctica planes de movilidad sostenible. Apostamos, frente a la construcción de infraestructuras de autopistas, por la conservación y la mejora de la red viaria existente que facilite la accesibilidad entre localidades y mejore la seguridad vial ya que es una estrategia de movilidad sostenible y generaría muchos más puestos de trabajo que continuar con las políticas actuales. En concreto, un reciente estudio de ISTAS señala que podría haber en toda España 430.000 puestos de trabajo relacionados con la movilidad sostenible hasta 2020; planes de movilidad sostenible que deben basarse en propuestas como, por ejemplo, planificar y optimizar los trayectos y horarios de los autobuses interurbanos para favorecer las conexiones no sólo con Madrid sino entre los núcleos cercanos. ¿Sabe usted que hay casos en los que para

poder ir en transporte público entre dos pueblos limítrofes hay que hacerse 75 kilómetros con varios trasbordos o esperar, en el mejor de los casos, un autobús que incluya hasta cuatro horas para obtener ese servicio? Eso es lo que hace que los vecinos cojan el coche privado.

Respecto a la creación de carriles o plataformas sólo bus en los viales interurbanos con separadores fijos, señor Consejero, le recuerdo que hace dos Legislaturas, y por dos veces, en esta Asamblea se aprobó una proposición no de ley en la cual se instaba al Gobierno de la nación a que ejecutara esos 200 kilómetros de plataforma reservada al transporte público en las carreteras radiales. Hoy, varios años después, no se ha puesto en marcha ninguna, y nos parece que es una buena infraestructura para favorecer el transporte colectivo y la construcción de los grandes aparcamientos públicos disuasorios en las entradas viarias de la capital y en las localidades regionales a precios módicos conectados con Cercanías, metro o estaciones de autobuses e intercambiadores multimodales de transporte público; fomentar el uso de la bicicleta mediante un sistema de préstamo de bicicletas en los intercambiadores de transporte. También la comunicación de esos puntos mediante carril bici con la ciudad es imprescindible; carriles bici que no circunvalen la ciudad sino que se introduzcan en ella formando una trama que vaya restando espacio de la calzada destinada hasta ahora al automóvil privado.

Pero la sostenibilidad en materia de transporte va más allá de la competencia de una Consejería ya que tiene que ver mucho con una planificación territorial no sólo del transporte colectivo o privado, y la no existencia de esa planificación -y las últimas medidas en materia de urbanismo van por ese camino- genera unas necesidades de desplazamiento superiores incluso a las posibilidades que dan las inversiones realizadas.

El alejamiento entre la residencia y el trabajo y los servicios es una aberración de la actual ordenación territorial que ha conformado ciudades dormitorio, una galaxia de urbanizaciones aisladas y enormes, con centros comerciales e industriales y con los consiguientes e irresponsables despilfarros energéticos de infraestructuras y las pérdidas de tiempo y fatiga de los usuarios. En materia de transporte y de infraestructuras de transporte hay que elaborar un plan sostenible de tráfico para toda la región, que esté incluido en un plan de estrategia territorial de toda la Comunidad de Madrid.

Madrid tiene un exceso de autovías, tal como se demuestra por el estudio realizado por el Instituto para la Planificación Urbana y el Desarrollo del Área Metropolitana de París, que calcula que en el área metropolitana de Madrid hay 174 kilómetros de autopistas y autovías por cada millón de habitantes. Esa cifra es de 137 para Berlín-Brandemburgo, de 71 para la región de París, la Île de France, y 43 para el Gran Londres. Ya le he dicho, pero insisto, que la ampliación del viario es contraproducente como forma de solucionar los atascos. Por el contrario, la experiencia demuestra que cada ampliación de viario induce a una gran cantidad de tráfico que en poco tiempo acaba saturando la nueva vía y generando nuevos e

incrementados problemas de congestión y contaminación, si bien a veces en lugares distintos de donde se vuelve a aplicar la misma y fracasada receta: la de la ampliación.

Es necesario también e imprescindible, desde el punto de vista de nuestro Grupo Parlamentario, que se haga una apuesta decidida por el transporte de mercancías a través del ferrocarril, favorecer los puertos secos y, evidentemente, regular el mantenimiento en estos puertos secos de las mercancías peligrosas. Hay que hacer una apuesta decidida por las plataformas logísticas y por el impulso de las que ya existen en nuestra Comunidad.

Respecto al tema de las carreteras y a lo que usted ha mencionado sobre el cierre de la M-50 o de la M-61, como lo quiera llamar, es un ejemplo claro de esa ineficaz política de infraestructuras para el transporte. Hablamos ahora del cierre de la M-50 o de la M-61, como ustedes prefieran llamarla. ¿Sigue su Gobierno con la idea del cierre de este cinturón mediante un túnel que atravesaría el monte de El Pardo? Nos tememos que sí. Sin embargo, se ha demostrado falso que para solucionar los problemas del transporte se contemple la construcción de más autopistas y se amplíen las existentes; es más, este tipo de actuaciones conllevan el incremento del transporte privado en detrimento del público, además de no eliminar sino acentuar los problemas de tráfico, incluidos los que inciden en la salud, como se ha demostrado este verano. No se rompe la saturación con más autovías; éstas provocan lo que se llama el efecto de llamada al transporte privado. Desde nuestro punto de vista, la M-61 es una obra inútil e innecesaria, con un impacto ambiental enorme tanto en el entorno que atraviesa como en el conjunto de la Comunidad de Madrid, ya que serían toneladas de residuos las que recorrerían nuestras carreteras y serían depositadas en nuestros suelos, sin mencionar que se ponen en activo nuevos desarrollos urbanísticos al este de Las Rozas y en el polígono de Villaverde, en Madrid, y que son seguramente una de las razones de fondo para acometer esta obra.

La M-501, para nosotros, es otro ejemplo claro del impacto ambiental de una infraestructura no necesaria a no ser para favorecer desarrollos urbanísticos, lo que puede suponer el desarrollo de la M-501; hechos reconocidos hoy día por los tribunales. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ordenó en julio a la Comunidad de Madrid la ejecución forzosa de la sentencia que declara nulos los acuerdos que permitieron el desdoblamiento de la carretera M-501 e insta a la restitución de esos terrenos al estado inicial; el plazo concedido para informar de las medidas adoptadas era de quince días y el incumplimiento del acuerdo judicial puede conllevar multas coercitivas para autoridades, funcionarios y agentes responsables, así como derivar en responsabilidad penal. Por su parte, el Tribunal Supremo, en una sentencia firme y no recurrible, llegó a la misma conclusión a la que ya habíamos llegado Izquierda Unida y una gran parte de los madrileños; sentencia que, en un claro menosprecio a la justicia, su Presidente vio irrelevante, como también lo emitido por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. ¿Qué medidas están ustedes adoptando para cumplir esta sentencia, además de considerarla irrelevante? Mientras que todo esto lo ha hecho usted en base a lo que

denomina el interés público, que casi siempre es el interés más privado de su entorno, tanto el Tribunal Supremo como el Tribunal Superior de Justicia de Madrid consideran que no se dieron esos motivos de interés público que su Gobierno esgrimía y esgrime para justificarlos y que no dudaron en manipular las cifras de siniestralidad, emitiendo informes en los que se argumentaba la alta siniestralidad de la carretera aunque la misma Consejería la clasificaba entre sus informes anuales como de baja peligrosidad.

Puede que a ustedes no les preocupen las más de 10.000 encinas destrozadas en la zona protegida, puede que tampoco sientan ninguna preocupación por las consecuencias sobre la contaminación atmosférica y acústica que el incremento del tráfico producirá en la zona, pero lo que sí debería preocuparles realmente es el hecho de que la sentencia apunta claramente que su Gobierno ha actuado con absoluta premeditación y a sabiendas de que lo hacía ilegalmente.

