

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 236

10 de junio de 2016

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Eugenia Carballado Berlanga

Sesión celebrada el viernes 10 de junio de 2016

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-418/2016 RGEF.4455.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo piensa el Consorcio Regional de Transportes dar cumplimiento a la Proposición No de Ley aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, donde se instaba el cambio de tarifa de B3 a B2 en los municipios de Moraleja de Enmedio, Arroyomolinos y Humanes de Madrid.

**2.- PCOC-446/2016 RGEF.4742.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la

---

Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo va a cumplir el Gobierno Regional su compromiso de crear un Parque de Viviendas de Emergencia Social en la Comunidad de Madrid.

**3.- C-577/2016 RGEF.5111.** Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre estudios de servicios y viviendas de San Fernando de Henares afectados por los problemas de filtraciones de agua y deficiencias en el cálculo de la capacidad portante del terreno en el túnel de la Línea 7B de Metro. Estas viviendas se corresponden, inicialmente, con los siguientes edificios: calle Vergara 14 y 16, calle Lisboa 2, 4, 6, 8 y 18, Calle Somostro 4. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- C-663/2016 RGEF.5744.** Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre situación de la negociación del convenio colectivo con los trabajadores de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**5.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

|   | <b>Página</b> |
|---|---------------|
| - Se abre la sesión a las 10 horas y 5 minutos. ....  | 13705         |
| <b>— PCOC-418/2016 RGEF.4455. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo piensa el Consorcio Regional de Transportes dar cumplimiento a la Proposición No de Ley aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, donde se instaba el cambio de tarifa de B3 a B2 en los municipios de Moraleja de Enmedio, Arroyomolinos y Humanes de Madrid...</b> | 13705         |
| - Interviene la Sra. Mena Romero formulando la pregunta. ....   | 13705         |
| - Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid respondiendo la pregunta. ....  | 13705-13706   |
| - Intervienen la Sra. Mena Romero y el Sr. Director Gerente ampliando información. ..   | 13706-13707   |
| <b>— PCOC-446/2016 RGEF.4742. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo</b>   |               |

|  |             |
|--|-------------|
| <b>Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo va a cumplir el Gobierno Regional su compromiso de crear un Parque de Viviendas de Emergencia Social en la Comunidad de Madrid.</b> .....  | 13707       |
| - Interviene el Sr. Vicente Viondi formulando la pregunta. ....  | 13708       |
| - Interviene la Sra. Directora Gerente de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid respondiendo la pregunta.....  | 13708-13709 |
| - Intervienen el Sr. Vicente Viondi y la Sra. Directora Gerente ampliando información. .   | 13709-13711 |
| <b>— C-577/2016 RGEP.5111. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre estudios de servicios y viviendas de San Fernando de Henares afectados por los problemas de filtraciones de agua y deficiencias en el cálculo de la capacidad portante del terreno en el túnel de la Línea 7B de Metro. Estas viviendas se corresponden, inicialmente, con los siguientes edificios: calle Vergara 14 y 16, calle Lisboa 2, 4, 6, 8 y 18, Calle Somostro 4. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).</b> ..... | 13711       |
| - Interviene el Sr. Rubio Ruiz exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....   | 13711       |
| - Exposición del Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras. ....   | 13711-13715 |
| - Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Díaz Román, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....  | 13715-13724 |
| - Interviene el Sr. Director General dando respuesta a los señores portavoces. ....  | 13724-13727 |
| <b>— C-663/2016 RGEP.5744. Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre situación de la negociación del convenio colectivo con los trabajadores de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....  | 13727       |
| - Interviene la Sra. Díaz Román exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....  | 13727-13728 |
| - Exposición del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid S.A.....  | 13728-13733 |
| - Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Díaz Román, el Sr.   |             |

|   |             |
|---|-------------|
| Vicente Viondi y el Sr. Berzal Andrade.....   | 13733-13739 |
| - Interviene el Sr. Consejero Delegado dando respuesta a los señores portavoces. .... | 13739-13743 |
| <b>— Ruegos y preguntas.</b> .....  | 13743       |
| - No se formulan ruegos ni preguntas. ....  | 13743       |
| - Se levanta la sesión a las 12 horas y 28 minutos. ....                              | 13743       |

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

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señoras y señores diputados. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, con el primer punto del orden del día.

**PCOC-418/2016 RGE.4455. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo piensa el Consorcio Regional de Transportes dar cumplimiento a la Proposición No de Ley aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, donde se instaba el cambio de tarifa de B3 a B2 en los municipios de Moraleja de Enmedio, Arroyomolinos y Humanes de Madrid.**

Solicito al Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, señor Merino, que nos acompañe en la mesa, como está haciendo en este momento, lo cual agradezco. Conocen los tiempos en estas preguntas breves: diez minutos en total -cinco minutos para cada uno de los interlocutores-, que dividirán ustedes como consideren en dos turnos. El primero, por lo tanto, corresponde a la diputada del Partido Socialista, doña Carmen Mena. Gracias.

La Sra. **MENA ROMERO**: Buenos días. Muchas gracias, señor Merino, por su presencia. ¿Cuándo piensa el Consorcio Regional de Transportes dar cumplimiento a la proposición no de ley aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, donde se instaba el cambio de tarifa de B3 a B2 en los municipios de Moraleja de Enmedio, Arroyomolinos y Humanes de Madrid?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Señor Director Gerente, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Merino de Mesa): Gracias, señora Presidenta. Señorías, buenos días. Voy a tratar de dar respuesta, ajustándome a los tiempos, no como me ha ocurrido en anteriores ocasiones, a la pregunta que plantea el Grupo Socialista referente a cuándo tiene previsto el Consorcio Regional de Transportes dar cumplimiento a la proposición no de ley aprobada en el Pleno del 4 de febrero y que, efectivamente, suscitaba la modificación de las zonas tarifarias y, concretamente, que los cascos de los municipios de Arroyomolinos, Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio pasaran de zona tarifaria B3 a zona B2.

Voy a comenzar poniendo de manifiesto el firme compromiso del Gobierno de la Comunidad de Madrid de dar cumplimiento a todos los mandatos que, vía proposición no de ley, haga esta Asamblea como representante del pueblo de Madrid, como no podría ser de otra manera. Con base en dicho compromiso y dicha convicción se ha recibido dicha proposición no de ley por parte del Consorcio Regional de Transportes y con base en dicho compromiso y dicha convicción se ha tratado de proceder a su implementación dentro del sistema de transporte público madrileño. Para ello, nos

hemos encontrado con dos cuestiones no menores y es necesario dar una solución previa a la implementación de dicha medida en el sistema de transporte madrileño.

Respecto a la primera de las cuestiones que se han planteado, la aplicación de dicha medida supondría una reducción de los ingresos que tiene el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y, por tanto, el sistema de transporte público madrileño; una reducción que, a fecha de hoy, no tiene cabida en los ya de por sí ajustados marcos presupuestarios en los que se mueve el Consorcio, un marco presupuestario que, por otro lado, en buena medida viene determinado por los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid, que han sido aprobados en esta Asamblea. En segundo lugar, la aplicación de dicha medida conllevaría, por coherencia institucional y por ser fiel a la esencia fundacional del propio Consorcio, que dicho órgano, como órgano encargado de articular la colaboración y la participación de la Comunidad de Madrid y de los ayuntamientos de la región en la gestión conjunta del transporte madrileño, tendría que extenderse al resto de municipios o ayuntamientos asociados que se encuentran en similares condiciones y que, desde hace 30 años, vienen solicitándolo al Consorcio Regional de Transportes.

Una y otra cuestión por separado suponen, no hace falta atarlas en conjunto, que el hecho de poner en marcha esta medida a fecha de hoy, sin hacer una reestructuración en todo el sistema, pondría en peligro no solamente la viabilidad sino el sostenimiento del sistema de transporte público. De ahí que desde hace ya un tiempo el Consorcio Regional de Transportes, a instancias y por mandato de esta Asamblea, venga trabajando en la elaboración de la ley de financiación del transporte público madrileño y que, paralelamente, haya un grupo de trabajo, que viene funcionando desde hace unas semanas, constituido por técnicos del Consorcio Regional de Transporte y por técnicos designados por los distintos Grupos, que está abordando el plan estratégico de movilidad sostenible 2013-2025. Entendemos que estas dos cuestiones, como ya hemos dicho, es complicado, sin una reforma, porque es una modificación, tratar de implementarlas sin más, de ahí que, una vez más, lo que solicito en la Cámara a los distintos Grupos es su colaboración para avanzar lo más rápidamente posible en esos trabajos que se están desarrollando, porque estoy convencido de que en el marco de esos trabajos se va a dar solución a estas cuestiones que estamos planteando y, con ello, vamos a poder dar cumplida respuesta a las legítimas demandas de los vecinos, no solamente de los municipios de Moraleja de Enmedio, de Humanes y de Arroyomolinos, sino a todos los municipios y vecinos de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Merino. Entonces, es el turno de la señora Mena.

La Sra. **MENA ROMERO**: Muchas gracias, señor Merino, por su contestación. Vaya por delante que nuestro Grupo, por supuesto, está dispuesto a colaborar siempre para tomar este tipo de decisiones si hace falta y, además, por parte de mi Grupo ya se hizo una moción en la que se instaba a hacer ese plan de transportes y a recoger todas estas medidas. Aun así yo, evidentemente, voy a seguir defendiendo que se cumpla esta proposición no de ley que nosotros presentamos en febrero y que, además, yo tuve la oportunidad de defender. Luego, en abril, nuestro portavoz, Ángel Gabilondo, hizo una pregunta a la Presidenta sobre qué porcentaje se estaba cumpliendo de proposiciones no de

ley y ella nos dijo que un 80 por ciento; por eso, pido, en este caso, que esta proposición no de ley pudiera entrar también en ese porcentaje que ella decía que se iban a aprobar, incluso que se iban a llevar a cabo las que se votaron por el Partido Popular en contra, aún con las explicaciones que se nos están dando.

Nosotros lo que pedimos es que se cumpla la proposición no de ley por la que hoy estoy preguntado; la misma se justifica con base en la equidad, la preservación del medio ambiente y la movilidad, así lo pensábamos nosotros y así lo piensan los ciudadanos de estos tres municipios, por supuesto sin descartar que otros municipios, si están en las mismas condiciones, entren también en estas peticiones. Son respuestas a las demandas de ciudadanos, en las que se podía fomentar el transporte público y en consecuencia mejorar la movilidad y la preservación del medio ambiente. Nosotros creemos que estos más de 50.000 habitantes sí merecen, por todas las circunstancias –que no creo que tenga que repetirlas, ya se hizo en la proposición no de ley y muy bien-, y por las explicaciones que nos han dado, que se recojan, y nosotros seguimos estando a favor de que se haga el plan de Cercanías y que estén recogidas todas estas peticiones de todos los vecinos de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Es el turno -apenas le resta un minuto para concluir- del Director Gerente del Consorcio.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Merino de Mesa): Muchas gracias por el buen tono que siempre encuentro aquí en todas las intervenciones de los distintos Grupos, Yo creo que esto siempre hay que agradecerlo. Quiero insistir en que, efectivamente, no cuestionamos para nada la medida, ni mucho menos ponemos en duda el llevarla a efecto. Ya digo que el firme compromiso del Gobierno de la Comunidad de Madrid y, por supuesto, del Consorcio Regional de Transportes como organismo autónomo de la Comunidad es dar debido cumplimiento, y en lo que estamos trabajando -trataremos de que llegue en el menor corto plazo de tiempo posible- es precisamente en que se den las cuestiones para que se pueda implementar dicha medida. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: La Comisión agradece la asistencia al Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes una vez más. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-446/2016 RGEP.4742. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuándo va a cumplir el Gobierno Regional su compromiso de crear un Parque de Viviendas de Emergencia Social en la Comunidad de Madrid.**

En esta ocasión solicito a la Directora Gerente de la Agencia Social de Vivienda que, por favor, nos acompañe en la mesa para sustanciar el segundo punto del orden del día. Tiene la palabra

el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Vicente Viondi, para hacer uso de su primer turno.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Bienvenida nuevamente, señora Pinilla, a esta Comisión. La pregunta trata sobre algo que hemos venido escuchando machaconamente desde que Cristina Cifuentes es Presidenta de la Comunidad de Madrid: ese parque de viviendas de emergencia social que, hasta la fecha, ha tenido más anuncios en prensa que viviendas puestas a disposición de personas en riesgo de exclusión; así que le pido, por favor, que nos concrete, desde la llegada de la señora Cifuentes, qué hay de verdad en ese parque de viviendas. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Señora Directora Gerente, tiene la palabra.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID** (Pinilla Albarrán): Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Me complace acudir a esta Comisión para informarles de que el pasado 31 de mayo de 2016 el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó el Decreto 52/2016, por el que se crea el parque de viviendas de emergencia social y se regula el proceso de adjudicación de las viviendas de la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid. Este parque de emergencia social servirá para ofrecer una solución habitacional con carácter temporal a personas o familias que hayan sufrido una situación de emergencia social, como desahucios, catástrofes, atentados, derrumbes de edificios o residencias en infraviviendas, en las que concurren especiales dificultades. El parque contará con al menos 300 viviendas y, además, existe el compromiso de que se reserve el 5 por ciento de todas las viviendas de nueva edificación para este parque de emergencia social.

Como ya antes he dicho, las viviendas integrantes de este parque aliviarán la situación de emergencia, considerándose como tales las siguientes: los desahucios de las viviendas que constituyen la residencia habitual y permanente de los interesados; la residencia en infraviviendas, cuando concurren situaciones de dependencia o problemas de salud grave derivados o agravados por la situación de la vivienda -salvo cuando se sitúen en núcleos susceptibles de realojo, que, como ustedes saben, se rigen por otra normativa-, y acontecimientos extraordinarios, como terremotos, inundaciones, etcétera. La apreciación de la grave dificultad habitacional corresponderá al órgano gestor de adjudicación de viviendas, que, como ustedes saben, es la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación.

Los requisitos para poder acceder a este parque de emergencia social serán ser mayor de edad o menor emancipado, contar en la unidad familiar con ingresos anuales máximos de 1,5 veces el IPREM -en casos de acontecimientos extraordinarios, esto subirá hasta 3,5 veces el IPREM- y no ser titular el interesado ni ninguno de los miembros de su unidad familiar de pleno dominio o de un derecho real de uso o disfrute sobre otra vivienda en todo el territorio nacional. Este requisito se salvará en algunos casos: en los casos de sentencia judicial de separación o divorcio, al cónyuge al que no se le haya adjudicado el uso de la vivienda que constituía la residencia habitual; a las mujeres

víctimas de violencia de género, o cuando, aun siendo titular de una vivienda, esta no se pueda ocupar en condiciones de normalidad por haber acaecido algún acontecimiento extraordinario. También, en los casos de desahucio, será un requisito disponer del título legal de ocupación de la vivienda.

El procedimiento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, también a propuesta razonada, a través de la Agencia de Vivienda Social o de cualquier otro órgano, o por denuncia. Previamente, se abrirá un expediente en el cual habrá una información previa sobre el cumplimiento de todas estas condiciones que les acabo de decir. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución de adjudicación será de tres meses.

En cuanto al régimen de uso, la adjudicación de las viviendas por emergencia social se efectuará con carácter temporal. A estos efectos, se admitirá cualquier adjudicación a través de arrendamientos o cesión de uso precario, etcétera. Estas adjudicaciones se podrán prorrogar cuando concurren aquellas circunstancias que lo hagan necesario. Los adjudicatarios de vivienda por emergencia social pueden acceder a la adjudicación permanente y definitiva a través del procedimiento de especial necesidad. Una vez que estas viviendas se adjudiquen por el cupo de especial necesidad, se volverá a poner otra vez en el parque de vivienda esta vivienda que se ha adjudicado, para que siempre haya, como digo, al menos 300 viviendas para cubrir el parque de emergencia social.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Pinilla. Es el turno entonces del señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: 31 de mayo de 2016, el decreto que regula el parque de viviendas de emergencia social; constitución del Gobierno de Cristina Cifuentes, 25 de julio de 2015; anuncios en prensa con visitas de la señora Cifuentes anunciando el parque de viviendas de emergencia social, seis, del Consejero, otras siete; esa es la propaganda del Partido Popular en el Gobierno regional: anuncios de unas medidas que no se ponen en marcha de forma efectiva en diez meses. Señora Pinilla, la bondad de la iniciativa se da por descartada, pero, si nos vamos a las personas o familias que podrían estar en situación de acogida dentro de este parque de viviendas de emergencia social, usted nos ha hablado de casos de desahucios, de casos de infraviviendas fuera de los ámbitos de los núcleos chabolistas que usted conoce, y yo le pregunto: ¿usted cree que con el número de socios que aún mantiene la Comunidad de Madrid de forma anual se va a cubrir con tan solo 300 viviendas? ¿Usted cree que, si es un caso de emergencia social, está bien que se tarde tres meses en conceder la vivienda? ¿En tres meses es emergencia social? ¿Tres meses son necesarios para una persona que está desahuciada encontrarle que la Comunidad de Madrid le ofrezca la posibilidad de ese parque? Le pregunto: ¿de dónde van a sacar esas 300 viviendas? Ya sabemos que hay 425 pisos libres en la Comunidad de Madrid y que hay más de 18.500 demandantes, y que, de esos 425, ustedes mismos reconocían que 163 están reservados a este parque de emergencia social. El patrimonio del Ivima supera las 22.000 viviendas. ¿No hay viviendas ya en el Ivima preparadas para el parque de emergencia social, incluso antes del anuncio de la señora Cifuentes o de la regulación vía decreto? ¿Dónde están esas viviendas?

¿Es verdad lo que ustedes dejaron caer en prensa, pero que nunca llegaron a ejecutar, o al menos no nos consta al Grupo Parlamentario Socialista, la opción de comprar o alquilar al Sareb viviendas para poder dar a este parque de viviendas de emergencia social? ¿Hasta qué punto es verdad que la Agencia de Vivienda Social ha entrado en contacto con la Sareb para comprar o arrendar su patrimonio actual?

Se lo decía al principio, yo creo que -y ya acabo, creo que estoy en tiempo- la bondad de la iniciativa nadie la puede discutir, pero, por favor, con un tema tan sensible, tan sensible, como es el de necesidad de la vivienda y de familias en riesgo de exclusión social por desahucio, por infravivienda, o por los casos que usted aún no ha contemplado, vendrían mejor acciones claras y rotundas que poner nombres que llenan titulares de prensa pero que de forma efectiva no se llevan a cabo.

Vuelvo al principio: 25 de julio, constitución; anuncios en prensa durante estos diez meses, y al fin lo que empieza a regular el parque de viviendas se hace a través de un decreto el 31 de mayo, diez meses después. Si esto es emergencia en el Gobierno y si hay tres meses para decidir si esta persona puede acudir a la vivienda de emergencia social, si la dispusiera el parque de vivienda en tres meses, en ese caso ya no hay emergencia, hay un caso de alarma: tres meses para poder encontrar una persona una solución habitacional por parte del Gobierno regional. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Tiene la palabra la señora Directora Gerente en ese apenas un minuto que usted ha dejado para el segundo turno.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID** (Pinilla Albarrán): Vale. El parque de viviendas de la Agencia de Vivienda Social son 23.405 viviendas, de las cuales 18.682 están adjudicadas a través del cupo de especial necesidad. El cupo de especial necesidad atiende a todo lo que usted ha estado diciendo: lanzamiento de viviendas, desahucios, situaciones de violencia de género, residir en infraviviendas, etcétera. Con lo cual, ese cupo o esas personas que tienen esa especial necesidad están atendidas ya a través de la Agencia de Vivienda Social. Este parque de viviendas de emergencia social es un cupo muy especial, para situaciones extraordinarias. Los tres meses son un plazo máximo, pero se puede resolver muchísimo antes, y todo dependerá de que los informes de los agentes sociales y de la Dirección General de Vivienda se tramiten y, en función de la importancia o de la emergencia que tenga, se resolverá inmediatamente. Por lo tanto, el Parque de Emergencia Social es un parque muy especial, para situaciones de emergencia, pero el cupo de especial necesidad atiende a todas estas circunstancias de las que también hemos estado hablando: desahucios, violencia de género, infravivienda y demás. Y, ya le digo, desde que yo soy Directora Gerente, hemos adjudicado 986 viviendas, de las cuales más de la mitad se han adjudicado por el cupo de especial necesidad. Por lo tanto, yo creo que este Gobierno está atendiendo de manera regular a todas estas situaciones y lo que quiere con este Parque de Emergencia Social es atender a situaciones de urgencia, por eso reserva una serie de viviendas para una situación de urgencia.

La Sra. **PRESIDENTA**: Le solicito que vaya concluyendo.

La Sra. **DIRECTORA GERENTE DE LA AGENCIA DE VIVIENDA SOCIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID** (Pinilla Albarrán): Pero la especial necesidad se está atendiendo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora Gerente. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-577/2016 RGEF.5111. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre estudios de servicios y viviendas de San Fernando de Henares afectados por los problemas de filtraciones de agua y deficiencias en el cálculo de la capacidad portante del terreno en el túnel de la Línea 7B de Metro. Estas viviendas se corresponden, inicialmente, con los siguientes edificios: calle Vergara 14 y 16, calle Lisboa 2, 4, 6, 8 y 18, Calle Somostro 4. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Es una comparecencia formulada por el portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos dirigida al Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. En Mesa y Portavoces, celebrada para conformar este orden del día, ya se indicó que se admitiría la delegación, en el caso de que la hiciera, como efectivamente ha sido así, del Consejero en la persona del Director Gerente de Transportes, señor Trigueros, que veo que está en la sala, por tanto, le ruego que ocupe su lugar en la mesa, si es tan amable. Gracias. (Pausa.) Como marca el Reglamento, doy la palabra a quien formula la pregunta, señor Rubio, portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Inicialmente, lo que queremos es muy sencillo, es conocer la situación de los edificios afectados y los estudios realizados para identificar, precisamente, aquellos edificios que se han visto afectados.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Señor Director General, conoce que tiene un turno ahora de un máximo de quince minutos. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, señorías. Comparezco a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos para hablar sobre la situación de las viviendas de San Fernando de Henares afectadas por los problemas de filtraciones de agua en la zona cercana al túnel de la línea 7B de Metro, que se corresponde inicialmente con los edificios de la calle Vergara 14 y 16, calle Lisboa y calle Somorrostro. Como antecedentes, les tengo que citar que la prolongación de la línea 7B del metro de Madrid a Coslada-San Fernando de Henares, conocida como la línea 7B, fue realizada en el periodo 2003-2007 por Mintra en tres tramos, el primero eran Las Musas M-40, de una estación, 1,3 kilómetros; el tramo 2 de la M-40 a Coslada y el tramo 3 de Coslada a San Fernando de Henares, con

una longitud de 6,65 kilómetros, 6 estaciones y un intercambiador. El objeto de esta comparecencia se sitúa en este último tramo, como ya he comentado, de Coslada a San Fernando de Henares. El entorno por el que discurre el trazado corresponde a un paisaje urbano, periurbano y agrícola y un urbano industrial, fuertemente influenciado por la acción antrópica. Es importante decir que era un periurbano agrícola en su pasado, caracterizado por la presencia de densa edificación en la segunda mitad del tramo, con sus correspondientes vías urbanas y abundancia de infraestructuras viarias.

Entonces, lo más importante que quiero comentarles es el estado de la situación del terreno, cómo es el terreno, que va a marcar todo lo que ha venido desarrollándose con posterioridad. El terreno en el que se ubica el final de la línea 7B de Metro, desde la estación de San Fernando hasta Hospital del Henares, es de alta complejidad y riesgo, con abundante presencia de yesos y sales. El ámbito por el que discurre el trazado corresponde a la zona de vertientes y terrazas del río Jarama, cuyo curso se encuentra próximo al final del trayecto proyectado de la correspondiente estación Jarama y Henares, objeto de la iniciativa. El sustrato de la zona de estudio está formado por los materiales detríticos terciarios típicos de la cuenca de Madrid, constituidos por arenas y arcillas en proporciones variables, alternando con yesos y que conforman un acuífero multicapa, en el que alternan capas permeables, impermeables y sobre las que se encuentran depósitos aluviales cuaternarios muy permeables, especialmente al final del tramo, en la zona correspondiente a una terraza del río Jarama. Los materiales cuaternarios dan lugar, generalmente, a acuíferos libres colgados y superficiales muy ligados al régimen de precipitaciones.

La Unidad de Seguimiento, Auscultación y Control de la Dirección General de Infraestructuras y Fomento, informaba en el año 2013 de la problemática existente, indicando que los terrenos atravesados de la estación de Coslada central son arcillas y yesos, en algunos casos con presencia masiva de estas en proporciones superiores al 80 por ciento. En ocasiones estos yesos contienen sales: halita, thenardita, glamberita etcétera, de gran solubilidad. La apariencia de esos terrenos, junto con niveles de agua y métodos constructivos que proporcionan estructuras permeables, pueden presentar problemas; especial complejidad presenta –ahora ya lo conocemos- un tramo de concentración de halitas, que es cloruro sódico, entre los puntos kilométricos 2,885 y 2,925, inmediato al pozo de bombeo, correspondiente al punto más bajo del trazado. Esta capa tiene un espesor de 3-4 metros y se localiza en la zona donde ha habido más concentración de daños, que han llevado, como ustedes conocen, a la demolición de un edificio, desalojo de una guardería, en fin, actuaciones que se han llevado a cabo en el centro dotacional de El Pilar. Estas sales, que son mucho más solubles que el yeso, no fueron identificadas en los estudios geológicos del proyecto por tener un aspecto muy similar al del resto de la formación y quedar por debajo de la base del túnel, bien es verdad que existe un acuífero superior establecido en las gravas y otro más profundo cuyo nivel piezométrico se sitúa en una profundidad aproximada de 27 metros y el túnel quedaba por debajo de este nivel, a profundidades entre 30 y 38 metros. He visto que incluso por debajo de la cota de 38 metros también ha aparecido agua.

El problema ha sido objeto de numerosos estudios e intervenciones desde la construcción del túnel en 2006. Los primeros daños se asociaron a entradas de agua salina, al pozo de bombeo, al

no ser este suficientemente estanco; de hecho, los bombeos rebajaron totalmente el nivel freático, permitiendo la entrada de agua fresca desde el Jarama. En la línea 7, el túnel ejecutado con tuneladora no resultó del todo impermeable; entraba agua por algunas zonas por las juntas y los pozos ejecutados con pilotes discontinuos no proporcionaron la impermeabilidad deseada en un principio. Con todo ello, se han producido entradas de agua considerables en el pozo de bombeo próximo a la calle Pablo de Olavide, con afección al entorno debido a la pérdida de material por la elevada solubilidad. Señalaba que este es el principal problema detectado, muy focalizado en la zona donde ha habido que actuar. Ahora mismo estamos actuando en el entorno del pozo de bombeo, que, como he comentado, es la parte más baja de la línea 7B en su tramo tercero.

Coincide, lógicamente, y por eso la actuación, que en las inmediaciones del pozo de ventilación y bombeo se encuentra un complejo dotacional de acceso por la calle De la Presa, de San Fernando de Henares, compuesto por varios edificios: la escuela infantil, el centro de educación de personas, la escuela de idiomas, el Instituto de la Mujer, museo municipal, etcétera. Con lo cual, para evitar que se afectara a este edificio y a otros edificios próximos, en el año 2008 se ejecutaron ya unas obras para la consolidación del terreno en estas proximidades. Además, se llevaron a cabo trabajos para disminuir filtraciones de agua que se estaban produciendo a través del propio pozo.

El 8 de octubre de 2009 -y aquí enlace ya con la petición que hacía el portavoz de Ciudadanos-, se registra de entrada en la Consejería un correo electrónico remitido por la presidenta de la comunidad de vecinos de la calle Vergara, 16 y 18 relacionado con la aparición de grietas tanto en la fachada del edificio como en el interior de los mismos, decía que como consecuencia de las obras de ampliación de la línea 7B de metro-, indicando que el tramo en obras y la zona afectada comprende desde la estación del Jarama a la estación de San Fernando de Henares y que el tramo que está teniendo deslizamientos, según ella, está situado en la avenida de Somorrostro, avenida que va en paralelo con la línea de metro, esquina con la calle Vergara. Inicialmente, puestos en conocimiento estos hechos ante el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, los servicios técnicos municipales inspeccionaron la finca y colocaron testigos para seguir el proceso. Los técnicos avisaron a Mintra, que ordenó realizar varios sondeos, de los cuales se concluía que, en relación con los arrendamientos que se citan en las reclamaciones y consultados los datos recabados, ni en la fase de ejecución de las obras ni posteriormente se han medido parámetros u observado circunstancias en las que puedan ser atribuidos los agrietamientos en la edificación del entorno del túnel -esto viene en cursiva en el propio estudio-. Como conclusión, por tanto, cabía negar en consecuencia cualquier participación del mismo en los daños de la reclamación. El Ayuntamiento de San Fernando de Henares resuelve en fecha de 15 de febrero de 2010 ejecutar subsidiariamente las obras de consolidación de los terrenos situados bajo la cimentación para detener los asientos diferenciales, cuya orden de sustitución había dirigido la comunidad de propietarios sin éxito en el mes de diciembre de 2009.

Asimismo, conforme al documento del estudio geológico-geotécnico del edificio de la calle Vergara número 16, emitido por USAC, unidad de seguimiento, auscultación y control a la que me había referido anteriormente, en diciembre de 2009 se concluye que las patologías que han aparecido en el edificio no son consecuencia directa de las obras de ejecución del túnel en la línea 7 de metro.

De ahí, que, con fecha 19 de agosto de 2010, conste la remisión de la reclamación de responsabilidad patrimonial, presentada en nombre de la Comunidad de propietarios de la calle Vergara número 16 de San Fernando de Henares por los daños y perjuicios derivados, según ellos, en la construcción de la línea 7 de metro. El procedimiento, que fue un contencioso-administrativo contra la Comunidad de Madrid, fue desestimado por los tribunales de primera instancia en febrero de 2012; la sentencia fue recurrida al Tribunal Superior de Justicia de Madrid, además, ampliándose la denuncia a los diseñadores y constructores del túnel. El tribunal vuelve a fallar en contra de la comunidad de propietarios en febrero de 2015, dando por agotado el procedimiento judicial.

Por otro lado, entre octubre de 2010 y febrero de 2011, se reciben las reclamaciones presentadas por vecinos de inmuebles de la calle Pablo de Olavide, muy próximos a la línea 7 de San Fernando de Henares, por la aparición de fisuras y grietas, lo que motivó la decisión de la entidad Mintra de controlar estos movimientos que estaban apareciendo en dichos edificios; las mediciones, iniciadas en noviembre de 2010, se realizaron semanalmente. A consecuencia de estas se pudo comprobar, en ese caso, el movimiento del terreno en torno al citado pozo, y se puso de manifiesto igualmente que se estaban produciendo movimientos en alguno de estos inmuebles cercanos. Esto llevó a la dirección de Mintra en febrero de 2011 a decidir que era necesario actuar en el terreno, antes que los daños en los edificios pudieran suponer para los mismos un riesgo estructural, incluso antes de dilucidar si estos daños estaban directamente motivados por la ejecución del túnel de metro.

En junio de 2011, se adjudicaron por Mintra unas obras de emergencia para impermeabilización del túnel en el entorno próximo al pozo y en el tramo Coslada Central-Hospital del Henares. En agosto de 2013, un informe de la USAC, de la unidad de seguimiento, auscultación y control de la Consejería de Transportes, firmado por un ingeniero de caminos, especializado en geotecnia, indica textualmente que: "El tratamiento de consolidación del terreno ha sido ejecutado con éxito, paralizando asientos e incluso recuperando una parte importante de los mismos, y, gracias a ellos, se ha conseguido la estabilización del terreno." Estamos hablando de la parte que está en frente del centro dotacional del pilar, precisamente en estos movimientos que ha habido en los últimos tiempos, cuando tuvimos que actuar de emergencia, no se habían visto efectivamente reflejados en esta estabilización del terreno que en un principio se había tratado ya con anterioridad. La Dirección General de Infraestructuras, hoy Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, una vez disuelta la extinta empresa pública Mintra, y como gestora subsidiaria de las infraestructuras de la prolongación de la línea 7, decide emprender el arreglo de los daños en las viviendas colindantes al pozo de bombeo situado en la interestación Jarama-San Fernando de Henares, junto al cual se detectó el problema de consolidación. A tal fin, comienzan las campañas de inspección de las viviendas afectadas, que da lugar a la correspondiente licitación y adjudicación de 2015 del contrato de reparación de las viviendas de San Fernando. Desde entonces, la mencionada Dirección General, Dirección que represento ahora, está realizando continuas mediciones de todos los hitos que se han colocado en la zona.

Según informa este centro directivo, en el año 2014, las reclamaciones presentadas por distintas comunidades de vecinos afectaban a cerca de 76 viviendas, concretamente estaban

centradas en la calle Francisco Sabatini números 3 y 5; Pablo Olavide, número 1 a 19; Rafael Alberti, número 7; Ventura de Argumosa, y se reclaman daños en mayor o menor medida en zonas comunes: portales, escaleras y trasteros. Cabe estimar, según dicho informe, que en función de la tipología de las viviendas, la ocupación de las mismas, sería para que residieran unas 280 personas aproximadamente; se han inspeccionado las viviendas, que han comunicado daños, así como en las zonas comunes; se han registrado daños observados, que se consideran relacionados con los movimientos que se produjeron en el terreno. Visualmente los daños parecen afectar a los elementos no estructurales de los edificios: cerramientos, divisiones, carpinterías; sin embargo, para poder determinar con certeza la no afectación de los elementos estructurales se realizó estudio y análisis mediante ensayos.

Como resultado de esto, se hicieron unas fichaciones individualizada para cada una de las viviendas y se ha actuado ya definitivamente, y creemos que se ha terminado con éxito, en 30 de estas viviendas. Desgraciadamente, han surgido problemas en la realización de este trabajo en el sentido de que han aparecido, cuando se ha desmochado, se han quitado pinturas, etcétera, más daños de los que en un principio estaban presupuestados en el contrato que se había licitado, por lo cual se ha llegado a un acuerdo de rescisión con la empresa que lo estaba haciendo, la empresa Elecno. Ahora mismo estamos intentado realizar unos nuevos proyectos para lo que estamos en conversaciones con los vecinos de estas casas, creo se han firmado nuevas fichas de arreglos con la conformidad de los vecinos. Esperemos que en el tiempo más breve posible, dos o tres meses, se pueda reanudar la reparación de todas estas viviendas, insisto, en las que se ha encontrado una relación causa-efecto directa entre las obras del metro y daños sufridos. Desgraciadamente, no se ha podido encontrar esta relación causal entre las otras viviendas que se refieren en la comparecencia, por lo que la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras no estaría autorizada a efectuar reparaciones dado que no hay un informe técnico que relacione directamente la construcción del túnel con estos posibles daños. Posteriormente, en mi segunda intervención, intentaré resolver las inquietudes que seguro me plantean. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Trigueros. Es el turno de los Grupos Parlamentarios, que intervienen en orden inversa a su representación parlamentaria. El señor Rubio, por lo tanto, portavoz de Ciudadanos, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Disculpe, señor Trigueros, porque no le he dado la bienvenida a la Comisión, como debe ser cortesía, y, por otro lado, es un placer contar con su presencia. Vaya por delante nuestro respeto a todas las decisiones judiciales, como no puede ser de otra manera; si bien entendemos que en muchas ocasiones puede carecer de información relevante, así como de información técnica necesaria para la toma de decisión.

No hace mucho tiempo, señor Trigueros, compareció en esta Comisión dándonos una información similar a la que hemos recibido en relación con las actuaciones realizadas, planificadas, la afectación de diferentes edificios. De igual manera, se nos informó de las labores para la estabilización del terreno, con inyección de mortero, canalizaciones de agua. Una explicación bastante detallada,

como suele hacer usted en estas comparecencias. Nos habló de unos servicios afectados a los que ha hecho referencia hoy también, como una guardería y una escuela de música que hubo que trasladar, así como edificios afectados.

Menos mal que me lo ha recordado hoy, porque aquí había apuntado que no recordaba exactamente cuáles eran los edificios afectados. Y según el informe tanto de Mintra como de los servicios técnicos de Metro, no se veían afectados por la realización de estas obras. Pero de los que estamos tratando hoy son: Vergara, 14-16; Lisboa, 2-4-6-8, y 18, y Somorrostro, 14. De estas, entiendo que Vergara 14 y 16 no están afectadas, sí Lisboa y Somorrostro me caben dudas. Si luego nos puede definir, por favor, exactamente cuáles son las afectadas para poder anotarlo, se lo agradecería.

Continuando con esta línea argumental, hoy no queremos hablar de las actuaciones que se están realizando en la actualidad para la consolidación. Vamos a empezar por el origen, que es la construcción, y, por ello, queremos que nos informe sobre los siguientes aspectos. Tenemos ciertas dudas sobre si el proyecto original definió el trazado que finalmente se construyó, el que tenemos actualmente, porque tenemos entendido que había una modificación. En cualquier caso, queremos conocer el contenido de esos informes geotécnicos e hidrológicos que entendemos que deben acompañar, el proyecto original. Nos han dicho ya que estos informes no identificaron correctamente la composición de los terrenos, al menos no en su totalidad, lo que nos parece preocupante, más que nada porque, si hablamos de carbonatos, como he oído hablar, y de cloruro sódico, como usted sabe igual que yo, la solubilidad hasta que alcanza el punto de saturación de cualquier sal es del cien por cien, por disociación, lo que justifica esa pérdida de material de manera clara.

¿Nos podría informar de si en los estudios hidrológicos identificaron los riesgos de apertura de estas balsas, de estas acumulaciones de agua que podrían iniciar un flujo? ¿Qué volúmenes identificaron en este caso? Entiendo que son volúmenes variables en función de las lluvias, de la pluviometría, pero nos gustaría conocerlo. No nos quedamos en esta parte, sino que queremos respuestas a otra serie de cuestiones. No sé si se trata de una leyenda urbana o de una realidad, y antes de hacer cualquier afirmación irresponsable preferimos solicitar la información como corresponde. Pregunto, de nuevo, en otro formato: ¿sufrió el trazado original del proyecto alguna modificación? ¿Se hicieron las correspondientes modificaciones al proyecto y se realizaron los estudios complementarios geológicos, en este caso geotécnicos e hidrológicos, que soportasen estas modificaciones? ¿Identificaron en esos estudios –los adicionales– la composición real de los terrenos y los riesgos de flujos de agua? ¿Y cómo se realizaron los cálculos de la capacidad portante del terreno? ¿En base a estos estudios o posteriormente se fueron adaptando y modificando? Insistimos y preguntamos esto para asegurarnos de que Metro de Madrid y la Comunidad de Madrid asumen las responsabilidades derivadas de sus actos o de sus omisiones, dependiendo de cuáles sean las respuestas que usted nos dé.

Señor Triguero, ahora, en contra de nuestra costumbre, nos alejaremos del posicionamiento técnico y nos centraremos en otro de nuestros puntos fuertes, el sentido común, que entendemos que

es algo que deberíamos poner encima de la mesa continuamente y de paso, le pido que me ayude; bueno, mejor, que nos ayude tanto a nosotros como a los vecinos afectados y, sobre todo, al Grupo Parlamentario de Ciudadanos para entender la situación. Las viviendas que hoy hemos traído a esta Comisión, en el caso de las viviendas me refiero, evidentemente, a los edificios, corresponden a un proyecto de 1978, y fecha de construcción 1980. Entendemos –y corríjame si me equivoco, pues, posiblemente usted tiene muchos más conocimientos técnicos en este punto que yo- que desde 1980 las viviendas han tenido tiempo suficiente tanto para adaptarse como para estabilizarse en ese terreno; asentarse, que es la palabra que se utiliza en arquitectura para estos casos. Hasta el año 2008 estas viviendas no habían tenido ningún tipo de problema -ninguno se ha identificado-, no ha habido grietas ni fisuras y los forjados se mantenían sin mayor problema, siempre que no sea el deterioro por el uso y por el paso del tiempo. Efectivamente, como ha dicho, en el año 2007 se inaugura este tramo y en el año 2008 se inician los primeros trabajos de consolidación del terreno. Como nos ha dicho, se debe a esta falta de identificación de sales en la composición de los terrenos. Al Grupo Parlamentario de Ciudadanos nos preocupa seriamente qué nivel de excelencia fue el realizado para la realización del proyecto como tal y de las obras. Pero no era esto, en realidad, lo que yo quería poner sobre la mesa. Casualmente, en el período 2008-2009 empieza la aparición de los problemas en las viviendas –por cierto, si quiere, aunque supongo que las tiene, igual que yo, hay fotos que determinan que esas grietas son grietas serias; o sea, no estamos hablando de grietecitas en escayola ni nada por el estilo-. Permítame que, por un momento, sea un poco mal pensando, y puede que esto sean coincidencias y no consecuencia real de la afectación de los edificios y por eso seguimos con estas preguntas, lo cual nos resulta extraño. ¿Cómo se ha decidido realizar esta evaluación de impacto? Es muy importante saberlo, señor Trigueros, porque nosotros queremos que en todas las circunstancias se asuman responsabilidades y, desde luego, que no se cargue contra los vecinos, contra los ciudadanos.

Lo que tenemos claro es que queremos una respuesta satisfactoria en un plazo inferior a tres meses, que incluye recibir todos estos informes técnicos y todo lo demás que, lógicamente, vamos a solicitar. Por nuestra parte, podemos ser generosos y esperar estos tres meses, aunque no sabemos si las familias pueden hacer lo mismo. Como digo, queremos que dé una respuesta y una explicación satisfactoria, no a nosotros sino a los ciudadanos, y una respuesta satisfactoria, sobre todo, a los vecinos; es lo que estamos buscando. Ya le anticipo que no nos vamos a quedar de brazos cruzados ni vamos a permitir que los errores de gestión potenciales –no estamos asegurando nada- del proyecto de metro que, en este caso, no son otra cosa que los errores de gestión históricos del Partido Popular. Insisto en que no vamos a permitir que, una vez más, estos errores de gestión los paguen los madrileños y, en este caso, no lo van a pagar los vecinos de San Fernando. De no obtener respuesta en el plazo indicado, solicitaremos una auditoría técnica del proyecto y su ejecución, con especial valoración de los informes geotécnicos e hidrológicos y repercusión en las modificaciones incorporadas, un estudio de valoración de impacto por una empresa independiente de las obras y reparaciones del túnel, de todas las obras y reparaciones, porque lo hemos pedido de algunas y nos han dicho que no hay informes cuando se hacen ciertas actuaciones en los túneles; no es el caso de las actuaciones realizadas en la 7B. Vamos a pedir este estudio, con toda la afectación a todos los

edificios que hemos incluido en esta solicitud de comparecencia. Y, por supuesto, medidas para paliar los efectos del túnel en los edificios de forma inmediata en caso de que se determine que han sido afectados por la realización de las obras. Intentaremos resolver estas medidas en esta Asamblea buscando el apoyo, lógicamente, de todos aquellos Grupos Parlamentarios que entiendan que asumir responsabilidades es una buena práctica, es más, que es deseable, y que nos enseñaron nuestros padres, que nos decían que cuando fuéramos mayores sería el momento de asumir estas responsabilidades. Nada más. Queremos, de verdad, hacernos mayores y, ante todo, lanzar un mensaje de tranquilidad y confirmar con toda la información técnica necesaria a los vecinos de San Fernando que sus viviendas, después de 25 años, están siendo afectadas pero que no es por culpa del túnel de nueva creación. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA:** Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra la señora Díaz en representación del Grupo Parlamentario Podemos.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN:** Gracias, señora Presidenta. Señorías, señor Trigueros, le agradezco su comparecencia en el día de hoy para volver a hablar de los problemas de la línea 7B de metro y cómo están afectando dichos problemas a los edificios colindantes.

Quiero decirle, desde este primer momento, que me decepciona profundamente su primera intervención, porque -no sé si lo recuerda- ha repetido prácticamente lo mismo que nos dijo aquí el día 9 de octubre. Por lo menos, a lo mejor, las personas que preparan sus intervenciones podrían tener en cuenta lo que ya ha dicho aquí, porque lo de aprender ahora la estructura yesífera y las sales de los suelos, de verdad que es literal tal y como consta en Diario de Sesiones del día 9 de octubre.

Ahora ya, con los meses transcurridos desde entonces, sí se observan importantes contradicciones entre lo que nos contó usted entonces, en aquella primera comparecencia, y lo que los tozudos hechos nos están demostrando desde entonces. En aquel momento, nos dijo que estaba plenamente garantizada la seguridad de las viviendas y de la línea de metro -y aquí abro comillas-, "porque, en caso contrario, estarían desalojadas las viviendas y el metro no podría circular". Pues bien, siete meses más tarde nos encontramos con una línea de metro que sí se tuvo que cortar, que no puede circular, y en una situación en la que cada vez son más las incógnitas, las contradicciones y -aunque sé que esto le va a enfadar- el oscurantismo con el que se está produciendo todo lo relacionado con esta línea de metro, porque sobre oscurantismo sí le oímos también decir que nada de nada, que aquí no había nada que ocultar, que si cualquier miembro del Ayuntamiento de San Fernando de Henares hubiera pedido información, que se la habrían facilitado sin problemas. Pero es que la realidad -y en esto creo que puedo contestar a la anterior intervención del señor Rubio-, el Ayuntamiento de San Fernando lleva ya muchos meses pidiendo a la Consejería que se le entregue el proyecto de construcción de esa línea, no el original, que le tengo aquí, efectivamente, sino el que realmente se ejecutó con los modificados; es decir, el que tuvo en cuenta que se hizo ahí una extraña curva que se plasmó en una nueva estación de metro que paraba en San Fernando y que no dispone de ese estudio geotécnico que sí que tenía el proyecto original. Entonces, no se me ofenda, dígame simplemente: mire, es todo un mal entendido; tiene usted aquí el proyecto o mañana venga usted a

mi departamento y yo le doy el proyecto y el estudio geotécnico del efectivamente realizado, no el original sino el que finalmente se ejecutó. Y, en base a ese estudio geotécnico, entiendo que tendremos que empezar a pedir responsabilidades, porque también, en aquella ocasión, lo que nos dijo es que los problemas de la línea 7 no han sido provocados por una mala ejecución sino por las características –y esto mismo que nos ha dicho- del sustrato, las características geológicas del terreno por el que discurren... Y, en fin, esto no es creíble. El proyecto se ejecutó mal, porque no sé si usted sabe que por debajo del Canal de La Mancha pasa un túnel que no se hunde. Es que cada sustrato, cada terreno requiere un determinado tipo de ejecución del proyecto, y aquí el proyecto se ejecutó mal porque no tuvo en cuenta las características de esos suelos. Entonces, yo he pedido la información de cuánto nos ha costado a todos los madrileños tener que afrontar estos gastos y me han dado una relación de más de 9 millones de euros, solamente lo que ha costado inyectar toneladas y toneladas de cemento, y a esto habrá que añadir los costes de las reparaciones de esas viviendas, que usted ha dicho ahora mismo, el servicio sustitutorio de autobuses, que se ha tenido que establecer para atender a los vecinos afectados.

