

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



Número 770

5 de noviembre de 2010

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

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

Sesión celebrada el viernes 5 de noviembre de 2010

ORDEN DEL DÍA

1.- C 508/10 RGEP 4779, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del plan de construcción de aparcamientos disuasorios vigilados. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

2.- C 509/10 RGEP 4780, Comparecencia del Sr. Presidente de Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre criterio en relación con el papel que corresponde al Consejo de Administración en la toma de decisiones de la citada empresa pública. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

3.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

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

Página 22379

— **C 508/10 RGEP 4779, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del plan de construcción de aparcamientos disuasorios vigilados. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Página 22379

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

Página 22379

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

Página 22379-22380

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

Página 22380-22383

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

Página 22383

— **C 509/10 RGEP 4780, Comparecencia del Sr. Presidente de Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario**

Socialista, al objeto de informar sobre criterio en relación con el papel que corresponde al Consejo de Administración en la toma de decisiones de la citada empresa pública. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Página 22384

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

Página 22384-22385

-Exposición del Sr. Presidente de Metro de Madrid, S.A.

Página 22385-22388

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

Página 22388-22390

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

Página 22390-22392

— **Ruegos y preguntas.**

Página 22392

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página 22392

-Se levanta la sesión a las 12 horas y 19 minutos.

Página 22392

(Se inicia la sesión a las once horas y once minutos)

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Iniciamos la Comisión de Transportes e Infraestructura prevista para el día de hoy con el primer punto del orden del día.

C 508/10 RGE P 4779, Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre la situación del plan de construcción de aparcamientos disuasorios vigilados. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Se ha recibido escrito de delegación del excelentísimo señor Consejero de Transportes e Infraestructuras comunicada mediante escrito, con registro de entrada en la Asamblea número 5.276, de fecha 4 de noviembre, en el Director Gerente del Consorcio General de Transportes, el ilustrísimo señor don José Manuel Pradillo Pombo, quien comparece para informar a la Comisión. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Es de todos sabido que en el programa electoral con el que concurrió el Partido Popular a las elecciones autonómicas del año 2007 figuraba un compromiso que decía lo siguiente: promoveremos la apertura del aparcamiento de Ciudad Universitaria y crearemos 50 aparcamientos disuasorios vigilados y seguros. En este tiempo, la verdad es que poca información hemos tenido incluso a través de los medios de comunicación respecto del desarrollo de este importante plan y, por tanto, nos parecía interesante tener conocimiento de qué es lo que se ha hecho y hasta qué punto se está cumpliendo ese compromiso electoral. Por tanto, de momento nada más. Quedo a la espera de la información del señor Pradillo. Muchas gracias.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a exponer lo que se ha hecho, lo que ya está construido y lo que está proyectado, por lo que las diferencias respecto al programa electoral se obtienen fácilmente.

¿Qué hemos construido? La diapositiva indica los aparcamientos que en este momento están en explotación. Algunos están terminados hace ya algunos años y otros hace menos. Voy a ir explicando cómo está cada uno de ellos. En Colmenar Viejo se ha hecho un aparcamiento subterráneo de tres plantas, con 1.850 plazas, pegado a la estación de Cercanías. En Boadilla del Monte, donde está la terminal del metro ligero de Boadilla, se ha hecho otro aparcamiento, con 385 plazas, en superficie. En Colonia Jardín, donde está la línea 10 del metro y donde acaban los dos metros ligeros de Boadilla y de Pozuelo, se ha construido un aparcamiento en superficie de 400 plazas. En Aviación Española, una estación, recuerdo, intermedia de la línea 10, que se hizo a finales de la pasada Legislatura, se ha hecho un aparcamiento en superficie de algo más de 400 plazas. Con motivo de la construcción de la estación de Rivas-Futura en la línea del tren de Arganda, una estación, como digo, intermedia entre las que ya existían, aprovechando la construcción de esa estación, se ha hecho un aparcamiento de 522 plazas.

En la Ciudad Universitaria por fin, mediante un acuerdo con las universidades Complutense y Politécnica, que son los titulares de los terrenos y los propietarios del aparcamiento, hemos conseguido poner en servicio; es un aparcamiento muy grande con cinco plantas y casi 1.500 plazas. El de la Plaza de Castilla, que está adosado al intercambiador que hemos construido, hay un aparcamiento de 400 plazas. Esos son los que en este momento están en explotación y construidos.

Otros que tenemos planificados y en distintos grados de proyecto o de posible construcción son: en Valdebebas, como es natural, lo hemos dejado aparcado hasta que se desarrolle Valdebebas; parecía que iba a ser uno de los barrios que iba a desarrollarse antes, pero todo el mundo sabe que por la crisis se ha quedado parado; ahí tenemos un proyectado. En Canillejas está pegado al intercambiador o al área e intermodal que hemos

hecho en la estación del metro de Canillejas que se ha puesto en servicio hace unos días. En La Peineta, que está pendiente de cuándo se va el Atlético de Madrid allí, pero ahí está proyectado otro, y en la diapositiva se ve que es un aparcamiento que será más o menos grande en función de lo que se haga alrededor con el tema del Atlético; estaba también pensado en función de las posibles Olimpiadas. En Santa Eugenia, como ahí se ve, es la ampliación del que ya existe, porque es muy pequeño y está siempre lleno, adosado a la estación de Renfe. En El Pozo, ídem de ídem, es otra ampliación, con quinientas y pico plazas. En Legazpi, el día que hagamos el intercambiador de Legazpi, que esperamos que se pueda hacer en la próxima Legislatura, también se hará un aparcamiento de alrededor de cuatrocientas y pico plazas, que incluso puede ser mixto con una parte para residentes porque, mucha demanda. En Cuatro Vientos, también convendría hacer un aparcamiento dado que hay en este momento, con toda la operación Campamento en desarrollo, habrá que esperar a ver por dónde van las futuras líneas tanto de Renfe como de metro. En Colonia Jardín, que ahora hay un aparcamiento en superficie en explotación, la idea es hacer un aparcamiento subterráneo de tres o cuatro plantas con otras 800 ó 900 plazas. En Chamartín estaría ligado al desarrollo del futuro intercambiador de Chamartín, pegado a la estación de Renfe, y en Pitis, sería hacer un aparcamiento en superficie en el que caben más de 1.000 plazas, fácilmente. Ésos son los que tenemos más avanzados en Madrid capital.

En cuanto a los de fuera de la capital, tenemos otros ocho: uno en Soto del Real ligado a la prolongación de Cercanías que está contemplado en el plan del Ministerio; cuando llegue Cercanías de Colmenar a Soto, hacer ahí un aparcamiento sería muy interesante. En Tres Cantos estamos en negociaciones con el Ayuntamiento para hacer también un aparcamiento de tres o cuatro plantas con 1.800 plazas. En san Sebastián de los Reyes, pegado al hospital nuevo, también hay una parcela en la que haríamos un intercambiador de transportes en superficie y un aparcamiento. En El Casar también se hará uno si alguna vez llegamos a un acuerdo y la baja la línea 3 hasta Getafe, si el Ayuntamiento cumple lo previsto. En Parque Polvoranca también queremos ampliar el aparcamiento actual porque se ha quedado pequeño.