Para terminar este tema, en lugar de insistir en la irrelevancia de la sentencia, lo que tienen ustedes que hacer es cumplir la legalidad, ejecutar la sentencia y, en la medida de lo posible, porque el daño ecológico es irreparable, restituir el estado de la zona afectada a su estado anterior al inicio de las obras y olvidarse de su intención declarada hace ya unos años de prolongar ese desdoblamiento hasta el límite con la provincia de Ávila, lo que supondría un enorme destrozo ecológico en la Comunidad de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Moreno, le ruego que vaya concluyendo porque ha sobrepasado su tiempo.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Voy concluyendo. Respecto a las tarifas, fomentar el transporte público es un tema de incentivación en el que, además, está siendo importante una labor de concienciación, y lo es mucho más la incidencia directa de una política tarifaria de carácter social o incentivadora de su uso. Sin embargo, el pasado 29 de julio, el último día hábil para su aprobación, el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes aprobó una revisión tarifaria mediante la cual el billete sencillo de metro, metro ligero y EMT pasaría a costar de 1 euro a 1,50 euros; esta subida supone un incremento del 50 por ciento con respecto al precio actual y, aunque usted me responderá que afecta a un número muy limitado de viajeros, no deja de ser por ello una subida importante y desproporcionada. Dichos incrementos aprobados este verano suponen una agresión sin precedentes contra aquellas políticas que persiguen incentivar el transporte colectivo tan necesario en la región madrileña, donde la congestión de tráfico representa una de las principales disfunciones. Por otra parte, si se continúa con la política actual, el número de viajeros continuará cayendo, lo que puede poner en peligro la estabilidad financiera del Consorcio de Transportes. Asimismo, nos tememos que el objetivo final del Gobierno vuelva a ser subir el bono de diez viajes a primero de año, ya que con la subida de agosto tienen carta blanca para subir dicho abono de manera importante dentro de pocos meses. En lugar de estas subidas, se hace necesaria una revisión de la zonificación tarifaria

en conformidad con las necesidades de comunicación entre los términos municipales, no sólo de la capital sino entre los distintos municipios.

Para terminar, quiero anunciarle, por supuesto en línea con lo que he dicho hasta ahora, que la tarea central de mi Grupo durante esta Legislatura en lo que a transportes e infraestructuras se refiere será la de intentar cambiar su modelo de infraestructuras en la Comunidad de Madrid hacia otro basado en la comunidad sostenible. Lo intentaremos desde nuestra representación, que, aunque modesta, no renuncia a influir en su Gobierno para mejorar, desde nuestro punto de vista, la calidad de vida de los madrileños y madrileñas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Franco Pardo.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Buenos días. Muchas gracias, señor Presidente. Bienvenidos, señor Consejero y señores altos cargos de la Consejería, a esta Comisión. Quisiera felicitarles a todos ustedes, aunque ya he tenido la ocasión de hacerlo. No sé si felicitarles o no, porque, sinceramente, esta Consejería es un regalo envenenado, un caramelo envenenado. La Consejería de Transporte e infraestructuras, en un momento de restricciones presupuestarias, no es lo mejor del mundo, pero, en fin, yo no dudo de su eficacia y eficiencia en su gestión, con lo cual yo espero que utilicen adecuadamente los pocos recursos que puedan tener en esta Consejería.

Yo había planteado, sinceramente, mi intervención, señor Consejero, para escuchar, porque entiendo que esta primera comparecencia, cuando además usted no tiene pasado en esta Consejería, está destinada a que usted nos cuente sus proyectos, la oposición, en este caso el Grupo Parlamentario Socialista, tome nota de eso que usted nos cuenta y a lo largo de la Legislatura ir viendo su cumplimiento o incumplimiento. Si nos remitimos a los últimos años, es más bien ir viendo su incumplimiento, pero, en fin, yo espero que cambie la tendencia por el bien de los ciudadanos madrileños y que no sea así en el futuro.

Es cierto, y usted lo ha comentado, no voy a solemnizar ahora mismo lo obvio, que estamos en un momento muy complicado, en plena crisis económica y que por supuesto los transportes y sobre todo las infraestructuras van a sufrir los efectos de dicha crisis, eso es algo innegable. Pero me ha parecido que en su intervención hablaba más de pasado que de futuro. Es cierto que en el pasado se han realizado muchas cosas en la Comunidad de Madrid en temas de transportes e infraestructuras, pero, pese a la situación económica, a mí me gustaría oírle hablar un poquito más de futuro, y si ya con el tema de la supresión de Mintra he comentado que eso podría generar el retraso o la supresión o la desaparición de algunos proyectos que llevan años y legislaturas prometiendo, después de su intervención, esa sospecha incluso se acentúa. Pero dejemos transcurrir la Legislatura y a ver qué es lo que pasa.

Sepa usted, señor Consejero, sepan ustedes, señores altos cargos de la Consejería que comparecerán aquí en breve, que la oposición del Grupo Parlamentario Socialista va a ser siempre constructiva y responsable, pero, eso sí, no exenta de rigor y exigencia, sobre todo de transparencia en la gestión de esta Consejería.

Entrando ya en el detalle de algunas cosas que usted ha comentado y de otras que ha omitido, me gustaría saber qué es lo que va a pasar, por ejemplo, con el tren de Móstoles a Navacarnero. Usted sabe, señor Consejero, que se adjudica la concesión en 2007, las obras se inician en 2008, se paralizan en enero de 2010 hasta el punto de que se está penalizando a la concesionaria, se han concedido ya algunas prórrogas, hubo una de trece meses y parece ser que va a haber alguna más. Me gustaría, señor Consejero, que nos dijera, en sede parlamentaria y aquí, cómo está este tema y qué previsiones tienen al respecto.

Usted ha hablado de la Jornada Mundial de la Juventud. Yo, sinceramente, como tengo un grandísimo respeto a la libertad religiosa y a todo tipo de libertades, la verdad es que no tenía pensado hablar mucho de este tema, pero algo sí quiero decir. En primer lugar, querría sumarme a la felicitación a los trabajadores, básicamente, y en menor medida a los directivos de Metro de Madrid y a todas aquellas personas que han facilitado el transporte de estos peregrinos que han venido a visitarnos estos días. Por supuesto, quiero felicitarlos, y por supuesto que es verdad -y no voy a negar yo la evidencia- que la imagen que ha dado Madrid en ese aspecto ha sido positiva, no voy a negarlo nunca, pero sí hay cosas que quiero destacar. Para empezar, el Consorcio envió una circular a los inspectores de metro y autobuses en la que se solicitaba que no se sancionase, ni se retirase el título de transporte a los peregrinos que lo utilizaran mal. Estos viajeros disponían de dos títulos especiales con unas rebajas más que sustanciales respecto al abono turístico normal; había un billete para tres días y otro para una semana, cuyos precios, insisto, eran bastante más bajos de lo que suele ser habitual y el plazo de validez de estos billetes era del 6 al 22 de agosto. Normalmente -y usted lo sabe perfectamente, señor Consejero-, a todo viajero sorprendido por un inspector del Consorcio, sin billete o con un billete no adecuado, se le impone una sanción, yo diría que ejemplar, cosa que no me parece mal, consistente en pagar varias veces el importe de dicho título. No entiendo por qué en un Estado que la Constitución declara aconfesional existe esta discriminación, a mi juicio, tan grande, con respecto a los peregrinos si se tiene en cuenta lo que sucede con el resto de turistas que nos visitan.

Es curioso que quienes parece que intentan ahora mismo devastar la educación pública y recortan plantillas de profesores abran los colegios e institutos para que los peregrinos duerman gratis, y que quienes, en plena crisis, el último día hábil de agosto suben un 50 por ciento el precio del billete sencillo de metro, en teoría para sanear las cuentas, prefieran no identificar a los peregrinos como turistas, despreciando así una importante fuente adicional de ingresos. Esto, señor Consejero no está, por su puesto y para nada, reñido con la buena imagen que el transporte público de Madrid haya podido dar durante esos días. Son dos

cosas independientes, y a mí me parece un trato absolutamente discriminatorio en un país, insisto, aconfesional.