Entonces, yo creo que ahora mismo le rogaría que en su siguiente intervención nos dijera, en primer lugar, qué está haciendo ahora mismo la Dirección General de Infraestructuras para determinar las responsabilidades de las personas que decidieron ejecutar el proyecto con el trazado definitivo; es decir, el que acabamos de decir que abandonó el trazado inicial y, sin informes geotécnicos adecuados, decidió construir un túnel por donde era imposible que se ejecutara el túnel con las características con las que se ha ejecutado, y a las pruebas me remito, que esto ha sido así.

También le pido, en segundo lugar, que de forma clara y rigurosa, nos explique qué es lo que está pasando actualmente, porque ahora mismo se están haciendo unas obras sobre el metro que iban a durar escasamente tres meses; cuando se cortó la línea fue allá por noviembre. Y, ¿qué es lo que se han encontrado? Porque resulta que, de aquellos tres meses, ahora mismo ya vamos por más de siete. Le pido aquí también, de verdad, seriedad y rigor, porque, desde que se realizó ese anuncio el 20 de noviembre, no solo ha pasado más del doble de tiempo sino que el día 8 de abril, se abrió el tramo comprendido entre las estaciones de San Fernando y de la Rambla. Y yo creo que aquí esto también merecería otra explicación, en este caso sobre el diseño de esas obras del metro, porque se han mantenido cerradas estaciones sobre las que no se han tenido que realizar actuaciones de ningún tipo. Entonces, le pedimos también, por favor, que nos expliquen –me imagino yo que habrá algún tipo de comunicación entre Metro y la Dirección General de Infraestructuras- qué es lo que ha pasado, qué es lo que está pasando ahora mismo, para que unas obras proyectadas para tres meses, ya lleven siete y nadie explica qué es lo que está ocurriendo y por qué no se ha reabierto esa línea de metro.

En tercer lugar, y continuando con lo que comentaba también el señor Rubio, que, por favor, de manera pormenorizada, nos explique si en esas viviendas que, por puro sentido común... O sea, yo creo que todos conocemos cuáles son los requisitos rigurosos que se establecen jurisdiccionalmente para establecer una relación causa-efecto, pero el sentido común, los hechos que acaba de narrarnos el señor Rubio, lo que nos dicen es que, efectivamente, eran unos edificios que estaban perfectamente asentados desde su construcción en los años 80, y no ha sido hasta que ha

llegado el momento de ejecutarse ese túnel, esas filtraciones, que han empezado a tener problemas. Entonces, a mí me gustaría que nos explicara con un poco más de detalle qué es lo que se está haciendo en todos esos edificios de los que realmente se ha asumido la responsabilidad, pero también, si piensan redefinir cuál es la postura de la Comunidad de Madrid para atender a esos otros a los que, a lo mejor, les faltó algún detalle jurisdiccional para poder demostrar la relación causa-efecto entre las filtraciones y el deterioro de los edificios y que, sin embargo, pudieran realmente estar afectados por esas mismas obras, como el sentido común parece que nos dicta. Así que, ya termino aquí y espero sus respuestas. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Díaz. El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Vicente Viondi, tiene la palabra.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Ya se han comentado muchas cosas relacionadas con este asunto en otras Comisiones, en preguntas en el Pleno y hoy también. Para empezar, señor Trigueros, nos pone usted ese tono de voz y esa cara amable en unas explicaciones – yo se lo agradezco, no me ha dado por la geología-; los males que ya sabemos cuáles son, si nos los han reiterado constantemente. Pero el principal problema no es que nos cuenten los males, es que no quieren reconocer que detrás de aquí, de esto, hubo una decisión política. Es que tenía que llegar el metro, isí o sí!, ifuera como fuera!, antes de las siguientes elecciones autonómicas. A partir de ahí, empezamos a contar la verdad, no solo la parte geológica sino la parte política, señor Trigueros. Porque aquí hay muchas decisiones políticas que arrastran a todos los problemas que han llegado a continuación.

Hablaba el señor Rubio del origen, y hablaba la señora Díaz del túnel del Canal de la Mancha. Mire, si se quiere hacer una obra de infraestructuras en el siglo XXI -y usted sabe que los mejores ingenieros, no sé si están en España, pero probablemente la inmensa mayoría han estudiado o han trabajado en España-, si se quiere hacer una línea de metro que llegue a San Fernando de Henares, pasando por Coslada, sabiendo las circunstancias geológicas que ha dicho usted, no es un proyecto que se tenga que hacer de prisa y corriendo para llegar a unas elecciones. Hay que hacer un trabajo reposado con un estudio lo suficientemente amplio para saber todas las consecuencias que puede tener, y haberlo llevado a cabo. Si había que tardar, en lugar de la fecha de las elecciones, dos años después para que se hiciese correctamente y no hubiera este tipo de problemas, hubiese sido lo más adecuado. Pero detrás de estas decisiones no había decisiones técnicas, había urgencias políticas.

A partir de ahí, vamos a ver las soluciones, porque los males están ahí, y si no los reconoce el Gobierno regional del Partido Popular, el de Cristina Cifuentes, el de Esperanza Aguirre o el de Ignacio González, mal vamos. Reconozcamos que hubo una decisión política de urgencia, que ese trazado tenía que ir porque hubo un cambio en el trazado por decisión política. Ahora, ¿qué soluciones hay después de estas obras? Aquí estamos hablando de los vecinos afectados, pero a mí también me preocupa la seguridad definitiva que tenga esa línea de metro, porque los vecinos que viven ahí me preocupan –ahora hablaré de ellos en concreto-, pero también me preocupan todos los vecinos que cogen día a día esa red de metro.

Se lo dije hace unos meses y se lo dije al Consejero, ¿es definitiva esta solución? ¿Ustedes pueden garantizar que es definitiva? Porque mire, yo he oído a la señora Cifuentes, en un Pleno de la Asamblea, hablar de las obras de la línea 1 de metro, de que si no se actuaba, la oposición podía ser culpable por paralizar el proyecto, y, si había muertes se nos iba, no a imputar, se nos iba a señalar como responsables. Lo dijo en el Pleno, ahí, a cuatro pasos de esta Comisión. Yo le devuelvo la pelota, ile devuelvo la pelota!, basándose en sus criterios. ¿Usted puede asegurar, como Director General o el Presidente de metro, que ya es la solución definitiva de seguridad para la línea 7B de metro? Yo quiero una garantía. Lo mismo que ustedes hablaban de necesidades, yo quiero garantías, algo que sea una conclusión definitiva sobre este asunto.

No le voy a hablar de los costes provenientes de aquella chapuza y de aquella decisión política durante todos estos años. Si las cosas se hubiesen hecho bien, no tendría que estar usted compareciendo aquí sobre este asunto. Mire, esto empezó, el último relato de la línea 7 B, en el mes de agosto del año pasado, y usted compareció aquí en el mes de octubre. Prácticamente, fue la primera comparecencia en la primera Comisión, y usted nos hizo un relato, en la primera parte, igual que ha hecho hoy, hablándonos de geología, y dijo que aquello era -permítame la expresión- una cosa menor, que no era de una gravedad suficiente, pero los vecinos ya estaban preocupados; las asociaciones de vecinos de San Fernando de Henares estaban preocupadas. He de reconocerle también que no fue el único que no se preocupó, porque la Alcaldesa de San Fernando de Henares tardó semanas hasta que se enteró de que ahí había un problema, y tuvo que ser el portavoz del Grupo municipal socialista, don Javier Corpa, el que tuvo que trasladar a los medios de comunicación y las exigencias a la Comunidad de Madrid. A la Alcaldesa de San Fernando le costó enterarse del problema que tenía en su propio municipio.

Aquello que era una cosa menor supuso luego un corte; un corte que iba a ser de escaso tiempo y que ha pasado a ser de meses. Y ahora estamos con el caso concreto de las viviendas. Mire, usted que lleva siendo responsable en muchísimos Gobiernos de la Comunidad de Madrid y del Partido Popular, no se lo voy a imputar a usted, se lo imputo al conjunto de las decisiones que nos llevaron hasta aquí. Hay una parte que es la responsabilidad patrimonial y usted nos ha hablado de sentencias judiciales y de la no existencia en sus informes posteriores de una relación causa-efecto. Pero usted sabe también que en política hay responsabilidades sociales y políticas, que van más allá de las relaciones en el ámbito jurídico. Yo creo que después de años en que los vecinos vivían en unas viviendas que no tenían ningún tipo de problema, en una situación de total normalidad en una zona que usted nos ha descrito como un "Vietnam geológico", de repente aparece el metro y empiezan a tener esos problemas. Yo creo que la Comunidad de Madrid –Mintra ya no porque ustedes se la cargaron-, Metro, la Dirección General de Infraestructuras, ende, todo el Gobierno regional, tienen una responsabilidad política y una responsabilidad social con los vecinos que ven afectadas sus viviendas en el entorno de todas las obras de la línea 7B del metro de San Fernando. Yo le pido aquí que asuman, de una vez por todas, que una decisión política tiene que tener responsabilidades; nadie va a dimitir. Si yo no le pido ahora a nadie que asuma responsabilidades de una obra hecha hace unos años y mal, pero sí que le pido responsabilidad social; responsabilidad social con estos vecinos, con las asociaciones de vecinos, con garantías para el mantenimiento de la línea de ahora en

adelante. Le pido que tome este asunto no como un gestor que soluciona un conflicto entre unos vecinos y ve si le puede rascar un euro o dos a su Consejería, le pido responsabilidad social, con los vecinos del entorno y con los vecinos de San Fernando, que no volvamos a tener que traer a esta Comisión este mismo asunto, porque será que ustedes lo han hecho bien y nosotros no tendremos motivos para decirles que lo hagan correctamente. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Doy la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Fernández-Quejo.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Gracias por su comparecencia, señor Director General. La verdad es que la comparecencia está derivando en varias cosas que no eran el objeto. Vamos a ver si nos centramos en el objeto de la comparecencia y no nos ceñimos a las viviendas afectadas. Mire, la obra se ejecutó y, a mi juicio, se ejecutó bien, pero es verdad que los informes no detectaron determinadas cosas y es verdad que el terreno es inestable. ¿Qué les va a decir? Les tiene que contar cómo es el terreno y todo el tema de las arenas, las arcillas, los yesos y las capas freáticas que hay por encima y por debajo del nivel del metro; eso se lo cuenta. Pero yo lo que les quiero decir es que ahora estamos con un problema. Ustedes dicen que hay que aplicar el sentido común; bueno, el sentido común lo primero que dice es que hay que actuar, y la Consejería, en el momento que conoce los problemas, actúa; actúa inyectando morteros, apeando las estructuras, trabajando en el túnel, mejorando la estanqueidad en los pozos de ventilación, reparando los tacos y los carriles... Mil cosas que ha habido que hacer en un proyecto complejo, complejo. Luego la actuación de la Consejería hoy yo creo que es muy solvente y muy coherente.

¿Se está actuando en las viviendas? ¡Claro que se está actuando en las viviendas! De hecho, se ha actuado ya en muchas viviendas y en otras se ha hecho una identificación de todos los problemas y una ficha pormenorizada de cada una con sus problemas para que a la hora de licitar un nuevo contrato de reparación de viviendas se haga a la perfección, y eso va a estar en marcha inmediatamente. ¿Qué quiere que les diga del sentido común? El sentido común nos dice que desde el año 1980 no ha habido problemas en unas casas y en otras sí. Pero es que el sentido común, muchas veces, no es como es; yo no digo que no tenga que ser como ustedes dicen, pero lo que sí digo es que esto no es tan fácil. Usted, señor Viondi, ya tiene experiencia como para saberlo. Si la Dirección General de Infraestructuras, en unos determinados edificios, pide unos informes técnicos para ver exactamente de dónde vienen los asentamientos o no de los terrenos y alguna fisura que se haya podido producir, aunque nos diga el sentido común lo que nos diga... Porque a la Consejería, mire usted, si va a reparar viviendas, lo mismo le da reparar 28 más que 28 menos, pero si tiene un informe que le dice que no, ¿usted qué hace? Usted dice: ¡pues que se arreglen! Pues no lo sé, porque eso es prevaricación; o sea, lo primero que habrá que hacer es tener un informe que nos diga: estos edificios, efectivamente, están dañados, y, efectivamente, proviene de la obra de la Línea 7B. Pero ¿y si tiene un informe contrario? En algunos de los casos, en otros todavía se estará haciendo el informe, porque yo sé que se ha pedido; pero en algunos de los casos ya hay informes que dicen: esto no es así. Usted ¿qué dice? ¿Gástese el dinero? Mire, de verdad, con tal de acabar con este problema yo sería partidario de que se arreglaran todas esas viviendas en las reparaciones que

podieran tener, pero si usted lo hace con un informe técnico que dice lo contrario, es prevaricación. Entonces, lo primero que habrá que ver es si tenemos unos informes que nos digan que esas viviendas hay que arreglarlas y que están afectadas por la línea 7B, ¡así de claro! yo no le digo que no, ¿eh? Yo por lo menos sería partidario de hacerlo, pero está claro que esto es lo que está pasando, referido a algunas de las viviendas de las que estamos hablando hoy aquí. ¡Esto es lo que está pasando!

Entonces, el señor Rubio dice: Pues vamos a unir a todos los Grupos para que se reparen las viviendas. ¡Bueno, pues bien! Si ustedes unen a todos los Grupos para que se reparen las viviendas y van contra los informes, ustedes sabrán. A mí el sentido común me puede decir también lo que ustedes dicen, si yo no digo que no; que desde el ochenta no se ha movido y de repente se mueve. Yo no digo que no, pero lo que sí les digo es que primero alguien tendrá que decir que eso proviene de ahí. Porque ya hemos tenido una resolución judicial sobre una serie de vecinos que nos dijeron que eso venía de ahí y luego no era verdad; hay una resolución judicial y ha sido la justicia la que ha dicho: esto no es así. Claro, entonces, a lo mejor ese es el sistema; a lo mejor el sistema es: si hay un informe que dice que no y la Consejería, conforme a ese informe no actúa, pues a lo mejor tiene que ser un juez el que le diga que actúe, y además actúa. Es que ya ha pasado. ¡Ya ha pasado! Ya hemos tenido una resolución judicial en la que se ha dicho no; no se crea que las cosas son tan fáciles. Además yo sé que usted sabe que las cosas no son tan fáciles. Pero, en cualquier caso, ¿el sentido común dice lo que ustedes dicen? Pues a lo mejor sí, a lo mejor sí. Pero lo que yo sí les digo es que la Consejería, la Dirección General de Carreteras y Infraestructuras están actuando bien. Se está ejecutando un obra en la que se está llevando la máxima prevención; una obra en la que yo les garantizo que el Director General no va a abrir la línea 7B si no está totalmente tranquilo y seguro de que eso no tiene ningún riesgo, ni para las viviendas, ni para los equipamientos -que sabe que ha habido que demoler alguno y otros trasladarlos-, ni para los vecinos, ni para los usuarios de metro. O sea, el día que se abra la línea 7B en el tramo del que estamos hablando será porque exista una total seguridad y porque tengamos unos informes que nos digan que hay una total seguridad.

Referente a los vecinos, desde luego, yo lo que les puedo decir es que cuentan con el apoyo del Grupo Popular. A lo mejor si hay un informe que dice que no se deben de arreglar las casas, pues lo que hay que hacer es buscar otro informe que diga que sí que hay que arreglar las casas, porque alguien lo diga. Porque a lo mejor el informe puede estar equivocado, se ha mandado a empresas para que evalúen la situación y digan si esto es responsabilidad; o sea, que yo no me pongo contra los vecinos. Mire, la Consejería no se pone contra los vecinos; la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras no se pone contra los vecinos. Algunas de las situaciones que se han traído hoy aquí todavía se están evaluando y tiene alguien que decir: bueno, puede ser posible. A lo mejor, en ese momento, habrá que hacer la reparación, pero como comprenderá, es mucho más fácil para todos decir: mire que se reparé, y se acabó. Pero eso no es tan fácil jurídicamente; no es tan fácil jurídicamente. Entonces, a lo mejor hay que hacer otro informe que contraste la situación anterior y en el caso de que coincidan todos los informes diciendo que no es culpa de la línea 7B, pues a lo mejor hay que ir a un juez. Yo no quiero que los vecinos vayan a un juez, ¿eh? Yo quiero que se contraste bien para que, cuando uno gasta el dinero de la Consejería, se haga conforme a como se

tiene que hacer y no con informes contrarios. Como comprenderá, en una evolución de un arreglo como el que estamos haciendo en la línea 7B, como el que la Consejería está haciendo en la línea 7B, arreglar unas viviendas más o menos, si tenemos constancia y seguridad de que eso es producido por la línea 7B, a la Consejería no le es tan importante. Lo que tenemos que tener claro es la causa y el informe que dice que la causa proviene de ahí. Efectivamente, el sentido común; sí, el sentido común dirá una cosa, pero la resolución judicial de uno de los bloques de viviendas ya ha dicho el juez que no, que no es el sentido común, que son los informes. Ya ha pasado una vez. Entonces, esperemos que haya un informe que nos diga que hay que arreglar eso y que viene producido no por los asentamientos del terreno, sino por la 7B. Eso es lo que hay que hacer. Y yo le garantizo que el Director General se está preocupando mucho por este tema, que el Director General está viendo toda la estabilidad de los terrenos; que hay puestos un montón de testigos, que se están haciendo miles de pruebas y que la línea 7B no se va a reabrir hasta que no haya una total seguridad para los usuarios de metro y para todo el mundo de que es perfectamente viable y de que no habrá ningún tipo de problema. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Oídos los Grupos Parlamentarios, es el Director General de Carreteras e Infraestructuras quien dispone de un máximo de diez minutos para dar cumplida respuesta.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): Muchas gracias, señora Presidenta. Señores portavoces, agradezco sus intervenciones. Voy a intentar aclarar, dentro de mi tiempo, lo que me han planteado. Como primer apunte, quiero decir que no me importaría comparecer largo tiempo para hablar estrictamente de la obra de emergencia que se está llevando a cabo. El tema por el que yo vengo es más o menos el tema de las viviendas, aunque haré referencia a la obra de emergencia, dada la petición de la portavoz del Grupo Podemos.

Mire, el proyecto original, efectivamente, no es el que se ha realizado definitivamente; hay un modificado. Todo el mundo sabe que hay un proyecto original, un proyecto modificado y luego, incluso, un complementario. Toda la documentación que se tiene de esos proyectos, toda, está a su disposición. No hay ningún documento que se aparte ni que se esconda. Toda la documentación que tenemos está a su disposición; la pueden ver cuando quieran, pidiéndola. Si hay algún documento que se supone que existe y no está, es porque no se ha encontrado, pero todo lo que tenemos lo tenemos y se lo damos a todos ustedes, porque flaco favor haríamos escondiendo un documento de un proyecto realizado. No tiene ningún sentido cuando estamos, además, trabajando sobre una obra de emergencia que está costando bastante dinero.

Hemos hablado de sentido común. Hasta 2008, las viviendas no tienen fisuras; después, aparecen fisuras. Lo que nosotros estamos haciendo es un contrato, digamos, de seguimiento de toda la zona, incluso de las viviendas. En esta segunda fase se han colocado testigos, concretamente, en la calle Vergara 16 y 18, en los cuales el seguimiento es horizontal. No se ha movido nada. Claro, se colocaron en febrero de 2016 y hasta mayo de 2016 no se aprecia ningún movimiento. ¿Debido a qué se han colocado estos testigos en estas casas que, en un momento determinado, por resolución

judicial, ya se dijo que no tenían derecho -entre comillas- a reclamar por una relación causa-efecto en sus defectos? A que, como usted muy bien ha apuntado, la obra de emergencia que en un principio se pensaba que iba a ser consolidar el terreno, como se había hecho al otro lado de las vías del metro, no ha sido así, desgraciadamente. Yo estuve aquí en octubre, como usted dice, y en noviembre se produjo un hecho. La prensa pone en mi boca palabras según las cuales la zona había bajado dos milímetros. No es cierto. Yo dije dos centímetros. Eso son leyendas. Se dice: dos milímetros, idos milímetros! Como si dos milímetros fuera una barbaridad; fueron dos centímetros, que sí quiero decir que fue una barbaridad, lo que motivó que se aceleraran muchísimas actuaciones que teníamos previsto realizar en un tiempo razonable, que se evaluara el problema como mucho más grave de lo que en un principio podía pensarse y como se había actuado en las viviendas de la calle Sabatini que estamos ahora reparando. El problema se acrecentó y por eso, si ahora mismo me preguntan -que muchas veces nos preguntan- cuándo se va a abrir la línea de Metro -ahí sí que entraré-, les diré que cuando entendamos, desde la Dirección General de Infraestructuras y, desde luego, desde los operadores de Metro, que reúne las condiciones necesarias de seguridad.

Pero le voy a decir cómo está la obra de emergencia, para salir de dudas. Ahora mismo, estamos colocando vías provisionales para pasar unas dresinas con carga para ver cómo se comporta el terreno que se ha inyectado, el mortero que se ha echado en toda esa parte de la línea de metro. A su vez, se está comprobando que los movimientos de los edificios ya no existen, digamos que se mantienen en una horizontalidad que creemos y pensamos que puede ser ya definitiva. Con lo cual, la obra de emergencia parece ser que va dando sus resultados. ¿Estamos seguros de que esto va a ser definitivo? Pues, mire, yo no le puedo decir que va a ser definitivo, de lo único que yo estoy seguro es de que tengo monitorizada toda la zona, y que en cualquier momento que se pudiera producir algún hecho en sí, actuaríamos en consecuencia, como ya se hizo; o sea, lo que no vamos a hacer es que porque un director general venga a una Comisión y diga que se va a abrir el Metro dentro de tres meses, se tenga que abrir el Metro dentro de tres meses. Siempre será: si los resultados de las acciones que se están llevando a cabo son como en un momento determinado están previstos, este será el fin. ¿Y ahora qué tenemos previsto? Pues, le estoy diciendo que en el último mes parece que está todo estabilizado.

Pero yo insisto -y por eso ustedes me han recriminado- en repetir el tema de la geología de San Fernando. Mire, es que si perdemos el tema de la geología de San Fernando de referencia, hemos perdido, digamos, el faro que nos tiene que llevar a resolver el tema; porque es que cualquier actuación en el subsuelo de San Fernando -y eso lo digo yo, porque se lo he oído a expertos geotécnicos-, en esa zona sobre todo, tiene influencia en el resto; o sea, cualquier nuevo edificio que se haga puede cambiar el nivel freático de las zonas de alrededor, y es muy sintomático y muy curioso que en la zona esta de nuestros edificios se han hecho edificaciones nuevas; edificaciones nuevas que no tienen grietas, pero sí los edificios colindantes. Con esto no quiero decir -y que no me malinterpreten- que la culpa de las grietas la tienen los edificios colindantes; en absoluto. Lo que sí quiero decir es que cualquier actuación que se haga en el subsuelo tiene influencias. Y no me gustaría que esto se sacara, digamos, de contexto, y digan que el Director General ha dicho que ha habido un terremoto. No, es que ha habido movimientos de suelo en San Fernando -y ustedes lo saben-, que en

un momento determinado, en un determinado tipo de suelo, puede no tener influencias; pero, dadas las características, los acuíferos, y bolsas de agua confinadas que existen dentro del subsuelo de San Fernando, es lo que hace que puedan tener su incidencia en el terreno, porque las sales que se disuelven solo se disuelven si el agua corre; el agua estancada con una sal no se disuelve. Entonces, ¿qué es lo que se hizo en el proyecto? Los que estaban haciendo el proyecto -según me comenta la gente que estuvo construyendo- dicen que no salió agua por el pozo de ventilación mientras duró la construcción, desgraciadamente después sí que fue como un "dren".

Volviendo al asunto que nos había traído, me había preguntado el portavoz del Grupo de Ciudadanos en qué viviendas estamos actuando. Mire, se está actuando en Francisco Sabatini, 3 y 5; en Pablo Olavide, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 15, 17 y 19; en Rafael Alberti, 7; en Ventura Argumosa, 8, 14, 16 y 18.

En cuanto a lo que se está estudiando, en la calle Vergara, 16 -ya he enseñado las gráficas-, no se han registrado movimientos reseñables desde febrero hasta el mes de mayo. También se han tenido noticias -no quiero con esto decir nada, porque no se sabe; yo no quiero aquí pontificar- de obras realizadas por la comunidad de vecinos en la zona de los trasteros, cuyo alcance no ha podido ser determinado. No sé si esto tiene influencia o no, pero sí que se han realizado. En Somorrostro, 26, y Lisboa, 2, que están en estudio, se recibieron, en abril de 2015, a través de Metro de Madrid, quejas del administrador de la propiedad sobre daños aparecidos en un pilar del garaje de la mancomunidad de propietarios Las Islas. La Dirección General de Infraestructuras mandó a los técnicos de la USAC a revisar los daños descritos, y en el informe de fecha 20 de mayo de 2015, la USAC pone de manifiesto que, debido a la localización de los daños y la dirección que indica los mismos, en su opinión, no se trata de un problema relacionado con las obras de Metro, sino de un problema localizado en el propio edificio. Y sobre la calle Lisboa, 2 y adyacentes, por una queja recibida hace escasos dos meses, se han realizado visitas por técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, y personal de la obra. Los daños observados no parecen revestir especial gravedad, y no afectan a la estabilidad estructural de los edificios. Aun así, se ha encargado un informe a un estructurista especializado para determinar si pueden deberse a la construcción del Metro. El informe, de fecha 3 de junio de 2016, prácticamente ayer o anteayer, concluye que los desvíos observados, de bastante menor entidad que en otros casos aquí expuestos, son compatibles con pequeños errores de ejecución o proyectos, o incluso podrían ser defectos constructivos, por lo que a priori no se pueden correlacionar con las construcciones del metro, y la calle Somorrostro, 4 está pendiente de una visita.

Yo reitero lo que ha dicho el portavoz del Partido Popular, por parte de la Comunidad de Madrid así se hizo saber a los vecinos que acudieron a la reunión con la Federación Regional de Vecinos y con el Consejero, que si no se podía abordar este tema por actuación directa, quizá se podría entrar en ayudas por rehabilitación de viviendas. O sea, la Comunidad de Madrid, entiendo, que tiene otros argumentos, otras posibilidades de poder resolver este tema. Insisto, como ha dicho el portavoz del Partido Popular, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras va a gastar ahora un dinero en arreglar en la segunda o en la tercera fase todas las viviendas que se consideran que están directamente afectadas por las obras del pozo 7B, y este proyecto se podría ampliar a la

calle Lisboa, la calle Somorrostro, pero teniendo una relación causa-efecto que pudiera justificar esta actuación para los vecinos; nada más lejos, por lo menos, de este Director General y del Consejero, de querer crear un conflicto social con los vecinos que se ven afectados. Si existen otras fórmulas, ayudas, subvenciones de la Comunidad de Madrid por las cuales se puedan arreglar sus viviendas, yo creo que no habría ningún problema en hacerlo. El portavoz de Podemos me había dicho que había contradicciones, oscurantismo, el Ayuntamiento...

La Sra. **PRESIDENTA**: Disculpe, ha superado el tiempo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): ¡Un segundito! ¡Un minuto!

La Sra. **PRESIDENTA**: Sí; sea conciso, si es posible.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): ¿Pedir responsabilidades? Mire, en eso estamos, ¡en eso estamos! Ese informe del que decía que había que pedir una auditoría, ¡el informe ya está pedido! Estamos evaluándolo y si hay que pedir responsabilidades al Consejero, al Director General no le va a temblar la mano en hacer todo aquello que se considere que hay que hacer. En fin, no tengo más tiempo pero estoy como siempre a su disposición y no solamente aquí. ¡Nadie me viene a ver después! Aquí todos me dicen que sí, que me visitan para todo tipo de aclaraciones, pero, de verdad, les ofrezco la Dirección General y a mis funcionarios para aclararles cualquier duda en cualquiera de los contratos o de las actuaciones que está realizando la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, en cualquiera de los temas, tanto en carreteras como en infraestructuras. Estoy encantado de asistir a esta Comisión todas las veces que ustedes quieran, pero también les brindo mi despacho para aclarar cualquier duda. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: La Comisión le agradece su asistencia, señor Director General de Carreteras e Infraestructuras. Abordamos, entonces, el cuarto punto del orden del día.

**C-663/2016 RGEP.5744. Comparecencia del Sr. Consejero-Delegado de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre situación de la negociación del convenio colectivo con los trabajadores de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Ruego al señor Consejero Delegado de Metro de Madrid ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Para sustanciar la citada comparecencia, doy la palabra para este primer turno a la señora Díaz, del Grupo Podemos, por un tiempo máximo de cinco minutos. Gracias, señora Díaz.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, Presidenta. Señorías, señor Bravo, bienvenido otra vez aquí. Mi Grupo ha pedido su comparecencia hoy porque, ya se lo hemos dicho en anteriores ocasiones, estamos muy preocupados con la política de personal que se está llevando a cabo en Metro

de Madrid desde hace varios años, en concreto, desde que sus antecesores decidieron hacer el ERE que provocó la desaparición de 577 puestos de trabajo y empezó la deriva de esta empresa, despatrimonializándola, dejando sin atender por personal de Metro numerosas estaciones. Le hemos oído aquí, en numerosas ocasiones, también decir eso de que usted no puede hacerse cargo de las decisiones de sus antecesores y que solo responde de lo que sucede desde el año pasado, pero es que conforme nos va llegando la información sobre lo que ha pasado en Metro de Madrid para llegar a esta situación actual, lo que vemos es que, desde al menos el año 2012, hay un plan que de forma sistemática ha venido ejecutándose de forma milimétrica.

Pedí en diciembre el informe de la empresa McKinsey & Company, que prestó el servicio de consultoría para realizar la auditoría financiera y operativa para la actualización del plan estratégico de Metro de Madrid, en virtud de un contrato que se adjudicó el 24 de octubre de 2012. En este informe se define una estrategia y, con una frialdad pasmosa, se describe a la perfección todo lo que ha ido sucediendo en estos años, incluido el año en el que ya es usted responsable. De forma sistemática, se plantea un escenario donde se va a despatrimonializar la empresa con venta de los activos que todos conocemos, con redefinición de los horarios de prestación de los servicios en los distintos vestíbulos de la red, con iniciativas de reducción de gastos en seguridad, con reducción de frecuencia de trenes, con modificaciones de actividades de personal afectado y reducción de gastos en limpieza y en energía. Respecto a esto de la energía lo que se dice es que esta reducción de gastos de energía se logrará con la reducción en el horario y frecuencia de los trenes. También aquí se nos habla de la política de futuro en materia de recursos humanos donde se habla claramente de reducir el gasto unitario por empleado, donde se habla del control, de la no reposición de las jubilaciones y de las salidas naturales del personal. Así que, por favor, no nos diga que no se hace usted cargo de lo sucedido en años anteriores porque esto es una estrategia que parece ser que está en vigor ahora mismo y no sé si se hace con la idea de poder externalizar todos los servicios que sean posibles, siguiendo así el dictado de las políticas neoliberales al uso. En este plan quizá lo que nos encontremos es, aparte de esa caótica política de personal de ahora hago un ERE brutal, ahora contrato 360 nuevos maquinistas, ahora empiezo a lanzar noticias sobre las injustas reivindicaciones de la dirección de metro, del personal, al que ahora se les empieza a acusar de que son unos privilegiados, de que tienen suerte de tener un puesto de trabajo, un plan donde se está intentando criminalizar las justas reivindicaciones laborales que constitucionalmente amparan a todos los trabajadores de este país y, entre ellos, lógicamente, a los trabajadores de Metro a los que se refiere esta comparecencia. Así que, sin más preámbulos, le dejo ya para que nos explique en qué estado se encuentran las negociaciones del convenio colectivo de los trabajadores de Metro de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Díaz. El Consejero Delegado conoce el funcionamiento de la comparecencia; dispone ahora de un turno máximo de quince minutos. Gracias.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID S. A.** (Bravo Rivera): Gracias, señora Presidenta. Señora Díaz, antes de entrar en el cuerpo principal de la intervención que es explicar la situación de la negociación colectiva en Metro de Madrid, quiero hacer una referencia a la reflexión con la que ha introducido usted su intervención.

Ese informe, el informe McKinsey del año 2012, no está encima de mi mesa en este momento. Es un informe con el que yo discrepo profundamente y lo sabe todo el equipo de dirección de Metro. No comparto prácticamente ninguna de las decisiones que se tomaron como consecuencia de ese informe y estamos trabajando en el plan estratégico que me comprometí a traer a esta Asamblea a finales de año. Por lo tanto, no estamos decrementando los gastos de seguridad, estamos haciendo lo contrario y estamos trabajando ya en el pliego que lo confirmará y ustedes comprobarán lo que estoy diciendo. Estamos incrementando las frecuencias y eso conlleva unos incrementos de gasto tanto de mantenimiento como de energía. Dígame en qué punto desde el mes de octubre del año pasado estamos siguiendo alguna de las directrices de ese informe. Se pueden decir muchas cosas pero no contrastamos con la realidad lo que está ocurriendo en Metro en los últimos ocho meses y lo que dice ese informe. Yo aquí públicamente digo que discrepo de ese informe.

En relación con la negociación del convenio colectivo, se desencadena a partir de la denuncia del convenio anterior con fecha 1 y 2 de diciembre –el 1 de diciembre lo denuncia la dirección de la compañía y el 2 el comité de empresa-, a partir de ese momento en Metro de Madrid empezamos la apertura de las negociaciones. La primera reunión se fechó el día 10 de diciembre de 2015 y, tras una serie de reuniones destinadas a cuestiones formales, en la quinta reunión de 25 de enero de 2016, se constituyó formalmente la comisión negociadora, presidida –porque entendimos que era conveniente que hubiera una presidencia independiente que ordenara los debates de esa comisión y nos asesorara en el trascurso de la misma- por don Jaime Montalvo Correa al que elegimos por común acuerdo ambas partes –la parte sindical y la parte de la empresa-, como presidente de esa comisión negociadora. A partir de ahí, en la cuarta reunión, se adoptó un acuerdo que consistía en el abono a cuenta del incremento que se pactara definitivamente en el convenio equivalente al 0,6 por ciento de las retribuciones, que se abonó desde el mismo mes de enero. Desde entonces hemos mantenido 27 reuniones, la última con fecha 9 de mayo de 2016. No voy a abordar una enumeración exhaustiva de todas ellas, pero quiero centrarme en los principales temas que se han tratado, los recurrentes y los que creo que son los principales de la plataforma sindical que en la empresa creemos que son de alcance y relevantes para la propia compañía en su conjunto.

En primer lugar, la jubilación parcial. Metro de Madrid tiene suscritos acuerdos colectivos sobre jubilación parcial anteriores al 1 de abril de 2013, lo que nos permite acogernos a la regulación anterior vigente a la entrada en vigor de la Ley 27/2011, que permite una modalidad de jubilación parcial del 85 por ciento de la jornada laboral del trabajador siempre que su sustituto, trabajador relevista, sea contratado con contrato por tiempo indefinido y a jornada completa. La parte social defiende que se jubilen parcialmente al 85 por ciento y con relevista contratado por tiempo indefinido y a jornada completa, como he dicho, todos los trabajadores que voluntariamente quieran hacerlo durante el período de vigencia del nuevo convenio colectivo. En este momento, desde la compañía, hemos publicado un aviso con fecha 8 de abril de 2016 para que los trabajadores que reúnan los requisitos precisos, y así lo deseen, comuniquen a la empresa su interés en acceder a la jubilación parcial durante el año 2016. Ahora bien, los restantes años de vigencia del convenio quedan a resultas de lo que se acuerde en el propio convenio y, lógicamente, lo que estamos trasladando a la parte sindical es que tenemos que compaginar esa pretensión –con la que estamos plenamente de

acuerdo- con la incidencia de esta medida en la tasa de reposición de efectivos, que, como ustedes sabe y ahora abordaré y ahondaré en ella, está limitada por la Ley de Presupuestos. Con todo y con eso, estamos trabajando en buscar alguna solución que nos permita, porque por parte de la empresa estamos de acuerdo en sacar adelante ese derecho de los trabajadores a la jubilación parcial anticipada.

En segundo lugar, creación de empleo. Como usted sabe, porque se aprobó en esta Asamblea, la disposición adicional décima de la vigente Ley de Presupuestos, Ley 6/2015, de 23 de diciembre, establece para Metro de Madrid una condición especial, excepcional, favorable para la creación de empleo a lo largo del año 2016, que trae causa en la modificación que se introdujo vía trámite de enmiendas en el Senado en los Presupuestos Generales del Estado que previó un régimen especial para aquellas empresas que gestionaran servicios públicos esenciales para cuyos usuarios recibieran una subvención, en la que entra Metro de Madrid.

En base a esta previsión, Metro de Madrid podrá incrementar su plantilla, con un límite del 60 por ciento de su tasa de reposición calculada, conforme a la normativa básica a la que he hecho referencia, sobre los dos últimos ejercicios presupuestarios, que son 2014 y 2015. Eso nos permite que, a lo largo de este año 2016, la tasa de reposición para Metro de Madrid alcance 413 contratos indefinidos, de los que a fecha actual quedarían sin formalizar 143, porque detraemos los 360 conductores o maquinistas que están en proceso de selección. Si ustedes restan 360 a 413 no dan los 143 que están en este momento en la mesa de negociación. ¿Por qué? Porque lo que hemos hecho ha sido la interpretación más favorable posible, esto es –y así se lo hemos trasladado a la Consejería de Hacienda-, de los 413 hemos restado los 360 pero como conductores equivalentes a jornada completa, es decir, 270, de tal manera que 413 menos 270 nos restan todavía 143 empleos que podemos crear a lo largo del año 2016. Esa es la tasa de reposición que tenemos marcada y limitada por la Ley de Presupuestos, que es excepcionalmente positiva con respecto al régimen general que establece para el sector público tanto la Ley de Presupuestos Generales del Estado como la Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid.

¿Cuál es la pretensión de la parte social? Que se permita la contratación del número de trabajadores preciso de los restantes colectivos de la empresa para garantizar un servicio público de calidad y fiabilidad, suprimiendo todo tipo de externalizaciones actuales y futuras, aunque ello suponga exceder la tasa de reposición legalmente prevista.

¿Cuál es la situación actual de la negociación y la posición de la empresa? Metro defiende la obligación de respetar el marco legal vigente, entendemos que tenemos que cumplir con el límite de la tasa de reposición de efectivos, que nos da un margen todavía, después de la contratación de los 360 conductores, hasta los 143 a los que he hecho referencia. En más de una ocasión me han oído decir en esta Comisión que personalmente entiendo que Metro de Madrid en este momento necesitaría adecuar su plantilla o, lo que es lo mismo, incrementarla, después del ERE y después de las limitaciones de la tasa de reposición de efectivos de los últimos diez años. Entiendo que para que Metro de Madrid preste un mejor servicio debería tener una plantilla mejor dimensionada, pero eso

tiene que ser compatible con las modificaciones legales que espero que las próximas leyes de presupuestos, y aquí están los Grupos Parlamentarios para respaldarlo, dentro de las limitaciones que establezca lógicamente la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que es materia básica, puedan amparar. Por tanto, personalmente entiendo y creo que para la empresa sería bueno incrementar la plantilla, más allá de la tasa de reposición de efectivos que tenemos este año, pero no es posible, y eso es lo que pretendo trasladar a las centrales sindicales en las mesas de negociación.

La tercera reivindicación o asunto importante que se está debatiendo en las mesas de negociación es la recuperación o incremento retributivo de 2011 y 2012 y nuevos incrementos salariales. ¿Cuál es la situación actual? La vigente Ley de Presupuestos establece un incremento de la masa salarial para todo el sector público del 1 por ciento, con la salvedad que pudiera derivarse de la consecución de objetivos de la empresa, mediante el incremento de la productividad o implantación de medidas de reorganización.

Es verdad que en su día no se abonó a los trabajadores determinados incrementos retributivos pactados en el convenio colectivo 2009-2012, concretamente por un montante global de 15.180.000 euros, eso se corresponde con el 1,2 por ciento para 2011 y el 3,4 por ciento para 2012. Posteriormente a la firma del convenio, que ustedes conocen, se aprobaron sendas leyes de presupuestos que limitaron la capacidad de incremento retributivo por encima de las previsiones de los convenios vigentes en aquel momento. Se recurrieron esas leyes de presupuestos y los tribunales expresamente respaldaron la posición de la ley de presupuestos en el sentido de que las empresas públicas y Metro de Madrid, por lo tanto, no podrían efectuar abono alguno en aplicación de las prohibiciones y restricciones de los incrementos previstos en las respectivas leyes de presupuestos.

¿Cuál es la pretensión de la parte social? Que a pesar de esos pronunciamientos judiciales se apliquen en este momento los incrementos salariales no abonados con anterioridad, que están pendientes y que la representación sindical entiende que es un derecho que tienen todavía la necesidad u obligación de reivindicar. Concretamente están reivindicando o poniendo sobre la mesa un incremento salarial de un 2 por ciento para 2016 y un 3 por ciento para 2017, de forma lineal, con un coste aproximado de 16,5 millones de euros.

¿Cuál es la situación actual de la negociación? Metro de Madrid ha manifestado que desde el punto de vista de la legalidad vigente no puede satisfacer esa pretensión, correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012, no puede recuperar en este momento lo que no fue abonado por imposición o restricción derivada de las leyes de presupuestos en aquellos años, como consecuencia de la crisis económica. Además, así ha sido respaldado por sentencias judiciales firmes. En cuanto a los incrementos salariales aplicables al periodo de vigencia del nuevo convenio, se remite a la obligación de respetar el marco del 1 por ciento, y, en su caso, y esa vía queda abierta en las mesas de negociación, acordar o negociar complementos de productividad no estructurales, no consolidables, siempre acompañadas de medidas de incremento, de mejora y productividad, porque esa puerta sí que la abre la propia Ley de Presupuestos.

Cuarta medida o reivindicación, especialmente reivindicada para el colectivo de maquinistas de tracción eléctrica: recálculo de la jornada laboral. Actualmente, se considera, de conformidad con la normativa interna vigente en Metro de Madrid, que el puesto de trabajo del maquinista es la línea y no una determinada estación, así como del personal de estaciones es la propia estación; en consecuencia, los maquinistas inician y finalizan su jornada laboral en una determinada dependencia de una línea, pero no necesariamente en la misma estación. El cómputo de su jornada laboral se cierra cuando son relevados por un compañero o el mando intermedio les libera del servicio, facilitándoles la salida, entendiéndose hasta la fecha que cada jornada laboral ordinaria equivalía, en cualquier caso, a un promedio de siete horas y media.

Pretensión de la parte social: que también se considere como tiempo de trabajo el tiempo invertido en volver desde el lugar en que fueran relevados o liberados de servicio por el mando intermedio a la estación concreta o depósito en que hubieran tomado servicio en esa jornada laboral, cuantificando ese tiempo de regreso en aproximadamente media hora diaria por jornada. En consecuencia, el cómputo de su jornada laboral diaria ordinaria pasaría, como promedio, de siete horas y media a ocho horas, lo que supone, en cómputo anual, el tiempo de trabajo o actividad de conducción equivalente a 14 jornadas laborales de siete horas y media cada trabajador o, lo que es lo mismo, la extensión anual, en cómputo anual, de este planteamiento a toda la plantilla de maquinistas supondría pasar de disponer de la actividad laboral correspondiente a 115 trabajadores menos, o incrementar la plantilla en 115 trabajadores más, con un coste aproximado de 6 millones de euros.

¿Cuál es la posición de la empresa? Hemos rechazado esa pretensión argumentando la normativa laboral interna vigente antes transcrita y porque el centro de trabajo del maquinista es la línea, como he dicho inicialmente.

Por último, en esas principales líneas de trabajo que se han mantenido las 27 reuniones de la comisión negociadora está la extensión del modelo de supervisor comercial a toda la red de metro de Madrid. Esta medida se ha trasladado en múltiples reuniones de la comisión negociadora y consiste concretamente en extender el modelo de supervisor comercial que ya está implantado desde hace bastantes años en algunas de las estaciones. El modelo de supervisor comercial se estructura fundamentalmente en disponer de un único puesto de trabajo por estación, que llamamos supervisor comercial, frente al esquema actual, en el que conviven un jefe de vestíbulo por estación y un jefe de sector por cada dos estaciones de promedio, por lo que se requiere de un menor dimensionamiento de plantilla con el modelo de supervisión comercial para la correcta y concreta explotación del servicio, es decir, se obtiene un ahorro directo en puestos de trabajo y en plantilla. La implantación de la medida en las 92 estaciones que restan de la red de metro se llevaría a efecto de manera progresiva, siendo necesario llevar a cabo los procesos de formación correspondientes a los nuevos puestos de trabajo derivados del modelo de explotación; eso supone, lógicamente, una reclasificación del personal que actualmente tiene la condición de jefe de vestíbulo. La implementación, articulación o desarrollo de esta medida productiva conlleva un coste inducido, como consecuencia de la promoción de los trabajadores afectados adscritos al colectivo de jefe de vestíbulo o al de jefe de sector, con un incremento para la empresa en la masa salarial de 2.095.100 euros.

Creo que en este punto hay un principio de acuerdo, si bien hay una reivindicación por parte de las centrales sindicales en que Metro de Madrid garantice que permanentemente en todas las estaciones, en cualquier momento del año, con independencia de los períodos estivales haya en todo momento un supervisor comercial. Eso nos obligaría lógicamente, en principio –y es lo que está en lid en este momento-, a dimensionar cuál sería el incremento de plantilla que, con cargo a esos 143, debiéramos aplicar a este colectivo.

Esos son los principales aspectos que a lo largo de estos casi seis meses de negociación se han ido abordando. Me queda uno, que es que quizá en el que menos se ha trabajado hasta ahora, que es el diseño de las medidas de productividad y de reorganización de determinadas ingenierías, concretamente, de las Direcciones Generales de Ingeniería, Mantenimiento e Infraestructuras, que nos permitieran articular esas bolsas de productividad, que, como puerta abierta que deja la Ley de Presupuestos, nos permitieran, más allá del incremento del 1 por ciento, articular a lo largo de los años de vigencia del convenio.

La Sra. **PRESIDENTA**: Ruego que vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID S.A.** (Bravo Rivera): Gracias, señora Presidenta, ya casi he concluido. En este momento, creemos que estas medidas nos permitirían un mejor aprovechamiento de los tiempos y de los recursos humanos disponibles y continuar, no con el proceso de externalización al que ha hecho referencia la señora Díaz, sino al proceso de internalización de determinados servicios que en este momento están externalizados, porque, como le insisto y le he dicho al principio de mi intervención, la vocación con la que estamos trabajando en la empresa no es seguir los criterios de ese informe al que usted ha aludido del año 2012. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Bravo. Sus señorías conocen el orden de las intervenciones de los Grupos Parlamentarios; por tanto, tiene la palabra el señor Rubio en representación del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido, de nuevo, señor Bravo, supongo que nos veremos mucho en lo que queda de Legislatura dada la función que está desempeñando.

Vamos a ser muy breves y muy concisos. No vamos a negar que nos preocupa la situación de la misma gestión colectiva en la que está inmersa Metro, pero, por otro lado, nos alegra que esta negociación se produzca, porque no deja de ser una posibilidad de alcanzar acuerdos que permitan una estabilización a largo plazo. Nos preocupan las potenciales diferencias de cargos comparativos entre los diferentes colectivos profesionales de la empresa, que eso es algo que se quiere poner sobre la mesa. Y, en general, nos preocupa, sobre todo, la firma de acuerdos que posteriormente no se cumplen. Y, cómo no, nos preocupan las promesas transmitidas siempre a través de medios de comunicación pero que carecen de continuidad y trazabilidad. En ese sentido, me gustaría destacar,

señor Bravo, que 180 maquinistas, deberían haberse incorporado el 1 de junio, ya pasado, y todavía no se han incorporado.

Entendemos que hay que hacer e incluir en la negociación colectiva una reducción de costes estructurales a través de una redefinición del modelo funcional con la búsqueda de un incremento de eficiencia, sobre todo en los niveles de dirección y gerencia, en el que creemos que está sobre dimensionado.

También nos preocupan ciertas demandas laborales, aunque entendemos que no es el momento social de plantearlas, y que solo son defendidas por una parte de los trabajadores, y, por supuesto, defendemos y apoyaremos la recuperación del poder adquisitivo, porque entendemos que no solamente todos los ciudadanos sino todos los trabajadores de Metro no son responsables ni de la crisis ni de la situación a la que han llevado los gestores anteriores.

Como no puede ser de otra manera, nos preocupa sobre manera la creación de empleo, no crear empleo por crear, con dinero público; este es un modelo que no nos corresponde, más que nada por el partido en el que militamos, y es un modelo en el que supongo que otros interpretan que los fondos públicos son infinitos, pero nosotros no lo vemos así. Esto solamente es interiorizar un problema económico de un país y convertir un país en un erial o una empresa en una ruina, pero, eso sí, de forma garantizada. Entonces, no vamos a promover ese uso indiscriminado de fondos públicos para la creación de empleo, entre otras cosas porque nos parece un engaño a corto plazo y además a muy corto, lo están demostrando en Europa. Desde Ciudadanos buscamos creación de empleo, pero orientado a garantizar tanto la mejora de la prestación del servicio como el incremento de la demanda, que es la manera en que entendemos que se justifica esta creación de empleo.

Nos preocupa la falta de personal de mantenimiento, entre otras cosas porque con este incremento de personal entendemos que disminuiríamos el número de incidencias e incrementaríamos el nivel de servicio, tema que ya hemos tratado en alguna ocasión, por cierto, así como nos preocupa la falta de personal, en estaciones, a la que ya hemos hecho también referencia en diferentes ocasiones, con los problemas derivados desde atención a personas con diversidad o mera información. Evitaremos, en cualquier caso, que cualquier estación esté sin atención, que, por otro lado, la mera presencia incrementa a nivel de seguridad física en este caso. Y volvemos a repetir: estos maquinistas prometidos.

En definitiva, lo que pedimos y lo que buscamos es responsabilidad pero por ambas partes, no solamente por una: por la Dirección de la empresa y, por supuesto, por los trabajadores, y confiamos en que ambas partes van a asumir este grado de responsabilidad.

Nos preocupa, y de esta forma, asumiendo todas estas partes y toda esta responsabilidad, evitaremos que la supervisión de prácticas la sigan teniendo que dar, por ahora, mandos intermedios, y esperamos y deseamos, de la misma forma que invitamos, que lo hagan los maquinistas, entre otras cosas, porque son el personal más cualificado para ello y para poder realizarlo.

Permítanme adicionalmente lanzar un mensaje de tranquilidad a todos los madrileños, los que usamos el metro, que yo también lo uso, sabiendo que la formación de nuestros profesionales está en manos de quien más conocimiento y práctica atesora y, en consecuencia, puede transmitir. Y, por lo demás, que cuente con nuestro apoyo para apoyar esta negociación que esperamos que llegue a buen puerto en breve plazo. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Es el turno del Grupo Parlamentario Podemos; en su nombre, la señora Díaz, su portavoz, tiene la palabra.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, señor Bravo. Verá, yo entiendo que las versiones de lo que sucede en una negociación de un convenio colectivo difieren enormemente según escuches a la empresa o a los trabajadores, pero es que las diferencias entre lo que usted ha estado comentado antes y lo que es posible escuchar a los representantes de los trabajadores que hoy aquí nos acompañan es bastante relevante. Le agradezco la contundencia con la que ha afirmado que está usted en contra del Informe McKinsey, pero también es cierto que en alguna de las medidas, en alguno de los planteamientos de lo que usted nos acaba de decir, yo creo que el espíritu de ese informe de alguna manera permanece. Sí es cierto que usted nos dijo que se estaba pensando o que se iba a empezar –no sé si ya se habrá empezado– a trabajar en ese informe estratégico a largo plazo que marque un poco cuál va a ser el planteamiento de la actual Dirección de Metro en esta materia, pero yo creo que va muy unido lo que tiene que ser ese plan estratégico a largo plazo con lo que tienen que ser los condicionantes para afrontar esta negociación del convenio colectivo, dejando al margen lo que decía también el señor Rubio, que, no sé, me parece también contradictorio lo que ha comentado con respecto a los 500.000 euros que costó a todos los madrileños este informe; o sea, que yo creo que hay que ser un poco coherente también en a dónde piensa uno que tiene que irse el dinero público: a pagar informes que, llega un nuevo gerente a los dos años y tiramos a la basura medio millón de euros, o a escatimar esfuerzos por intentar llegar a reconocer los derechos y a no encontrar un acuerdo con los trabajadores. Y es que lo que los sindicatos nos hacen llegar es que dar el servicio de calidad que tiene que darnos Metro de Madrid pasa por la necesaria contratación de personal de estaciones y de mantenimiento. Efectivamente, en las cifras que usted nos ha dado se plantea ahora mismo que esos 140 nuevos contratados sean los que finalmente se consigan, pero yo creo también que ahí hay que hacer un esfuerzo de transparencia y llegar a acuerdos respecto a qué tipo de nuevos trabajadores se van a destinar esas 140 plazas, porque también nos llega que se está planteando que, de ellos, al menos 40 sean para técnicos titulados, contrataciones sobre las que parece ser que todavía no está tampoco garantizado que los procesos selectivos cumplan con los requisitos de transparencia y objetividad a los que tendrían que estar sujetos, que se puedan plantear por ese mecanismo puestos de libre designación donde no haya precisamente justificación de que lo que necesita ahora Metro sea nuevo personal técnico titulado y no, a lo mejor, más puestos de mantenimiento o de otro tipo de categorías.

Efectivamente, las jubilaciones parciales pasan también por que la empresa realice ese esfuerzo que permita que no solamente se llegue a esos 30 trabajadores, que a lo mejor ahora mismo puedan acogerse para el año 2016, sino que ya también se dimensionen de forma adecuada en el

convenio qué es lo que va a pasar en los años 2017-2018, donde ya el número de trabajadores que realmente van a poder acogerse a esta medida, va a aumentar de forma exponencial.

Especialmente preocupante es el tema de los servicios mínimos. Aquí se reivindica y se plantea que estos servicios mínimos deben ser regulados a un nivel regional, como ocurre ahora mismo en Cataluña, donde son de un 40 por ciento en hora punta y de un 20 por ciento en hora valle. Aquí, en Metro de Madrid, los están aumentando constantemente desde el año 2010, cuando eran de un 50 por ciento, hasta los actuales del 75 por ciento, y si coincide con paros de Renfe esto puede llevar a un 81 por ciento, lo cual supone restringir enormemente el derecho a la huelga. Y como, además, se da la circunstancia de que estos servicios mínimos son para toda la red y hay ocasiones en las que no están funcionando de forma efectiva el cien por cien de esos trenes, pues se está llegando al caso de que en época de huelga haya más trenes circulando que en días en los que no hay huelga. Entendemos que es una distorsión que debe abordarse y realmente profesionalizarse, o sea, dejar claro que el derecho a la huelga debe ser reconocido y debe plantearse de forma muy seria qué servicios mínimos son los que se les van a reconocer.

Ahora mismo, al igual que comentaba el señor Rubio, también nos preocupa qué es lo que va a pasar con los nuevos maquinistas, con todo el conflicto que se está produciendo también con la formación de esos maquinistas, si realmente son ahora mismo los actuales trabajadores quienes tienen que dar esa formación, qué cualificación tienen y qué planteamientos tiene Metro de Madrid para exigir a los actuales trabajadores que den esa formación. Entendemos que también debe abordarse esta cuestión, sobre todo lo que está sucediendo, que se está exigiendo a los jefes de línea que faciliten esa formación y, además, con el peligro añadido de que pueda haber represalias contra aquellos que entienden que no están cualificados para tener que dar formación a esos nuevos trabajadores. Al igual que ha pedido el señor Rubio, le pedimos que nos explique un poquito más despacio qué planes hay ahora mismo, cómo se van a incorporar todos esos nuevos maquinistas y para cuándo se tiene pensado que podrán estar ya operativos esos 360 nuevos puestos de trabajo. Creo que no me quedan más cuestiones que plantearle, espero simplemente sus respuestas. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Díaz. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Gracias, Presidenta. Buenos días, señor Bravo y representantes sindicales de la empresa Metro de Madrid. Se han hecho muchas preguntas y no quiero repetir algunas de ellas. Voy a centrarme en tres aspectos claros: uno, es que desde el Grupo Parlamentario Socialista lo que esperamos es que haya receptividad por parte de Metro de Madrid para llegar a un acuerdo con la representación legal de los trabajadores; que haya ecuanimidad por parte de la empresa entre los intereses propios y los legítimos derechos de los trabajadores, bajo algunas premisas que nosotros entendemos que son necesarias en Metro. Primero, es necesario que haya un empleo de calidad; esa es la base de cualquier acuerdo en una negociación en un convenio colectivo, que haya garantías, derechos, un empleo y el mantenimiento de los puestos de trabajo, y no recurrir, como vivió esta empresa hace escasos años -por no decir menos de dos años- a un

expediente de regulación de empleo. ¡Qué paradoja! Se hizo un expediente de regulación de empleo y en menos de año y medio se anunció a bombo y platillo la contratación de 180 puestos de trabajo fijos y 180 temporales. A lo mejor no era necesario en ese momento, pero alguien cometió un error si en menos de dos años se hace un expediente de regulación y en dos años se vuelve a contratar.

Quiero apuntar algunos aspectos. De conductores no solo vive Metro; son esenciales, tienen sus propias reclamaciones -para eso tienen un sindicato corporativo-, pero también hay legítimos derechos y necesidades del resto de trabajadores de Metro. En su conjunto, aquí se han expuesto algunos que hemos venido diciendo, y usted, señor Bravo, nos ha escuchado decirlo: empleo necesario en personal de mantenimiento. Se acudió, en los últimos años, a la externalización y se perdieron calidad en el empleo y puestos de trabajo en el mantenimiento del propio servicio por los trabajadores de Metro de Madrid. La política de eliminación paulatina de personal en las estaciones de Metro no la compartimos, y se lo hemos dicho aquí en más de una ocasión, y pedimos que se revise esa política que está llevando a cabo la empresa Metro.

No voy a extenderme más, creo que los Grupos Parlamentarios tenemos que estar atentos a la gestión que hacen desde la Presidencia el Consejero y usted, que se alcance un buen acuerdo; respetar la posición que tienen las distintas secciones sindicales que, en su conjunto y de forma unitaria, suponen la representación legal de los trabajadores y, sobre todo, un punto que nosotros añadimos a todo esto: la empresa Metro tiene 700 millones de euros de deuda -reconocido por usted-, usted y Ciudadanos nos decían que esto era una cuestión normal e incluso asumible. Mire, cualquier empresa privada, incluso pública, cuando tiene una situación financiera compleja, tiende siempre a reducir puestos de trabajo. Yo pido el compromiso, y es lo que le voy a pedir, de que en esta Legislatura no haya ni una sola pérdida de puestos de trabajo por una decisión de cese por parte de la empresa, es decir, ni un solo despido por parte de Metro de Madrid, que no volvamos a tener ningún ERE. Esa es nuestra principal petición. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Berzal.

El Sr. **BERZAL ANDRADE**: Muchas gracias. Buenos días, Presidenta. Bienvenido, señor Bravo, y, por supuesto, me gustaría trasladar esa bienvenida, en el nombre del Grupo Parlamentario Popular, a los representantes sindicales. Quiero anticipar a sus señorías que en esta intervención no me voy a extender mucho. ¿Por qué razones? Primero, porque el señor Bravo ha hecho un resumen y nos ha situado bastante bien y de manera muy transparente en los aspectos básicos planteados en la negociación del convenio colectivo de Metro de Madrid 2016. Ha hecho un informe exhaustivo en relación con los trámites, la situación actual en todos los puntos, la pretensión de la parte social y de la situación actual del proceso de negociación en lo relativo a jubilación parcial, a creación de empleo, a recuperación de incrementos retributivos de 2011 y 2012 y nuevos incrementos salariales; en lo relativo al recálculo de la jornada laboral, especialmente para maquinistas de tracción eléctrica: También ha tratado las pretensiones de la Plataforma de la Dirección de Metro de Madrid en lo relativo a posibles medidas de mejora de la productividad de la reorganización en la empresa y

también en todo lo relativo a las medidas de mejora de la productividad y de reorganizaciones de direcciones de ingeniería y mantenimiento e infraestructuras. Por supuesto, nos ha hecho una descripción de otras pretensiones de la Plataforma de la parte social, ha hecho un resumen de las reuniones de la Comisión y, por último, nos ha hecho una exposición de la predisposición que tiene Metro de Madrid para la negociación de este convenio colectivo.

Con lo cual, señor Bravo, por nuestra parte, estamos de acuerdo en el fondo y en la forma que están siguiendo, desde Metro de Madrid, estas negociaciones, y al final le haremos una reflexión con respecto a qué esperamos de las mismas.

Quiero decir que debo coincidir en esta intervención y en esta Comisión -y me gustaría que lo hiciéramos más a menudo y con más frecuencia- en el tono y en las formas tanto del portavoz del Partido Socialista como del portavoz de Ciudadanos. Ya no tanto con la portavoz de Podemos, evidentemente no por las formas, sino por el fondo, porque, normalmente -y en este tema tan delicado no es bueno que se haga, y no es un consejo, es una opinión-, hacer una descripción apocalíptica de la situación de Metro no es bueno. Yo creo que ese discurso, ni en momentos electorales como este, nos aboca a nada positivo. Yo creo que la obligación de los Grupos Parlamentarios, de los partidos políticos que estamos representados en esta Asamblea, es dar tranquilidad, es dar sosiego y es demandar transparencia, agilidad, eficacia y eficiencia en esta negociación. Yo creo que esos objetivos se están consiguiendo. Y, por supuesto, con el discurso de mi Grupo Parlamentario y, reitero, también con el del Partido Socialista, con nuestras distancias, y con el de Ciudadanos, yo creo que vamos a sumar y no a restar ni a inquietar a los trabajadores de Metro de Madrid.

