Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid

Número 116 | 20 de diciembre de 2019 | XI Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 20 de diciembre de 2019

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-120(XI)/2019 RGEP.7295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede el Gobierno Regional informar sobre las mejoras realizadas en el servicio de la Línea 9B (TFM) de Metro.

2.- PCOC-139(XI)/2019 RGEP.7434. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región respecto a la situación de las carreteras de la Comunidad de Madrid.

3.- PCOC-184(XI)/2019 RGEP.8104. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración de que, según el pliego publicado el pasado 4 de octubre en el portal de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid para la adjudicación de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", el criterio económico en la adjudicación (35,06M €) tenga un peso del 80%.

4.- PCOC-274(XI)/2019 RGEP.8898. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo piensa llevar a cabo el plan de apertura del Metro de Madrid las 24 horas durante los fines de semana.

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

Página

- Se abre la sesión a las 11 horas y 5 minutos. 5969

- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar comunicando las sustituciones en su Grupo. 5969

– PCOC-120(XI)/2019 RGEP.7295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede el Gobierno Regional informar sobre las mejoras realizadas en el servicio de la Línea 9B (TFM) de Metro. 5969

- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar dando por formulada la pregunta. 5969

- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta. 5969-5970

- Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Director Gerente, ampliando información. . 5971-5973

– PCOC-139(XI)/2019 RGEP.7434. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno de la Región respecto a la situación de las carreteras de la Comunidad de Madrid. 5973

- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. 5973-5974

- Interviene el Sr. Director General de Carreteras, respondiendo la pregunta. 5974-5975

- Intervienen la Sra. Acín Carrera y el Sr. Director General, ampliando información. . . . 5975-5977

— PCOC-184(XI)/2019 RGEP.8104. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración de que, según el pliego publicado el pasado 4 de octubre en el portal de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid para la adjudicación de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", el criterio económico en la adjudicación (35,06M €) tenga un peso del 80%. . . 5977

- Interviene la Sra. Sánchez Maroto dando por formulada la pregunta. 5977

- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. 5977-5978

- Intervienen la Sra. Sánchez Maroto y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información. 5979-5980

— PCOC-274(XI)/2019 RGEP.8898. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo piensa llevar a cabo el plan de apertura del Metro de Madrid las 24 horas durante los fines de semana. 5980

- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. 5981

- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta. 5981-5982

- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información. 5982-5984

— Ruegos y preguntas. 5984

- Interviene el Sr. Rubio Ruiz. 5984

- Se levanta la sesión a las 11 horas y 59 minutos. 5984

(Se abre la sesión a las 11 horas y 5 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos, con la finalidad de que consten en acta. ¿Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie? *(Denegaciones.)* Ninguna. ¿Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid? *(Denegaciones.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Más Madrid? *(Denegaciones.)* Tampoco. ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? *(Denegaciones.)* Tampoco. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? *(Denegaciones.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí. Buenos días, señor Presidente. Doña Marisa Mercado sustituye a doña Ana Sánchez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señorías. A continuación damos paso al punto primero del orden del día.

PCOC-120(XI)/2019 RGEP.7295. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta si puede el Gobierno Regional informar sobre las mejoras realizadas en el servicio de la Línea 9B (TFM) de Metro.

Comparece, para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la Comisión, el ilustrísimo señor don Luis Miguel Martínez Palencia, Gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Por favor, tome asiento. *(Pausa.)* Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta es de diez minutos, repartidos a partes iguales en tiempo de cinco minutos entre el diputado y el Gobierno, para sus tres turnos respectivos. A continuación, tiene la palabra, para formular la pregunta, el ilustrísimo señor Agustín Alcázar, diputado del Partido Socialista.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Doy por formulada la pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. Para contestar tiene la palabra el ilustrísimo señor don Luis Miguel Martínez Palencia, Gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Buenos días, señorías. Como bien saben, la línea 9B es una línea ferroviaria con infraestructura propia entre Madrid y los municipios de Rivas y Arganda del Rey -cuyo concesionario es TFM- y es una línea que está operando en Metro de Madrid.

En cuanto a los datos básicos de la misma: 19 kilómetros, una longitud completa de ida más vuelta de unos 38 kilómetros, con cinco estaciones: Rivas Urbanizaciones, Rivas Futura, Rivas Vaciamadrid, La Poveda, Arganda del Rey, más la estación de Puerta de Arganda -donde hace intermodalidad con la línea 9 de Metro-.

En estos últimos años, y como consecuencia de los aforos que vamos realizando para ir viendo cómo se adaptan las ofertas a las demandas, han sido numerosas las mejoras que se han realizado. El 24 de mayo y el 30 de junio de 2017, y con objeto de mejorar la capacidad de la línea, la Dirección Gerencia del Consorcio de Transportes dictó las pertinentes resoluciones de autorización de circulación para reflotar dos coches remolque, dotando a la línea de tres trenes de composición doble y cuatro trenes de composición triple. Esta medida supuso una mejora del 12,5 por ciento de la capacidad del servicio. En los meses de julio y agosto de 2018, se llevaron a cabo las obras de mejora del trazado de la infraestructura en el ámbito del viaducto de la interestación La Poveda-Rivas Vaciamadrid; de la renovación de la bretelle de las estaciones de La Poveda y Arganda del Rey; de la renovación del cable radiante de los tramos Rivas Urbanizaciones a Arganda del Rey; y de la gran reparación del desplome del hastial del P.K.18+150. Esto supuso -aparte de la reparación de todas estas infraestructuras- la mejora de la fiabilidad de la infraestructura, de la regularidad del servicio y del tiempo de vuelta. Por lo tanto, se redujo este tiempo de vuelta en un 2,7 por ciento, que es equivalente a un incremento de capacidad del mismo porcentaje. En enero de 2019, y con objeto de unificar los horarios de la red de Metro con la red de TFM, se amplió el horario de los servicios, pasando de las 23 horas, en laborables y domingos, a las 24 horas; y de las 00:00 horas del sábado a la 1:30 para todos los días; mejorando el horario del servicio en un 12,8 por ciento.

Y, por último, el pasado julio, nuevamente se ha reflotado un nuevo coche, que se ha hecho efectivo tras la pertinente autorización de la Dirección Gerencia del Consorcio, con fecha 24 de julio de 2019, dotando, por tanto, a la línea de dos trenes de composición doble y cinco trenes de composición triple –es decir, de los siete trenes que tienen, ahora tenemos cinco triples y dos dobles-, con lo que hemos mejorado la capacidad en un 5,6 por ciento para esta línea.

En resumen, desde el año 2017 el conjunto de medidas llevadas a cabo han supuesto que la línea 9B ha ya mejorado su capacidad de transporte de viajeros en un 22,01 por ciento y su horario de servicio en un 12,8 por ciento. Ambas líneas de actuación se reflejan en la producción teórica semanal de coches/kilómetro, que ha aumentado en un 30 por ciento. Además, y con objeto de conocer el grado de ocupación y la densidad de viajeros de los trenes que circulan en hora punta de la mañana de día laborable, así como para verificar que las medidas de mejora anteriormente expuestas se han ido implantando con éxito, se siguen llevando a cabo de forma periódica aforos en la línea para controlar la adecuación de la oferta y la demanda de viajeros de la misma. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, y en turno de réplica, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. Buenos días, señor Martínez. Le agradezco su presencia hoy aquí. Nos ha hablado de varias de las mejoras que se han realizado en últimos años. Ya el año pasado, el 23 de marzo, el entonces Consejero Delegado de Metro de Madrid, el señor Carabante, anunció una serie de medidas que, como usted ha dicho, se implementaron durante los meses de verano de 2018; medidas que, en nuestra opinión, y pese a los datos que ahora nos ha dado, parece que no son el sentir de los usuarios y viajeros que todos los días cogen la línea 9B de Metro, principalmente vecinos y vecinas de Arganda del Rey y de Rivas Vaciamadrid.

Continúan produciéndose aglomeraciones en trenes y andenes; continúa habiendo retrasos en líneas de espera; continúa habiendo averías, aunque es verdad que se han reducido estas, pero el material rodante es antiguo y hay ausencia o falta de trenes de sustitución, y eso siguen provocando también averías; sigue habiendo también un problema en cuanto al mantenimiento y sigue habiendo problemas en cuanto a los aparcamientos y zonas adyacentes en las estaciones propiedad de la adjudicataria. En definitiva, sigue habiendo problemas en la línea 9B de Metro.

El señor Carabante, en la comparecencia que realizó en noviembre del año pasado, habló de un plan de mejora en relación con esta línea. Nos gustaría saber, señor Martínez, en qué se ha concretado ese plan, que anunció en su momento el señor Carabante, porque de lo que usted nos ha hablado hoy creo que solamente se han sustanciado la ampliación del horario en enero de 2019, que no era el objeto de lo que nos anunció el señor Carabante, y un incremento en cuanto al número de trenes, pero del plan que en su momento anunció el entonces Consejero Delegado de Metro no hemos vuelto a tener noticias, no sabemos en qué punto se encuentra; y nos gustaría saber algo más en relación a eso, o si se trata de un anuncio en el aire que no tiene realmente contenidos en cuanto a concreción tanto presupuestaria como de planteamiento de un estudio y de unas acciones concretas.

Por nuestra parte, señor Martínez, creemos que es verdad que se han producido mejoras, pero no es menos cierto que la línea 9B de Metro, como el resto de las líneas de Metro en los últimos diez años, ha sufrido una importante degradación; una degradación que ha conducido a un empeoramiento del servicio, y estas medias, que usted hoy nos ha detallado, son medidas necesarias, pero insuficientes; insuficientes y que requieren de un nuevo esfuerzo por parte del Gobierno regional.

Nosotros entendemos que el Gobierno regional debe exigir el cumplimiento del contrato con TFM y garantizar un servicio de calidad a los vecinos y vecinas de Rivas y de Arganda que llevan viviendo y padeciendo durante demasiado tiempo un servicio en la línea de Metro que más que un problema está resultando una reiteración continuada de problemas, sin que se terminen de resolver todos ellos.

Por tanto, lo que nosotros le pedimos es que hagan cumplir el contrato, que cumplan con aquellas promesas que fueron detallando los diferentes responsables de Metro de Madrid en el pasado, incluso en sede parlamentaria; que hagan realmente un esfuerzo para mejorar el servicio y

que se tomen en serio de una vez por todas esta realidad y esta problemática que están padeciendo los vecinos y vecinas de Arganda y de Rivas-Vaciamadrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación tiene la palabra, en su tercer turno de intervención, el ilustrísimo señor Luis Miguel Martínez Palencia. Le queda un minuto y medio de tiempo, ¿vale?

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Pues en un minuto y medio... Bueno, decirles que la línea 9 es una línea que tenemos testeada todos los días del año, prácticamente, en tiempo real, porque nos preocupaba y porque, en definitiva, queríamos mejorar el tiempo de viaje, por eso se han hecho estas inversiones de las que estábamos hablando. Entendemos que en este momento no hay congestión, es una línea que está mejorando día a día en su comportamiento y en el número de viajeros que tiene la misma; hacemos mediciones, como les comentaba, a diario; hemos ido acoplando trenes y, si es necesario, seguiremos acoplando más coches, o sea que quedan dos composiciones aún por acoplar, si es necesario lo podríamos hacer; la densidad de viajeros está en dos coma algo, cuando los niveles de calidad de Metro están en 3,5; seguimos también trabajando con toda la red de transporte interurbano para el municipio de Rivas y para el municipio de Arganda, y entendemos que no tenemos problemas de saturación. En este momento las incidencias después de las obras han bajado muchísimo, es una concesión que depende de la Dirección General de Infraestructuras, con quienes trabajamos día a día para que esta línea vaya cumpliendo con su tiempo de vuelta, que son 40 minutos, con su intervalo, que son 6 minutos y con sus tres trenes. Hay trenes de reserva, porque tenemos un tren adicional más -es un trío más- para cuando se hacen los procesos de mantenimiento.

En definitiva, la posición del Consorcio es, por supuesto, velar por todas las infraestructuras de capacidad y, concretamente, en esta línea durante los últimos años hemos llevado un seguimiento continuo de la misma.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le queda medio minuto, si quiere hacer uso de él.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí. Solamente dos apuntes. Señor Martínez, hay un incumplimiento en el contrato de adjudicación, en el punto 3.2.2, que dice que no se debería sobrepasar la cifra de dos personas de pie por metro cuadrado, por tanto, hay un incumplimiento todavía; y segunda cuestión: sigue habiendo una discriminación tarifaria en uno de los barrios de Rivas-Vaciamadrid, donde hay zona B1 y zona B2, que también creo que es algo además de su competencia que debería estudiarse para cambiarlo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Si quiere decir algo, le concedo unos segundos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Martínez Palencia): Creo que las estructuras tarifarias las tenemos en revisión. Saben ustedes también que vamos a hacer un nuevo estudio del mapa concesional y en ese estudio intentaremos ajustarnos a los esquemas de movilidad que existen en la actualidad, que posiblemente no son los

mismos que los de la creación del Consorcio, por supuesto, e intentaremos con los nuevos mapas concesionales ajustarnos más, y ver cómo se modifican las estructuras tarifarias.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su comparecencia ante esta Cámara. A continuación damos paso al segundo punto del orden del día.

PCOC-139(XI)/2019 RGEP.7434. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, valoración que hace el Gobierno de la Región respecto a la situación de las carreteras de la Comunidad de Madrid.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la Comisión, el ilustrísimo señor don Francisco Javier Abajo Dávila, Director General de Carreteras. Solicito que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Tiene la palabra a continuación doña María Acín por un tiempo de cinco minutos. Muchas gracias.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Buenos días. Muchísimas gracias por venir hoy a comparecer aquí. No nos habíamos conocido así que bienvenido por mi parte a esta Comisión.

Le quería preguntar acerca de su valoración sobre la situación de las carreteras en la Comunidad de Madrid en base a la ejecución presupuestaria de octubre de 2019, que es la última de la que disponemos y de la que ya han pasado varios meses desde que comenzó su gestión directa, porque, por un lado, nos llama mucho la atención la baja ejecución que al mes de octubre lleva su programa, el de su Dirección General, que es de un 67 por ciento, y dentro de ello nos parece especialmente alarmante que de la partida destinada a la mejora y a la reposición de carreteras solo se haya ejecutado el 37,7 por ciento. Nos gustaría saber un poco a qué se deben estos niveles de ejecución, si le parecen realmente acordes a la situación y a las necesidades y, sobre todo, si vamos a llevar estos niveles de ejecución a lo largo de su mandato.

A esto le sumamos que, según la respuesta de una petición de información que hice en el primer semestre de este 2019, se nos contestó que solo 100 kilómetros de la red regional de carreteras cuentan con un sistema de protección para motoristas o motociclistas, la red regional tiene cerca de 2.300 kilómetros por lo que 100 kilómetros solo suponen el 4,47 por ciento y, es más, en la última Legislatura se instalaron unos míseros 16 kilómetros, lo que supone un 0,7 por ciento. Por lo tanto, también me gustaría que hiciera su valoración al respecto de esto.

Por último –en este primer turno-, respecto a la M-45, como usted bien sabe, esta carretera se construyó sin ser especialmente necesaria dado que el Plan de Carreteras 94/2001 aseguraba que a través de la M-50 estaba ya la conectividad de la región bastante acertada, aunque se construyó igualmente con un sistema de pago de peaje en la sombra que hasta 2032 supondrá un gasto de

3.000 millones, en comparación con los 695 millones estimados de coste de gestión directa. Esto hace que las ratios de inversión, por ejemplo, en 2017, hayan sido de 4,8 millones por cada kilómetro de la M-45 y de 30 millones por el resto de kilómetros, y me gustaría saber cuáles son sus planes para la M-45; estamos acostumbrados a que anualmente se incremente el presupuesto destinado al peaje en la sombra de la M-45 por pagos de sentencias acumuladas y, por tanto, me gustaría saber qué planes hay al respecto desde su Dirección General. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, y para contestar, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Francisco Javier Abajo Dávila.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Buenos días. Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos los miembros de la Mesa y sus señorías integrantes de esta Comisión en la que comparezco a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid para exponer la valoración... Bueno, la pregunta era la valoración del Gobierno regional respecto a la situación de las carreteras en la Comunidad de Madrid pero que, al final, se ha convertido en tres preguntas muy concretas que no tienen mucho que ver.

Lo primero que voy a hacer es dar unos indicadores de lo que es la red de carreteras de la Comunidad de Madrid para que quede claro el planteamiento. La longitud de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid es de 2.570 kilómetros, de los cuales pertenecen a la red principal 662, a la red secundario 634 y a la red local 1.184 kilómetros, además con una longitud de ramales y accesos de 90 kilómetros. Tenemos un número de estructuras: puentes, pasarelas, etcétera, en nuestras carreteras de 1.120, con 1.200 paradas de bus. Y en cuanto a lo que ha mencionado, y ahora doy respuesta al segundo interrogante, es que a usted le parece poco –y creo que ya lo contesté en mi primera comparecencia- los 100.000 metros lineales de barreras de protección de motoristas.

Un dato también importante es la intensidad media diaria de nuestras carreteras, de media -entre todas las tipologías- hay 8.596 vehículos al día; considerando toda la longitud de carreteras de la Comunidad de Madrid, tanto en la red principal como en la secundaria y terciaria nos encontramos con 150 cruces semaforizados y 13.500 luminarias, como puntos de luz en nuestras carreteras.

Bueno, yo quería exponerles, aparte de estos datos -que creo que es poner en la bandeja de entrada de qué estamos hablando cuando hablamos de las carreteras de nuestra red autonómica-, cómo las actuaciones de la Dirección General de Carreteras van dirigidas, durante la presente Legislatura -como ya adelantó en su intervención el Consejero, el excelentísimo don Ángel Garrido, el 18 de octubre del presente año-, sobre todo a dos cuestiones: en primer lugar, a la seguridad vial de los usuarios de las vías, de las carreteras, haciendo un especial hincapié en los usuarios más vulnerables, como son los peatones, los ciclistas y los motociclistas –digamos, en este orden- y, en segundo lugar, a la mejora de la movilidad y la vertebración en todo el territorio de la Comunidad de Madrid. Es decir, la política de este Gobierno en la Comunidad de Madrid, en cuanto a la materia de carreteras, va dirigida a reducir al mínimo la siniestralidad en las carreras, manteniendo una mejora

en el mantenimiento y la conservación del viario en las mejores condiciones y manteniendo nuestros municipios comunicados de la mejor forma.

Para ello tenemos una Estrategia de Conservación a la que aplicamos 162 millones de euros en tres años. Es posible que a usted le parezca poco, pero estamos haciendo un esfuerzo de inversión de 25.000 euros por kilómetro; esta ratio de inversión no la tiene ninguna comunidad autónoma ni lo tiene el Ministerio de Fomento en su Red de Carreteras, con lo cual, este es un dato que quiero resaltar. No sé cuánto tiempo me queda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lleva cuatro minutos; le queda un minuto.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Bien, en otro orden de cosas, en el tema de la seguridad vial, tengo que decirle que tenemos una Mesa de Seguridad Vial en la que contamos con una Estrategia de Seguridad Vial en la Comunidad de Madrid, con unos objetivos muy ambiciosos, que son: cero muertes para el año 2050 y una reducción del 50 por ciento para 2030 con respecto a los datos de 2020.

En la planificación de nuestras vías digamos que dividimos la Comunidad de Madrid en tres zonas distintas, porque cada tipología es distinta y entonces merecen una adecuación diferente; así tenemos: la zona metropolitana y Corredor del Henares, la zona sur y vegas y, finalmente, la zona sierra y oeste de la región. Tienen unas tipologías distintas y empleamos una metodología, en cuanto a planificación -que es lo primero que se hace: planificación; luego, proyectos y luego, construcción-, distinta, porque las necesidades son diferentes.

Concluyendo, señorías, esta primera intervención, toda la actuación que se realiza en la Dirección General en planificación, elaboración de proyectos y construcción de carreteras se hace con el objetivo de mejorar la seguridad vial y las condiciones de seguridad en nuestras carreras. Aquí lo dejo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Se ha quedado sin tiempo. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, doña María Acín; le recuerdo que le quedan dos minutos y cuarenta segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Siento que no vaya a tener tiempo para un segundo turno de contestación. Yo la verdad es que no sé si tienen mucho o poco que ver mis preguntas sobre su presencia hoy aquí, pero como tenemos pocos ratos de control respecto a la gestión del Gobierno, pues yo aprovecho las preguntas parlamentarias para ir a temas concretos y no a generalidades que podemos conocer por otros medios. Igualmente, le agradezco sus respuestas.

Obviamente, en el ámbito de carreteras -pero como en otros-, a mí me interesa saber no solo los planes, los objetivos y las generalidades sino las inversiones y las ratios de cumplimiento, porque si no, en realidad, nos quedamos más vacíos.

Mire, me hubiera gustado bastante que pudiese responder a lo siguiente que yo quería abordar hoy: obviamente, la semana pasada –y no podemos hacer como si no existiera- conocimos que durante el periodo de tiempo 2009-2013 numerosas concesiones públicas de transportes e infraestructuras, entre ellas, de forma muy importante, la rehabilitación de carreras, la instalación de estructuras de barreras para proteger a motoristas o las mejoras en los trazados de carreteras, como la M-50, estaban sometidas a la cláusula de 1 por ciento. Entiendo que todos conocemos, a través de las preguntas que hizo el Grupo Unidas Podemos, que hay un mecanismo por el cual las compañías recibían una adjudicación pública y daban un 1 por ciento del presupuesto para iniciar campañas electorales del PP. Ahí nos sorprende que la Presidenta Ayuso dijera que no ponía la mano en el fuego respecto a que esto no estuviese sucediendo en la actualidad y, claro, me hubiera gustado saber si usted ponía la mano en el fuego para asegurar que esto no volvía a suceder. Me hubiera gustado saber si usted podía garantizar que no se estaba produciendo en la actualidad y desde cuándo no se hacía y, sobre todo, que nos hubiera podido explicar si desde su Dirección General se plantea hacer algo referente a la recuperación de ese dinero que iría directamente a las inversiones en reposición y mejora de las carretas madrileñas. Así que, para la próxima vez. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Voy a conceder un turno final de un minuto al compareciente para que pueda contestarle. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Respecto a esta última pregunta, tengo que decirle que desconozco totalmente... Desde luego, no se está aplicando nada en los contratos que tengo y desconozco totalmente que esto se haya aplicado con anterioridad en la Dirección General de Carreteras, que es lo que me acontece a mí. Por los demás temas, en otras Direcciones, no puedo decir ni sí ni que no, ni todo lo contrario.

Respecto a lo de la carretera M-45 sí que me gustaría decir, muy brevemente y muy rápido, que el régimen económico es una concesión, como ha dicho usted, un peaje en la sombra; se trata de concesiones de obra pública para la construcción, conservación y gestión de carreteras. Cuando esto se hace así, es porque no se tiene un dinero presupuestado. Entonces, en una obra pasa como cuando se compra usted una casa, que puede hacerlo directamente a pecho descubierto o necesita una hipoteca; esto es una cosa que me encontré así.

El paso del peaje de los usuarios de esta carretera, que es una carretera fundamental -de hecho ha aliviado muchísimo el tráfico de la M-40-, tiene una IMD, una intensidad media diaria, de aproximadamente 100.000 vehículos al día, de los cuales, un porcentaje muy importante con respecto a otras carreteras es de vehículos pesados. ¿Por qué? Porque comunica toda la zona del sur y suroeste de la Comunidad de Madrid con el este, con el Corredor del Henares, donde precisamente están los polígonos industriales y la actividad industrial más importante de la Comunidad de Madrid; con lo cual, es un eje vertebrador de todo ese tráfico de pesados, de todo ese tráfico de mercancías en la Comunidad de Madrid, y es una carretera cuyo objetivo está muy bien visto por las autoridades, por los políticos y por el Director General de Carreteras cuando planificó esta inversión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Abajo Dávila): Y no tengo más que decir. La inversión de un peaje en la sombra es lo que es. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su intervención. A continuación pasamos al punto tercero.

PCOC-184(XI)/2019 RGEP.8104. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª Soledad Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos Izquierda Unida Madrid en Pie en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, valoración de que, según el pliego publicado el pasado 4 de octubre en el portal de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid para la adjudicación de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", el criterio económico en la adjudicación (35,06M €) tenga un peso del 80%.

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la Comisión, la ilustrísima señora doña Silvia Roldán Fernández, Consejera Delegada de Metro. Les recuerdo que el tiempo de intervención son diez minutos a dividir en dos turnos: cinco minutos para el diputado que hace la pregunta y cinco para usted. Tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto para hacer la pregunta.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Bueno, como la ha leído el Presidente estupendamente, doy la pregunta por formulada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Vamos a ver, voy a hacer un pequeño resumen muy breve del contrato, si les parece -¿de acuerdo?-, y luego, si quieren, comentamos desde el punto de vista técnico, en concreto, la valoración 20/80 que hacen. Bueno, se trata de un contrato que se licitó por el grupo anterior; o sea, cuando yo llegué a Metro de Madrid este contrato ya se encontraba en licitación. Es un contrato de 35 millones de euros, efectivamente, de mantenimiento de la infraestructura, dividido en trece lotes exactamente; son cuatro años de plazo de contrato, mediante un procedimiento abierto, y tiene la posibilidad de dos pruebas adicionales de seis meses cada una, seis más seis. El contrato tiene la peculiaridad, respecto a los anteriores que se estaban realizando, y es que da un avance en cuanto al mantenimiento de la infraestructura que se estaba realizando en Metro de Madrid, porque hasta la fecha todos los mantenimientos de infraestructuras realizaban o incluían nada más que una atención a correctivo; en este nuevo contrato lo que se incluye es una parte adicional de preventivo, además planificada y programada, lo que hace que haya unas unidades determinadas de mantenimiento preventivo, ¿de acuerdo? Es la diferencia respecto a los anteriores.

Efectivamente, es un contrato que se hace mediante un procedimiento de licitación y en el que se requiere, para la presentación de las ofertas... Ahora mismo les confirmo que no tenemos ninguno de los lotes desiertos, que todos los lotes han tenido ofertantes, y son catorce UTE y empresas, si no me equivoco, distribuidas entre todos los lotes. Actualmente, estamos en el proceso de valoración técnica de las ofertas presentadas, y el pliego de cláusulas administrativas particulares establece que es necesario tener un cumplimiento de solvencia económica, por una parte, y una solvencia técnica y administrativa; se tiene que presentar un número, no de obras, sino de actuaciones similares a las que establece la prestación del servicio.

Efectivamente, el proceso de valoración es un 80 por ciento la parte económica y un 20 por ciento la parte técnica. Para la valoración de la parte técnica, es necesario presentar una documentación, que incluye una memoria técnica, una organización de medios materiales, la identificación de cómo se trata la documentación, un plan específico de control de calidad y el análisis de impacto ambiental. Toda esta información que conforma la documentación técnica presentada, una vez realizada la valoración tanto de solvencia económica como de solvencia técnica, se evalúa técnicamente dentro de ese 20 por ciento que contempla el pliego de cláusulas administrativas.

Ahora, si les parece, voy a darle la opinión como técnico, como ingeniero industrial -que creo que es lo que me piden-, respecto al criterio de hacer una valoración 80/20. Miren, yo hace un par de semanas estuve aquí compareciendo también sobre este contrato y ya les indiqué que yo no tengo ningún inconveniente, desde el punto de vista técnico, en estudiar si el porcentaje de valoración 80/20 es el adecuado, dependiendo de la tipología de los contratos. De hecho, les puedo anunciar que mi equipo se ha puesto a trabajar ya en la consideración de tener otra serie de planteamientos, hablar de un 60/40, dependiendo de la tipología exacta que tengan los contratos.

En este, en concreto, a pesar de que tiene en el nombre el mantenimiento y la infraestructura, se trata de una contratación de trabajos de oficios que atienden todo el mantenimiento correctivo: si tenemos una rotura de una ventana, si tenemos –no sé qué decirles- en una estación que arreglar unos baldosines; o sea, son oficios. Dentro de las labores de mantenimiento preventivo, sí que están programadas una serie de actuaciones, que son las limpiezas, por ejemplo, de los pozos que tenemos, o exactamente de los templetes, de manera que lo que intentamos es minimizar el número de avisos que tenemos en correctivo, haciendo estas labores de mantenimiento preventivo. Mi opinión como técnico: creo que en este caso específico la valoración de 80/20 es correcta, dado que no estamos hablando de una parte técnica o de un conocimiento técnico, intelectual, que sea necesario valorar con este 40 por ciento, pero sí les digo que -tal cual comenté y dije en la Asamblea la vez que vine a comparecer-, por supuesto, desde el punto de vista técnico, estoy dispuesta a estudiar todos los contratos que nosotros lancemos. Como les he dicho, mi equipo ya se ha puesto a plantear cada uno de ellos para ver si es necesario realizar una modificación respecto a este criterio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su intervención. A continuación, por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida, tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señora Roldán. Quiero empezar, por lo menos, felicitando las Navidades tanto al señor Martínez como al señor Abajo Dávila y a la señora Roldán. Ayer, a pesar de intervenir cuatro veces, todo el mundo felicitó las fiestas menos yo; al menos quería hacerlo en la Comisión. *(Risas).*

Dicho lo cual, valoro sus explicaciones. El objetivo, cuando estamos pidiendo la valoración sobre estos contratos o sobre el peso que tiene cada una de las cuestiones en estos contratos, no es inocente; sabemos que ha habido también otras licitaciones anteriores, que tenían que ver con el mantenimiento específico de accesibilidad, hace muy poquito. Otra de las preguntas, que no es la que formulo hoy, pero que preocupa a mi Grupo Parlamentario, es que estas externalizaciones, digamos, por lotes o por trozos no sean más que, al final, una privatización de grandes áreas de lo que ahora se lleva internamente desde Metro de Madrid.

Esto se hace evidente porque, en la sección de obras, que como muy bien usted indica, corresponde con oficios, con algunas labores determinadas, habiendo habido 11.495 incidencias en el año 2017, habiendo subido en 2018 -aunque no tengo el dato concreto- y se prevé que más en 2019, si yo no entiendo mal, esta sección de obras, que sería el equivalente, internamente en la plantilla de Metro de Madrid, a quien ahora se externalizan estas labores, ha contado con cuarenta trabajadores. Esto, obviamente, a nosotros nos preocupa, de entrada, por varias cuestiones: primero, porque entendemos que esta sustitución de trabajadores internos por externalizaciones lo que también hace, aunque sea de manera indirecta, es sustituir trabajo de calidad y con derechos -en buenas condiciones laborales, obviamente- por subcontratas de las que nada se sabe, o por lo menos es ajeno a Metro en qué condiciones laborales están estos trabajadores, etcétera.

Creemos que esto tiene otra cuestión perversa añadida, y es que a veces -sobre todo, si se prima la parte económica, sabiendo que las condiciones laborales no son las mismas- nos encontramos con trabajadores muy precarizados y, a veces, tampoco están preparados ni tienen la formación necesaria para desempeñar esas funciones. Obviamente, está hablando de temas de oficios, que no requieren una gran capacitación intelectual -lo ha expresado así-, pero, por ejemplo, sí que es muy importante la cuestión de prevención de riesgos laborales y cómo funciona esa empresa, que suelen ser empresas ad hoc creadas entre diversas constructoras para desempeñar estas funciones.

También creemos que eso nos puede pasar factura y, aunque -cómo decirlo- pasamos la responsabilidad a otro, no deja de ser una cuestión que afecta al propio funcionamiento de Metro de Madrid. Además, cuando se estable esta vía ya por noma, lo que le digo es que a nosotros -y sospechamos que el tema de las externalizaciones no va a parar aquí, que también hay externalizaciones y falta de personal en otros ámbitos como pueda ser el de la informática, y ya estamos hablando de un personal con una formación mucho más alta- nos preocupa que queden fuera del ámbito de la propia empresa, de Metro de Madrid, tanto la valoración de esas capacidades necesarias como, después, el conocimiento necesario para que de verdad pueda seguir funcionando

en óptimas condiciones un servicio que consideramos esencial y que es crítico, como es Metro de Madrid, para nuestra Comunidad. Era por ahí por donde queríamos ir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le voy a conceder, como he hecho anteriormente, un minuto también para que pueda contestar.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Mire, por concretar, este contrato no es nuevo; es un contrato que tiene un histórico. Yo tengo aquí reflejado que desde el año 2013 se viene realizando y sí que es cierto que en este caso específico hay una ampliación de prestación de servicios, que es la diferencia que hay respecto a los que anteriormente se venían realizando.

Respecto a la plantilla que indica del servicio de oficios, del servicio de obras que tenemos, efectivamente -lo dije en la comparecencia anterior-, es evidente que Metro de Madrid ha pasado por un proceso de ERE, que no solamente afecta a este colectivo sino a todos los de la empresa. En este caso concreto, si no recuerdo mal los datos, pasamos de una plantilla de setenta y tantas personas a la que tenemos actualmente, de 54. Es cierto que en los últimos años se ha incrementado en diez personas. Y le digo que estos datos los tengo ahora mismo en la cabeza, de la vez anterior, pero no se los podría confirmar. En cualquier caso, con 54 personas, ahora mismo es muy complicado poder realizar las labores de mantenimiento de los 294 kilómetros de red con este nivel de atención tanto de las incidencias de correctivo como de la parte de mantenimiento preventivo.

Como les digo, es un contrato recurrente y, por supuesto, la intención de Metro de Madrid, desde luego, no es ir a una privatización en ninguno de los casos. Yo he repetido en muchas ocasiones que para nosotros es importantísimo el know-how y todos los trabajadores que tenemos dentro de la compañía, y que velamos por prestar a los ciudadanos un buen servicio, de calidad, en nuestro Metro de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación vamos a dar paso al punto cuarto del orden del día.

PCOC-274(XI)/2019 RGEP.8898. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo piensa llevar a cabo el plan de apertura del Metro de Madrid las 24 horas durante los fines de semana.

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la Comisión, de nuevo, la ilustrísima señora doña Silvia Roldán Fernández, Consejera Delegada de Metro. A continuación tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, señora Consejera Delegada; bienvenida de nuevo. Aprovecho también para desearle una feliz Navidad.

Traigo aquí esta pregunta y seguramente la traeré –espero- un poco más concreta en próximas ocasiones, porque esta es una medida que por lo menos desde nuestro Grupo aplaudimos. Nos gusta mucho y creemos que es buena para la ciudadanía de Madrid, pero vemos que, si no se hace bien, al final puede ser perjudicial para el propio Metro y para los propios usuarios.

En la anterior Comisión ya se nos explicó un poquito que se iba a hacer en tres fases: una primera fase valorada en 9 millones de euros, en la que se abriría hasta las 02:30; una segunda que supondría adelantar el horario de apertura a las 05:00, con una estimación de 5 millones de euros, y la última fase, valorada en 40 millones de euros, que comprendería todo el horario. Como vemos, es un plan de 54 millones de euros, si no me fallan los datos; es una medida importante.

Más que nos cuente un poco en qué van a consistir las fases, hoy yo quería –perdone que no haya sido concreto en la pregunta- hablar un poco de con qué recursos humanos se va a contar para llevar a cabo este plan. A nosotros, por ejemplo, cuando vino después que usted el Presidente del Comité de Empresa –fue una lástima que no se pudiese quedar, aunque seguro que le hicieron llegar todo lo que nos comentó-, me alarmaron muchas de las cosas que dijo, y creo que tenía toda la razón. Una de las cosas que le preocupaban y de las que se quejaba era que, de esos casi 7.100 trabajadores totales de Metro, solo 1.700 son maquinistas, 1.700, personal de estación y otros 1.000, de oficios; es decir que él preguntaba qué hacían los otros 2.700 trabajadores. Está claro que para este plan lo que se necesita son maquinistas, personal de estación y de oficios; entonces, quiero preguntarle cómo tiene pensado hacerlo. ¿Lo va a hacer con los recursos humanos con los que cuenta? ¿Se va a contratar a más gente o se va a hacer con un incremento de trabajo de la que hay? También aprovecho para preguntarle si tiene previsto de alguna forma redistribuir a estos 2.700 trabajadores, o cómo va a hacerlo. Eso es lo que quería traer hoy a la Comisión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación tiene la palabra la Consejera Delegada de Metro, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muchas gracias. También por contextualizar y por hacer un resumen muy breve –y después comenzaré a contestar-, el proyecto en sí está dividido en tres fases, como se anunció. Efectivamente, la primera de ellas contempla la apertura de una hora adicional respecto al horario actual de cierre, y con los cálculos iniciales, se considera que supondrá 9 millones de euros de coste.

Como también había anunciado en mi anterior comparecencia aquí, en sede parlamentaria, se ha realizado una serie de cálculos basados en la demanda inducida que probablemente vamos a tener; por una parte, de la que actualmente están utilizando los servicios actuales de movilidad -que en este caso serían los autobuses- en el horario que tenemos previsto en esta primera fase, más una posible demanda inducida del hecho de que los usuarios que utilizan Metro de Madrid en esa franja anterior, de manera inducida, podrían utilizarlo en esta nueva ampliación de esta hora. Con lo cual, en

una primera prognosis, se calcula que son unos 10.000 usuarios aproximadamente los que podrían usar Metro de Madrid en esta ampliación de hora.

La primera fase, como les digo, es esta; la segunda sería abrir una hora antes, con un coste de 14 millones, y la tercera fase requeriría los 40 millones. Lo que pasa es que son 40 millones en total, no son 54; no es acumulativa, porque la fase final es la apertura del horario total, que está absorbiendo las dos fases anteriores.

La razón principal para hacerlo por fases es que desde el punto de vista técnico nos parece lo más correcto. No solamente se trata de valorar esta prognosis que está realizada, en la que tenemos que tener la confirmación de los usuarios, sino también el planteamiento técnico del número de frecuencias previstas... O sea, el planteamiento es la apertura de toda la red, con lo cual se podrá valorar en esta primera fase el ajuste perfecto, que nos va a permitir ir corrigiendo todo desde el punto de vista técnico, tanto los recursos humanos que sea necesario tener en cuenta como los datos de esta prognosis y contratos de mantenimiento, contratos de seguridad... Es decir, la fasificación nos va a permitir ir ajustándonos a un modelo que sea más eficiente.

En cuanto a recursos humanos, como saben, ya se hizo el anuncio por parte del Vicepresidente y nuestro Consejero: se va a hacer una contratación de 300 maquinistas, que va a suponer superar el número máximo de maquinistas que ha habido en Metro de Madrid.

Por supuesto, la puesta en marcha de este proyecto no solamente afecta a los recursos humanos, afecta a muchísimas más cosas. Me podrían preguntar y podríamos hablar técnicamente de cómo vamos a encajar las labores de mantenimiento que se hacen en esa banda de mantenimiento que dejamos de tener por el hecho de que prestamos servicio. Por supuesto, tenemos que estudiar esas labores de mantenimiento que, como les digo, ya tenemos cuantificadas en un 7,5 por ciento, pero que fundamentalmente se focalizan en mantenimiento correctivo, porque, como saben, el preventivo se planifica normalmente en los periodos laborables, y las brigadas dimensionadas atienden los correctivos en los fines de semana. Lo que ocurre es que, obviamente, todas las tareas que por planificación no han podido ser desarrolladas se vuelven a replanificar de manera mensual y, si es necesario hacer alguna en fines de semana, se realiza. Obviamente, estamos estudiando toda esta replanificación. Estamos estudiando los medios que vamos a tener no solamente de maquinistas sino de jefes de sector, etcétera, y los contratos de seguridad, o sea que es un proyecto amplio que se está estudiando. Y, por supuesto, es necesario contar con el consenso de todos los trabajadores, para lo cual iniciamos un proceso de negociación de convenio colectivo ya, el 1 de enero, en el que esto está puesto sobre la mesa, y tenemos que tener en cuenta, obviamente, que para poder llevar a cabo estas fases es necesario contar con el acuerdo de todos ellos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, en turno de réplica, tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo; le informo de que le quedan dos minutos y dieciséis segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias de nuevo, señor Presidente. Muchas gracias por su respuesta, señora Roldán. Intentaré ser más conciso en las siguientes preguntas. Esta vez he sido

muy genérico. Le pido disculpas y en las siguientes seré más concreto. Ya le aviso de que habrá siguientes, porque esto nos interesa mucho.

Quiero sumarme a cosas que dijeron el resto de los portavoces, principalmente los de la oposición, cuando se habló de esto en anteriores comparecencias, y es que, aunque pueda ser una buena medida, es verdad que antes habría que ver cómo está hoy Metro de Madrid. Pensaba que esos 300 maquinistas iban a ser para paliar las necesidades actuales, pero incluso se estima que con esos 300 no llegan, ¿no?, porque es verdad que, aunque sea la máxima que hay, también la red ahora es más grande que nunca, y cuanto más va creciendo la red de Metro más tendrá que ir creciendo la plantilla de trabajadores. Y no por ser la más grande significa que sea la mejor dimensionada.

Nosotros queremos insistir en que es evidente que hay ciertas horas del día, las horas punta, en las que realmente Metro de Madrid, en muchas partes, no está cumpliendo un buen servicio; se ha dicho aquí muchas veces por parte de muchos portavoces que hay aglomeraciones, y no porque sea una cosa común o porque les guste decirlo sino porque es una realidad. Nosotros, a pesar de que esta medida nos parece buena, necesaria –creo que responde a una demanda y no a una medida electoralista-, creemos que tiene que hacerse bien y que tiene que estar bien pensada, y a mí siempre me ha dado la sensación de que no está muy bien o por lo menos yo no he recibido la suficiente información como para pensar que este es un plan que está bien o que está todavía muy en marcha, porque, según creo recordar, se nos dijo que tienen intención de empezar ya en 2020 a ponerla en marcha. A nosotros nos preocupa que, con los problemas tanto de falta de personal maquinista como la falta de trenes, la poca frecuencia a ciertas horas y la alta densidad de viajeros en otras horas, esta medida vaya a tener más agobiado, por así decirlo, el presupuesto de Metro, cuando antes se tendrían que paliar las otras necesidades.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir finalizando, señoría.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Creo que esto es un plus, y nosotros lo apoyaremos, pero sí quería contar que, si tienen un plan, que no sea para arreglar lo actual sino que, al ser un plus, debería ser un plus el plan. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y en el tercer turno, tiene la palabra doña Silvia Roldán Fernández; le quedan veintidós segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Por confirmarle –yo creo que también lo he dicho en sede parlamentaria, o lo he dicho aquí-, nosotros estamos haciendo ahora mismo un estudio de todos los procesos con los que trabajamos en Metro de Madrid, y eso incluye todo, desde modelos de explotación hasta los recursos humanos que son necesarios, y todo esto es lo que queremos llevar también a la formalización de este Convenio. ¿Esto qué implica? Por supuesto, que los 300 maquinistas no son una dotación de recursos humanos para cumplir solamente la primera fase. ¡Por supuesto! El planteamiento es que creemos que esto viene a paliar o a solucionar los problemas que tenemos en Metro de Madrid identificados y que era

fundamental que pudiéramos abordar. Lo hemos dicho desde el primer momento: nuestro interés es mejorar la calidad del servicio. Y lo que sí les indico es que no es solamente esto; es un proceso complejo y hay que analizar si con otros modelos de producción o de operación conseguimos mayor efectividad en Metro de Madrid, y en ese proceso estamos actualmente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Consejera Delegada, por su intervención. A continuación damos paso al punto quinto del orden del día.

——— RUEGOS Y PREGUNTAS. ———

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa?

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Lo único, aunque no es ruego ni pregunta, quiero felicitar a todos la Navidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bueno, entonces lo digo yo en representación de todos los Grupos Parlamentarios. Feliz Navidad a todas sus señorías, a los miembros de la Cámara, a los letrados, a la Mesa, a ustedes, por supuesto, y a todo el personal de la Asamblea; que pasen unas felices fiestas. Muchas gracias. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 59 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

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

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

Asamblea de Madrid