Si hablamos de subida de tarifas, ya se ha destacado aquí, lo hemos hecho en la Diputación Permanente, durante los años de Gobierno del Partido Popular se ha producido un incremento tarifario de más del 77 por ciento, frente a un incremento en los mismos años del IPC del 44,7 por ciento. Hay una desproporción enorme entre una subida y la otra, entre un incremento y el otro, señor Consejero. Además, yo sugeriría otras vías para sanear las cuentas del transporte público en Madrid. No debe ni tiene por qué repercutir siempre este saneamiento, este incremento, sobre las tarifas que al final pagan todos los ciudadanos, porque, señor Consejero, usted sabe perfectamente, mejor que yo, que hay otros beneficios colaterales, otras personas, otras entidades u otras industrias que también se benefician de la llegada del transporte público a determinados sitios. Todos hemos asistido en los últimos años a situaciones tan llamativas como la aparición de una estación de metro en un descampado y, curiosamente, a los pocos meses, al lado de esa estación de metro aparecía una superficie comercial, unos grandes almacenes. Yo creo que esa superficie comercial, por ejemplo, esos grandes almacenes o ese hotel que aparece al lado de una infraestructura algo deberían aportar a la creación de dicha infraestructura, señor Consejero. Se lo digo porque es bueno buscar vías alternativas y adicionales a la subvención del transporte público.

Otra cuestión, en este caso referida al metro, que me gustaría que usted me aclarase -aunque, como ya he dicho antes, comparecerán los directores generales, y ése será el momento de entrar en detalles concretos sobre situaciones concretas-, es qué pasa, qué ha pasado o qué es lo que está pasando con la línea 7, con su ampliación, que saben ustedes perfectamente que ha sido interrumpida durante este verano. Una ampliación que ha salido bastante cara, una ampliación nueva todavía, no tiene mucho sentido que constantemente se interrumpa el servicio en esa línea por obras de adaptación, de modernización, etcétera.

Señor Consejero, ha hablado también -y yo saludo con alborozo ese comentario-, del plan de ahorro en Metro de Madrid. Sinceramente, en eso vamos a estar completamente de acuerdo, pero es obvio que lo que está pasando y lo que ha pasado en Metro no se puede ni debe despachar solamente con una promesa -que yo en principio creo, señor Consejero- de ahorro, porque a mí me gustaría saber si ese ahorro va a ser de directivos; si ese ahorro va a ser de otro tipo de personal; si se van a reducir, por ejemplo, los gastos de viaje; si va a dejar de suceder lo que, a mi juicio, representa un escándalo: que acudan a determinados países del Caribe -yo creo que ejerciendo la labor que les corresponde- hasta seis directivos de Metro de Madrid -cuando otros metros envían a dos-, que vayan en primera clase que se hospeden en hoteles de lujo, y todo eso con cargo a Metro de Madrid. Supongo que eso, bajo su mandato, dejará de producirse en esta empresa, señor Consejero.

Además, ha habido denuncias de corrupción; además, ha habido la dimisión de un gerente, y yo creo que esta Cámara necesita más explicaciones y no se puede pasar página de esa manera. Señor Consejero, tras esas dimisiones, tras esas corruptelas o corrupción, es posible también que se esconda una lucha de poder institucional Ayuntamiento de Madrid-Comunidad por ver quién se hace con el control real de Metro de Madrid. En cualquier caso, señor Consejero, sería necesaria una mayor explicación, y ya aprovecho para preguntarle si hay algo nuevo sobre esos expedientes que se han abierto en la empresa Metro de Madrid, con independencia de que en su día, espero, el Presidente nos lo aclare aquí, en sede parlamentaria.

Hablaba también del transporte interurbano, hablaba de mejorar la accesibilidad. En esto le apoyaremos siempre; téngalo en cuenta, señor Consejero. Pero es que hay que corregir algunas actuaciones que se están dando. Hay pueblos de la Comunidad de Madrid cuyos vecinos tardan una hora y media en llegar al hospital más cercano de la red pública. ¡Una hora y media si utiliza el transporte público! Yo lo he comprobado este verano, y no era un momento de máxima incidencia de tráfico. Insisto, he comprobado que hay pueblos en nuestra Comunidad que para llegar al hospital más cercano utilizando transporte público –en este caso, varios autobuses- tardan más de una hora y media. Y, hombre, yo creo que para una región que pretende ser modelo de excelencia esto no debería ser asumido por sus dirigentes.

Usted, señor Consejero, se ha adelantado, sin duda en un gesto de adivino que aplaudo, a mi intención de preguntar algo más sobre Mintra. Pues sí, quiero decirle que todavía estamos esperando las cuentas que nos prometieron en el mes de julio. Seguro que es un proceso normal, pero mi Grupo Parlamentario todavía está esperando las cuentas que usted nos prometió.

Por otro lado, en cuanto -y ya entramos en el tema habitual de estos últimos años- al victimismo con respecto al Gobierno central, ésa es una enfermedad que a ustedes no les cura el paso del verano, ni el calor, ni la lluvia, ni el frío. ¡Nada! Ustedes siguen “erre que erre” con este victimismo, acusando al Gobierno de la nación de todo lo malo que le pasa a Madrid. Pues en tema de infraestructuras no pasa nada malo, señor Consejero, sino que pasan cosas buenas, y le voy a dar algunos datos que usted seguramente conoce ya, pero que yo entiendo que no quiera publicitar. Mire, la inversión presupuestada en infraestructura de transporte en los Presupuestos Generales del Estado, en 2011, para la Comunidad de Madrid, era de 864 millones de euros; es decir, el 43 por ciento del total de la inversión para toda España. Yo creo que es una inversión importante, señor Consejero. Es posible que a usted le parezca insuficiente, pero objetivamente es importante.

Señor Consejero, el Ministerio de Fomento ha invertido en infraestructuras en nuestra región 8.765 millones de euros desde el año 2004 hasta hoy. Las inversiones del Ministerio en Madrid han supuesto, más o menos, 221.000 empleos en nuestra Comunidad, han supuesto 10.500 millones de euros de riqueza y un

incremento de la producción de la industria madrileña de más de 24.000 millones de euros. Esto entre los años 2004 y 2011, lógicamente. Fíjese hasta qué punto estoy en lo cierto que hemos doblado prácticamente la inversión media anual -y quiero recalcarlo: inversión, para que luego no haya juegos con los datos- del período 1996-2003 cuando gobernaba en el Estado el Partido Popular, su Presidente era el señor Aznar. *(Denegaciones por parte del señor Consejero de Transportes e Infraestructuras.)* Sí, señor Consejero. Se lo repito, la inversión media anual. Mientras, ustedes aquí no han demostrado ser unos grandes gestores, esto también es evidente. Fíjese, el Ministerio en 2010, por ejemplo, invirtió casi el doble que el Gobierno Aguirre en nuestra Comunidad. Y ustedes, además, tampoco han gestionado bien el dinero del que disponía, porque en la pasada Legislatura y, por ejemplo, en carreteras –aunque eso ya será motivo de otra comparecencia- ustedes no han gestionado, ustedes no han invertido, ustedes no han gastado la mitad de lo presupuestado, y eso es un claro déficit de gestión de este Gobierno del Partido Popular en Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Franco, vaya finalizando. Lleva quince minutos.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Sí. Gracias, señor Presidente. Finalizo ya. Yo creo que lo importante lo he comentado ya, y como decía -y reitero, ya creo que por tercera vez-, como tendremos ocasión en esta misma Comisión de escuchar al resto de altos cargos de la Consejería, pues será el momento de entrar más en detalle en aspectos que nos preocupan como determinadas variantes, carreteras, etcétera. También, señor Consejero, quiero reiterarle la disposición de mi Grupo Parlamentario a ejercer una labor de oposición constructiva, de mano tendida; que habrá muchos aspectos en los que estaremos de acuerdo, sin duda, y habrá muchos acuerdos a los que eventualmente vamos a poder llegar. Por nuestra parte no va a quedar, pero quiero dejar muy claro nuestra exigencia permanente de transparencia y de rigor en nuestra labor parlamentaria. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Franco. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Cabrera.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, señorías, miembros del Gobierno que nos acompañan esta mañana, quiero darles las gracias por su presencia y, sobre todo, por su amplia información. Yo creo que ha sido una comparecencia de aquellas que conviene recordar durante toda la Legislatura, porque, evidentemente, ha sido un claro compromiso de trabajo, al que esta Consejería ya nos tiene absolutamente a todos claramente atendidos. En cualquier momento que necesitamos algo de ellos siempre los tenemos disponibles.