En Torrelozón está muy avanzada la posibilidad de construir un aparcamiento; ahí la dificultad ha sido obtener el suelo. En una posible estación intermedia entre Villalba y Galapagar que Renfe está estudiando haríamos un aparcamiento de disuasión que sería muy bueno, por eso hemos dado la idea para ver si conseguimos 2.000 plazas, porque estaría muy cerca de la carretera de La Coruña y les merecería la pena a los usuarios ir a esa nueva estación si tiene un buen aparcamiento, porque ahora en entrar a Villalba se pierde muchísimo tiempo y aunque haya aparcamiento no acaba de funcionar. En Guadarrama tenemos previsto construir también un posible intercambiador de autobuses, dado que es un centro de esa parte de la corona metropolitana, y al final se hará también un aparcamiento a la entrada del pueblo.

En resumen, esto es un poco cómo está la situación. Están construidas algo más de 5.000 plazas; en planificación avanzada y posible construcción, unas 10.000 en la capital y unos 11.000 en la Comunidad de Madrid. En total, unas 27.000 plazas. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pradillo. Antes de darle la palabra al señor Modesto Nolla, quiero excusar la ausencia en esta Comisión del diputado don Fausto Fernández, quien ha tenido que asistir a una revisión médica, pero que no es nada grave. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Pradillo, por la información, aunque la verdad, señor Pradillo, la información que nos da más que sobre lo que se ha hecho es sobre lo que no se ha hecho. La verdad es que hay mucho más que informar respecto de lo que no se ha hecho que respecto de lo que se ha hecho. De todas maneras, me gustaría que, en su siguiente intervención, nos precisara usted la información, porque, claro, nos ha hablado usted de los aparcamientos que hay en funcionamiento, los que están hechos, pero me gustaría que me precisase si esos aparcamientos se han hecho después de las elecciones del año 2007, es decir, si corresponden a ese compromiso electoral adquirido con los ciudadanos en mayo del año 2007, porque me da la impresión de que no en su mayor parte.

Si no me equivoco -usted me lo precisará en su siguiente intervención, sin duda- se ha abierto el de Ciudad Universitaria, que, como decía usted muy bien, ya era hora. Creo que en la inauguración la Presidenta Aguirre dijo que tenía que haberse inaugurado cuando ella era Concejala del Ayuntamiento de Madrid, o sea que hace ya unos cuantos años. La verdad es que se dejó, como usted sabe mejor que nadie de los que estamos aquí, preparado, hecha la caja, hechas las columnas, hechas las diferentes plantas creo que en el año 1994, cuando se terminó la línea circular de metro, la línea 6. Estamos hablando de las postrimerías del Gobierno socialista que presidía Joaquín Leguina. En el año 1994 se dejó aquello prácticamente terminado, y desde entonces, por razones que todavía no conocemos muy en detalle, todos estos años de Gobierno del Partido Popular, tanto en el Ayuntamiento de Madrid como en la Comunidad de Madrid, ha sido imposible su puesta en marcha. En fin, afortunadamente, se ha puesto ya en funcionamiento, creo recordar que hace un año aproximadamente, y por tanto está hecho.

Ése era uno de los compromisos y, además de ese compromiso, estaba el compromiso de construir, como he recordado antes, otros 50 aparcamientos disuasorios nuevos vigilados en la Comunidad de Madrid. Insisto, me gustaría saber exactamente, desde las elecciones del año 2007, cuántos aparcamientos y cuántas plazas se han construido aparte de éste del que hablábamos de la Ciudad Universitaria. Me consta que, de los que usted ha mencionado, se ha hecho el de Colmenar Viejo, que se sufragó con cargo a los fondos del consorcio urbanístico de la estación, si no me equivoco, y creo que el de la Plaza de Castilla, que estaba vinculado al intercambiador, pero yo creo que los otros de los que nos ha hablado estaban ya en funcionamiento anteriormente. No sé si el de Colonia Jardín lo estaba, pero usted nos lo aclarará en cualquier caso.

Yo creo que los aparcamientos disuasorios deberían constituir un elemento muy importante en las soluciones a la movilidad de nuestra región, sobre todo en lo que se refiere a la ciudad de Madrid, o respecto de los vehículos que entran en la ciudad de Madrid, que, si no me equivoco, está cercano ya al medio millón de vehículos diarios los que entran en la ciudad de Madrid, de ellos, creo que la mitad, a su vez, cerca de un cuarto de millón, en lo que se

considera la almendra central. Eso hace que sea muy importante la intermodalidad de que se pueda dejar el vehículo privado en las inmediaciones bien de una estación de cercanías o bien de una estación de metro, o de un intercambiador, y eso lo facilita precisamente la construcción de aparcamientos disuasorios.

La verdad es que la mayor parte de los aparcamientos disuasorios que existen en nuestra región, en realidad son aparcamientos disuasorios vinculados a las estaciones de Cercanías; creo que son más de medio centenar, y creo que no me equivoco si digo que son 55 los que hay ahora mismo en nuestra región construidos básicamente por Renfe, Adif, el Ministerio de Fomento o por el que correspondiera en cada momento.

Me parecía importante este compromiso electoral del Partido Popular del año 2007 de la creación de estos cincuenta aparcamientos disuasorios, además de abrir el de Ciudad Universitaria. Además, es algo que viene coleando desde antes de las elecciones de 2007. Rastreando un poco los antecedentes, me he encontrado información, por ejemplo, del año 2005, en la que ya se hablaba de que el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes buscaban suelo en nuestra región para la construcción de estos aparcamientos disuasorios; se hablaba de Arganda, de Pitis, de Alcobendas y, por supuesto, de la capital. Un poco después, concretamente en enero de 2007, antes de la campaña electoral, ya se concretó por parte del Alcalde de Madrid y del Consorcio Regional de Transportes 54 emplazamientos que se habían seleccionado para construir estos aparcamientos disuasorios; se hablaba de que en la primera fase del estudio que había hecho el Consorcio con el Ayuntamiento se consideraba necesario construir 50.000 plazas. Ahora, contando las que están hechas y las que se prevé hacer, que también me gustaría que estableciera plazos previstos, nos habla usted de más de 20.000, y entonces hablaban ustedes de 50.000 plazas distribuidas en 30 aparcamientos disuasorios en una primera fase; después sería incluso más ambicioso. También se concretaban algunos aspectos, y tengo aquí una relación de lo que entonces se hizo público en los medios de comunicación, de esos más de 50 posibles emplazamientos, de los cuales 16 se consideraban excelentes, según la información del Alcalde, y fruto de esto se produjo la incorporación al programa

electoral del Partido Popular de ese compromiso de apertura del aparcamiento de Ciudad de Universitaria y construcción de otros 50 aparcamientos disuasorios.

Ahora entiendo por qué se ha hablado tan poco de esto en este tiempo; claro, la señora Aguirre y los sucesivos Consejeros de Transportes e Infraestructuras que ha tenido en su Gobierno en esta Legislatura son muy aficionados a anunciar las cosas que van a hacer varias veces y a inaugurarlas también varias veces, pero de los aparcamientos disuasorios, la verdad, es que se ha hablado muy poco, y comprendemos perfectamente por qué, y es porque prácticamente no se ha hecho nada; está casi sin tocar esa promesa electoral. Yo creo que era una de las propuestas más positivas que contenía el programa y que no se debería abandonar en absoluto. Es más, me consta que usted es un decidido partidario de los aparcamientos disuasorios, siempre los ha defendido y yo le he oído en numerosas ocasiones hacerlo así. Por tanto, me gustaría que en esta segunda intervención aclarase -resumo y termino- primero, cuántos de esos aparcamientos realmente se han construido desde las elecciones de 2007; es decir, cuántos corresponden al cumplimiento efectivo del programa electoral y cuántas plazas de aparcamiento representan. En segundo lugar, respecto de los que tienen previstos, querría saber más o menos cuáles son los plazos que están manejando para su puesta en marcha. También me gustaría que diera alguna explicación respecto a los motivos por los que se ha cumplido un porcentaje ínfimo ese compromiso electoral que, insisto, me parece muy importante. Y me refiero a explicaciones serias, usted me entiende perfectamente; no me refiero a que no se sabe cuándo va ir el Atlético de Madrid a La Peineta, porque este proyecto viene incluso de antes de saber que el Atlético de Madrid podía ir a La Peineta. De verdad, de verdad, díganos cuáles han sido los motivos para este flagrante incumplimiento del compromiso electoral. Muchas gracias.