Señor Viondi, tengo que coincidir con usted, aunque le parezca raro, en esta ocasión en muchas cosas, y estamos de acuerdo y también lo está el señor Bravo y la Dirección de Metro de Madrid. Nosotros tampoco queremos que haya despidos, evidentemente, lo que sí solicitamos a Metro de Madrid, igual que a cualquier empresa pública, es que se pueda dar el mejor servicio y con la mejor calidad, que es lo que merecen los ciudadanos, porque para eso pagamos impuestos, con los empleados que sean necesarios, ni con uno más ni con uno menos. Por supuesto, estamos de acuerdo con los criterios de receptividad por parte de la Dirección de la empresa y también, como no puede ser de otra manera, por parte de los comités y los representantes de Metro de Madrid. También apostamos, en buena lógica y con la inteligencia debida, por la ecuanimidad entre ambas partes y por un empleo de calidad, que es algo que ya en el programa electoral del Partido Popular en esta Legislatura y en las anteriores ha sido una apuesta firme, y lo sigue siendo, porque además es la mejor política social que podemos ofrecer a los ciudadanos.

De igual forma, tengo que decir y coincidir con el responsable representante en esta Comisión -el portavoz- de Ciudadanos en casi todo lo que ha dicho, pero le recomendaría que no viva tan preocupado, señor Rubio, y que viva más ocupado; que viva más ocupado no en leer lo que dicen los medios de comunicación sino en hacer un seguimiento a la buena gestión -y, si para usted y su Grupo no lo es, para hacer una buena crítica constructiva-; pero repito, para la buena gestión que se

está haciendo desde que el señor Bravo está al frente de Metro de Madrid, que es una gestión, además, transparente y una gestión humilde, y desde el reconocimiento de que, si miramos hacia atrás, señor Viondi, señor Rubio y señora Díaz, se ha dicho ya públicamente en esta Comisión y en anteriores que el señor Bravo no está de acuerdo ni en el fondo ni en el contenido de ese informe de McKenzie de 2011. Hay un compromiso de un plan estratégico, asumido con anterioridad, que sea favorable para los intereses, primero, de los ciudadanos y, después, de la viabilidad de la empresa y, en paralelo, por supuesto, de todos los trabajadores y trabajadoras de Metro de Madrid. Pero dejemos, señora Díaz, que se haga, que se desarrolle, no sé si en paralelo o no, este plan estratégico y, después, que se someta a debate y a consideración de los Grupos políticos representados en esta Cámara.

Voy finalizando, porque no quiero profundizar en ninguno de los puntos que el señor Bravo ha planteado; además, lo hago desde el respeto absoluto a las demandas de los trabajadores y a las pretensiones de la empresa, animando a ambas partes a que con diálogo, moderación y espíritu constructivo se llegue a un acuerdo que siga haciendo de Metro de Madrid una empresa viable, una empresa de futuro, una empresa de calidad, una empresa ejemplo de otras públicas tanto en esta Comunidad Autónoma como en el resto de España y de esta manera poder seguir consolidando un transporte público como metro, que no es ejemplo solamente dentro de nuestras fronteras sino de nuestras fronteras para afuera.

Finalizo, ahora sí, diciendo que dejemos trabajar todos a la empresa y a los representantes, que no intoxicemos en los medios de comunicación ni en reuniones partidistas a los trabajadores ni a sus representantes sindicales. Por supuesto, apelamos y exigimos al señor Bravo, y así será, como siempre ha hecho en su trayectoria de gestión pública, legalidad en las decisiones que tienen que enmarcarse dentro de ese convenio. Y, por supuesto, quiero decirle que confiamos en esa gestión y en un buen final de esta negociación, y colaboraremos en lo que usted demande, en aportar ideas y trabajo en el plan estratégico que desarrollarán -están ya trabajando en él- a los efectos de presentarlo en esta Cámara para finales de este año. Muchas gracias, muy amables.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Berzal. Oídos los Grupos Parlamentarios, es el turno del señor Consejero Delegado, por un tiempo máximo de diez minutos, para dar cumplida respuesta.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID S.A.** (Bravo Rivera): Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer a todos los portavoces sus intervenciones, con cuyos contenidos estoy de acuerdo en parte, y en parte, lógicamente, tengo que manifestar mi discrepancia, en el caso de que haya entendido bien su razonamiento y argumentación.

Empiezo por el señor Rubio, cuando reivindica, nos insta o defiende la reivindicación de la parte social de los representantes de los trabajadores a la hora de recuperar el poder adquisitivo previsto en los anteriores convenios y que, por leyes de presupuestos, de forma sobrevenida, no se abonó. Lo ha comentado el señor Berzal desde el punto de vista de la necesidad de respetar el principio de legalidad. Hay márgenes que, por mucha voluntad que tuviéramos desde la Dirección de

la empresa a la hora de cerrar el acuerdo o el convenio colectivo –y así se lo hemos trasladado a las centrales sindicales-, no podemos acordar, porque sería tanto como acordar un convenio que sería objeto de recurso inmediatamente, por obligación, no solo por el Gobierno de la Comunidad de Madrid sino también por el Gobierno del Estado, por la Administración General del Estado, que vela, desde la autoridad laboral, para garantizar que los convenios son acordes con la legalidad vigente. Flaco favor haríamos y flaco favor creo que se hace tomando esa bandera como una bandera que nos puede permitir hacer un guiño a las centrales sindicales que están hoy aquí presentes. Insisto: no puedo entrar en si es justa o no esa reivindicación, porque no puedo, en el marco de la legalidad vigente, incorporarla al convenio colectivo.

La ley de presupuestos abre puertas para, más allá del 1 por ciento de incremento de la masa salarial, establecer mecanismos –con limitaciones- para incrementar las retribuciones, vinculados a medidas de productividad, como he explicado antes. Con qué alcance y con qué contrapartidas desde el punto de vista organizativo es lo que tenemos que y podemos negociar, de forma limitada, como digo, pero es algo en lo que estamos trabajando. Por lo tanto, estando aquí los representantes sindicales, recuerdo que ellos saben que esa puerta está abierta. No hemos podido desarrollarla más por la situación sobrevenida que se ha dado después de las últimas semanas.

En relación con el mejor dimensionamiento de la plantilla, entro aquí a hacer también alguna reflexión en relación con la intervención del señor Viondi, que pedía un compromiso de no reducción de empleo. Vaya por delante que tiene ese compromiso. Ahora bien, para ello, necesitamos tener un marco legal que nos permita adecuar o dimensionar la plantilla de Metro, como servicio público esencial de la Comunidad de Madrid, a sus necesidades; y ese marco legal depende de la ley de presupuestos autonómica y de la estatal. Por mucha voluntad que nosotros tengamos desde Metro de Madrid para adecuar la plantilla, en función de las diferentes categorías profesionales, a las necesidades objetivas y reales de la compañía en una dinámica y en una perspectiva de incremento de demanda que tenemos por delante en los próximos años, para eso necesitamos tener, insisto, la posibilidad de hacerlo, y eso está en función del marco de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid; ley de presupuestos que se aprueba en esta Asamblea por parte de todos los Grupos que están aquí presentes y representados, y que tiene también sus límites, como ha marcado el Tribunal Constitucional: las leyes de presupuestos estatales. Por lo tanto, insisto: después de nueve meses de conocer la realidad de Metro de Madrid, creo que, en determinados sectores, sería bueno para la empresa y nos permitiría internalizar determinados servicios, lo que sería bueno para la empresa. No sería necesario internalizar todos –y ahora hablaré de la dinámica de externalización e internalización-, pero creo que Metro de Madrid, de cara a un escenario de medio y largo plazo, podría y debería incrementar de forma medida su plantilla. Para eso tenemos que tener la posibilidad de hacerlo, y la posibilidad que tenemos abierta en esta ley de presupuestos para 2016, después de descontados los 270 trabajadores, maquinistas -o 360, 270 de ellos a tiempo completo-, serían 143. No puedo más; no podemos más. ¿Cuáles pueden ser los compromisos para futuros ejercicios? Tienen que estar necesariamente subordinados a lo que prevean las leyes de presupuestos de años futuros, que no sabemos cuáles van a ser. A partir de ahí, en ese marco, estamos completamente de acuerdo.

En este momento, los talleres centrales de Metro de Madrid están en condiciones de poder asumir encargos de empresas privadas para el mantenimiento de determinados servicios de esas empresas privadas, pero para eso necesitamos poder dimensionar adecuadamente ese taller central de Metro de Madrid, y para eso necesito tener esa capacidad de incremento de plantilla, que, además, nos generaría ingresos a Metro de Madrid como compañía, de tal manera que lo que es bueno para los trabajadores también es bueno para la compañía, porque esa dicotomía entre lo que es bueno para los trabajadores es malo para la compañía de verdad que no la entiendo, y así se lo he trasladado a los trabajadores desde el primer día. Creo que con esas dicotomías, con esos enfrentamientos dialécticos, mal vamos, sobre todo en una empresa pública.

Incumplimiento. Se me ha dicho por parte del señor Rubio y de la señora Díaz incumplimiento del compromiso de la fecha de incorporación de los nuevos maquinistas, y me piden explicaciones de qué ha pasado con el proceso de supervisión de prácticas. Yo se lo voy a explicar. De verdad, ¿estamos incumpliendo? Estamos incumpliendo relativamente; es verdad que no se está cumpliendo escrupulosamente el calendario que perfilamos con todo detalle en el mes de noviembre, cuando acordamos con el sindicato de maquinistas el proceso de selección de esas 160 nuevas incorporaciones. Pero ¿por qué se ha producido ese deslizamiento en unos días del proceso, solo en unos días? Pues porque el propio sindicato de maquinistas se ha negado y ha trasladado a su colectivo que no se realizara la supervisión de las prácticas tal y como habían ocurrido en procesos anteriores. Los primeros 90 aspirantes -ya que uno de ellos renunció durante el curso, se quedaron en 89- iniciaron el curso de formación el día 1 de febrero de 2016, y tenían previsto finalizarlo el día 6 de abril de 2016, tras haber recibido su periodo de supervisión de prácticas, planificado inicialmente en días alternos, durante el periodo de 8 de marzo a 4 de abril. La representación social, encabezada por el colectivo de maquinistas, al que después se unió la representación social, a diferencia de lo ocurrido con los anteriores procesos formativos realizados hasta la fecha, alegó que la supervisión de prácticas aspirantes al colectivo de maquinistas no estaba regulada en el convenio colectivo.

Intentamos llegar a un acuerdo en lo referente al abono del plus por hora de supervisión, pasando de 2 euros por hora a 4 euros por hora y trabajador; sin embargo, la parte social no varió su postura. Ante esa oposición, la Dirección de la empresa, para poder hacer viable la incorporación de los maquinistas, que, una vez habían superado la formación teórica y la formación en simuladores, tenían que tener una supervisión de unas prácticas en real, optó por esperar a contratar primero a los 89 trabajadores aspirantes a maquinistas y darles posteriormente la formación correspondiente, una vez tuvieran la condición de trabajadores. Todo este conflicto nos ha llevado a un deslizamiento de unos días; ayer u hoy finalizan los primeros 89 conductores ese proceso de supervisión, y estarán en condiciones de poder salir a dar servicio, y en los próximos días empezarán la formación los 90 siguientes. La fecha prevista estaba recogida en los primeros días de junio y nos vamos a deslizar dos semanas. No es por una decisión de la empresa, sino por una situación sobrevenida como consecuencia del conflicto en el que estamos inmersos en este momento, fruto de la contaminación, de las discrepancias -entiendo- del convenio colectivo.

Todos los jefes de línea y técnicos de línea que están supervisando esa formación en prácticas a los nuevos 89 maquinistas están completamente capacitados para realizarla, y, es más, en esta ocasión hemos incrementado y verificado, con una especie de test de cumplimiento de diferentes actividades que a lo largo de esas prácticas tiene que verificar el supervisor que el maquinista está en condiciones y sabe realizar -cosa que no ocurría con anterioridad-, con el objetivo de garantizar, con toda la seguridad necesaria, que los nuevos conductores o maquinistas están en condiciones de prestar el servicio, una vez superadas estas prácticas.

En relación con las jubilaciones anticipadas, lo he dicho antes, estamos de acuerdo en poder articular eso en el convenio. Tenemos otro problema legal, y es cómo acompañar esas jubilaciones con la tasa de reposición de efectivos, y estamos articulando y diseñando alguna medida para tratar de compatibilizar ambos extremos, pero en este punto estamos completamente de acuerdo en que es un derecho que está recogido en el convenio vigente, que se aplica por otra actividad en este momento, en ese esquema 85-15, con puestos indefinidos. Eso es posible legalmente en todo caso, con esa limitación de la tasa de reposición hasta el año 2018. La legislación laboral y de Seguridad Social, a partir del año 2019, establece que necesariamente ese esquema 85-15 pasa a 25-75, y eso no lo podemos cambiar tampoco, porque es legislación estatal.

Luego, se me pide una referencia a los servicios mínimos. Se han dado datos que quizá respondan a informaciones que no están actualizadas. Los servicios mínimos que se han aprobado definitivamente para los paros previstos para los próximos días, concretamente, son los siguientes: el lunes, día 13, el 64 por ciento, de las 06:00 a las 21:30 horas; el miércoles 14, el 57 por ciento, de las 14:00 a las 17:00 horas y el viernes 17, el 51 por ciento entre las 18:30 y 21:00 horas. Por lo tanto, no son los porcentajes de cobertura que la señora Díaz ha manifestado, sino estas, que son las que ayer se han aprobado definitivamente. Aun cuando es verdad que en una reunión que se tuvo con las centrales sindicales el otro día se habían barajado otros porcentajes, pero entendimos que lo razonable, lo ajustado a la metodología -y le invito a leerse la orden de aprobación de los servicios mínimos con toda meticulosidad o cómo están detalladas-, la justificación y argumentación de por qué son esos en cada una de las horas, es para demostrar que hacemos un ejercicio de equilibrio entre el derecho sindical a la huelga y el derecho al servicio público que tienen los usuarios de nuestra ciudad.

La Sra. **PRESIDENTA**: Termine, señoría.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID S.A.** (Bravo Rivera): Acabo ya, Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Le solicito concreción en tanto que ya ha terminado su tiempo.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID S.A.** (Bravo Rivera): Ya acabo. Gracias. Simplemente, traslado a los portavoces de los Grupos políticos y a las centrales sindicales que también están hoy aquí presentes la voluntad de Metro de Madrid de continuar negociando con esas restricciones, con esas limitaciones, con ese marco legal que, necesariamente, tenemos que tener en cuenta; y que ni yo ni nadie, que esté al frente de esta compañía puede saltar, obviar, buscando la

ecuanimidad y el equilibrio entre los intereses del servicio público que tenemos que defender y los intereses de los trabajadores, que, como decía antes, entiendo que, al tratarse de una empresa pública, es más fácil que en ningún otro ámbito que coincidan, y deben coincidir; y en eso estamos trabajando. No creo que sea el ámbito de esta Asamblea, por mucha Asamblea que sea, alterar el régimen o el discurso razonable de las mesas de negociación. Creo que las mesas de negociación entre empresarios y sindicatos, entre empresa y sindicatos, debe estar en el seno de la mesa de negociación, sacarlo de la mesa de negociación, en pleno proceso, no creo que aporte gran cosa. Desde la Asamblea se me pide comparecencia y yo tengo la obligación de comparecer e informar, aun cuando entiendo, insisto, que el marco razonable, el ámbito en el que tenemos que alcanzar el acuerdo es trabajadores y dirección de empresa, e intentaremos retomarlo en los próximos días. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Consejero Delegado. Como en otras ocasiones, le agradecemos su asistencia a esta Comisión, que nos ha permitido sustanciar el tercer punto del orden del día. Pasamos al quinto punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

¿Desean sus señorías formular algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, ni más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Gracias.

*(Eran las doce horas y veintiocho minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

Web: [www.asambleamadrid.es](http://www.asambleamadrid.es)

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto: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