Yo, si tengo que destacar algo de todo lo que esta mañana aquí hemos comentado, lo determinaría en tres líneas. Unos hemos hablado de personas, que ha sido en este caso la comparecencia del Consejero, y claramente ahora daré algún dato al respecto; de otros, he sacado como titular de su intervención las

mercancías, y yo me alegro de que Izquierda Unida demuestre ésa enorme sensibilidad porque, en definitiva, efectivamente, eso va a servir para la generación de empleo y la generación de riqueza y, por lo tanto, estoy encantado también de que esa pata del banco la planteen. Y luego también tenemos un embajador del Gobierno de España en el Grupo Socialista que ha venido claramente a defender, como no puede ser de otra manera, al Grupo al que realmente le ha dado la oportunidad de estar en esta Cámara, que es el Partido Socialista. También le recuerdo que los madrileños efectivamente estamos aquí para que se interesen por nosotros. Pero, como yo, en definitiva, lo que tengo claro, y desde luego lo que nuestro Grupo quiere ver son realidades que le afecten, por este orden, primero a las personas, después, cómo no, por supuesto a la riqueza económica y a la generación de empleo y, por último, a los intereses del Partido Socialista, que en este caso son los que, personalmente, a este portavoz y creo que a este Grupo menos nos preocupan.

Por este orden, empezaré diciéndoles que yo sí he ido haciendo algunas anotaciones que me parecen importantes que queden el diario de sesiones como ratificación de lo que han sido los compromisos del Consejero y de su equipo. Concretamente, él hablaba, dentro de todo su programa, amplio programa, que nos ha presentado esta mañana, de las nuevas infraestructuras de metro y las ferroviarias. Él hablaba de la prolongación de la línea 9 del metro, de Mirasierra a Costa Brava, y yo tomaba nota: beneficia a 300.000 personas. Él hablaba de la nueva línea de Torrejón conectada con Charmatín, y yo tomaba nota: afecta a 120.000 personas. Él hablaba del proyecto ferroviario Puente de los Franceses-Moncloa, y yo tomaba nota: afecta a 280.000 personas. La futura prolongación de la línea 3, de El Casar a Getafe: beneficia a 250.000 personas. Por lo tanto, yo creo que queda claramente definido cuál es objetivo del camino por el que esta Consejería va a ir: fundamentalmente, las personas.

Después, hablaba del tema de metro y, efectivamente, exponía una serie de compromisos que creo que quedan todos claros. Además, lógicamente, cuando se tiene una infraestructura de 300 kilómetros de extensión, evidentemente, se trata de mejorarla y mantenerla, porque el crecimiento no puede ser infinito y cada día se van cubriendo todas las necesidades de los nuevos desarrollos, pero desgraciadamente, y debido a la situación económica, cada día son menores. Por lo tanto, la expansión de esta Comunidad, evidentemente, está limitada, pero eso no implica que no se esté trabajando y, según el compromiso que acaba de exponer el Consejero, en este momento se esté planteando la renovación de 300 escaleras, la mejora de esos 500 ascensores, la mejora de los sistemas de comunicación, la reforma de la baja tensión con el fin de simplificar y mejorar el ahorro, la mejora de los equipos informáticos -que, lógicamente, optimizará mucho más los recursos-, la reforma de la salida de avenida de América -una cuestión muy importante- y la organización de métodos para la contratación y reducción de gastos en personal directivo. Todo esto, dicho así, parece muy poco, pero, evidentemente, cuando lo cuantificamos en millones de euros, es mucho. Por eso tengo aquí una respuesta clara.

Por dar una pincelada al Grupo Socialista con respecto a esa preocupación que tiene por la imagen que hayamos podido dar en la Jornada Mundial de la Juventud, le puedo decir que, efectivamente, ha habido cuatro millones de viajeros que durante una semana se han movido por nuestra ciudad; y no solamente eso, sino que creo que son al menos un millón de embajadores que van llevando el nombre de España, y particularmente de Madrid, por el mundo. Según un estudio que se ha hecho últimamente por parte de la Dirección General de Turismo, se estima que aproximadamente el 40 por ciento de los jóvenes que han pasado por España se marcaba como objetivo volver con sus familias en los próximos tres años. Por lo tanto, si tuviéramos la suerte de que esas 300.000 familias procedentes de múltiples países del mundo vinieran a conocer las bondades de nuestra ciudad, creo que habría merecido la pena el esfuerzo que hemos hecho. A la hora de ser sancionadores, yo le recordaría que todos tendríamos que haber sido solidarios con esos peregrinos que se vieron acosados de una manera dramática y que realmente no se vieron protegidos. Lamento que la imagen que se dio en ese momento de cómo era España o Madrid no era aquella por la que nosotros trabajábamos y queríamos haber dado al mundo, desde luego. Por lo tanto, debemos sumar y no restar, y debemos saber que todo lo que es bueno para los intereses de los madrileños es bueno para todos nosotros.

Dicho esto, que creo que queda absolutamente claro, aprovecho también para felicitar a todo el personal tanto de Metro como de cualquier otra infraestructura que trabajó y, por supuesto, a la Consejería, que tuvo claro dónde tenía que estar en ese momento, como en otras muchas ocasiones a las que luego haré mención, y es saber estar en el momento adecuado, a la hora justa y, sobre todo, sin mirar al reloj, porque su compromiso con los ciudadanos va mucho más allá que el compromiso con su partido; es una responsabilidad que asumen las personas que en este momento están en esta Consejería -y las conozco personalmente a todas una a una-, a las que, como se suele decir, avalaría si pidieran un crédito en el banco, porque me merecen toda la moralidad que se puede pedir.

En cuanto a los autobuses urbanos, les puedo decir que en este momento está prevista -según he entendido y he anotado- la renovación de 1.200 autobuses para la flota, con lo cual se va a regenerar el parque de autobuses de Madrid, el cual va a quedar por debajo de los cinco años, lo cual es un ejemplo del que, desde luego, ya quisiera poder presumir el resto de Europa. Se expedirá el título de transporte especial para personas con incapacidad permanente en las mismas condiciones que el abono para mayores de 65 años, porque lo que está claro es que el desarrollo económico de una región, la riqueza y la velocidad con la que hagamos las cosas no nos puede permitir no mirar a nuestro entorno y dejar a nadie atrás en este progreso. Todos tenemos que ir de la mano y no dejar a nadie fuera por ninguna limitación de cualquier tipo que pueda tener. La instalación de las pantallas informativas en las marquesinas, lógicamente, permitirá acortar los tiempos de espera y que los ciudadanos se sientan muchísimo más seguros a la hora de tomar los transportes. La información centralizada del estado de la flota de las 349 líneas de autobuses va a permitir

que se tenga mucha mejor optimización de recursos y que sean mucho más operativos. Los autobuses exprés entre el Ensanche Sur y Puerta del Sur, o el enlace entre Villaviciosa de Odón y Móstoles... Como verán, señorías, he ido tomando minuciosamente datos de lo que verdaderamente interesa a los ciudadanos, que son estos datos que yo estoy dando. Más allá de las valoraciones políticas, si los señores del Gobierno de la Comunidad son buenos, malos, regulares, sensibles o insensibles, los ciudadanos quieren saber qué va a pasar en su entorno, en su vida, en su día a día y en qué medida pueden mejorar.