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

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a dar al señor Nolla

la respuesta a la pregunta que acaba de hacerle al señor Pradillo porque no sé si él la va a poder responder; yo la tengo clara. Esa pregunta debería dirigírsela al responsable de Infraestructuras, y usted sabía bien a quién se la tenía que dirigir porque sólo ha dicho el nombre. Si sabía usted quién era el responsable, ¿para qué hace usted la pregunta al señor Pradillo, que tiene mucho que hacer como para venir aquí a estar con nosotros?

Hay algo que no podemos ocultar: la voluntad es una cosa, pero la realidad a veces es otra muy distinta. A mí no me cabe ninguna duda de que, cuando el Partido Popular hace un programa electoral, lo entiende como un contrato con los ciudadanos que tiene que intentar llevar hasta el final por todos los medios, pero en este caso concreto se encuentra con algo que le impide llevar a cabo su programa de una manera razonable con algo que, evidentemente, va a despertar en ustedes una sonrisa maliciosa porque, al fin y al cabo, con esto están ustedes perjudicando también sus propios intereses personales: que Madrid está siendo discriminada de una manera muy negativa por parte del Gobierno central.

Señor Nolla, si al señor Pradillo usted le facilitara un encuentro con el Presidente del Gobierno y le diera los 2.500 millones que en este momento tenemos pendientes de recibir debido a una forma un tanto extraña que tienen de gestionar los impuestos que han de venir a esta Comunidad, seguramente no haría 50 sino 500 aparcamientos; pero, claro, lo que no se puede pedir son peras a un olmo. Lo que no se puede hacer es estar diciendo: van ustedes a cumplir un contrato que yo sé que no quiero que cumplan, porque a mí me viene bien que no cumplan ustedes sus compromisos electorales; aunque sea en perjuicio de los ciudadanos de Madrid, a mí me viene bien que no cumplan y, para que no cumplan, no hay nada mejor que no hacer las transferencias competentes.

Seguro que al señor Pradillo le interesaría mucho saber la fórmula con la que se está haciendo ahora mismo el cálculo del IVA para que esta Comunidad reciba lo que le corresponde. Seguramente al señor Pradillo le gustaría saber también -y ésa es una respuesta que le podrá dar usted, señor Nolla- por qué razón no se están haciendo con transparencia las cuentas de las transferencias a la Comunidad de Madrid en cuanto

a los impuestos, particularmente con respecto al IVA; no hablemos de otros impuestos que, evidentemente, ante la caída de la situación económica de este país... Por cierto, esta mañana el Banco de España ha dado un dato que tampoco le va a gustar mucho oír. Ésta es la realidad en la que nos movemos, ésta es la realidad en la que se tienen que desarrollar los programas electorales, ésta es la realidad en la que se tienen que cumplir, y está es la realidad que tenemos. Por lo tanto, usted se ha respondido solo a su propia pregunta: que el señor Zapatero es el responsable de que ese mapa no esté cubierto de aparcamientos. Yo le puedo asegurar que, si el señor Pradillo y la Presidenta de la Comunidad de Madrid hubieran recibido las transferencias que les corresponden, no se habrían llevado el dinero a su casa sino que lo habrían puesto al servicio de los ciudadanos de Madrid; por tanto, la responsabilidad de que eso no esté hecho es, evidentemente, de su bancada y de sus amigos: los socialistas que dirigen la Moncloa. Desde luego, no es responsabilidad de la Presidenta de la Comunidad de Madrid ni del señor Pradillo aquí presente. Muchas gracias, señora Presidenta.

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

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, decirle que estos aparcamientos se han hecho en esta Legislatura; son las dos mil y pico plazas que figuran en el gráfico. En segundo lugar, ¿dónde hay que construir un aparcamiento de disuasión? Porque no es como un hospital o una escuela, en cuyo caso se puede elegir la parcela; en este caso hay que construirlo razonadamente cerca de una estación de ferrocarril o de un medio de transporte muy potente, luego la localización del suelo es vital. Por decirlo muy gráficamente, ni aunque me dieran los 2.500 millones podría resolver el problema; no podría construir porque necesito el suelo, y el suelo no es de la Comunidad de Madrid sino que, en general, es unas veces de Renfe, otras del Ayuntamiento, y otras de los dos. No se puede construir hasta que no se tiene el suelo, por lo que el grado de lo que está en proyecto depende de la obtención del mismo y, por tanto, ni aunque nos den el dinero podemos construirlos. Todo el mundo sabe

que un aparcamiento de disuasión no es rentable, que prácticamente hay que invertir a fondo perdido, pero también es necesario el suelo, lo cual complica enormemente la gestión de construirlos.

El grado de velocidad en la construcción de los nuevos aparcamientos planificados depende, en primer lugar, de que haya suelo; si no hay suelo, se acabó la historia aunque haya dinero. Y, en segundo lugar, depende del dinero que haya; si ya un aparcamiento de disuasión en tiempos de bonanza es imposible de defender porque los ingresos no dan ni para pagar los gastos de explotación... En cualquiera de los aparcamientos de la Ciudad Universitaria los ingresos no dan para pagar la vigilancia ni la luz ni la limpieza, no dan para eso, porque estamos hablando de que los ciudadanos ni con tarifas de 1 o 2 euros al día entran en estos aparcamientos; es así. Hay una cultura de resistencia brutal a pagar por aparcar; no hay forma humana. Llevo 42 años en esta historia y no he conseguido convencer a nadie, ni a mi familia, como se suele decir. Ése es un hecho que está ahí. Hace falta dinero, pero sobre todo hace falta suelo, y no es fácil que consigamos hacer ni 30 40, ni 50, por mucho que queramos.

Yo creo que lo que habría que hacer en los planes urbanísticos de ordenación de cada municipio es dejar contemplada la reserva de suelo para hacer los aparcamientos posteriormente; si no -y no estoy tirando balones fuera- lo digo con toda sinceridad, es imposible o se tarda muchos años en poder hacer esos aparcamientos. Cuando se hacen los planes de infraestructuras, por ejemplo ahora el nuevo Plan de Cercanías, se debería insistir en que pegado a las nuevas estaciones se deje reservado ese suelo porque si no es imposible; si no hay suelo, no se puede construir. La prueba es clara. Todo el mundo imagino que conoce la estación de Majadahonda y, cuando se hizo el aparcamiento de disuasión, ¿qué hubo que hacer? Correr la estación. Con el dineral que costó correr la estación y encima hacer el aparcamiento, es la demostración para mí más clara de que tenemos que incidir en los planes urbanísticos para no tener luego esos problemas. Muchas gracias, señor Presidente.

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

C 509/10 RGEF 4780, Comparecencia del Sr. Presidente de Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre criterio en relación con el papel que corresponde al Consejo de Administración en la toma de decisiones de la citada empresa pública. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias señor Bravo, Presidente del Consejo de Administración de Metro de Madrid, por esta su segunda comparecencia ante esta Comisión. En su primera comparecencia hace aproximadamente un año, el 23 de octubre del año pasado, poco tiempo después de haber sido nombrado para el cargo, nos habló precisamente de cuál era la nueva distribución de competencias, por decirlo de alguna manera, de los diferentes órganos de dirección de la Compañía Metro de Madrid S. A. Todo ello venía derivado de aquella actitud -refresco un poco la memoria- del señor Melis, anterior Presidente del Consejo de Administración, que se negó a comparecer ante esta Comisión cuando le solicité su comparecencia; además, en el escrito que me dirigió hacía mención a que había sido -digamos-ninguneado en el ejercicio de sus funciones, de sus competencias, como Presidente del Consejo de Administración. Recordarán SS.SS. que, con palabras que no quiero repetir porque eran bastante duras, venía a decir que no se había contado para nada con él, que era un cero a la izquierda, que era prácticamente un Presidente honorífico, que no pintaba nada y que, por tanto, no le preguntásemos a él sino a los que de verdad decidían.

Cuando compareció el señor Bravo nos explicó que las cosas iban a cambiar dentro de Madrid, que el Presidente del Consejo de Administración, aunque no era un presidente ejecutivo -recuerdo que fueron sus palabras, diferenciando entre presidente honorario y presidente no ejecutivo- tampoco iba a ser un presidente meramente honorífico sino que realmente iba a ejercer como tal presidente.

Tengo aquí el Diario de Sesiones, y nos decía que él participaba en la evolución y estrategia

de la actividad de la sociedad a la que representaba institucionalmente ante toda clase de personas, naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, organismos y corporaciones del Estado, Comunidades Autónomas, provincias y municipios. Nos decía también que todos esos cometidos implican lógicamente el conocimiento de la marcha de la sociedad y el seguimiento de su actividad, permitiendo el impulso y la colaboración en el desarrollo de los proyectos que la misma tiene en marcha o que haya de emprender en el futuro. Nos decía también que la figura del presidente asume una nueva perspectiva actuando como elemento integrador de las dos grandes áreas de la empresa; esas dos grandes áreas las había mencionado él antes: el eje institucional y el operativo, que dirigían respectivamente el Consejero Delegado y el Director Gerente de la empresa. Por tanto, insisto, él nos dijo que las cosas habían cambiado, que el Presidente de Metro ya no era como en la época del señor Melis, que no se contaba con él, y que no iba a ser un presidente honorífico.

Para terminar, la referencia que hacía a sus palabras en aquella Comisión -me parece interesante recordarla-, nos decía también: no quiero que pase desapercibida la referencia que he hecho, y que también ha puesto de manifiesto el portavoz del Grupo Popular, acerca de la mayor relevancia que vamos a dar a partir de ahora al Consejo de Administración. Entiendo que tenemos que hacer participe al máximo órgano de gobierno de la empresa, que es el Consejo de Administración, de los avances que se vayan produciendo en la compañía y de los problemas que puedan ir surgiendo en un momento determinado. Sinceramente, señor Bravo, me parece que esas palabras eran impecables, y lo dije en su momento, creo recordar; me parecía positivo ese cambio, pero lo que pasa es que hemos tenido conocimiento, por los medios de comunicación, a raíz de la celebración de la última reunión -creo que ha sido la última hasta el día de hoy- del Consejo de Administración de la empresa que preside, de ciertas informaciones que nos hacen dudar de que aquellas palabras de las que usted sin duda estaba y está convencido sean una realidad en la empresa Metro de Madrid, porque hemos sabido que usted había sido ignorado por completo respecto de algunas de las decisiones tomadas a raíz de la huelga de Metro por todos conocida, concretamente de la decisión adoptada, no

sé muy bien por quién, parece ser que por el Gobierno regional más que por la dirección de Metro, de interponer incluso una demanda contra los sindicatos derivada del incumplimiento de los servicios mínimos y, como digo, de lo que parece que usted era ignorante por completo y de lo que parece ser que se quejó en el turno de preguntas en la reunión del Consejo de Administración.

Eso nos parece grave, nos parece que pone en entredicho aquellas buenas intenciones que usted manifestó aquí -usted y el portavoz en aquel momento del Partido Popular- respecto al nuevo papel del Consejo y al nuevo papel del presidente del mismo, que parece que lo ponen en cuestión. También sabemos que en esa reunión del Consejo de Administración se pusieron de manifiesto discrepancias en algún otro asunto, por ejemplo respecto a los logotipos que figuraban en los nuevos trenes, concretamente de la serie 8.400, que deberían, por cierto, haberse puesto ya en funcionamiento al servicio de los madrileños, se hablaba de antes del verano pasado, y que, por cierto, todavía no se han puesto en funcionamiento no sé si a consecuencia de esas disensiones entre el Ayuntamiento y el Gobierno regional y, en definitiva, disensiones en el seno del propio Consejo de Administración, lo cual sería preocupante...

La Sra. **PRESIDENTA:** ¿Puede ir terminando, por favor?

El Sr. **NOLLA ESTRADA:** Termino inmediatamente, señora Presidenta. Porque supondría un perjuicio para los usuarios de metro. Todo esto es lo que nos ha hecho pedir su comparecencia ante esta Comisión, porque, más allá de que usted manifieste sus posiciones en el turno de ruegos y preguntas del Consejo de Administración, creo que los madrileños tienen derecho también a saberlo de su propia boca y ante esta Comisión que los representa.

La Sra. **PRESIDENTA:** Gracias, señoría. Tiene la palabra don Juan Bravo.

El Sr. **PRESIDENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (Bravo Ribera): Muchas gracias,

señora Presidenta. Quiero dar las gracias al señor Nolla por permitirme por segunda vez, en mi calidad y condición de Presidente de Metro, comparecer ante esta Asamblea para explicar y dar cuenta de aquellos aspectos por los que se interesa en la petición de esta comparecencia, concretamente en el papel del Consejo de Administración de la compañía Metro de Madrid y en relación con la valoración y apuesta que el Presidente de Metro, en la comparecencia del año anterior, hacía sobre cuál debía ser el papel del Consejo de Administración a partir de ese momento.

Tengo que decir que, estando de acuerdo con muchas de las afirmaciones que ha hecho el señor Nolla en su explicación de la petición de comparecencia, no estoy de acuerdo -luego desgranaré las causas por las que no lo estoy- con algunas de las conclusiones que trata de elevar de esos hechos. Es verdad que en el último año el Consejo de Administración ha adquirido una relevancia que no tenía la compañía con anterioridad, y es a eso a lo que me comprometí cuando comparecí entonces ante esta Comisión. De hecho, el Consejo se ha reunido prácticamente con una periodicidad casi mensual, y lo ha hecho además, a diferencia de lo que ocurría con anterioridad, cuando se reunía prácticamente en dos ocasiones: para aprobar el presupuesto y la facturación de cuentas de la compañía. Por tanto, que ha adquirido un mayor protagonismo y que esas reuniones no han sido simplemente meros encuentros entre los miembros del Consejo sino para la toma de decisiones, fruto de las delegaciones que se habían producido a partir de mi toma de posesión como Presidente de la compañía, es algo que podemos acreditar con la reunión del propio Consejo a lo largo de este último año.

Es verdad también que se han producido algunos hechos, que puse de manifiesto en la reunión del Consejo de Administración del 9 de septiembre, que son por las que el señor Nolla se interesa y que voy a explicar pormenorizadamente para explicar por qué tomé esa decisión que tendrá su consecuencia en unos nuevos acuerdos de delegación en el próximo Consejo de Administración que se celebrará previsiblemente el día 18 de este mes, es decir, dentro de unos días.

El Consejo de Administración de cualquier empresa constituye el órgano máximo societario para la administración de la sociedad, y al mismo

corresponde el poder de representación de esa sociedad. Es verdad que se prevé, tanto en la Ley de Sociedades Anónimas como en los propios estatutos de cada compañía, la posibilidad de delegar determinadas competencias en órganos de la propia compañía, básicamente en el Consejero Delegado o en algún otro órgano directivo de la misma. Ésa es una práctica habitual que sucede en todas las empresas, con delegaciones que tienen vocación de permanencia y que facilitan la toma de decisiones en la operativa diaria de las empresas tanto públicas como privadas.

Hay algunas competencias del Consejo de Administración que se consideran indelegables por ley y, por lo tanto, tienen que ser ejercidas por el propio Consejo. Son las facultades correspondientes a la rendición de cuentas de la gestión social, la presentación de balances a la Junta General de Accionistas y las facultades que ésta haya concedido al Consejo, que no podrán ser delegadas salvo que exista autorización para ello de la propia Junta.

Junto a esta regulación legal, que es un marco de carácter muy general, los estatutos de la compañía Metro establecen expresamente, y me van a permitir que lea este punto literalmente: "El Consejo estará investido de los poderes más amplios para la gestión de los intereses sociales y podrán, en consecuencia, determinar los negocios que han de emprenderse y el desarrollo que haya que dárseles; ejecutar los actos y celebrar los contratos que sean necesarios o convenientes para la realización del objeto social sin exceptuar los que versen sobre la adquisición o la enajenación de bienes, incluso inmuebles, constitución y cancelación de derechos reales, comprendidos el de hipoteca y el de arrendamiento; aprobar la estructura orgánica de la compañía y resolver todo lo relativo a las operaciones permitidas a la compañía por sus estatutos, sin otras limitaciones que las que se consignan en los mismos como atribuciones a la Junta General de Accionistas o las que impongan las disposiciones legales en vigor". En consecuencia, el Consejo de Administración de Metro de Madrid posee las más amplias facultades para la administración de los asuntos que son propios de la compañía.

Hasta el año 2009 se delegaron, de manera permanente y extraordinariamente amplia, todas las facultades que permitían el desenvolvimiento de la actividad de la compañía, salvo las excepciones

legales que eran indisponibles por el Consejo. Hasta 2004, dicha delegación recayó solidariamente en el Presidente, que era hasta entonces presidente ejecutivo, y en el Director Gerente. Pero a partir del año 2004 se reconfiguró la figura del Presidente, pasando a tener la consideración de presidente no ejecutivo, con aquellos matices que yo recordaba en mi comparecencia del año pasado, siendo sustituido por la figura del Consejero Delegado. En concreto, ese cambio supuso que el Presidente del Consejo circunscribiera sus facultades a las que legal y estatutariamente le correspondían y por delegación asumía únicamente las necesarias para representar institucionalmente a Metro de Madrid ante toda clase de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, organismos y corporaciones del Estado, Comunidades Autónomas, provincias y municipios, ratificando con su firma los acuerdos, convenios o protocolos cuya suscripción se haya decidido por la sociedad, así como las que le permitan su participación en la evolución y estrategia de la actividad de la sociedad; esas competencias las tenía el anterior Presidente y las tiene el actual.

Pese a este cambio sustancial, Metro mantuvo la fórmula de la delegación amplia de facultades en el Consejero Delegado y en el Director Gerente, como decía hace un momento. En mi anterior comparecencia ante esta Asamblea para informar sobre las competencias que me correspondían, ya tuve ocasión de informales sobre la reestructuración que estábamos llevando a cabo, así como de nuestra intención, que ha recordado el señor Nolla, de dar un mayor protagonismo al Consejo de Administración, voluntad que se ha materializado, como he dicho antes, con la celebración de los sucesivos Consejos de Administración en los que hemos tenido ocasión, además de aprobar los puntos que eran objeto de aprobación y competencia del mismo, ir haciendo un seguimiento de la evolución del plan estratégico de la propia compañía por parte de todos los miembros del Consejo de Administración, sindicatos que están representados en el mismo, asociaciones de consumidores y usuarios, representantes de la Administración General del Estado.

Pero si en el pasado, y coincidiendo con la fase de expansión de la propia red, tenía sentido que la empresa hubiera delegado en los órganos ejecutivos prácticamente todas sus competencias, nos parecía que a partir de este momento

correspondía al Consejo asumir la responsabilidad, porque asumir más competencias supone asumir más responsabilidad, en la toma de decisiones de la compañía. Por ello -ya lo adelanté en esta Comisión-, se produjo una ampliación de los poderes del Consejo en detrimento de los que tenían el Consejero Delegado y el Gerente. Se limitó desde dos perspectivas distintas: por una parte, las facultades que cada uno de ellos ostentan estaban vinculadas al ámbito institucional y empresarial respectivamente, cuya gestión tiene encomendada uno y otro órgano, y por otra, existía un límite cuantitativo para disposiciones, por encima del cual, la toma de decisiones o acuerdos correspondía al propio Consejo de Administración; concretamente, 2,5 millones en el caso del Director Gerente y 5 millones en el caso del Consejero Delegado. Ha pasado un año y desde entonces hemos podido comprobar la operatividad de esta nueva distribución de competencias y se han puesto de manifiesto algunos aciertos y también, por qué no reconocerlo, algunas posibles mejoras; no vamos a calificarlo de otra manera. Por este motivo, en la última sesión del Consejo de Administración anuncié mi intención de incluir en el próximo orden del día, que será el día 18, un punto en el que se modifiquen las actuales delegaciones de competencias a fin de permitir un nuevo avance en la asunción de un mayor protagonismo por parte del Consejo de Administración. En caso de que se apruebe, lógicamente supondrá una variación del actualmente existente y afectará a la decisión sobre el inicio de acciones judiciales en determinados casos de especial trascendencia para la compañía, que correspondería, a partir de dicha modificación, al propio Consejo de Administración.

La necesidad de garantizar la agilidad imprescindible para el normal funcionamiento de la empresa llegó en su día a reconocer al Director Gerente y al Consejero Delegado, en el apartado de acciones legales, plenos poderes para pleitos en cualquier orden jurisdiccional. Hay una excepción, que es el ámbito contencioso administrativo, ya que, a tenor del artículo 45.2. d) de la Ley de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa, la jurisprudencia ha ido interpretando que es imprescindible que la decisión de entablar acciones judiciales en este orden sea ratificada siempre, y caso por caso, por el Consejo de Administración, y eso ha llevado al propio Consejo de Administración

a tomar algunas decisiones en ese sentido a lo largo del último año. Pero en el resto de órdenes jurisdiccionales no es así, no se requiere ese requisito por parte de la jurisprudencia y, por tanto, tanto el Consejero Delegado como el Director Gerente ejercían su competencia en plenas facultades y siguiendo la decisión que tuvieran conformada. Por eso he considerado que no tenía mucho sentido que tuviéramos distintas competencias o atribuciones en función del orden jurisdiccional, aparte del problema al que he aludido y al que ahora haré referencia, por tanto, resultaba coherente que, por parte del Consejo, se modificasen los poderes actualmente vigentes para unificar los procedimientos con independencia del orden jurisdiccional en el que se entablara acciones legales. De este modo, el Consejo tendrá ocasión de pronunciarse con carácter previo a su formalización sobre la oportunidad o no de iniciar determinadas actuaciones judiciales.

No voy a ocultar -lo ha dicho el señor Nolla en su intervención- que el detonante de esta decisión ha sido la posibilidad de que se iniciasen por parte de la empresa determinadas actuaciones que pudieran ir más allá de la defensa de los intereses corporativos, que conllevan un potencial riesgo de conflictividad, inexistente actualmente, a cambio de unos hipotéticos e inciertos beneficios económicos, todo ello al margen del conocimiento y de la capacidad de decisión del Consejo de Administración, que no olvidemos, como he dicho al principio de mi intervención, que es el máximo órgano de gobierno de la compañía. Tampoco debemos olvidar las responsabilidades personales que asumen todos y cada uno de los miembros de dicho Consejo. Este hecho pone de manifiesto que unos poderes que se confirieron pensando en el tracto mercantil ordinario, en el día a día de la compañía, pudo afectar a decisiones estratégicas de enorme trascendencia sin que el Consejo las conociera y, por lo tanto, sin que tampoco las conociera necesariamente el Presidente de la misma, o no sólo no la conociera sino que no tuviera capacidad o posibilidad de pronunciarse, como decía antes, sobre la oportunidad o no de las mismas.

Consecuentemente, y como ya he señalado, el próximo Consejo de Administración propondrá la modificación de los poderes, tanto del Gerente como del Consejero Delegado, en esta materia, a fin de introducir la autorización del Consejo como requisito

previo para el inicio de cualquier acción judicial relevante para la compañía. En concreto, para articular esta nueva limitación, se han tenido en cuenta dos parámetros: por un lado, el Consejo tendrá que fijar la cifra concreta a partir de la cual haya de adoptarse el correspondiente acuerdo, siendo un criterio que se aplicará siempre que sea posible; por otro lado, la intervención del Consejo deberá estar siempre garantizada en todos aquellos casos en los que el ejercicio de la acción pueda afectar al prestigio, buen nombre o reputación de la empresa, así como a la responsabilidad patrimonial de la misma o de sus accionistas, con independencia de la cuantía a la que pudiese ascender la eventual reclamación a plantear.

De todo lo expuesto, cabe concluir que en el tráfico mercantil la propia agilidad de la administración diaria que una empresa requiere implica que el órgano colegiado articule la necesaria delegación de facultades para las acciones judiciales que no generen o no estén incursas en estos requisitos, y el resto corresponde o corresponderá al Consejo de Administración. En el caso de Metro S.A. han sido razones de oportunidad y la conveniencia de que en los diferentes momentos se haya aconsejado que la intervención del Consejo tuviera mayor o menor intensidad. No debemos olvidar que durante muchos años gran parte de las decisiones verdaderamente estratégicas para la empresa, vinculadas fundamentalmente a la ampliación de la red, han venido impuestas desde las Administraciones tutelares, lo cual es lógico toda vez que la financiación de las dos empresas principales de transporte en la Comunidad de Madrid: Metro de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes, están representadas en el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes, y concurren a la financiación en términos del 50 por ciento en la cobertura de los gastos de explotación de las empresas y del sistema de transporte en la ciudad de Madrid; no así en el resto de la Comunidad Autónoma, que tiene un sistema de financiación distinto.

Por lo tanto, en la etapa actual de la compañía los objetivos de la misma están mucho más vinculados a la capacidad de decisión interna, y por eso es imprescindible que el Consejo siga asumiendo ese mayor protagonismo. Creemos que el marco puede ir evolucionando. La propuesta que llevamos al Consejo de Administración es fruto de la

experiencia y de las decisiones que vamos tomando, y vamos viendo que son susceptibles de mejora, y vamos trasladando esa opinión de mejora a los acuerdos de delegación que se conforman de cara al futuro.

Al final, ¿qué pretendemos? Que la empresa funcione de la mejor manera posible. Ése es el objetivo que perseguimos todos los que estamos en el Consejo de Administración. Cualquier decisión, como la que se ha puesto de manifiesto en relación con alguna acción judicial a entablar en relación con las centrales sindicales que convocaron la huelga dos semanas antes del verano, que produjo un incumplimiento por parte de determinados representantes sindicales de sus obligaciones de cumplimiento de los servicios mínimos, puede dar lugar a acciones legales contra el Comité de Empresa, pero eso siempre será una decisión que deberá corresponder al Consejo de Administración. A fecha de hoy, no me consta que esa demanda haya sido interpuesta, y toda vez que el Consejo de Administración modifique los Estatutos a partir del día 18, cualquier decisión, incluida ésa que se anunció en el verano, deberá pasar por el Consejo de Administración, siendo éste el que tome la decisión de entablar o no dicha acción.

Ése es el contenido de la comparecencia que se me pedía: explicar por qué no se había dado, a juicio del señor Nolla, el protagonismo que le correspondía al Consejo de Administración y que yo me había comprometido a darle desde mi toma de posesión. Creo que la realidad de los hechos avalan que sí se ha potenciado la figura del Consejo de Administración, y no sólo eso, sino que estamos abiertos a seguir potenciándola cuando la experiencia nos demuestre que el sistema de delegaciones o de concentración de competencias en el Consejo es mejorable, como hemos acreditado con los hechos acontecidos a lo largo del mes de agosto. Muchas gracias, señora Presidenta.

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

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Bravo, una vez más, por su información. Yo me alegro de varias cosas, primero, de que nos dice que, efectivamente, el

Consejo de Administración está cambiando, está adquiriendo un papel más relevante, y me alegro sobre todo de lo que nos ha dicho respecto a que no se ha presentado esa demanda. Por sus palabras, creo que no es muy aventurado suponer que no se va a presentar, lo cual me parece una buena noticia para los madrileños, porque, como muy bien ha dicho el señor Bravo, esa decisión, que parece ser que había adoptado el Gobierno regional, suponía un gravísimo riesgo de conflictividad social absolutamente innecesaria en estos momentos, y que no sólo iba a perjudicar a los trabajadores de Metro sino que, sobre todo, podía perjudicar a los usuarios de Metro. Por lo tanto, me alegro de que la intervención en este caso del Presidente del Consejo de Administración, aunque tuviera que ser en el turno de ruegos y preguntas de la última sesión del Consejo, haya conseguido paralizar esa decisión que había tomado el Gobierno regional. Me parece importante.

También me parece importante que pueda establecerse un nuevo equilibrio, digamos, dentro del Consejo de Administración, o unas nuevas normas más equilibradas -para ser más preciso- en la próxima reunión del Consejo. Supongo que cuando el Presidente dice que lo va a someter a la consideración del Consejo es que ya está prácticamente consensuado y, por lo tanto, supongo que va a salir adelante esa decisión en el próximo Consejo de Administración.

Yo me he referido antes a otro asunto, que fue publicado en los medios de comunicación, concretamente en el diario "El País", que es el que se refiere a las quejas que también formuló el Presidente del Consejo -que no nos ha hablado nada de esto- respecto de las dimensiones de las banderas pintadas en los vagones de la serie 8.400, y los usuarios estamos esperando a que se pongan en funcionamiento cuanto antes. Según la información que fue publicada, y que usted nos confirmará o no ahora, usted aseguró en esa sesión del Consejo de Administración que esto no era una cuestión que se le hubiera ocurrido a usted en el último momento, en el turno de ruegos y preguntas del Consejo, sino que ya era una cuestión que venía preocupándole tiempo atrás. Concretamente, la información del diario "El País" decía que usted llevaba ya varios meses -podemos leer- pidiendo a la Consejería de Transportes que retire las banderas de los vagones aparcados de momento -decía la

información- en diversas cocheras de Metro, donde los están revisando antes de su puesta en servicio. Y también nos decía esta información que usted había recordado que el pasado julio había trasladado esta misma queja, por carta, al Consejero de Transportes e Infraestructuras José Ignacio Echeverría. Lo que no decía la información periodística era si había recibido usted contestación del Consejero a esa carta o si había recibido algún tipo de contestación a esas quejas que usted le había formulado desde hacía varios meses, y me gustaría que nos informase ante esta Comisión de si había recibido esas contestaciones, como digo, o si había recibido la llamada por respuesta del Consejero Echeverría.

También se nos decía en esta información que había acusado usted a los representantes de la Comunidad de Madrid de intentar asumir a solas la imagen de la empresa, reprochándoles además que se gastasen más de 5 millones de euros en una campaña publicitaria para televisión que persigue reforzar la imagen de Metro mientras renuncian a ella en los trenes que cada día verán millones de viajeros -he leído textualmente la información del diario "El País"- . También me gustaría saber si usted confirma que dijo esto o no en la reunión del Consejo, y lo que opina respecto a ello.

Se decía también que estaba previsto que estos trenes de la serie 8400, que van, si no me equivoco, a las líneas 6, 8, 10 y 11 de la red de metro de Madrid estuvieran en funcionamiento ya en verano. Sabemos todos que no es así; no han sido puestos en servicio y me gustaría saber qué parte de responsabilidad tiene esta disputa entre Ayuntamiento y Gobierno regional respecto de la imagen de esos trenes. Me gustaría saber qué repercusión tiene en este retraso, porque, insisto -lo he dicho en mi primera intervención-, creo que lo primero que nos debe preocupar a todos es el interés y el servicio que Metro debe prestar a los usuarios, más allá de disputas, que pueden ser más o menos legítimas, respecto de cuestiones como el tamaño, las dimensiones o la forma de los logotipos y de las banderas que figuran en los trenes de Metro.

Para terminar, me gustaría preguntarle su opinión respecto de las declaraciones que hizo a raíz de todas estas informaciones el Consejero de Presidencia, Justicia e Interior del Gobierno regional don Francisco Granados, que, en unas declaraciones, que yo muy moderadamente

calificaría de poco elegantes, dijo que lo que usted había dicho era una chorrada -leo literalmente lo que dijo el señor Granados- respecto de la nueva decoración de los trenes de Metro. Claro que también dijo en esa misma ocasión que le parecía que sí debían consultarle respecto de la cuestión de la demanda y que si no le habían consultado, decía: supongo que se estará hablando con él en estos momentos. La verdad es que estas declaraciones del señor Granados no dejan en muy buen lugar no a usted sino a quienes tenían que haber hablado con usted, no en esos momentos sino antes de tomar las decisiones y sobre todo de hacerlas públicas. En fin, me gustaría saber su opinión respecto de esta información, como decía, poco elegante en mi opinión, del señor Granados, que consideraba su opinión una chorrada.

También me gustaría saber si han llegado ustedes a algún acuerdo, más allá de que a mí me importen mucho o poco las dimensiones de las banderas, los logotipos o las enseñas que figuren en los coches de las unidades de Metro de Madrid, sobre todo porque lo que sí me importa, insisto, es que esos trenes 8400 se pongan en funcionamiento cuanto antes para dar un mejor servicio a los usuarios. Muchas gracias.

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

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer al Presidente de Metro la exposición clara acerca de los hechos sobre los que tanto interés demostraba el señor Nolla y que nos han quedado a todos absolutamente claros. Hablamos de una compañía que funciona perfectamente, que tiene unos órganos colegiados que funcionan perfectamente, que tiene todos los medios para desarrollar su actividad ordinaria, cuyo Consejo de Administración se reúne regularmente todos los meses, que, en definitiva, es una compañía que funciona de una manera perfectamente ordenada. Por lo tanto, no entiendo la preocupación del señor Nolla, más allá de que, como cualquiera de nosotros, sabe perfectamente cómo funciona esa compañía y la responsabilidad de las personas que la dirigen, particularmente la de su Presidente, aquí presente, que ha demostrado siempre en el tiempo que estuvo en esta casa y

ahora en el Ayuntamiento una eficacia, una honradez y un saber hacer fuera de toda duda, así como de las personas que en este momento dirigen la compañía con él, que también han demostrado estos mismos valores. Por lo tanto, a mí no me queda la más mínima duda de que se hará lo que se pueda hacer y lo que la ley contemple; a partir de ahí, las decisiones serán del propio Consejo, un órgano colegiado, y asumirá sus propias decisiones y responsabilidades.

En cuanto al tamaño de las banderas, que le preocupa mucho al señor Nolla, lamento decirle que en un país en el que tenemos ahora mismo, en este momento, seguramente -y si quiere me acerco con él a ver cómo están nuestras oficinas de empleo- 5 millones de personas que no saben exactamente qué va a ser de ellos hoy, mañana o pasado; si quiere, cuénteles usted a esas personas lo de los tamaños de las banderas. Creo que hay temas muy importantes por los que debemos trabajar todos y conseguir que esta compañía de Metro pueda seguir avanzando, pueda seguir creando empleo, como lo ha estado haciendo hasta ahora, para poder seguir en una Comunidad que necesita, sin ningún género de dudas, el apoyo del Gobierno de la nación.

Al principio no entendía el trasfondo del motivo de esta comparecencia, pero he leído lo que venía en "El País", que es donde supongo que se informa el señor Nolla todos los días -hay más periódicos, señor Nolla, los puede usted leer también, no coja sólo un camino porque en la vida hay muchos caminos-, y al final, saco en conclusión que hay que vender periódicos y ocupar a los diputados de esta Asamblea, pero creo que hay cosas mucho más interesantes en qué ocuparnos que en preocuparnos del tamaño o en saber si el Consejo de Administración de Metro funciona o no funciona, porque yo tengo la absoluta tranquilidad de que funciona perfectamente. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Juan Bravo.

El Sr. **PRESIDENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (Bravo Rivera): Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias a los dos portavoces por sus intervenciones. Me toca precisar y ratificar algunas de las afirmaciones que se han hecho. En

primer lugar, precisar una, más que precisarla, hacer una enmienda a la totalidad, y es que el hecho de que se haya decidido que sea el Consejo de Administración el que tenga que tomar la decisión, después de la modificación que aprobaremos previsiblemente el día 28, que no se ha consensuado previamente, porque en el último Consejo de Administración quedó claro, por la intervención que hicieron los diferentes miembros del mismo, que todos estaban en sintonía con esa propuesta de modificación después de que fuera presentada por mí en el turno de ruegos y preguntas, por tanto, previsiblemente se aprobará. Pero eso no puede llevarnos a concluir, como ha dicho el señor Nolla, que automáticamente implique la paralización de la decisión de interponer o formalizar la demanda anunciada en el mes de agosto. Lo digo porque no me corresponde a mí como Presidente tomar esa decisión, es una decisión colegiada, precisamente por eso entendemos que, por la relevancia de la decisión y por la responsabilidad que asumiremos con la decisión que se tome en un sentido o en otro, es el Consejo de Administración, como órgano colegiado el que debe tomar la decisión. No creo que nosotros debamos erigirnos en portavoces de la voluntad de ese órgano cuando todavía no la ha tomado. En su momento ese órgano tomará la decisión, se analizarán los pros y contras, el momento en el que se tome también será relevante a la hora de conformar esa decisión y, por lo tanto, esperemos a la decisión que tome el órgano competente para tomarla a partir del día 18, que será el Consejo de Administración, en el supuesto de que antes del día 18 no se haya formalizado la demanda, que espero que no, y no lo digo con segunda intención.

En relación con las banderas, tema que no me gusta demasiado, pero es verdad, y por tanto no puedo rehuirlo, que lo hablé en el consejo de administración toda vez que se había puesto de manifiesto, en una visita que habíamos realizado tanto el Consejero de Transportes como yo mismo en compañía del Director Gerente y del Consejero Delegado de la compañía a alguna de las cocheras de Metro, que la imagen que se había trasladado a los nuevos coches no era la que entendíamos desde una de las Administraciones tutelares, y aquí hablo no tanto como Presidente de la compañía sino como responsable y representante del Ayuntamiento de Madrid en el propio Consejo de Administración de la

empresa, no se adecuaba al esquema de financiación que, como antes he puesto de relieve, tiene el Consorcio Regional de Transportes y, por tanto, Metro de Madrid, que recibe su financiación al margen de la recaudación de las tarifas del propio Consorcio, y éste a su vez de las dos Administraciones principales consorciadas, Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid, y como el caso es que en la ciudad de Madrid se financia al 50 por ciento, entendíamos que debía haber un equilibrio. Ese equilibrio, para el Presidente de Metro no es tanto que tengan que aparecer las banderas o los escudos de las dos Administraciones tutelares sino que tiene que darse protagonismo y al escudo y al logotipo de Metro, compañía con más historia que alguna de las Administraciones tutelares y, por tanto, un logo que está más interiorizado y forma parte de la ciudad más que, si me apuran, el propio escudo municipal. Entendíamos que debía de primar ese escudo en la imagen de los nuevos coches. Eso nos llevo a reflexionar en el Consejo sobre la necesidad de actualizar el manual de identidad corporativa de la compañía para que fuera ese manual, que deberá ser aprobado en el Consejo de Administración, más adelante en su momento, el que determinará qué tipo de identificación señalítica tienen que tener, no sólo, los coches sino también todas las instalaciones gestionadas por Metro de Madrid.

Es verdad que los nuevos coches generaban una imagen distorsionada de la realidad económica que hay detrás de Metro de Madrid, con una utilización intensiva de todos los espacios disponibles de los coches en relación con el logotipo de la bandera de la Comunidad de Madrid. Trasladé esa queja por parte del Ayuntamiento de Madrid al Consejero de Transportes por carta, carta que no obtuvo respuesta, pero sí tuvo una respuesta verbal, en el sentido de estudiar y revisar la situación que se había generado como consecuencia de esa identificación o de esa ocupación de los espacios libres de los nuevos coches que están empezando a ser entregados por parte de la Compañía CAF.

En el Consejo de Administración -y tengo aquí el acta, que todavía no se ha aprobada, se aprobará el próximo día 18- dejé muy claro que, se tomara la decisión que se tomara de mantener o no esa identidad o esa imagen en los nuevos coches, estos deberían de ser puestos en funcionamiento de la forma más rápida posible siempre y cuando

superaran todos los controles técnicos que los operarios, que los trabajadores de metro estaban realizando, como se hace siempre que se entregan vehículos nuevos, para su puesta en funcionamiento. Concretamente, hay un párrafo en el acta que aprobaremos, insisto, el día 18, que recoge esa intervención mía y que dice textualmente: "El señor Presidente concluye su intervención reiterando que la variación de la imagen que presentan los nuevos trenes no debe dilatar, en modo alguno, su puesta en explotación que habrá de llevarse a cabo en las fechas previstas."

Es verdad, y cuando pregunté hace unas semanas al Director Gerente si se habían puesto ya o no en funcionamiento esos coches, me dijo que se habían detectado algunos problemas técnicos las primeras unidades entregadas, que estaban en conversaciones para su solución con la empresa fabricante, con CAF y que, por lo tanto, los coches no podían ser puestos en funcionamiento, pero será siempre como consecuencia de que no estén en condiciones de prestar el adecuado servicio que tienen que prestar en las líneas a las que usted ha hecho referencia. En modo alguno la entidad corporativa -ponía de manifiesto el señor Cabrera que no estamos en este momento-, ni en este momento ni en ningún caso, la imagen que tenga un coche debe ser una decisión que determine su puesta en funcionamiento o no al servicio de los usuarios del metro; puede ser una discrepancia que podamos mantener, limitadamente en su alcance, las dos Administraciones tutelares, pero en modo alguno afectará al funcionamiento de la compañía. Es algo que tenemos muy claro desde el primer día los que formamos parte del Consejo de Administración y los que trabajamos cerca del Consorcio Regional de Transportes. Todos conocen también al señor Pradillo; no quiero recibir yo las flores que ha intentado echarme el señor Cabrera, porque la

responsabilidad y el buen hacer de la compañía está no tanto en los que formamos parte del Consejo de Administración, sino en todo el personal de la compañía, en los órganos directivos y no sólo de la compañía sino del Consorcio Regional de Transportes y de todos y cada uno de los trabajadores de Metro de Madrid.

Por lo tanto, no se ha puesto en servicio pero por problemas técnicos que yo no puedo explicarle, no soy capaz de explicárselo; para eso tendría que pedir una comparecencia o una explicación por escrito del Director Gerente, pero hay una razón objetiva, que ya se ha puesto en conocimiento de la empresa fabricante y previsiblemente se solucionará en breve y que permitirá sustituir los antiguos coches de la Línea 6, que es la que más necesita esa sustitución, por los nuevos coches.

En relación con el señor Granados, simplemente, y apoyándome en una reflexión que hacía el señor Cabrera, como no forma parte del Consejo de Administración de Metro ni de la compañía, no voy a hacer ninguna valoración. Gracias.

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

———— RUEGOS Y PREGUNTAS. ————

¿Alguna de SS.SS. desea formular algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

(*Eran las doce horas y diecinueve minutos*)



**SECRETARÍA GENERAL
DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA
SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-MADRID Teléfono 91.779.95.00 - Fax 91.779.95.08

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

B.O.A.M. Suscripción anual:	54,09 €.	Número suelto:	0,84 €
D.S.A.M. Suscripción anual:	78,13 €.	Número suelto:	0,84 €
CD-ROM Suscripción anual	12,00 €	CD-ROM semestral	6,00. €
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M.	112,39 €		
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. EN CD-ROM	16,00 €		

- IVA incluido -

FORMA DE PAGO

El abono de las tarifas se realizará mediante:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a la cuenta núm. 2038 0603 28 6006392382, de Caja Madrid, Pza. Celenque, 2.

SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)

1. La suscripción será anual. El período de suscripciones finalizará el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual fuere la fecha de suscripción dentro del trimestre.
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se hayan recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renovase la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La Administración del Boletín podrá modificar en cualquier momento el precio de la suscripción. El incremento o disminución comenzará a aplicarse a los abonados dados de alta a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

C -----

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:

Nombre o razón social:	CIF/NIF:
Domicilio:	Núm.:
Distrito Postal:	Localidad:
Teléfono:	Fax:

DESEO SUSCRIBIRME AL B.O.A.M. D.S.A.M. Conjunta B.O.A.M. y D.S.A.M.
De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de y hasta el 31 de diciembre de 201_,
a cuyo efecto les remito la cantidad de Euros.

Mediante: Giro postal Talón nominativo Transferencia bancaria a la c/c citada.

En, a de de 201_.