En cuanto a carreteras, evidentemente hay una cosa que está clara: la obsesión por la seguridad vial. Creo que ésta es una de las cosas más importantes porque, lógicamente, el resultado de todo esto al final son las vidas humanas, las personas -volvemos al primer punto de mi intervención-, el objetivo de esta Comunidad y particularmente de esta Consejería; por lo tanto, todo va a ir siempre en esa misma línea. Eso ha permitido que se haya reducido de una manera importante el número de accidentes. Señoría, le daré un dato importante, acordándome de la intervención de Izquierda Unida en su crítica a la M-501. Hasta el año 2008, la media de accidentes mortales que había en esa carretera era de cuatro al año. Desde 2008 hasta este momento, afortunadamente, ninguna familia ha tenido que ir al tanatorio porque haya tenido ningún incidente en esa carretera. Ha merecido la pena todo lo que hayamos hecho por la cantidad de vidas que se han salvado desde el día que se tomó aquella sabia decisión, aun a riesgo de haber tenido que enfrentarse y oír duras críticas; pero, en definitiva, vuelven a ser las personas las protagonistas del programa del Partido Popular que, en este caso, antepone la vida a cualquier otro interés. Ésta es una prueba evidente de que es una gestión acertada, y el tiempo lo está demostrando. Además de eso, concretamente, es evidente que tenemos que seguir trabajando en esa misma línea y velando por esas personas: en la duplicación de la M-509, entre Villanueva del Pardillo y Majadahonda; el acondicionamiento del acceso de la M-300 a Alcalá de Henares; la variante de Villar del Olmo, en la M-224; la duplicación de la M-501 hasta San Martín de Valdeiglesias; la construcción de la M-410, entre Parla y Valdemoro; la duplicación de la 856, entre Villaviciosa y Móstoles; la variante de la M-206 con Torrejón; suprimir la intercesión de la M-111 con la M-100; acceso de La Pizarra y Felipe II, en San Lorenzo de El Escorial; diversas mejoras en travesías, intersecciones, etcétera, porque yo personalmente he tenido la suerte de acompañar al Director General de Carreteras en muchísimas ocasiones en su trabajo diario y la verdad es que no diferencia el lunes del martes del viernes o del domingo. En cualquier caso, él está 24 horas permanentemente vigilando dónde se puede producir un punto caliente de impacto o de accidente, y automáticamente se pone a trabajar. Yo creo que ésa es la sensibilidad, y, efectivamente, ser político es un compromiso que va mucho más allá de un sueldo o de un horario; es un compromiso con los ciudadanos que no tiene horario ni límite, como también, cuando se han producido los incidentes en inviernos pasados, efectivamente, encontrarnos a estos responsables de la Consejería a determinadas horas de la madrugada encima de las máquinas quitanieves, dando la cara y acompañando y apoyando a sus equipos de trabajo porque, evidentemente, el primero que tiene que estar

en el barco siempre es el capitán y el último en abandonarlo también. En ese sentido, yo creo que lo que tenemos en esta Consejería no es un capitán sino un almirante, que va a dirigir el transatlántico de esta Comunidad y de esta Consejería de la mejor manera porque ha demostrado que siempre lo ha hecho así.

En el plano de transportes concretamente, como les decía, tenemos el mismo caso. Queda por recordar el concurso de cierre de la M-50, que también es muy importante; la licitación de la radial 1 entre la M-50 y El Molar. Les recuerdo que la responsabilidad de gestión es la ejemplar actuación en hechos puntuales, en momentos puntuales, y con una respuesta puntual, porque aquí podemos planificar un año, pero no sabemos, efectivamente, qué va a pasar mañana y qué actuación van a tener que tomar sus responsables.

En cuanto al tema de transportes, lógicamente, lo que es la mejora de la cualificación de 16.000 aspirantes, porque, evidentemente, tenemos que profesionalizar nuestro sector cada día más para que la gente pueda trabajar con mayor garantía; mejora de los procedimientos de las autorizaciones, colaboración con la Guardia Civil en la inspección y mejora de todo lo que es el transporte, y la mejora y divulgación del conocimiento de las juntas arbitrales.

Yo creo claramente, señorías, que con esta exposición, muy breve, que les acabo de hacer, un pequeño resumen de lo que nos ha dicho el Consejero, no les debe de quedar a ustedes ninguna duda de que la tarea que se ha marcado esta Consejería es amplia, difícil y complicada, en unos momentos en que, efectivamente, los recursos, como bien decían ustedes, son escasos, y, lógicamente, sólo se pueden hacer las cosas desde la buena voluntad y la buena gestión.

He tomado algunos apuntes con respecto a las intervenciones de la oposición, y en algunas cosas puedo estar más o menos de acuerdo, pero en otras no tanto. Concretamente, en el caso de Izquierda Unida, que hacía alguna mención expresa a lo que era la crítica a determinadas actuaciones en carreteras y autopistas, yo les pediría que se pusieran de acuerdo en una cosa o en la contraria: apoyan ustedes o no apoyaron, en este caso, el tren de Cercanías a Colmenar Viejo porque entendían que no era bueno una infraestructura del transporte público. Pero, por el contrario, también critican que hagamos una política de carreteras. O lo uno o lo otro: o vamos en tren, o vamos por carretera, o vamos de alguna manera porque en avión no podemos ir a todos los sitios, y siempre había que hacer aeropuertos, con lo cual también, evidentemente, tendríamos que utilizar el cemento. Yo creo que es bueno que nos pongamos de acuerdo en eso para que vayamos todos en el mismo camino durante toda esta Legislatura.

En cuanto UPyD, ha hecho un comentario que yo le quiero aclarar. Evidentemente, está clara su buena voluntad, acaban de llegar a esta Asamblea y lógicamente ponen lo mejor de sí, no me cabe ninguna duda, y tienen mucho interés y muchas ganas de aprender; pero me va a permitir que le haga una

corrección: dice que el dinero del pobre va dos veces al mercado, yo le diría que no, no siempre la buena gestión es el precio más caro. Creo que ya se dará cuenta de lo que se puede hacer con voluntad y con ganas. Le voy a poner un ejemplo: concretamente, la M-45, que son 37 kilómetros, se hizo en cuatro años desde que se modificó la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid hasta su puesta en servicio; cuatro años. En todo ese tiempo se hizo todo el desarrollo. ¿Sabe cuánto tarda el Ministerio de Fomento en dar un estudio informativo de impacto ambiental? Tres años, según su Secretario de Estado de Infraestructuras. Quiere decirse que si a la hora de tomar una decisión, la decisión primera, que es poner la primera piedra de una obra, tardamos tres años en pensarlo, cuando queramos hacerla, evidentemente es muchísimo más cara que si se hubiera hecho en un principio. Por eso le quiero decir que no es todo cuestión de dinero sino de eficacia en la gestión, y a veces los tiempos son tan importantes como el dinero. En ese sentido, el compromiso de esta Consejería y la agilidad que este equipo de Gobierno viene teniendo en el período de Gobierno largo que llevamos y que esperemos que sea mucho más, está claro que nos sirve precisamente para eso, para gestionar bien con menos recursos, no gastando el doble.

Respecto a lo que decía usted del transporte, tengo que decirle que estamos plenamente de acuerdo, por lo menos este portavoz entiende su sensibilidad hacia el tema del transporte de mercancías. Es verdad que todos tenemos que trabajar y he visto que el Consejero asentía claramente con la cabeza estando de acuerdo con ustedes, tanto con Izquierda Unida como con UPyD, en cuanto a que, efectivamente, tenemos que trabajar en eso, porque eso es eficacia, es rentabilidad, es operatividad, es empleo, es reducción de costes, es menos contaminación, es, en definitiva, calidad de vida. Yo creo que en lo que todos estamos de acuerdo que es bueno para las personas siempre será -y cada vez que este portavoz intervenga lo verán ustedes- el titular de nuestra intervención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Termine, señoría, por favor.

El Sr. **CABRERA ORELLANA** : Sí, señor Presidente. Hay una cosa que es importante y para orgullo y satisfacción nuestra lo puedo decir: Madrid es desde hace más de diez años la región metropolitana de Europa en la que un mayor porcentaje de viajes se hace en transporte público. Lo repito para que quede constancia en el diario de sesiones: Madrid es desde hace más de diez años la región metropolitana de Europa en la que un mayor porcentaje de viajes se hace en transporte público. Por lo tanto, quiere decirse que tenemos que seguir mejorando, no cabe duda, pero yo aquí me voy a quedar con una frase de la Presidenta que me parece fantástica y que creo que debemos aplicarnos todos los días: soy muy poco si me valoro, pero mucho si me comparo. Muchas gracias, señorías, por su atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cabrera. Para finalizar la comparecencia, tiene la palabra el consejero de Transportes e Infraestructuras don Antonio Beteta.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS** (Beteta Barreda): Muchas gracias, señor Presidente. Señores diputados, en primer lugar, quiero agradecer el magnífico tono de esta comparecencia en la cual cada Grupo Parlamentario ha expuesto, a mi modo de ver, dos cosas: en primer lugar, una oferta de diálogo y mano tendida al Gobierno que este Gobierno acepta encantado. Diálogo que podrá quizá, y eso espero, llegar a acuerdos y otras veces no, pero siempre debe haber diálogo para trabajar conjuntamente en una cuestión tan importante. Lo dije antes, es verdad, ustedes lo saben, nadie lo ha discutido, vivimos tiempos difíciles; lo podemos reconocer o no, da igual, los vivimos. Esos tiempos difíciles hacen que tengamos que ser muy cuidadosos en materia de la priorización, y lo peor es que los tiempos difíciles no han acabado, es que van a seguir y, por lo tanto, tenemos que seguir siendo muy cuidadosos en la priorización y saber que los recursos, que son escasos, y aún más escasos que van a ser, tienen que ser aplicados con mucho cuidado en beneficio del mayor número posible de ciudadanos. Ése es el desafío que nos toca en estos momentos. Circunstancias como las que hemos estado viviendo de decir que hemos hecho 100 kilómetros de metro, 88 nuevas estaciones, ya no es planteable, ahora no toca. Ahora toca optimizar lo hecho, ahora toca garantizar la calidad de lo hecho y ahora toca –coincido con sus señorías en buena parte de lo que han dicho- luchar por esa movilidad, por ese recorte en los tiempos de traslado que tienen los ciudadanos desde un lugar a otro en la región; tiempos que me parecen excesivos en muchos casos y ya me he dirigido a los organismos competentes para que vayan haciendo estudios y planes que tiendan a acortarlos. SS.SS. me conocen; yo no soy un técnico en esta materia y, por lo tanto, lo que tengo son criterios políticos y encargo a los equipos técnicos que lo lleven adelante, pero creo que esa apuesta por la reducción en los tiempos de traslado entre los inicios y las salidas debe ser el gran desafío, y que haya una malla que sea complementaria a la actual para facilitar esos desplazamientos, también. Yo creo que ahí es donde podemos trabajar todos juntos para avanzar en esta línea de trabajo. Una línea de trabajo que va a requerir, sin duda alguna, mucha imaginación de los equipos que están encargados de todo este tema, imaginación y cambio de método porque hasta ahora, disponiendo de amplios presupuestos, es más fácil intentar abordar mediante los medios clásicos llevar a cabo la construcción de enormes infraestructuras y ahora hay que hacer los retoques pertinentes para conseguir que los ciudadanos puedan sacarle más rendimiento a esas infraestructuras que ya tenemos disponibles y hacer todas estas complementarias que son imprescindibles.

Recortes. ¡Claro que hay recortes! El señor Franco Pardo ha contado una parte de la película que no es del todo verdad, y él lo sabe: una cosa es el gasto presupuestario y otra cosa es a ver en qué partida ha contabilizado la M-50, que resulta que yo paso por ella todos los días. Pues no está en los Presupuestos Generales del Estado y la usamos todos gratis. Entonces, en sus cuentas, señoría, ¿en qué partida está? Es que sus cuentas no están bien hechas; no están bien hechas porque son unas cuentas en las que ustedes hacen una determinada contabilización sin tener en cuenta... Además, confunden -por cierto, como es habitual en los debates presupuestarios- la presupuestación con la ejecución, porque, claro, se pueden

presupuestar obras en la M-40 -yo la uso todos los días- y no se han hecho las que estaban presupuestadas; se puede presupuestar, por ejemplo, esta obra de Cercanías en Pinto y el Ministerio anuncia ayer que ya no se hace, el barrio de las Tenerías, Cercanías, etcétera. Hoy está la Alcaldesa hablando con el ministro don José Blanco para ver qué pasa con este asunto, que está presupuestado y no se hace. Está en la suma que usted ha hecho. Realmente sumando así es fácil llevar a cabo lo que se quiera. Y esos carriles reservados de entrada en las autovías, pues los sumamos también si usted quiere, pero luego hay que restarlos a la hora de la ejecución. Frente a eso, ve uno las radiales hechas, que no tienen impacto presupuestario; ve uno la M-50 hecha, que no está en contabilidad presupuestaria; ve uno los aeropuertos, que están hecho y que no tienen... Entonces dice: ¡Señoría, vamos a ver! ¡Es que es gravísimo para el conjunto de los ciudadanos escuchar que han gastado tantísimo dinero sin que sean capaces de identificar en qué se han gastado todo ese dinero! Es mejor decir: mire usted, lo hemos presupuestado, pero no lo hemos gastado; es mucho mejor para todos, porque, de este modo, si uno dice: en la Comunidad de Madrid ustedes han gastado muy poco, pero han hecho 100 kilómetros de metro y 88 estaciones, y los señores del Partido Socialista, que han gastado muchísimo, ninguno es capaz de identificar qué han hecho, pues eso es peor para el conjunto de los ciudadanos. Pero como éste es un debate que me temo yo que va a dar de sí a lo largo de estos meses, quizá hasta el 20 de noviembre, por ejemplo, puede ser una fecha tentativa, y luego a lo mejor baja la intensidad, pues en mi intervención inicial he procurado ser mínimamente crítico en relación con el Gobierno de la nación porque tocaba explicar qué pretende hacer el Gobierno de la Comunidad y esta Consejería, y he procurado obligarme llevando una relación bastante exhaustiva de lo que pienso hacer y también un calendario de muchas cosas que pienso hacer, y ya me han escuchado que no me he dado mucho plazo, que me he dado este año para terminar muchas de las cosas que se están iniciando en este momento y, por tanto, le aseguro que no va a ser fácil poderlas llevar a cabo, pero, desde luego, lo vamos a intentar porque es el máximo interés que tenemos.

Sí ha habido una cuestión que todos los Grupos han comentado aquí: el tema de las mercancías. Yo creo que ahora mismo estamos en un debate importante en relación a cuáles son los ejes europeos en relación con la materia. Yo tuve el honor de acompañar a la Presidenta de la Comunidad de Madrid, junto con otros Consejeros y los Presidentes de distintas Comunidades Autónomas, en una reunión con el ministro don José Blanco, en la que hablamos del corredor central y también de la compatibilidad de otros corredores. Ayer mismo el Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad que el corredor mediterráneo fuera también presentado y defendido dentro de los ejes globales -que es lo importante, estar en los ejes globales y no sólo en los prioritarios- por parte del Gobierno de España. Yo ya defendí a la salida de la reunión con el ministro Blanco que, a juicio del Gobierno de la Comunidad de Madrid, eran compatibles ambos porque recogen dos realidades económicas de España que son complementarias. Al final, la suma de los dos beneficia más y no pensar que excluir uno por otro va a beneficiar al resto de las comunidades; creo que eso es un error.

De todos modos, como dije allí y repito aquí, la subvención europea va a estar en torno al 10 por ciento del coste -tampoco es la panacea- y tendrán que ser los Presupuestos Generales del Estado los que cada año vayan concretando la aportación para que esto sea una realidad; en buena medida se hará también a través de financiación público-privada porque efectivamente, son carriles o sectores, muchos de ellos muy rentables, donde puede haber una rentabilidad adecuada que favorezca el que no tenga que tener un impacto presupuestario directo y que se puedan ir pagando con los beneficios que se generen a lo largo de la explotación de los mismos. A mí me gustaría que esta Cámara -sé que el Grupo Popular tiene ya la intención- haga una iniciativa favoreciendo que el eje central sea una realidad en la próxima actuación que el comisario Kallas ponga encima de la mesa donde haga esa definición de esos ejes globales; otras Comunidades Autónomas lo estamos haciendo. Yo sé, y me consta que el Ministro apoya esta cuestión, que el Partido Popular a nivel de Congreso de los Diputados apoya esta cuestión; estuve allí con el presidente de Andalucía señor Griñán, que está interesado porque uno de los ejes, como bien saben, nace desde Algeciras y sube por Andalucía para pasar por Castilla-La Mancha y Puertollano para engarzar con Madrid y después seguir, y otro eje sale de Sines, Portugal, para atravesar Extremadura y llegar también a Madrid y después continuar. Es decir, hay una vertebración del conjunto de España en esta cuestión que se complementa bien con el eje que sale desde Murcia para continuar todo el arco mediterráneo hasta la frontera francesa.

Toda esta cuestión, que es esencial, creo que tenemos que llevarla a cabo y, una vez que se apruebe, que yo creo que se van a aprobar ambos, el que trabajemos con el Gobierno de España con el objetivo de que sea una realidad para el 2030, que es la fecha en la cual tienen que estar estos ejes globales ya terminados, se pueda hacer. Ustedes bien lo saben: entre el 5 y el 7 por ciento del conjunto de las mercancías va a través de ferrocarril y es una cifra ridícula, ínfima. Los costes por transporte por carretera son muy superiores, además de que se produce daño al medio ambiente y además producen colapsos en las carreteras. Por lo tanto, una actuación de esta naturaleza traerá consigo las ventajas de que los costes empresariales se van a reducir, es decir, el traslado de las mercancías españolas para la exportación será más ágil y, por lo tanto, más barato; en consecuencia, seremos más competitivos y eso es bueno para la generación de riqueza y generación de empleo y, además, esos camiones que vayan a desaparecer de ahí van a generar infinidad de uso y, por lo tanto, la mejora en la movilidad -yo creo que es un hecho evidente- y en consecuencia también habrá mejoras en lo que es la emisión de elementos contaminantes.

Creo que es algo importante que tenemos que llevar a cabo, y todas las Comunidades Autónomas se están movilizándolo, a mediados del mes de octubre, el comisario Kallas tomará la correspondiente propuesta, que se hará pública a través de dos reglamentos: un reglamento a través del cual se va a establecer la perspectiva financiera específica, porcentaje de financiación, compatibilidad con otros fondos estructurales, y otro reglamento, porque va a tener naturaleza de reglamento no solamente declarativo estos ejes que se vayan a aprobar, otro reglamento en el cual se fijen cuáles son estos ejes globales que son los

esenciales y los prioritarios que también pueden abordar los Estados miembros. Tenemos que estar ahí defendiendo la posición española que en buena medida está dada por la necesaria compatibilidad, porque un eje que nace de Sines lógicamente tiene que contar con la voluntad conjunta del Gobierno de Portugal, un trayecto que atraviese los Pirineos, bien sea en Irún, bien sea en Perpiñan, bien sea a través del eje central, tiene que contar con la voluntad conjunta del Gobierno de Francia. Sé que el Gobierno de la nación está trabajando ahora mismo tanto con Portugal como con Francia al objeto de cerrar y que al final la postura que haya esté pactada con esos países porque es exigencia comunitaria que así sea, no vale la voluntad unívoca de un país cuando afecta también a otro país miembro de la Unión Europea.

Les aseguro que estamos conscientes y compartiendo con ustedes la importancia de trabajar en el transporte ferroviario de mercancías y lógicamente en lo que va con eso, porque hay que llevar a cabo todos los proyectos logísticos en los cuales la Comunidad de Madrid ya viene trabajando y avanzado y que estaban, en buena medida, pendientes de esta decisión que se tiene que llevar a cabo para hacer una inversión significativa en materia logística en la Comunidad de Madrid, para lo cual ya tenemos estudios, preparación y sabemos que el mercado lo está esperando y lo está reclamando.

En relación con otros aspectos que ustedes han comentado, es bien cierto que el turno de hoy era básicamente para que ustedes conocieran qué pretendemos hacer este año, pero sí han comentado algunas cuestiones importantes. En cuanto a la revisión tarifaria del billete sencillo, el último año el precio del gasóleo subió el 17 por ciento, la energía eléctrica ha subido el 9,8 por ciento, el IPC del sector sube el 7,7 por ciento; el conjunto de lo que supone la revisión está en el 2,2 por ciento, absolutamente igual que lo que ha subido el Gobierno de la nación en Renfe-Cercanías. Se podía haber hecho la fórmula de subir todo el 2,2 por ciento, pero nosotros hemos optado por concentrarlo todo en un título de transporte que había quedado obsoleto a lo largo de muchísimos años en los que no se había aplicado el incremento. Con ello, ¿qué conseguíamos? Entendíamos que el impacto era menor para el ciudadano que usa habitualmente el transporte, que es al que nosotros queremos favorecer más, porque todo el que tiene la tarjeta anual no es afectado, el que tiene la tarjeta mensual no es afectado, todo el que usa el billete de diez viajes no es afectado, todos los que tienen otro tipo de título que no sea el billete sencillo no son afectados; es decir, de hecho está habiendo un lógico trasvase entre el billete sencillo y el de diez viajes, al final los que resultan afectados pueden ser un 4 ó 5 por ciento los afectados, que son los que tienen un uso esporádico y, en consecuencia, tienen que ser menos beneficiados en la actuación que lleva a cabo el Gobierno de la Comunidad. Ésa es nuestra responsabilidad; tenemos que subir, es inevitable. Hay una repercusión en los precios, nada es gratis; ustedes lo saben. Al final lo paga el presupuesto, es decir, los impuestos de todos, o lo paga el usuario, o se ve qué parte del gasto, que es gasto, paga el presupuesto y qué parte paga el usuario. Cuando gobernaba el Partido Socialista se defendía que tenía que ser en torno al 50 por ciento; 50 por ciento el usuario y 50 por ciento el presupuesto; ahora estamos en el 66 por ciento el presupuesto y el 33 por ciento el usuario. Como ustedes

comprenderán, en una situación de crisis económica no actualizar supone una irresponsabilidad porque no hay capacidad de seguir financiando más, más y más esta cuestión; es imposible e inviable, por eso esta actualización en los costos era absolutamente imprescindible. Nosotros tomamos una decisión política, es cierto, que creemos acertada -el que entienda que es desacertada, lo asumimos- de concentrarlo todo en este único título, y así lo hemos hecho por las razones expuestas.

En relación con la M-501, se ha indicado cuál es la actuación que tenemos que llevar a cabo. Yo creo que lo esencial aquí -y lo ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular- es que hemos atacado de modo muy importante la siniestralidad. Yo creo en el respeto de la vida humana y cuando, años tras año, hay entre tres o cuatro accidentes mortales, que es un índice muy elevado, mucho más que en otras carreteras, creo que el Gobierno de la Comunidad tenía que actuar. Por mi profesión y mi modo de ser, yo respeto las sentencias judiciales -es que uno es abogado y esto te lo imbuyen desde hace mucho tiempo; no soy ingeniero, entonces no entiendo de ingeniería pero sí un poco de Derecho-, y esto supone explicar al juez qué actuaciones hemos llevado a cabo y poner encima de la mesa lo que hemos hecho para desarrollar la sentencia y explicar la imposibilidad, por daños aun superiores, de interpretación que pudiera haber de la sentencia, que no es unívoca. En consecuencia, hemos puesto de manifiesto cómo se ha cuidado la fauna en la zona, cómo se ha podido verificar y contrastar que la fauna de la zona usa las distintas infraestructuras que se han hecho, siendo la carretera más ecológica que hay con los pasos subterráneos para animalitos y sus pasos elevados para animalitos, que suponen más del 20 por ciento del conjunto de la obra, que es una cifra muy significativa y sustancial. También se ha trabajado con la Consejería de Medio Ambiente en materia de reforestación, que se pueden ver las rapaces, lo que indica que hay un ecosistema que efectivamente está funcionando en este momento. Hemos cumplido, hemos hablado con Europa, se ha llevado la documentación, es decir, se ha hecho todo lo posible para poder llevar a cabo la carretera. Coger ahora la piqueta supongo que no lo espera nadie; levantar ahora todo ese cemento y ese hormigón para volver a tener una carretera de un solo carril yo creo que no lo espera nadie. No lo esperan los municipios, no lo esperan sus alcaldes, no lo esperan los usuarios, y el sentido común tampoco. Que haya que hacer todas las normas correctoras adicionales que sean necesarias para mantener ese principio de respeto al ordenamiento jurídico y, al mismo tiempo, ese respeto que tenemos que tener todos a la vida humana, por supuesto, y en eso es en lo que estamos nosotros trabajando en los tribunales para, respetando la sentencia y la ley, poder, al mismo tiempo, respetar la vida humana de todos los que por allí están pasando.

En relación con la línea 7, quiero decir que hubo filtraciones de agua, las cuales quedaron ya definitivamente resueltas; no hubo ningún problema de estructura en ningún momento. ¿Qué es lo que ha ocurrido? En este tipo de túneles que se hacen a través de la tuneladora, las juntas en los anillos no son totalmente impermeables, y en una zona como la que estamos hablando, que es cercana a la cuenca del río Jarama, hay una mayor permeabilidad, lo que hace que por esas juntas se produzcan esas filtraciones. ¿Qué

actuación se llevó a cabo? Se impermeabilizó el túnel, y para poder hacerlo se tuvieron que producir unos determinados cortes del servicio entre los meses de junio y septiembre, quedando el pasado 12 de septiembre restablecido el tráfico en la línea. Entre tanto hubo un sistema, vía autobuses, para facilitar al usuario que pudiera trasladarse. Fue una actuación imprescindible, motivada por una permeabilización necesaria al estar los terrenos al lado de la cuenca del río Jarama.

Línea ferroviaria Móstoles-Navalcarnero. Estamos hablando de un tema muy complicado. Es una inversión prevista para una infraestructura de ferrocarril convencional entre Móstoles y Navalcarnero. Estamos hablando de más de 300 millones de euros; 14,7 kilómetros de metro, con una proyección de siete estaciones y andenes de 200 metros, a excepción de la línea 1, que sirve de conexión con Metrosur para adaptarse a la estación de metro de Móstoles central. El inicio de las obras se produjo en septiembre del año 2008 y se paralizaron en enero de 2010. En estos momentos puedo decirles que la empresa lleva ejecutados con cargo a su presupuesto 107 millones de euros.

He estado reunido personalmente con el Presidente de la empresa concesionaria con el fin de poder avanzar en la solución de los problemas puesto que hay problemas de financiación evidentes fruto de la crisis económica en la cual nos encontramos y que, lógicamente, la empresa tiene que resolver. Nosotros queremos que esta infraestructura avance y se lleve a cabo. En el contrato de adjudicación ya venía claro que el riesgo de conseguir la financiación era de la empresa; en el contrato venía claro que el riesgo de volumen de usuarios era de la empresa; es decir, que el hecho de decir: bueno, es que los desarrollos previstos en Navalcarnero "por mor" de la crisis económica tampoco se van a hacer... En esos pliegos ya quedaba cubierta esa contingencia y, en consecuencia, no se puede aducir en Derecho que eso sea un hecho sobrevenido. Pero el hecho es que hay una crisis económica y, dentro de esa crisis económica, lo que tenemos que hacer es buscar la compatibilización del interés general de la Administración sin que resulte perjudicado con la posibilidad real de poder llevar a cabo una infraestructura. Si rescindiéramos, ¿qué ocurriría? Que habría que llevar a cabo las correspondientes sanciones o penalizaciones, si hubiere, función de un expediente administrativo, a la empresa; habría que pagarla los ciento y pico millones de euros que tiene en estos momentos desarrollado; habría que sacar un proceso concesional de modo y manera que el nuevo adjudicatario se hiciera cargo a saber qué precios y se aceptarían las mismas condiciones o no que el actual adjudicatario y, en consecuencia, una singular pérdida de tiempo. Nuestra voluntad: eso siempre queda ahí, siempre es una posibilidad, pero yo estoy intentando personalmente que esto se arregle; no sé si lo voy a conseguir. Estamos en plena discusión; en otro momento, en otra circunstancia económica, quizá sí. Hoy es difícil, voy a trabajar por ello, y yo informaré de cómo va a la Cámara sobre esta circunstancia, garantizando en todo caso que el interés público, que está garantizado en el contrato, no se ve a perjudicado.

Y en los temas que tienen que ver mínimamente -y con eso termino- con la JMJ. Vamos a ver, señorías. Ustedes saben que el Gobierno de la nación dijo que era un acontecimiento de extraordinario interés público y que, en consecuencia, las actuaciones que se han llevado a cabo como, por ejemplo, poner a disposición de alguien que te quiera comprar cientos de miles de billetes a un precio reducido es que se hace siempre; siempre. Si hay una actuación deportiva, como ya ha habido, se han puesto billetes a precio reducido. Y cuando ha habido esa actuación deportiva y se ha usado después, porque todavía desde el momento en la activación hasta el momento de cierre seguía en vigor, no se les ha sancionado. Es decir, no ha habido un trato preferente; ha habido un trato uniforme en relación con otras circunstancias. Y eso es lo que se ha pretendido. ¿Que evidentemente era más barato? Sí, claro, porque a alguien que te compra 600.000 títulos de golpe ¡cómo no le vas a hacer un precio! ¡Naturalmente! Como si uno va a Coca-Cola y le compra 600.000 unidades; te las vende a un precio distinto que si compras una unidad. ¡Naturalmente! ¿Que si eres capaz de venderle 600.000 unidades al precio de una ganan más dinero? Pues naturalmente que sí y, si no te lo vende, pues también. ¡Naturalmente! Ahí está el equilibrio entre las dos. Lo que sí le puedo garantizar es que los gastos adicionales que ha tenido Metro de Madrid han sido cubiertos, y sobradamente, por los ingresos adicionales que ha tenido Metro de Madrid. Ustedes saben que hay un gasto fijo, una infraestructura fija; en el mes de agosto, el metro sigue funcionando, los gastos siguen funcionando, los cánones se siguen pagando, etcétera. Son gastos fijos. Hubo que hacer gastos adicionales. ¿Por qué? Porque había una demanda tremenda en un período determinado que tampoco era, además, en toda la red se concentraba especialmente en determinadas zonas que tuvieron un refuerzo excepcional. Gastos adicionales que ha habido. ¿Ingresos adicionales? ¡Claro! Porque se han vendido todos esos títulos a una determinada unidad, que es la JMJ, no en taquilla. Y, en consecuencia, podemos imputar gastos e ingresos y sacar un saldo; pues bien, el saldo ha sido positivo en términos económicos para Metro –no se vayan a creer que muy positivo; positivo en poquito- y muy positivo en términos de imagen para Madrid y para España, porque la marca España se ha visto favorecida.

Señorías, con esto termino explicándoles las cuestiones planteadas. Y sobre el resto de los asuntos, como los Directores Generales están aquí presentes y han tomado buena nota, sin duda alguna se los podrán responder en las sucesivas comparecencias que tendrán lugar a lo largo de la Legislatura. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Consejero, reitero el agradecimiento por su comparecencia. Pasamos al segundo punto del orden del día.

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

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

(Eran las doce horas y tres minutos.)

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

Información sobre suscripciones y tarifas,
consultar página web de la Asamblea.



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid