

# *Diario de Sesiones* *de la* *Asamblea de Madrid*



---

Número 198

22 de junio de 2020

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el lunes 22 de junio de 2020

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-713/2020 RGEF.10129.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre importe económico que estima la Comunidad de Madrid que será necesario invertir en el transporte público para garantizar las condiciones de seguridad y salud pública en la fase de desescalada del confinamiento debido al COVID-19.

**2.- PCOC-760/2020 RGEF.10645.** 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 cómo va a afectar la crisis originada por el COVID-19 a los planes del Consejo de Gobierno en materia de política tarifaria del transporte público de la Comunidad de Madrid.

**3.- PCOC-769/2020 RGEF.11034.** 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 si puede el Gobierno de la Comunidad de Madrid garantizar que el transporte público de Madrid no se convierta en un foco de contagio del coronavirus.

**4.- PCOC-938/2020 RGEF.12728.** 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 medidas que se están tomando desde el Gobierno para devolver la confianza de la ciudadanía en el transporte público perdida por la incidencia del COVID-19.

#### **5.- Comparecencias con tramitación acumulada:**

**C-631/2020 RGEF.11061.** Comparecencia de la Sra. D.ª Silvia Roldán, Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre los planes para Metro de Madrid a partir del fin del Estado de Alarma provocado por la pandemia del COVID-19, en lo que afecta a la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**C-990/2020 RGEF.13137.** Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre medidas y planes de futuro que proyecta llevar a cabo la empresa como respuesta al impacto provocado por crisis ocasionada por el COVID-19. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

#### **6.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

|   | <b>Página</b> |
|---|---------------|
| - Se abre la sesión a las 10 horas y 7 minutos. ....  | 10623         |
| <b>– PCOC-713/2020 RGE.10129. 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 importe económico que estima la Comunidad de Madrid que será necesario invertir en el transporte público para garantizar las condiciones de seguridad y salud pública en la fase de desescalada del confinamiento debido al COVID-19. ....</b> | <b>10623</b>  |
| - Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....   | 10623-10624   |
| - Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....   | 10624         |
| - Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Viceconsejera, ampliando información. ....   | 10624-10626   |
| <b>– PCOC-760/2020 RGE.10645. 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 cómo va a afectar la crisis originada por el COVID-19 a los planes del Consejo de Gobierno en materia de política tarifaria del transporte público de la Comunidad de Madrid. ....</b>  | <b>10627</b>  |
| - Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, formulando la pregunta. ....   | 10627         |
| - Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....   | 10627         |
| - Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y la Sra. Viceconsejera, ampliando información. ....   | 10627-10629   |
| <b>– PCOC-769/2020 RGE.11034. 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 si puede el Gobierno de la Comunidad de Madrid garantizar que el transporte público de Madrid no se convierta en un foco de contagio del coronavirus. ....</b>   | <b>10630</b>  |

|  |              |
|--|--------------|
| - Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. ....   | 10630        |
| - Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....  | 10630-10631  |
| - Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la Sra. Viceconsejera, ampliando información....   | 10631-10633  |
| <b>— PCOC-938/2020 RGEF.12728. 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 medidas que se están tomando desde el Gobierno para devolver la confianza de la ciudadanía en el transporte público perdida por la incidencia del COVID-19. ....</b> | <b>10633</b> |
| - Interviene la Sra. Sánchez Maroto, formulando la pregunta. ....  | 10633-10634  |
| - Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....  | 10634        |
| - Intervienen la Sra. Sánchez Maroto y la Sra. Viceconsejera, ampliando información. .   | 10634-10636  |
| <b>Comparecencias con tramitación acumulada:</b>   |              |
| <b>— C-631/2020 RGEF.11061. Comparecencia de la Sra. D.ª Silvia Roldán, Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre los planes para Metro de Madrid a partir del fin del Estado de Alarma provocado por la pandemia del COVID-19, en lo que afecta a la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>   | <b>10637</b> |
| <b>— C-990/2020 RGEF.13137. Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre medidas y planes de futuro que proyecta llevar a cabo la empresa como respuesta al impacto provocado por crisis ocasionada por el COVID-19. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>                                      | <b>10637</b> |
| - Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y el Sr. Vinagre Alcázar, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....  | 10637-10638  |
| - Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A. ....  | 10638-10646  |
| - Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....  | 10646-10658  |

|   |             |
|---|-------------|
| - Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. . .  | 10658-10662 |
| - Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.. | 10662-10667 |
| - Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.....  | 10667-10670 |
| <b>— Ruegos y preguntas.</b> .....  | 10671       |
| - No se formulan ruegos ni preguntas. ....  | 10671       |
| - Se levanta la sesión a las 12 horas y 57 minutos. ....  | 10671       |



*(Se abre la sesión a las 10 horas y 7 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Se celebra la presente sesión de esta Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, conforme al calendario fijado por la Mesa de la Asamblea en su reunión de 26 de mayo y conforme a las normas de procedimiento especial que la misma ha establecido, oída la Junta de Portavoces, en acuerdo adoptado en sesión celebrada el día 9 de junio de 2020, en orden a reactivar la actividad de la Cámara en el nuevo contexto, más concretamente especificadas dichas normas en el punto segundo de este acuerdo. Asimismo, la presente sesión se desarrolla conforme a los acuerdos previos adoptados por la Mesa de la Asamblea, oída la Junta de Portavoces, en lo que aún son aplicables acuerdos adoptados en las reuniones del 11, 16 y 25 de abril, 23 y 26 de mayo y que vienen a regular la celebración de las sesiones de las comisiones considerando las circunstancias especiales derivadas de la crisis de COVID-19 y determinadas por el estado de alarma, vigente hasta hace un día. Pasamos al primer punto del orden del día.

**PCOC-713/2020 RGE.10129. 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 importe económico que estima la Comunidad de Madrid que será necesario invertir en el transporte público para garantizar las condiciones de seguridad y salud pública en la fase de desescalada del confinamiento debido al COVID-19.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, doña Consolación Pérez Esteban. Tiene la palabra para formular su pregunta la ilustrísima señora doña María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid. Os informo de que el tiempo de las preguntas es de diez minutos a repartir en tres turnos entre ustedes.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias y buenos días. Durante estas semanas he venido hablando en el pleno con el consejero y demás sobre la necesidad de tener un plan organizado, estructurado, un programa y sobre todo un plan sostenido de inversiones para fomentar la movilidad sostenible en la región en estas fases de desescalada y de nueva normalidad. Obviamente, los efectos de la pandemia han tenido consecuencias e impactos en diferentes ámbitos: por un lado, en el transporte público tenemos problemas referidos a recuperar la confianza de los usuarios y, por otro lado, tiene importantes impactos económicos. El consejero nos ha ido comentando que el descenso de la recaudación por la bajada de usuarios era de alrededor de 250 millones de euros; tenemos un primer número, estos 250 millones, y, si hay cifras actuales o están actualizadas, me gustaría saberlo, pero, en realidad, este no es el número por el que yo pregunto hoy. Hay habido y hay que tomar medidas para garantizar la seguridad y la higiene en el transporte público, y ese es el número que les

pido que nos puedan dar hoy: ¿cuál es el global para hacer frente a lo que va a ser la nueva normalidad en el transporte público? Gracias.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Antes de empezar, de verdad me gustaría transmitirles a todos ustedes que estoy profundamente emocionada por poder estar otra vez aquí con ustedes. Me gustaría aprovechar esta primera ocasión que se me presta para recordar a todas las personas que lo han pasado y que lo siguen pasando mal. Desde luego, especialmente, quiero agradecer el trabajo de todos los trabajadores del sector del transporte. Todos aquellos de ustedes que me conocen saben que tengo formación en origen sanitario y no puedo evitar tener un recuerdo hacia los trabajadores sanitarios, que han mostrado su profesionalidad y su esfuerzo estos días y que tanto nos han ayudado a todos nosotros.

Entrando ya en materia, señorías, les indicaré que la declaración del estado de alarma por parte del Gobierno de España como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19, sin duda está teniendo una importante repercusión en la prestación del servicio público de transporte de viajeros de la Comunidad de Madrid, dado que la limitación de movilidad de ciudadanos produjo un descenso, tal y como indicaba la diputada, en la demanda de transporte público que llegó a caer hasta el 90 por ciento y que, a día de hoy, aún no se ha recuperado. Mientras tanto, la oferta se ha mantenido en unos niveles que han permitido prestar el servicio en las condiciones de seguridad que venían marcando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las autoridades sanitarias. Esto, unido a la adopción de medidas de control de la epidemia establecidas por los criterios sanitarios a los que hacía referencia, inevitablemente lleva aparejado un coste en cuya determinación está trabajando y ha trabajado muy intensamente el Consorcio Regional de Transporte de Madrid, haciendo proyecciones basadas en distintos indicadores. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, para repreguntar o replicar, tiene la palabra la Ilustrísima señora doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Supongo que en el siguiente turno nos lo desglosará un poco más, pero, para enumerar o hacer un recorrido de los elementos de los que me gustaría que tuviésemos una aproximación de la inversión, por un lado, el consejero nos dijo el jueves en el pleno -y lo hemos leído en diferentes declaraciones- que van a poner en marcha el cien por cien de la oferta en Metro de Madrid; yo quiero saber cómo, porque esto implicaría más personal e implicaría más trenes, es decir, una inversión extraordinaria para Metro de Madrid y me gustaría saber si está contemplada y en qué cantidades. También ha anunciado un plan de refuerzo de limpieza y desinfección de trenes y estaciones; ¿está cuantificado?, ¿están más o menos hechas las proyecciones de cuánto cuestan estos planes? En teoría, se iban a poner en funcionamiento líneas exprés de autobuses -lo anunció el consejero- entre diferentes puntos de los municipios de la región y puntos neurálgicos; no hemos sabido más, no sé si ya las tienen diseñadas y entiendo que esto también tiene una inversión aparejada. Querría saber cuánto ha costado la señalización de las estaciones de Metro y también el etiquetado que se ha proporcionado a los taxis. Es que, al final, vamos sumando nuevas

inversiones, es decir, gastos que son imprescindibles y necesarios, pero debería ser posible que nos dieran esta primera aproximación económica. Claro, esto tiene la vuelta de hoja: ¿de dónde va a salir ese dinero? Es decir, si hoy nos dan los 250 millones de euros que se han dejado de recaudar, más equis de esta proyección, ¿de dónde van a salir? Sabemos que le han pedido al Gobierno de España que se dé la aportación de 126 millones de euros que aporta anualmente al consorcio; no sabemos si eso ha avanzado. Desde nuestro punto de vista, debería ser la ordinaria, además pediríamos una extraordinaria y la creación de un fondo estatal de apoyo al transporte público, pero, en realidad, no sabemos de qué van esas conversaciones que ustedes tienen con el Gobierno estatal y nos gustaría que nos lo dijera.

También queremos saber si al final cuentan con planes extraordinarios o van a aplazar, retrasar o anular algunos proyectos que tenían, como, por ejemplo, la expansión de los abonos para personas mayores, la apertura nocturna de los fines de semana en Metro...; es decir, qué elementos de los que estaban ya proyectados y que, en teoría estaban en marcha y necesitaban inversión, se retrasan para poderla ir redirigiendo a amoldar el transporte público. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, para dúplica, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Consolación Pérez Esteban.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Como les decía, la declaración del estado de alarma por el Gobierno de España a consecuencia de la crisis sanitaria provocada por el COVID está teniendo una importante repercusión en el servicio de viajeros en nuestra región. Los distintos operadores, ya sean públicos o privados, se han visto obligados a adoptar una serie de medidas extraordinarias en aplicación de las distintas recomendaciones y disposiciones que se han ido dictando atendiendo a criterios sanitarios con el fin de controlar la expansión de la epidemia y proporcionar seguridad tanto a usuarios como a trabajadores. Permítanme citarles algunas de dichas medidas: la determinación de un nivel de servicio muy por encima de la demanda, la desinfección diaria de todos los vehículos e instalaciones, la compra de equipos de protección para el personal, la instalación de mamparas de separación, la señalización de asientos libre, etcétera; medidas conocidas por todos ustedes.

El Consorcio Regional de Transportes ha venido realizando un esfuerzo de pronóstico de la demanda a corto y a medio plazo, y ello lo ha hecho no solo para ajustar la oferta sino también para cuantificar el impacto de la crisis en la financiación del servicio, ejercicio de pronóstico que ha realizado dada la responsabilidad en la gestión que viene siendo habitual en este organismo autónomo. Como les venía diciendo, desde el inicio de la declaración del estado de alarma, y durante todos estos meses, se ha mantenido un nivel de servicio de transporte público sobredimensionado en relación con la demanda, nivel de servicio que se ha ido incrementando de acuerdo con las indicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que, desde hoy, una vez finalizado el estado de alarma, se sitúa en el cien por cien de la oferta disponible en hora punta, a pesar de que la demanda ronda todavía el 50 por ciento en comparación con las mismas fechas del año pasado. De este modo, se facilita que los viajeros mantengan entre sí la máxima separación posible y se ajusten

las frecuencias en un momento en el que la actividad en nuestra región está paulatinamente volviendo a la normalidad. Este escenario hace que el incremento en las necesidades de financiación del transporte regular de viajeros en nuestra región este año 2020, como consecuencia de la disminución de ingresos derivados de la venta de títulos de transportes, se sitúe por encima de los 250 millones de euros. Adicionalmente, el Consorcio Regional de Transportes ha realizado una estimación del importe económico de la implantación de las medidas extraordinarias del control de COVID-19, que se prevé que deberán mantenerse a lo largo de todo el año 2020. Se trata de una estimación inicial y se fija el coste en un mínimo para los operadores de 20 millones de euros.

Por todo esto, desde el inicio de la crisis, la consejería ha solicitado a la Administración del Estado que acelere la transferencia de su aportación a la financiación del consorcio, que, como bien dice y ustedes conocen, asciende a 126,8 millones de euros y, además, hemos mantenido una interlocución permanente, trasladando las necesidades de nuestra región en relación con el fondo que el Gobierno central va a repartir entre las comunidades autónomas para compensar el déficit generado por la pérdida de ingresos, motivado por el descenso de la venta de títulos de transporte. Además, hemos solicitado un fondo, que inicialmente hemos cuantificado en estos 20 millones de euros, para paliar el incremento de los gastos que asumen los operadores por las inversiones que han tenido que acometer para garantizar la seguridad de los usuarios.

No quiero finalizar esta intervención sin agradecer el esfuerzo realizado por el personal del Consorcio Regional de Transportes y por todos los operadores del transporte público en nuestra comunidad, porque han trabajado al servicio de los madrileños en todo momento, prestando el soporte necesario para garantizar la movilidad de todos los trabajadores que lo precisaban, atentos en todo momento a las indicaciones de sanidad para salvaguardar la salud, tanto de trabajadores como de usuarios de los distintos medios de transporte. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, y en tercer turno de intervención, tiene la palabra la ilustrísima señora doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias. Gracias por su respuesta. Me quedo con que inicialmente tenemos esa proyección de los 250 millones de euros, más 20 extraordinarios, 270 millones de euros, pero he decir que se me hace, cuando menos, raro o al menos insuficiente confiar solo en que el Estado vaya a transferir el dinero, que ojalá fuera una cosa inmediata. Por eso, también animaría o reclamaría que empecemos a negociar unos nuevos presupuestos en la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Y, en tercer turno, tiene la palabra la señora viceconsejera.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Cuento con ustedes para la negociación de los presupuestos; seguro que tendrán en cuenta la situación y estoy segura de que admitirán y tendrán un punto de vista muy positivo en las propuestas que podamos hacer ante la situación extraordinaria que se nos ha planteado.

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

**PCOC-760/2020 RGE.10645. 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 cómo va a afectar la crisis originada por el COVID-19 a los planes del Consejo de Gobierno en materia de política tarifaria del transporte público de la Comunidad de Madrid.**

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, doña Consolación Pérez Esteban. Tiene la palabra, para formular su pregunta, el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. La doy por formulada, ya que la acaba de formular usted mismo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para contestar, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Señor Vinagre, este Gobierno ya ha adoptado medidas en materia de política tarifaria del transporte público en la Comunidad de Madrid, como la compensación a los usuarios del Abono Transportes, que no han podido utilizarlo debido al confinamiento impuesto como consecuencia de la crisis sanitaria. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, en segundo turno de intervención, tiene la palabra don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. En primer lugar, bienvenida, señora viceconsejera, es un placer tenerla entre nosotros y volver a estar todos aquí. Nos alegramos de esta medida, de la compensación de las tarifas, que hemos venido reclamando a lo largo de estos meses. Llega un poquito tarde, pero a tiempo -lo vamos a dejar ahí-; un poquito tarde, pero a tiempo, tras las reiteradas peticiones que se han realizado. Creemos que hay que ir mucho más allá de esta medida, de la compensación de las tarifas y de los Abonos Transportes que no se han utilizado; nosotros creemos que hay que hacer una reforma de todo el sistema tarifario, que es preciso avanzar y salir de un sistema creado hace ya muchos años y que, en cierto modo, a nuestro juicio, ha quedado algo obsoleto, porque la distribución territorial y las condiciones socioeconómicas de los madrileños han ido variando significativamente. Hay que ir hacia un sistema moderno, que sea eficaz y que sea atractivo, fomentando el uso del transporte público; no puede ser que la mayoría de las regiones metropolitanas europeas funcionen con otro modelo de sistema tarifario y nosotros sigamos anclados en uno que

procede ya del siglo anterior. El sistema tarifario que tenemos actualmente en la Comunidad de Madrid, a nuestro juicio, tiene dos situaciones que hay que corregir: el desequilibrio territorial y el desequilibrio social en el acceso al transporte público.

El Grupo Parlamentario Socialista considera la movilidad como un derecho y que, como tal, tiene que estar garantizado en un marco de igualdad de condiciones y sin discriminación alguna, independientemente de dónde se resida o de cuál sea la situación económica de cada uno. Es preciso abrir un debate sobre el precio que paga cada madrileño según las distintas modalidades que tiene de acceso al transporte público en la Comunidad de Madrid. El transporte público es un instrumento para la igualdad de oportunidades y, en un contexto social como el que desgraciadamente estamos viviendo actualmente tras la crisis provocada por la pandemia, no podemos obviar esta función tan esencial que cumple el transporte público. Por eso, reivindicamos, una vez más, la necesidad de implementar un abono social para aquellas personas que se encuentren en una difícil situación económica; pedimos sensibilidad social al Gobierno regional para que nadie en esta crisis se quede atrás.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para dúplica, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, doña Consolación Pérez.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Como le decía, este Gobierno va a compensar a los usuarios del Abono Transportes que no han podido utilizarlo como consecuencia de la adopción del estado de alarma debido al COVID; me complace que le parezca que lo vamos a hacer a tiempo. Se trata de un ejercicio de responsabilidad en la gestión de los servicios públicos y una muestra del compromiso de esta consejería con los madrileños. Los usuarios del abono de 30 días que hayan obtenido el título antes del 30 de marzo podrán realizar una carga por los días que no lo hayan podido utilizar desde el 15 de marzo debido al inicio del estado de alarma; la compensación se podrá solicitar desde el próximo 6 de julio y la fecha límite para pedirlo será el 20 de octubre. El Consorcio Regional de Transportes va a habilitar en su página web un formulario para solicitarla y los usuarios podrán cargar la compensación por los días no consumidos a través de una aplicación para teléfono móvil específica o en los estancos o puntos de venta autorizados. En el caso del abono anual, la solicitud se efectuará del mismo modo y este se prorrogará automáticamente tres meses hasta marzo de 2021.

Las políticas de fomento del transporte público se muestran en estos momentos más necesarias que nunca. Estoy segura de que, en este impulso de acciones que tengan como objetivo conseguir la movilidad limpia y sostenible en nuestra región, puedo contar con su colaboración y respaldo de las propuestas que se efectúen. En la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras estamos convencidos de que esta pandemia debe tener la mínima afección posible en las inversiones que teníamos planificadas para la mejora de la interconexión del sistema de transporte público actual, con el fin de mejorar los objetivos de sostenibilidad ambiental y reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. Cuento con ustedes en este propósito de fomento de la cultura del transporte público en nuestra región y mejora continua de las infraestructuras asociadas al mismo.

Concluyo, no sin antes indicar que las políticas tarifarias del transporte público en la Comunidad de Madrid vienen mostrándose adecuadas, seguramente mejorables, como todo en la vida, pero adecuadas al fin perseguido, dado que en los últimos años han tenido como consecuencia un incremento en el número de usuarios hasta llegar a un total de 1.600,7 millones de viajes durante el año pasado, 2019, confirmando la tendencia que ya se inició en 2015. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para su tercer turno de intervención, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Señora viceconsejera, nos parece muy bien todo lo que nos ha dicho, pero hay que ir mucho más allá, es decir, hay que pensar en el futuro y hay que pensar también en la situación en la que ahora mismo se encuentran cientos de miles de madrileños y de madrileñas y cómo la comunidad de Madrid debe garantizar su derecho a la movilidad, su derecho a no ser excluidos porque no puedan desplazarse de un lugar a otro de la Comunidad de Madrid, y eso es responsabilidad del Gobierno autonómico. También es responsabilidad del Gobierno autonómico que el sistema sea un sistema sostenible desde el punto de vista medioambiental y, para ello, es necesario que se instauren también medidas como pueden ser el billete anticontaminación, que sería muy oportuno y muy necesario también en este momento. Además, hay que pensar en la sostenibilidad económica del transporte público y, en este sentido, nos preocupan datos que hemos conocido la semana pasada en la presentación de la cuenta general del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes. Usted hablaba de que es adecuado, quizá mejorable, el sistema; no digo que nos preocupe que el ejercicio pasado haya sido negativo en 54 millones de euros ni tampoco que se partiera con una previsión de aplicar sobre el remanente unas pérdidas de 40 millones, los datos lo que sí vienen a demostrar es la necesidad de revisar los parámetros relativos a las tarifas de equilibrio de cada uno de los operadores, así como la situación de algunas concesiones ruinosas si queremos que el transporte público tenga viabilidad económica en el medio y largo plazo, y eso, señora viceconsejera, también es responsabilidad del Gobierno de la Comunidad de Madrid. Para todo ello -usted antes nos lo ha pedido, nosotros lo venimos reclamando desde el comienzo de la legislatura-, nos tiene a su disposición; el Grupo Parlamentario Socialista está abierto al diálogo y a consensuar medidas desde el diálogo, no desde la información de las medidas una vez que ya se han implementado. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para finalizar el debate, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, doña Consolación Pérez.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Responsabilidad que, desde luego, asume este Gobierno, a través del Consorcio Regional de Transportes, que, como saben, realiza una excelente labor no solamente prestando un servicio público en el momento actual sino también de prognosis y estableciendo medidas a futuro; estoy segura de que en el diálogo con ustedes podremos alcanzar un buen futuro para el transporte en nuestra comunidad.

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

**PCOC-769/2020 RGE.11034. 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 si puede el Gobierno de la Comunidad de Madrid garantizar que el transporte público de Madrid no se convierta en un foco de contagio del coronavirus.**

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación de la Mesa de la comisión, la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, doña Consolación Pérez. Tiene la palabra, para formular su pregunta, el ilustrísimo señor don Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señora viceconsejera, muchas gracias por venir hoy aquí, a la Asamblea de Madrid, a contestar a nuestras preguntas. Le quiero preguntar por esta parte de sanidad, por así decirlo, en Metro de Madrid, porque estamos en la fase de reactivación económica y es verdad que son muy importantes ahora todas las medidas que se tomen en este sentido y el transporte público es una pieza fundamental para esta reactivación económica, pero no puede ser si no se garantizan unas medidas de higiene y de salud fundamentales. A mí me gustaría preguntarle hoy si realmente se puede garantizar que el transporte público de la Comunidad de Madrid no se va a convertir en un foco de contagio a partir de hoy. Sabemos -y lo ha contestado más o menos en la anterior pregunta- que, aunque el aforo o la capacidad del transporte ya va a estar al cien por cien, la demanda no está llegando al 50 por ciento; eso nos puede dar un alivio o unas pautas de que puede garantizarse más o menos con total seguridad, pero si la única medida o la única condición va a ser que el aforo sea del 50 por ciento..., ¡porque este se va a ir incrementando! A mí me gustaría saber qué va a pasar cuando llegue al cien por cien, es decir, cuando tengamos aglomeraciones en hora punta en la red de transporte público. También me gustaría saber si hay alguna medida prevista para que este cien por cien sea superior, es decir, aumentar también el servicio de transporte público para garantizarlo. Por último, me gustaría preguntar si se van a responsabilizar, es decir, si la respuesta es afirmativa, si el Gobierno puede garantizar que no va a ser un foco de contagio, en caso de serlo, a quién vamos a poder exigir esta responsabilidad. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Consolación Pérez Esteban.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Señor Pérez Gallardo, lo que sí puedo garantizarle es que, en todo momento, hemos actuado y actuaremos siguiendo las pautas marcadas por las autoridades sanitarias y por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tanto en la adopción de medidas de

protección de los usuarios del transporte público como de los trabajadores de los distintos modos de transporte en los que tenemos competencia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para repreguntar tiene la palabra el ilustrísimo señor don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Bueno, esa respuesta le podía valer para estos meses, con el estado de alarma y el mando único, porque las competencias eran asumidas por el Gobierno central, pero ahora todas las competencias recaen sobre la comunidad autónoma, tanto las de transportes como las sanitarias. Durante estos meses hemos visto y hemos escuchado a miembros del Gobierno en entrevistas o ruedas de prensa decir que uno de los motivos de que en Madrid hubiera tantos contagios no era solamente por las concentraciones del 8-M sino también por el uso del transporte público en esos días, es decir, que se ha afirmado desde el Gobierno que el transporte público ha sido un foco de contagio. Yo sé que para la izquierda es fundamental que publicitemos el transporte público y que se use sí o sí el transporte público. Yo estoy a favor de un transporte público de calidad, seguro, pero a nosotros nos preocupa que el transporte público hoy puede ser todavía un riesgo. Estamos viendo noticias estos días de algunos posibles repuntes y focos de contagio, es decir, todavía no se ha superado el virus, todavía seguimos con esta realidad y vamos a seguir muchos meses con ella, y a nosotros nos preocupa que estemos dando una imagen irreal del uso del transporte público.

Hay medidas que se ha tomado que creo que han sido muy buenas, como el tema de señalización, las pegatinas de distanciamiento social, las aperturas automáticas, no pagar en metálico, la aplicación de móvil que da toda la información del aforo de los trenes, si van muy ocupados..., que son medidas que, desde mi punto de vista, son muy acertadas, pero hay cosas un poco insuficientes. En las primeras reuniones telemáticas que tuvimos apunté el tema de la frecuencia, que me parece fundamental; es decir, la mejor forma de garantizar que el transporte público no sea ahora mismo un foco de contagio y sea seguro es aumentando la frecuencia. Quiero preguntarle por eso: ¿se va a aumentar la frecuencia o simplemente va a estar al cien por cien como estaba antes de la crisis? Si se va a hacer, ¿con qué personal se va a hacer?, ¿cómo se va a hacer? Además, quiero preguntarle si la única medida o barrera de protección va a ser el uso obligatorio de la mascarilla y cómo se va a controlar esto, porque el personal que hay en las estaciones es escaso y quiero saber un poco cómo se va a controlar esto. Por último, aunque creo que algo ya ha contestado en la anterior pregunta...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señoría, se va a quedar sin tiempo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Perdón. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Para dúplica, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes doña Consolación Pérez Esteban.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Como le indicaba, como hemos actuado y seguiremos actuando es acorde con las indicaciones de las autoridades sanitarias. Comenzaré hablando del uso obligatorio de

mascarillas en el transporte público, que es, sin ningún lugar a dudas, una de las medidas que en mayor grado puede actuar como barrera de propagación de la enfermedad, según indican las propias autoridades sanitarias. Entrando más en detalle puedo indicarle que, para garantizar la seguridad en el transporte público, desde el Consorcio Regional de Transportes se ha llevado a cabo una labor diaria de toma de datos y análisis de la demanda que ha servido para ir modificando la oferta del servicio y así adecuarla a los requerimientos y ocupación marcados por las autoridades sanitarias. Mediante el uso de tecnología basada en la gestión de Big Data el consorcio es capaz de tener una encuesta de movilidad diaria y, mediante un cuadro de mandos, adoptar decisiones en tiempo real, lo que le ha permitido elaborar un plan de movilidad reforzado en la Comunidad de Madrid, con una serie de patrones de movilidad que se van testando diariamente. Desde hoy, como usted indicaba, el sistema opera con el cien por cien de la capacidad disponible en hora punta asociada a una demanda que, como ya indicaba anteriormente, se sitúa en la mitad de la habitual en esta época. Además, se han reforzado líneas estructurantes de autobuses, aquellas que vertebran los principales distritos de la ciudad de Madrid y que coinciden con tramos críticos de Metro, para ofrecer una alternativa a los viajeros, en concreto, 35 líneas de la EMT. Además de esto, hemos reforzado también 43 líneas interurbanas de acceso a Madrid y que facilitan la conexión de los grandes municipios de la región. El refuerzo de estas 78 líneas se concreta en un aumento de la oferta de hasta un 20 por ciento.

Por otra parte, se han adoptado medidas tales como la ocupación máxima de tres viajeros por metro cuadrado en los transportes de viajeros de pie, en consonancia con lo que se está haciendo en el resto de comunidades autónomas. No puedo dejar de mencionar la intensa labor de limpieza y desinfección diaria efectuada en todos los medios de transporte público, actuando con especial atención en los elementos con los que los viajeros pueden entrar en contacto. En el caso de Metro, a esto se le une la apertura automática de puertas en trenes y estaciones, la instalación de marcas para facilitar el mantenimiento de la distancia de seguridad en estaciones o el bloqueo automático de los tornos de acceso para cuando se sobrepase la capacidad de viajeros establecida para cada estación. A estas actuaciones hay que añadir medidas preventivas que Metro ha adoptado para proteger a sus trabajadores, medidas entre las que, a modo de ejemplo, citaré la realización de test PCR para la detección del virus, que sirven, desde luego, para la protección de los trabajadores y, en última instancia, también de los usuarios del servicio.

Permítanme esta ocasión para agradecer la labor de los trabajadores de Metro y de su consejera delegada, que la tenemos aquí, en esta sala, que han trabajado intensamente estos meses dando soporte para la movilidad de aquellos cuyo desplazamiento resultaba esencial.

Por otra parte, también se han adoptado medidas en el servicio público de viajeros en vehículos de turismo y de arrendamiento hasta 9 plazas, incluido el conductor, limitando la ocupación del vehículo a tres personas por cada fila adicional de asientos respecto a la del conductor. También, en este caso, me gustaría recordar con cariño y agradecimiento a los muchos taxistas y conductores de VTC que, desde el primer momento de la pandemia, mostraron su disposición para el traslado del personal sanitario de Atención Primaria.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención, por tiempo de veinte segundos, tiene la palabra el señor Pérez Gallardo; ¿lo quiere utilizar?

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: No. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Quiere usted utilizar, para finalizar el debate, su tercer turno?

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Si me lo permiten, únicamente finalizar indicando que se ha llevado a cabo una gran labor de coordinación y planificación. Las medidas están definidas y se han aplicado, y vamos a seguir aplicándolas mientras el riesgo del contagio del virus persista. Pero, sin duda, en este caso, junto con las medidas adoptadas por la Administración, cobra especial importancia la responsabilidad individual, por eso, siempre completamos nuestras recomendaciones apelando a la responsabilidad de los madrileños, que han venido demostrando que, con carácter general, es muy alta.

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

**PCOC-938/2020 RGE.12728. 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 medidas que se están tomando desde el Gobierno para devolver la confianza de la ciudadanía en el transporte público perdida por la incidencia del COVID-19.**

Comparece de nuevo para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, doña Consolación Pérez Esteban. Tiene la palabra para formular su pregunta la ilustrísima señora doña Sol Sánchez Maroto, diputada del Grupo Parlamentario Unida Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias por la mañana que está pasando aquí, señora viceconsejera; tenía usted ganas de volver y, desde luego, ha vuelto con mucho contenido, y se lo agradecemos. Bien, la pregunta ya la formulado el presidente de la comisión: queremos saber qué está haciendo su consejería, qué están haciendo los responsables del transporte público madrileño para devolver la confianza a los ciudadanos y ciudadanas de nuestra región. Lo que le diré en esta primera intervención es que una de las maneras de entender la confianza... Parece que hablamos mucho de confianza cuando hablamos de los inversores o la reactivación económica, que hablamos mucho de diferentes tipos de confianza en diferentes áreas, pero nos olvidamos mucho de los ciudadanos y los servicios públicos y, precisamente, si algo nos ha demostrado todo lo que ha sucedido durante esta pandemia es lo importante que es esa confianza, que no deja de ser la fe en las acciones de otro, sobre las que uno no tiene posibilidad e incidencia

directa, que es algo muy importante para que nuestra sociedad funcione. Como le decía, ha tenido un papel fundamental esa confianza precisamente para que saliéramos de la parte probablemente más oscura de esta crisis y se ha demostrado que es insustituible por otra cosa. Todas las preguntas que se le han hecho aquí esta mañana están de alguna manera relacionadas con esto, pero yo quiero incidir en este punto, porque creo que hay muchas cosas que ya no estaban bien antes de la pandemia y de estas restricciones que obligatoriamente tenemos que cumplir y que van a incidir precisamente en esto. Le dejo contestar y luego continuamos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para contestar, tiene la palabra la señora viceconsejera de Transportes.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Señora Sánchez Maroto, sin ningún lugar a dudas, estará usted de acuerdo conmigo en que esta pandemia ha modificado nuestra vida en aspectos que no nos hubiéramos ni atrevido a imaginar: ha cambiado nuestra forma de vivir, hasta ha cambiado nuestra forma de respirar, que lo hacemos a través de mascarillas, y, desde luego, ha cambiado nuestra forma de movernos. En la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras somos conscientes de que nuestra responsabilidad es trabajar cada día para que el transporte público siga siendo esencial en los hábitos de movilidad segura y sostenible en Madrid, y ponemos todo nuestro esfuerzo en que no se estigmatice como consecuencia del COVID-19.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para contestar o replicar, tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Está bastante claro que en algunas cuestiones fundamentales vamos a coincidir, pero yo le explico, desde nuestro punto de vista, cuál es la situación: la situación es que la crisis del COVID lo que ha hecho es agravar problemas que desafortunadamente ya existían y convertir algunas cuestiones importantes que había que resolver en críticas, es decir, en emergencias. Los autobuses en Guadarrama tenían problemas antes de la crisis del COVID, la gente hacía colas enormes y no podía llegar a trabajar si tenía que utilizar el transporte público, cosa que hacía que se desincentivase algo que es tan importante para todos, y que espero que me dé tiempo ahora a comentar. Hace un año, el verano pasado, con altas temperaturas se producían un montón de desmayos, incluso en el Metro, por las aglomeraciones, haciendo poco practicable algo que también es fundamental, porque es la arteria principal en la ciudad de Madrid y en los alrededores. Vivíamos varias manifestaciones por el transporte público como un derecho fundamental a un servicio público que responde, es decir, que cubre un derecho fundamental como es el derecho a la movilidad, del que también se hablado aquí antes. Claro, los problemas anteriores no han desaparecido, lo único que ha sucedido es que se han agravado, se han agravado muchísimo. Y a nosotros nos preocupa también ese enfoque de servicio público como ponía una de las últimas notas de prensa que se han emitido - creo que ha sido desde Metro-, en la que ponía: el servicio comercial. Hay que priorizar una cosa sobre la otra, hay que tener un enfoque determinado; podemos intentar cuadrarlos, pero, en momentos de incertidumbre como está, lo que debe decir primar para nosotros, desde luego, es el

derecho a la movilidad de toda la ciudadanía en condiciones seguras, que eso es lo que además viene a complicar toda la ecuación.

Afrontamos una contradicción muy grande, que ya lo ha apuntado el portavoz de Vox, que decía que la izquierda quiere transporte público sí o sí. ¡Claro que lo queremos!, porque entendemos que es la única manera sostenible y segura, a medio y largo plazo, para que se pueda mover los madrileños y madrileñas, porque con la incidencia del COVID se nos ha olvidado que hay 30.000 muertes al año en nuestra región por temas relacionados con la contaminación y, si lo que hacemos es desincentivar hasta que podamos cubrir con seguridad esa demanda total, pues, si estamos al 50 por ciento, está clarísimo que si tenemos éxito en esa confianza vamos a tener un problema porque no vamos a poder cubrir el servicio con seguridad. Entonces, ¿cómo van ustedes a equilibrar esta balanza? Porque, de verdad, nos va la vida en ello. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para dúplica, tiene la palabra la señora ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, doña Consolación Pérez.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Para generar confianza en los ciudadanos y evitar cualquier estigmatización del transporte público como consecuencia del COVID resulta esencial el mantenimiento de medidas ya implantadas: la primera de ellas -ya hemos hablado sobre el asunto- es el uso obligatorio de mascarillas en el transporte público. Según el criterio sanitario, la mascarilla se manifiesta como una medida básica de protección y su uso es un acto no solo de autoprotección sino también de responsabilidad hacia los demás. Sin duda, el mantenimiento de la ocupación de los transportes en los niveles regulados, atendiendo a criterios sanitarios, resulta igualmente básico para que los usuarios vayan recuperando la confianza, especialmente en los medios de transporte de alta capacidad, como son Metro y Cercanías. Si hasta hace tan solo unos tres meses la gestión responsable de estos medios de movilidad nos impelía a trabajar -y así lo hacíamos- en aplanar la hora punta, derivando parte de la movilidad a horas valle, donde hay un importante margen de absorción de viajes, ahora esto se ha tornado en una exigencia ineludible en la que trabajamos con mucho interés. A modo de ejemplo, les indicaré que solo en Metro de Madrid el 20 por ciento de los viajes se concentraba en tan solo dos horas, entre las 7 y las 9 de la mañana. En este sentido, el consejero Ángel Garrido ha marcado una línea de trabajo con grandes empresas de la región para el establecimiento de planes de movilidad basados en estrategias de fomento del teletrabajo, entrada escalonada mediante el establecimiento de turnos de los trabajadores, etcétera.

Por otra parte, con el fin de reforzar aún más la seguridad de los viajeros y, por tanto, la confianza en el servicio, en sus desplazamientos en el suburbano, recientemente se ha implementado una mejora de la aplicación de Metro que permite consultar en tiempo real si existe limitación de aforo, de manera que los ciudadanos, mediante alertas en forma de semáforos de color verde, ámbar y rojo, puede planificar sus trayectos con aún más seguridad y tranquilidad; esta aplicación indica el nivel de ocupación en tiempo real respecto al aforo máximo permitido en cada estación. Como saben, en 87 estaciones clave se ha puesto en marcha un sistema automatizado que controla y limita el

acceso cuando se supera el aforo previsto; en la hora punta, este dispositivo de control de acceso se está activando hasta en 100 ocasiones al día, estableciendo microcortes de uno o dos minutos para regular la entrada de viajeros. A esta medida se une la señalética que se ha instalado en las estaciones y zonas de tránsito para ordenar de forma segura el flujo de viajeros y facilitar el mantenimiento de la distancia de seguridad.

Podría estar un buen rato detallándoles estas y otras medidas, pero permítanme que destaque la campaña de información sobre prevención de la transmisión del virus en marquesinas de autobuses, en las estaciones de Metro de Madrid, en todos los autobuses urbanos e interurbanos, en los trenes de Metros Ligeros, así como en las oficinas de gestión de la tarjeta de transporte público, en las pantallas de intercambiadores y en las páginas web del Consorcio de Transportes y de los operadores del transporte. Somos conscientes de que ahora más que nunca debemos poner todo nuestro esfuerzo y dedicación en instaurar la cultura del transporte público como auténtico vertebrador de la movilidad de nuestra región.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención -aunque le quedan cinco segundos, le concedemos un minuto-, tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Bueno, me da para agradecerle la intervención y para decirle que, desde nuestro punto de vista, de todas esas cuestiones, la única que verdaderamente es proactiva y donde creo que deberían intentar colaborar incluso con otras consejerías y competencias, porque evidentemente esto no queda limitado a Transportes e Infraestructuras, es probablemente la entrada escalonada de los horarios; las demás son para mitigar, esta es la única que tiene al menos algo de creatividad, que nos va a hacer mucha falta, porque hacen falta muchas otras y yo espero que, en los próximos meses, podamos ir discutiendo de todas ellas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para finalizar el debate, tiene la palabra la señora la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, doña Consolación Pérez.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Sobre esto que me comenta, he mencionado estos planes de movilidad en empresas, pero, por supuesto, hemos estado en conversación y colaboración continua con la Consejería de Hacienda, que es la responsable de función pública, y también con la Consejería de Universidades, a través de los vicerrectores, para establecer planes de movilidad. Para concluir, lo que sí me gustaría es agradecerles la confianza que en la gestión de esta crisis hemos percibido de todos ustedes en estos meses. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su asistencia y dar respuesta a todas las preguntas que se le han formulado en esta comisión. A continuación damos paso al quinto punto del orden del día.

**Comparecencias con tramitación acumulada:**

**C-631/2020 RGEF.11061. Comparecencia de la Sra. D.<sup>a</sup> Silvia Roldán, Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre los planes para Metro de Madrid a partir del fin del Estado de Alarma provocado por la pandemia del COVID-19, en lo que afecta a la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

**C-990/2020 RGEF.13137. Comparecencia de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre medidas y planes de futuro que proyecta llevar a cabo la empresa como respuesta al impacto provocado por crisis ocasionada por el COVID-19. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán. Se hace notar también, señorías, que, conforme al acuerdo de la Asamblea de Madrid de 25 de abril de 2020, sobre el procedimiento para la tramitación de comparecencia en sesiones presenciales de las comisiones a partir de la fecha 27 de abril, se pueden formular preguntas concretas referidas al objeto de la comparecencia por parte de los grupos parlamentarios, con el límite máximo de dos y siempre que se presenten hasta 24 horas antes del inicio de la sesión. Hago constar que ninguno de los grupos ha tramitado ninguna de las preguntas. Se inicia el debate con la intervención de los señores portavoces de los grupos parlamentarios que han instado la comparecencia al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la misma. Por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo, por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada de Metro por venir hoy aquí y contarnos un poco las medidas a futuro en Metro de Madrid. El objetivo de esta comparecencia, cuando nos reunimos los portavoces, era hablar más del futuro, porque en la anterior sesión que tuvimos en mayo y en las reuniones telemáticas pasadas que tuvimos con el consejero y con el resto del equipo de la consejería ya se nos habían ido informando más o menos de las medidas ya tomadas o que se estaban tomando durante todo el estado de alarma, durante esta situación. Queremos centrar un poco más la pregunta de cara al futuro, de cara a esta situación en la que el estado de alarma ya ha finalizado y en estos tramos de verano y de nueva reactivación económica de la región. La verdad es que me hubiese gustado hacer otra paralela con el Consorcio de Transportes, pero, como solamente se podía hacer una, decidimos centrarnos en Metro de Madrid porque creemos que, dentro de lo que es el transporte público, puede ser ahora mismo lo más importante y reconozco que también lo más difícil de cara a esta situación.

Antes de terminar, me gustaría hacer un comentario sobre la última pregunta, referente a que hay 30.000 muertes por contaminación en nuestra región. Según la OMS, en España hay 10.000 al año; esas 30.000 muertes pueden ser la suma de Madrid y Barcelona en la última década y, aun así, son muertes que ni siquiera hay consenso en que puedan estar relacionadas estrictamente con la

contaminación sino que puede ser por adiciones al tabaco o incluso por la mala alimentación. Entonces, me gustaría que fuéramos un poco técnicos y creo que es un insulto a la situación que estamos viviendo comparar las muertes por contaminación con la realidad que han vivido más de 40.000 españoles actualmente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A mí me gustaría que, cuando se dice "al exclusivo objeto de precisar la razones", se haga. Existen artículos en el Reglamento por los que, si quiere usted contestar, se lo permiten hacer. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señora consejera, y bienvenida; nos alegramos de tenerla de nuevo aquí. El motivo de la petición de esta comparecencia es que nos informe sobre las medidas y planes de futuro, qué proyecto va a llevar a cabo Metro de Madrid como respuesta al impacto provocado por la crisis ocasionada por el COVID-19. Entendemos que tras esta crisis los planes de la compañía se tienen que haber visto afectados de manera sustancial, provocando una reevaluación y estableciendo tal vez otras prioridades derivadas del nuevo escenario sobre el que tenemos que operar. Ya sabemos, aunque no sea de su competencia directa, que se mantienen las inversiones previstas para las ampliaciones de Metro de Madrid, tal y como se recoge en el llamado plan de reactivación de la Comunidad de Madrid. Queremos conocer también qué va a pasar con las actuaciones previstas en materia de explotación ferroviaria, si se van a mantener las inversiones previstas en material rodante, qué va a pasar con los 67 nuevos trenes comprometidos.

También queremos saber cómo va a afectar esta crisis provocada por el COVID-19 a la política de recursos humanos y al plan de incorporación de plantilla. En tiempos tan difíciles como los que nos está tocando vivir es primordial dar seguridad a los trabajadores y las trabajadoras. Nos preocupa mucho la situación de incertidumbre sobre el futuro laboral que están padeciendo los integrantes de la bolsa de maquinistas; hay que darles certezas, señora consejera, y una solución a su futuro que les tranquilice; hoy tiene ocasión de hacerlo aquí. Plan de flexibilidad, plan de retirada de amianto, plan de modernización de estaciones, el proceso de transformación digital de Metro de Madrid o las medidas para fomentar e incentivar el uso de Metro, estigmatizado en estos momentos como consecuencia de la pandemia, son algunos de los temas sobre los que nos gustaría que hoy nos informara y, por supuesto, los planes económico-financieros con los que se pretende hacer frente a todo ello. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación interviene la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán. Le comunico que vamos a ser flexibles con los tiempos, tal y como se habló en la reunión de Mesa y Junta de Portavoces; cuando quiera.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Buenos días a todos. Para mí es un placer estar aquí hoy porque eso significa que estamos entrando en la normalidad, en esta nueva normalidad, así que es un placer volver a vernos las caras en persona

y poder hablar un poco de todo lo que nos ha sucedido y también de lo que va a ser el futuro. He preparado una presentación un poquitito más completa que en otras ocasiones porque creo que la situación lo merecía. Lo primero es ponernos en contexto de lo que ha sucedido y también poder hablar de esos planes de futuro, pero además con datos concretos, y creo que nos va a ayudar mucho utilizar la presentación, dada la sugerencia que me hicieron la última vez cuando traje los planes, porque gracias a ella va a ser más fácil que lo podamos seguir todos; quizás sea más extensa de los diez minutos.

Buenos días a todos. Antes de comenzar me gustaría tener un recuerdo para las familias de los más de 28.000 fallecidos solo en España a causa de esta horrible crisis que todavía está dando coletazos. Por desgracia no se trata de una mera cifra, esta desgracia nos ha tocado a todos y de una manera más o menos cercana hemos tenido casos de amigos o familiares a los que el COVID se ha llevado por delante. En el caso de Metro de Madrid han sido cuatro los compañeros que nos han dejado: Andrés, Manuel, Jesús y Eulalio, cuyo recuerdo quedará siempre en nuestra memoria; desde esta tribuna mi más sincero apoyo a todas sus familias.

En segundo lugar, quiero agradecer a sus señorías, especialmente a aquellos cuya intención durante estos meses ha sido sumar -y tengo que decir que todos ustedes han sumado- y aportar en positivo frente a la pandemia, y les animo a que sigamos uniendo fuerzas para trabajar en la salida de la crisis tanto económica como social en la que nos encontramos y que, según todos los expertos, no va a ser fácil de afrontar. Y pueden dar por sentado que Metro de Madrid va a seguir siendo, igual que lo ha sido durante la pandemia, un actor clave en su superación, donde hemos hecho posible el transporte de miles de médicos, sanitarios, policías, limpiadores, cajeros, reponedores de supermercados y todos los profesionales que han estado durante la crisis al servicio de los ciudadanos, con responsabilidad y sin titubeos. Mi más sentido agradecimiento a todos los trabajadores del sector del transporte por hacerlo posible.

Desde que el 11 de marzo la Organización Mundial de la Salud declarase el COVID como pandemia, Madrid ha sido uno de los puntos más calientes de la epidemia en España, un hecho que ha obligado a las autoridades sanitarias a aprobar distintas baterías de leyes y medidas con el objetivo de prevenir la multiplicación de los contagios. Para prestar este servicio, Metro de Madrid ha permanecido desde el primer momento a disposición de las autoridades sanitarias, no solo para cumplir con sus indicaciones sino para ampliarlas y reforzarlas, adoptando su servicio a las circunstancias excepcionales, actuando con rapidez y diligencia, bajo la premisa de proteger tanto a los viajeros como a los trabajadores.

Con el objetivo de anticiparnos a la situación y definir una serie de medidas de cara a un hipotético escenario de pandemia, en Metro de Madrid pusimos en marcha en el mes de febrero, actuando con proactividad, la elaboración de un plan de contingencia frente al COVID-19 en el que participaron diversos departamentos clave en la compañía. No era la primera vez que en Metro de Madrid se diseñaba un protocolo con medidas para hacer frente a una crisis sanitaria, de acuerdo a anteriores advertencias de la Organización Mundial de la Salud. Para coordinar y dirigir el plan de

contingencia, que por tiempo me es imposible detallar a fondo, creamos, en primer lugar, un comité de coordinación y un comité de gestión y seguimiento interdepartamental, compuesto por los responsables de distintas direcciones, áreas y servicios de Metro de Madrid. Además, procedimos a realizar una evaluación de colectivos de trabajadores con diferente impacto para el mantenimiento de la actividad de la empresa en función de sus actividades profesionales y los colectivos con mayor contacto con los usuarios. A continuación, procedimos a realizar la definición de planes departamentales a implementar en función de la evolución de la emergencia, tales como el plan de comunicación para trabajadores, un plan de comunicación a viajeros, un plan de limpieza en instalaciones y trenes, la implementación de diversos sistemas de automatización en accesos y en puertas de trenes, etcétera.

Me gustaría detenerme unos minutos para explicarles en profundidad el plan de contingencia elaborado por Metro, así como el plan de desescalada en el que estamos inmersos actualmente, pero, dado que las preguntas de sus señorías se centran en los planes a futuro, quiero centrarme en explicarles el impacto que el COVID ha tenido en Metro de Madrid a todos los niveles, para después hacerles partícipes de lo que ya estamos haciendo y en qué estamos trabajando actualmente de cara a garantizar la sostenibilidad de un servicio público como es Metro de Madrid. No obstante, si les parece, a través de estas transparencias que he preparado, podemos repasar muy brevemente los principales aspectos llevados a cabo por el plan de contingencia.

El plan de contingencia que pusimos en marcha se centró -simplemente por resumirlo de manera rápida- en la desinfección diaria de trenes y estaciones; en la priorización del servicio de trenes que daban servicio a las líneas de hospitales en las primeras semanas, que fueron las principales, las más fuertes; la presencia de personal de Metro en estas estaciones; las medidas para fomentar el teletrabajo, la flexibilidad horaria y la conciliación laboral; campañas de comunicaciones internas y una copia y distribución de equipos de protección, con toda la dificultad que tuvimos durante el primer mes para obtenerlo en el mercado, que, como ya saben, fue extremadamente complicado. Hicimos un desdoblamiento técnico del puesto de mando y del COMMIT, un cierre de 42 vestíbulos y 183 accesos... Y aquí quiero detenerme, por favor, si me lo permiten, para dar las gracias en este caso a don Agustín Vinagre; no sé si recordarán que en las comisiones que tuvimos telemáticas esta fue una sugerencia que ustedes nos hicieron, que usted me hizo. ¡Yo lo desconocía!, ¡no sabía que era unas de las acciones que se había puesto en marcha en Metro de Madrid años antes! Gracias a la sugerencia que me hizo, pudimos ponerlo en marcha y a los pocos días fuimos capaces de implementarlo y de cerrar 42 vestíbulos y 183 accesos, lo que hizo que concentráramos todas las labores de limpieza y tener muchísimo mejor controlada toda la entrada de la demanda. Planes departamentales para la definición de procesos y organización y medidas preventivas, diálogo permanente con todos los representantes sindicales, comité de empresa, comité de seguridad y salud y todos los stakeholders; hemos mantenido reuniones con todas las empresas y también con todas las empresas homólogas o los operadores de transporte. Tenemos un grupo creado con todos los metros de España en el que trabajamos de manera coordinada, aportándonos con todos los trabajos que estamos haciendo en las distintas áreas. Evaluación de riesgos; protocolo de asistencia sanitaria; optimización de la aplicación -antes hacían mención a ella-; puertas abiertas en estaciones, porque

ahora mismo tenemos todas las puertas abiertas durante la noche para asegurar la ventilación forzada en todos los vestíbulos; apertura automática de puertas en trenes, en todos los que era posible -el 64 por ciento de ellos-; vinilado, como han comentado en otro momento, de pavimentos, asientos, encaminamientos de flujo y, por supuesto, un benchmarking continuo, no solamente con todos los operadores del transporte de España sino que también hemos mantenido reuniones con distintos operadores en Asia, en Italia, con el metro de Milán, de manera que íbamos compartiendo nuestras experiencias y éramos capaces de llevar a cabo sus mejores prácticas también aquí.

El impacto humano. Como es obvio, el mayor impacto de la pandemia debemos valorarlo desde el punto de vista humano y por eso quiero compartir con sus señorías los siguientes datos: como he comentado al inicio de mi intervención, desde el inicio de la crisis tenemos que lamentar el fallecimiento de cuatro compañeros; respecto al total de la plantilla de trabajadores de Metro de Madrid, unos 7.160 trabajadores, actualmente tan solo el 0,34 por ciento de los empleados, 25 trabajadores, están enfermos con positivos por coronavirus. De acuerdo a los protocolos marcados por las autoridades sanitarias, Metro mantiene en observación domiciliaria a todos aquellos trabajadores que, o bien presentan síntomas compatibles con la enfermedad, o bien han tenido un posible contacto directo con positivos de COVID. La cifra de trabajadores en observación domiciliaria ha variado a lo largo de la crisis y se ha reducido significativamente, siendo, a 19 de junio, un total de 7 trabajadores. Por otro lado, cerca de 615 empleados calificados como especialmente sensibles por otro tipo de patologías previas se encuentran en aislamiento o con baja laboral de la Seguridad Social; esta cifra incluye a los trabajadores de Metro mayores de 60 años, alrededor de 300, retirados del servicio conforme a lo establecido por las autoridades sanitarias. Además, a primeros de mayo se comenzó a realizar los test PCR a los trabajadores: de los 246 que se han realizado ya, a 19 de junio, fecha actualizada, entre los empleados sospechosos de haber contraído el coronavirus, 17 han resultado positivos, 206 negativos y 19 están pendientes de resultado.

Y, miren, me parece muy interesante esta gráfica que pongo aquí, que es la evolución de cómo se han producido las bajas en Metro de Madrid; aquí se incluye la suma de todos los colectivos, no solamente estamos hablando de positivos sino también de todo el colectivo que podían estar por aislamiento domiciliario e incluso todo el colectivo de personas retiradas por tener patologías o por ser mayores de 60 años. Como puede ver, el pico se alcanzó el 11 de abril y, a partir de ahí, Metro de Madrid ha sufrido prácticamente el mismo comportamiento que hemos advertido en la Comunidad de Madrid o en el resto de España; es decir, a partir de ahí se ha ido produciendo un descenso en el número de agentes que estaban afectados por cualquiera de estas categorías y ahora estamos, como indicaba antes, en unos niveles mínimos.

Como es evidente, el impacto del COVID obligó a la compañía a realizar una serie de reajustes necesarios en la plantilla, en los diferentes departamentos, así como en turnos y horarios, para cumplir en todo momento el servicio establecido. Hemos tenido en torno a 1.300 personas teletrabajando, con 600 videoconferencias al día, y hemos tenido que incrementar los niveles de ciberseguridad, porque, no solamente nos ha pasado a nosotros, en otras compañías ha sucedido lo mismo!, se han incrementado los ataques informáticos en todos estos meses de pandemia. Y, a modo

de ejemplo, les puedo decir que desde los primeros días de la pandemia lo que hicimos fue reestudiar todas las labores de mantenimiento y de trabajo que se realizaban en la compañía, de manera que nos focalizamos en minimizar durante estos meses de trabajo de pandemia todo lo que se centraba en mantenimiento correctivo y en mantenimiento de seguridad, de manera que pudiéramos minorar o minimizar el número de operarios que tuvieran que estar de manera presencial en nuestras instalaciones. En el caso de mantenimiento, hemos andado en torno al 28 o 30 por ciento de personal disponible con respecto a la totalidad de la plantilla que en esos momentos podía estar presente.

Pero si nos centramos en un análisis más puramente empresarial, es indudable que la COVID-19 ha tenido consecuencias en la actividad de Metro de Madrid, tanto en la demanda como en la oferta, lo que repercute indiscutiblemente en otras consecuencias de índole económico. Vamos a centrarnos en el impacto de la demanda. Aquí les pongo un gráfico que creo que es bastante significativo de cómo se ha producido el descenso de la demanda desde los primeros días. Además, hemos marcado los principales hitos que nos hemos encontrado durante todos estos meses de pandemia: el cierre de los colegios –como pueden ver-, cuando se produce la declaración del estado de alarma, cuando se producen las dos semanas en las que se declara que se permiten solamente las actividades de servicios esenciales y, a partir de ahí, el proceso de desescalada en el que se va reabriendo la Comunidad de Madrid en las distintas fases. Para que tengan una idea, en las dos semanas de máximo confinamiento, en las que solamente se permitían los servicios esenciales, alcanzamos un descenso en la demanda en torno al 92 o 93 por ciento; actualmente, en fase 2, con datos del viernes –me permitirán que los datos del día de hoy no los tenga todavía- estábamos ya en un descenso de la demanda en torno al 61 o 62 por ciento. De este modo, el impacto de la demanda ha sido muy negativo, un hecho que nos ha obligado a corregir nuestras previsiones en un año muy importante para Metro de Madrid, en el que esperábamos batir el récord histórico en número de viajes realizados. En este sentido, frente al récord histórico de demanda previsto para el año 2020, cifrado en 691 millones, se estima una pérdida de 312 millones de viajes, lo que supone una caída del 45,15 por ciento, hasta situarse en 379 millones de viajes a cierre de este año; son datos de pronóstico.

Le expongo también datos que tengo actualizados del mismo viernes porque me parece superinteresante mostrárselos; son los datos de la demanda total registrada en Metro durante el mes de mayo y, como ven, mayo de 2020 es el segundo mes más bajo de la historia reciente en Metro de Madrid: los 9,644 millones de demanda registrada en este mes de mayo lo convierten en el segundo mes más bajo de la historia reciente de Metro, el tercer lugar lo ocupa agosto de 1994 con 15,6 millones y el primer lugar lo ocupa la demanda que se registró el pasado mes de abril con 4,86 millones. Esta es la prognosis –creo que además es un poco significativa- de cómo nosotros estamos valorando cómo va a ser la recuperación de la demanda en Metro de Madrid. Si se dan cuenta, por la evolución de las fases de desescalada, se prevé que a final de año ya podamos tener prácticamente no el cien por cien pero sí un 92 por ciento de la recuperación de la demanda prevista. Es una prognosis que se basa, por supuesto, en datos en los que no haya rebrote, en que no se repita un posible confinamiento y en los datos de crecimiento de demanda que vamos observando semana a semana. Y fíjense en los datos que les decía: teníamos previsto cerrar este año con el máximo histórico de demanda en Metro de Madrid, 691 millones de viajes, pero este año, con la evolución o

con la prognosis de cómo se va recuperando la demanda, el valor estimado de cierre serán los 379 millones de viajes.

Como ustedes habrán podido intuir, este impacto tan negativo en la demanda, que ha roto todas las previsiones que habíamos hecho, afecta de forma muy negativa a Metro en términos económicos y de gestión, y más si tenemos en cuenta que, si analizamos el impacto de la pandemia por el lado de la oferta, hemos de señalar una vez más que Metro de Madrid ha cumplido con las tablas de trenes indicadas por las autoridades. En este sentido, a raíz de la declaración del estado de alarma, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana quedó habilitado para tomar decisiones en relación con cualquier medio de transporte, para lo que se ha servido de las autoridades autonómicas -en este caso del Consorcio Regional de Transportes- para ajustar servicios de transporte en función de la situación sanitaria teniendo en cuenta la necesidad de garantizar que los ciudadanos pudieran acceder a sus puestos de trabajo y servicios básicos, procurando la máxima separación posible entre los pasajeros. Tengo que decir que en todo momento ha existido y existe una excelente colaboración con el Ministerio de Transportes; hemos trabajado juntos en todo momento. El consorcio, a través del Ministerio de Transportes, ha sido la autoridad responsable de planificar y definir los servicios a prestar por los diferentes servicios de transporte público, pero, además, en línea con estas medidas extraordinarias adoptadas para hacer frente al coronavirus, Metro de Madrid estableció tablas de trenes especiales para garantizar la movilidad necesaria de los trabajadores en los sectores esenciales.

Nosotros monitorizábamos día a día la demanda que teníamos en todas las estaciones y lo que hicimos fue hacer cambios, pequeñas modificaciones, que nos permitían paliar situaciones que nos podíamos encontrar y que en términos normales no eran situaciones problemáticas; les pongo un ejemplo: la estación de Méndez Álvaro, como saben, es una estación con intermodalidad con Cercanías, pero Cercanías tiene un horario de apertura anterior al nuestro, con lo cual, nos encontrábamos con la situación de que había viajeros de trenes de Cercanías que llegaban a nuestra estación en un horario anterior a la realización de nuestra apertura del servicio, a las 6:05 de la mañana. ¿Qué ocurre? Que en ese momento ya teníamos trenes con doble composición de trenes de viajeros de Cercanías que estaban esperando en nuestras instalaciones, en los andenes de Metro. Para mitigar, para minimizar, que el número de viajeros pudiera acumularse, lo que decidió Metro de Madrid fue utilizar los trenes previos que salen tanto de los depósitos como de cocheras para posicionarlos en carrusel y así poder abrir el servicio antes en esas estaciones, de tal manera que dos trenes ya recogían a esos viajeros antes de las 06:05. De esta forma, nos encontramos con una situación más confortable al evitar una aglomeración, un número de viajeros que es normal en términos generales, pero que para nosotros sí que era importante minimizar el número de viajeros que estaban en esas circunstancias. Esa misma actuación la hemos hecho, por ejemplo, en Puente de Vallecas y en otra serie de puntos en los que, analizando estas secciones críticas, nos permitían ajustar estas medidas para que, de manera coordinada con Cercanías, pudiéramos mitigar y trabajar en el distanciamiento social.

A modo de resumen, durante toda la pandemia hemos sobredimensionado la oferta para unos niveles de demanda extremadamente bajos y, a nivel empresarial, todos conocemos lo que ocurre cuando la oferta y la demanda no van de la mano. Nos encontramos ante una situación económica muy delicada, a la que le tenemos que sumar la incertidumbre sanitaria, pues desconocemos si puede haber rebrotes del COVID y cuándo pueden llegar. ¿Y qué estamos haciendo para responder a este impacto? En este punto quiero centrarme en el futuro de Metro de Madrid tras el COVID-19, especialmente en materia económica y de gestión, pues al final nuestra labor es encontrar un equilibrio y buscar una viabilidad económica para que Metro de Madrid pueda seguir prestando su servicio en condiciones de seguridad. Como ya he dicho, el servicio de transportes de viajeros se ha mantenido durante el inicio de la pandemia, aunque con un nivel de servicio inferior al habitual. Esto ha podido suponer algún ahorro en consumo de energía, ¡claro! Durante los meses en los que se redujo la tabla de trenes, lo que hicimos fue renegociar los contratos de potencia máxima de manera que nos permitieran obtener un ahorro de energía, pero en el resto de costes asociados a la circulación de trenes hemos tenido una incidencia negativa: todo el refuerzo de limpieza, desinfección de material móvil, de las instalaciones o el suministro de los EPI han supuesto unos sobrecostes con respecto a lo que inicialmente se había planificado. El teletrabajo de más de 1.300 empleados no ha supuesto una mayor inversión ni coste puesto que toda esa plantilla ya disponía de ordenadores portátiles y de conexión remota para realizar el trabajo fuera de su puesto habitual; sí que hemos tenido que reforzar todo lo relacionado con la ciberseguridad, como les indicaba antes.

Debido a las medidas que hemos adoptado para afrontar la fase de post-COVID, desde hoy volvemos a la oferta normal del servicio, aunque la demanda estimada esté muy lejos de recuperar la situación anterior a la pandemia hasta dentro de muchos meses. El viernes pasado, como les indicaba, cerramos con un 60 por ciento de caída de la demanda si lo comparamos con el mismo día de años anteriores. Los sobrecostes descritos los estimamos en unos 20 millones de euros; hemos cuantificado los sobrecostes, como les indico, de todas las medidas extraordinarias -como limpieza, EPI o todo el trabajo de control de aforos- de aquí a final de año en unos 20 millones de euros, que supondrán un esfuerzo de optimización del resto de gasto de la empresa para poder afrontarlos con el mismo presupuesto que antes de la pandemia; de lo contrario, disminuirán los resultados previstos y, con ello, la capacidad de inversión.

Lógicamente en este periodo de alarma todas las actividades económicas que se realizaban en la red ferroviaria, como la venta de títulos de transporte, soporte de publicidad, locales comerciales u otras actividades, se han visto afectadas y, con el desconocimiento de la recuperación futura de los viajeros, seguramente nos lleve a la renegociación de los contratos con una pérdida evidente de ingresos. Todas las inversiones previstas por motivos de seguridad o para mantener el nivel del servicio deberán de permanecer. Estamos estudiando la posible replanificación en algunas inversiones por el impacto en la generación de recursos que puedan ocasionar los sobrecostes de limpieza y medidas de protección, que no pueden ser compensados con ahorros en otros capítulos y que deterioran los resultados previstos en la compañía. Ahora bien, a pesar de todo, Metro de Madrid apuesta por mantener lo que considera pilares fundamentales, como son la contratación de personal, entre los que se encuentran los 300 maquinistas, y la compra de los trenes, de los 67 trenes.

Aquí me voy a centrar, si les parece, en el marco económico del contrato programa de Metro de Madrid y cómo obtenemos la financiación de Metro de Madrid. Las relaciones económicas relativas al servicio público del transporte de viajeros de Metro se recogen en el contrato programa suscrito con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. El último contrato se firmó en el año 2016, que ha sido prorrogado con sucesivos contratos programas transitorios, modificándose los aspectos de la demanda previstos cada año y manteniéndose la misma tarifa de equilibrio en 1,4031 euros por viaje. Año tras año lo que se fijaba era la demanda prevista y los ingresos se obtenían multiplicando la tarifa de equilibrio, 1,4031, con esta demanda a fijar. La demanda transportada del año 2019 fue muy superior a la prevista para este año: 648 millones de viajes, alcanzándose más de 678 millones; es decir, en el año 2019 partíamos de un nivel establecido por el consorcio de 648 millones, pero la demanda que nosotros realmente tuvimos fue superior, de 677 millones; por tanto, a la financiación del año 2019 le fue aplicada la ponderación de +2 por ciento, con el techo máximo anterior, lo que supuso para Metro de Madrid unos ingresos de 927 millones.

El Consorcio Regional de Transportes lo que establece es una demanda base, de referencia; esa demanda base se corrige con un +/-2 por ciento respecto a la demanda que se obtiene totalmente. En el caso de 2019, se partían de 648 millones de viajes de demanda prevista, se consiguieron 677, pero únicamente se pudieron facturar 661 porque era la demanda topada con el +2 por ciento posible; eso hace referencia, si lo multiplicamos con la tarifa de equilibrio, a los 927 millones que se obtienen como financiación en el año 2019. ¿Y por qué les pongo aquí el año 2019? Porque el presupuesto de 2020 es un presupuesto prorrogado, por eso es necesario ponernos en el contexto de dónde estamos con el ejercicio de 2019.

El contrato programa transitorio para 2020 supone una previsión de demanda de 648 millones porque, como les digo, es prorrogado, tiene el mismo nivel que en el año 2019, y una aportación del consorcio por importe de 909 millones; dicho importe, como les digo, se pondera con un +/-2 por ciento de la demanda, manteniendo un techo máximo en 927 millones y un suelo de 891. Lamentablemente la demanda transportada en Metro de Madrid en el año 2020 va a verse afectada con una minoración extraordinaria cuya causa es consecuencia de la alarma del COVID. De poder subir en el año 2020 el +2 por ciento, este año, 2020, queda minorado al -2 por ciento, es decir, los 891 millones de tope. Esta caída del transporte supondrá que no se va a poder llegar a la demanda inicial de 648 millones de viajes, por lo que para 2020 se aplicará el suelo del contrato programa, que son 891 millones. Esto significa que Metro de Madrid va a tener una minoración de ingresos de transporte de más de 36,4 millones de euros si lo comparamos con la financiación del año anterior.

Como ya se ha dicho, el contrato programa entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro fue firmado en el año 2016, su vigencia ha concluido y, además, es necesario renovarlo; por lo tanto, tenemos que firmar un nuevo contrato programa. Este trabajo lo iniciamos en los primeros meses del año, junto con el Consorcio Regional de Transportes, pero lamentablemente hemos tenido que parar este trabajo durante todos estos meses y lo hemos vuelto a retomar con el consorcio y también con la Consejería de Hacienda para tener este marco presupuestario del contrato programa que nos marcará el horizonte presupuestario del que vamos a disponer en Metro de Madrid

para el año 2021 y los sucesivos. Este asunto es muy importante pues es el eje que sustenta y desde el que pivota toda la actividad de Metro de Madrid. Además, la firma de nuestro contrato programa es necesaria y vital para nosotros por los siguientes motivos: para que Metro de Madrid tenga un marco financiero plurianual de carácter estable; para la contratación de los nuevos maquinistas de tracción y todo el incremento del personal de plantilla que tenemos previsto en Metro de Madrid; para la firma del nuevo convenio colectivo, que también obliga a conocer los límites de negociación de la empresa y de los sindicatos; para posibilitar la próxima licitación de los 67 trenes, que obliga a una financiación bancaria que necesita de un marco financiero comprometido en varios ejercicios, y para el resto de obligaciones de Metro de Madrid.

Ahora mismo nos encontramos, como les digo, en plena negociación de este marco del contrato programa que nos marcará este contexto económico para Metro de Madrid. Así pues, nuestra intención es renegociar el contrato programa previsto con el Consorcio Regional de Transportes y es cierto que este hecho le va a suponer al consorcio un esfuerzo adicional debido a la caída en la recaudación de los títulos adquiridos por los viajeros al disminuir la demanda drásticamente. Estoy a punto de acabar.

Comenzamos a trabajar en esta negociación a comienzos del año, pero lamentablemente la pandemia nos ha retrasado todo. Desde hace unas semanas, con la entrada en el proceso de desescalada, hemos comenzado de nuevo a trabajar con el consorcio y la Consejería de Hacienda esperando que en breve podamos tener el marco definitivo. Por otro lado, nos consta que el Gobierno de la nación está barajando incrementar la ayuda estatal actual al transporte que aporta los distintos consorcios para paliar el efecto de la disminución de la recaudación vía tarifas debido a la disminución de la demanda. Desde el inicio se ha trasladado al Gobierno de España nuestra preocupación, llegando a ponernos de acuerdo todos los metros de España, que hemos actuado como lobby, velando por nuestros intereses. Además, aunque no es de mi competencia, me consta que se están estudiando distintas fórmulas para que los fondos de ayuda tanto de la Unión Europea como del Gobierno de España para paliar los efectos de la crisis tengan parte de su destino en las aportaciones al Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Otra de las vías de ayuda de los fondos europeos puede ir directamente a Metro de Madrid para subvencionar las inversiones necesarias incrementando los fondos Feder que ahora mismo están disponibles; también estamos trabajando en la posibilidad de abrir nuevos ejes de trabajo de estos fondos Feder que nos permitan obtener estas vías de financiación. Con todo esto termino. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora consejera; le agradezco su detallada presentación, es un placer poder escucharla, y su predisposición a hacerlo de esta manera. A continuación se abre el turno para los representantes de los grupos parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular preguntas sobre lo informado, por un tiempo máximo de siete minutos. Tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora Roldán; amenazaba con traer datos y hacer una presentación y ha cumplido fantásticamente bien su

amenaza. Son tantas las cosas que, si ha sido complicado hacerlo en tiempo, ahora, en siete minutos, seguro que es imposible. A nosotros nos preocupan varias cosas que también he expresado en las preguntas cortas anteriores y que tienen que ver con varias de las cuestiones que usted ha planteado aquí. Yo me voy a centrar más en los planes a futuro o en qué se va a hacer a partir de ahora, pero le agradezco mucho que haya relatado lo anterior para que tuviera sentido.

Hay algunas cuestiones que son contradictorias. Yo la he escuchado a usted y en la mayoría de las cuestiones estoy completamente de acuerdo: ha hablado de que se estaba empezando a negociar un convenio -fantástico!, ¡ya tocaba!-; ha hablado también del contrato programa nuevo -yo también lo tenía aquí-, no es normal que desde 2016 esto estuviese en las mismas condiciones; ha hablado al final de los fondos europeos y no podemos estar más de acuerdo con que toda financiación es poca y esa vía es una de las correctas, pero hay algunas cosas que nos encadenan al pasado porque seguimos sin resolver algunas cuestiones que tienen incidencia en qué vamos a hacer y en cómo lo vamos a hacer a partir de ahora. Lo ha tocado -y, de hecho, me he alegrado también bastante- al decir que la contratación de los 355 maquinistas que continúan en la bolsa de empleo desde 2019 era prioritaria, ¡bienvenido sea!, porque, como decimos, es desde 2019. No es de recibo que se esté planteando hacer horas extraordinarias y casi doblar turnos en los días libres a los maquinistas que existen porque, evidentemente, no se puede cubrir esa necesidad que existe en ese momento. Entonces, yo le quiero preguntar: ¿tiene la dirección de Metro de Madrid el visto bueno de la Consejería de Hacienda?, ¿tenemos que hablar con el señor Lasquetty para que afloje el dinero que hace falta para estas contrataciones? ¡Porque son muy urgentes y entendemos que esto debería estar ya! Es una bolsa de trabajo que, como decimos, caduca dentro de dos años y habrá gente ahí dentro preguntándose si al final va a caducar esa bolsa de empleo antes de que sean contratados, cuando hay una obscena necesidad de sus servicios.

Hay algunas cuestiones que también nos importan bastante, cosas que nos ha demostrado esta pandemia, como la importancia o no de ciertas labores y de ciertos trabajos. Nos gustaría escuchar -esto ya es muy voluntarista por nuestra parte- si hay alguna voluntad de absorber o igualar al personal de limpieza y de dignificar sus condiciones laborales, porque si algo nos ha demostrado la crisis es precisamente que son personal esencial para el funcionamiento con seguridad del servicio.

Otra de las cuestiones que nosotros nos preguntamos es si es eficiente en términos económicos y efectivo en objetivos de calidad, si el objetivo es ese, licitar por más de 2 millones de euros, sin IVA, el contrato de reparaciones y puesta en funcionamiento de 150 trenes que vimos anunciado ayer mismo, teniendo prácticamente paralizados los talleres de Metro de Madrid, por ejemplo, en Canalejas, que tiene secciones especializadas justamente en el objeto de licitación. Porque estamos hablando del cuadro de cuentas y hay muchas de las externalizaciones y tercerizaciones del servicio que realmente siguen saliendo más caras, aunque se haga con ese espíritu de externalizar lo que no es esencial, que ya nos han contado otras veces y que nosotros no compartimos, pero que podríamos entender desde su punto de vista. Ahora bien, en un momento en el que hay que cuadrar cuentas con estos bastantes millones menos de ingresos, igual nos podríamos replantear algunas de estas cuestiones.

Otra cuestión que nos ha gustado mucho escuchar..., porque ya le dijimos al señor consejero hace un plan de plenos que no comprendemos -iestos sesenta y tantos trenes por 700 millones es una licitación que iba a hacerse hace un año!-, señora Roldán, cómo puede ser que una licitación que se tenía más o menos clara haya tardado tanto tiempo en salir, de tal manera que, a día de hoy, usted nos cuenta que es prioritario -yo la creo y, además, me congratulo con ello-, ipero sigue sin licitarse! Entonces, no sabemos si es que nos estamos perdiendo algo o nos falta información, si es que no tienen ustedes muy claro qué tipología de trenes quieren licitar o si detrás de eso hay algún plan más de futuro, si es que precisamente lo que estamos es tratando de implementar trenes sin conductor o alguna otra cuestión de esta índole que nos gustaría saber, porque, iclaro!, cambia mucho la perspectiva de una cuestión y otra.

Hay más cosas que se han aprendido por la incidencia de esta pandemia, y una de ellas le ha tocado también a usted: el teletrabajo. Nosotros queremos conocer -y, si hoy no tenemos mucho tiempo, incidiremos en ello- cómo se ha gestionado ese teletrabajo por parte de Metro de Madrid, porque una cosa es poner una VPN y mandar a la gente a su casa y otra pautar y tener en cuenta todas las cuestiones específicas de este tipo de trabajo, que, obviamente, nos ha venido sobrevenido, no estaría muy preparado, pero hay que aprender cuál ha sido la experiencia para implementarlo en un futuro de una mejor manera para trabajadores e incluso para la empresa.

Otra de las cuestiones que nos parecen importantes, de la que no nos ha contado nada y creo que merecería la pena, es el Centro Integral de Transportes de Plaza Castilla. Entendemos que esto es un plan de futuro muy importante que va a modificar muchas cosas; entonces, queremos saber cuál es el proyecto, cómo se va a integrar tanto la digitalización como Metro de Madrid y cuál va a ser el papel de Metro de Madrid y de los empleados de Metro de Madrid. ¿Por qué le digo esto? Se lo voy a decir y ya acabo con ello, que me está mirando mal el presidente. Se lo intento decir muy directamente: si vamos a privatizar por la vía de los hechos servicios y sectores completos a favor de grandes consultoras y grandes empresas de estos sectores de consultoría y, de alguna manera, eso va a hacer perder el conocimiento de negocio y la propiedad del conocimiento de negocio de los trabajadores de Metro de Madrid, a nosotros nos preocupa mucho, imuchísimo!, y en eso sí que le voy a pedir que al menos nos diera unas pinceladas de qué va a suceder con este tema. Muchas gracias y perdón.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada. La verdad es que yo quiero agradecerle de verdad la presentación y la exposición que usted ha traído aquí; creo que este es el camino y me encantaría realmente que crease un precedente en esta Cámara y que lo copiasen, porque creo que no solamente facilita la labor parlamentaria de todos los grupos sino que, además, es el camino de cara a la transparencia, de cara a los datos y de cara a hacer al final un buen control y apoyo al Gobierno. También quiero felicitarla y agradecerle las medidas que se han tomado en Metro de Madrid durante estos meses. Comprendo

que la situación es difícil, usted lo ha planteado aquí. Si he entendido bien los números, van a ser casi unos 37 millones de pérdida de ingresos, más otros 20 de sobrecoste; sobrecoste simplemente que se ha tenido que dar por el tema sanitario, pero puede haber sobrecostes extras si queremos afrontar el tema de la contratación del personal, de los maquinistas y de los trenes. Entiendo que va a ser un año difícil para Metro de Madrid a nivel financiero y es verdad que tanto la Comunidad de Madrid como el Gobierno central o los fondos europeos deberían aportar ayudas extras, pero -nosotros lo decimos mucho en Vox- en tiempos extraordinarios también se requieren medidas extraordinarias y no solamente podemos depender de que invierta en nosotros el que esté por encima sino que también la Comunidad de Madrid va a tener un problema real a la hora de distribuir todos los fondos necesarios para todos los sectores. Hay que tomar medidas extraordinarias, hay que apretarse el cinturón y hay que redistribuir el gasto.

Hace tiempo -no me acuerdo si fue en enero o antes de navidades-, en una sesión que hubo aquí el representante de trabajadores de Metro de Madrid hacía una pregunta referente a los 7.000 trabajadores de Metro y esa dimensión, y yo en enero presenté unas peticiones de información -que a día de hoy todavía no me han sido contestadas debido a este paréntesis- de cómo se distribuía todo ese personal. También habrá que hacer una redistribución de gastos, como el de la comunicación o el marketing, y entiendo que lo estarán planteando y que lo tendrán que hacer, pero comparto que son necesarios unos presupuestos. Es necesario que Metro de Madrid reciba fondos ahora mismo de otras instituciones y del propio Gobierno de la Comunidad de Madrid para poder dar este servicio con calidad.

Yo esta mañana preguntaba si se podía garantizar que el transporte público iba a ser seguro y si no iba a ser un foco de contagio. No lo hacía con la intención de desprestigiar al transporte público, itodo lo contrario!, a mí me hubiese encantado que hubiesen dicho que sí, que es seguro y que no va a ser un foco de contagio, porque yo realmente pienso que ahora el transporte público, Metro de Madrid incluso, va a ser fundamental para la reactivación económica de la región, pero tiene que darse con estas garantías. Sí que me gustaría que me respondiera con respecto a este tipo de medidas si hay alguna nueva. Quería preguntarle sobre el tema de la ventilación, los filtros del aire, si tienen implementados los filtros HEPA, si eso ya está solventado y si han pensado medidas como que pueda haber un vagón para las personas mayores, no solamente asientos sino una cabecera o una parte para que puedan tener esa protección y puedan estar más aislados.

También quería saber si han pensado -nos hizo el consejero en la anterior comisión una propuesta que me pareció muy interesante y pienso que podría ser muy acertada, aunque reconozco que es difícil- intentar hacer convenios con empresas para que las horas de entrada a esas empresas no fuesen todas a la vez y poder priorizar en horas punta a los viajeros de cara al trabajo y de cara a los centros educativos y en otras horas punta a otro tipo de trabajadores; aunque esto igual es más de la consejería que de Metro.

Quería centrarme en los dos pilares que creo que son los dos talones de Aquiles que Metro de Madrid tiene actualmente, ya los tenía antes del COVID pero ahora se ha agravado: el tema del

personal y el tema de los trenes. Además, el problema del personal se va a ver incrementado por las vacaciones, porque siempre en los meses de julio y agosto, como se reduce la demanda, también se reduce la oferta; por lo tanto, queremos saber si eso se puede solventar y cómo van a ser estos meses, si se van a cumplir realmente las tablas de trenes o se va a ver reducido. Nos ha hablado de más o menos unas 650 personas de baja; de estos, ¿cuántos son maquinistas y cuántos personal de estaciones? Porque al final también los maquinistas son personal imprescindible. Quiero volver a preguntar, como ha hecho el anterior portavoz, cómo está el tema de la contratación de esta bolsa de trabajo; yo le apoyo para que hable con el señor Lasquetty porque pienso que es necesario.

También quería preguntar por el tema de la licitación de los nuevos trenes y del renting. Cómo está ahora el tema de los contratos que se van a comprar y, si se van a comprar parte de esos trenes de renting, cómo va a ser el mantenimiento, porque en el contrato del renting venía ese mantenimiento, y si ese mantenimiento de los nuevos trenes va a ser por el personal del mantenimiento que ya hay o si se va a contratar más personal de mantenimiento para estos trenes. Yo comparto, como dijo en aquella comisión el representante de trabajadores, que esos tres bloques: maquinistas, personal de estaciones y mantenimiento son los fundamentales de Metro de Madrid, los esenciales, y a mí me sorprendía que no suponían ni el 50 por ciento de la plantilla de Metro.

Hemos visto estas semanas en notas de prensa y en acuerdos de gobierno las inversiones que la Comunidad de Madrid va a hacer en Metro de Madrid; hoy mismo ha salido un artículo hablando de 5 millones para la línea 7 y en el plan de la Comunidad de Madrid se habla también de 240 millones en estos cuatro años. Quería preguntar cómo va encaminado eso porque también todos sabemos los problemas que ya tiene la línea 7 –de los que ya hemos hablado bastante aquí en esta comisión- y en la línea 12 también tienen que hacerse ciertas inversiones, cuyo cierre ya lo tenían anunciado para este verano.

Como ya me estoy quedando sin tiempo, quería preguntarle también si tienen algún nuevo convenio con la Comunidad de Madrid, porque hay parte de esas líneas que son propiedad de la comunidad y parte que son de Metro; por lo tanto, queremos saber si la Comunidad de Madrid va a invertir en las que son propiedad de Metro para ayudar también a esta situación económica con la que se va a encontrar Metro de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. ¿Me podría repetir el tiempo que tengo? ¿Siete?

El Sr. **PRESIDENTE**: Siete minutos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Vale, gracias. Buenos días. Muchas gracias por la explicación que nos ha dado. También quiero trasladar desde esta comisión, obviamente, el agradecimiento a los trabajadores y trabajadoras de Metro por su trabajo en estas semanas. Lo primero que quería decirle es que me sorprende, y la verdad es que no para bien, que en el plan de reactivación de la

Comunidad de Madrid haya solo una medida de movilidad referente a Metro, aunque en realidad es la referida a la ampliación de líneas; me sorprende porque no dice nada de lo que tenemos y yo creo que hay que reforzar y reformar, porque la Comunidad de Madrid lleva años esquivando esa tarea de refuerzo y creo que ahora las consecuencias son más evidentes que nunca.

En esta ampliación que ustedes comentaron estaba previsto invertir 260 millones en las líneas 3, 6 y 8, y querría que esto me lo confirmara, y es mi primera pregunta. Ustedes a comienzos de legislatura anunciaron la ampliación de las líneas 3, 5 y 11, pero ¿qué pasa con las ampliaciones de las líneas 5 y 11?, ¿ahora hay estudios que dicen que las que eran necesarias ya no lo son?, ¿estas se suman a estos planes...? Porque, desde el punto de vista de nuestro grupo, sí es cierto que la línea 11 tenía una función importante para configurarse como un arco exterior a la línea 6, pero, de repente, desaparece y quería que nos aclarase esa parte.

Quería hilar un poco mi intervención en base a los objetivos departamentales de 2020, que se han visto, como es normal, modificados por la situación derivada del COVID. Ya en mi pregunta corta hemos hablado de estos efectos de la pandemia, pero en estos objetivos departamentales se incluyen nuevos objetivos: por un lado, tienen nombrado el plan de refuerzo de limpieza y de desinfección de trenes y, por otro lado, un plan de refuerzo de limpieza y de desinfección de estaciones. Al respecto entiendo que, una vez que el estado de alarma ha decaído, la UME deja de realizar las tareas que estaba haciendo de desinfección y son ahora las que pasan a Metro de Madrid, aunque en realidad pasan a las subcontratas de trabajadores y trabajadoras. Repito la pregunta: quería saber si, viendo el papel fundamental que han tenido estos colectivos en Metro de Madrid, han pensado volver a internalizar alguno de esos servicios.

Respecto al objetivo de la limitación de entrada de viajeros en estaciones y los encaminamientos de flujos de viajeros, me gustaría saber cómo van a realizar no solo la entrada de viajeros sino también el control y distribución de los mismos en las estaciones y en los andenes, sobre todo en aquellos que son nodos de intercambio de transporte importante. Han hablado estas semanas de un sistema de inteligencia artificial para controlar esa entrada de viajeros, pero en realidad hasta el momento solo había llegado al 5 por ciento de estaciones; no sé si piensan ampliarlo, a qué ritmo y cómo van a gestionarlo mientras se produce esa expansión. Nos ha hablado del ejemplo de Méndez Álvaro, en el cual se habían adelantado algunos trenes para evitar congestiones; me gustaría saber si eso se mantiene, si se va a mantener en el tiempo.

En este mismo análisis de los nuevos objetivos departamentales me llama mucho, muchísimo, la atención el objetivo 28, que habla de la eficiencia de coste de operativo. Uno de los indicadores que dan es la reducción del presupuesto de gasto de personal de estaciones y de conducción, y la meta de descenso es de un descenso de 28 millones de euros. Siguiendo lo que dice no solo el consejero sino también un poco el sentido común, de que estamos en un momento en el que hay que evitar aglomeraciones y, por tanto, necesitamos más trenes y sobre todo más personal, le planteo si este objetivo de reducción de personal de estaciones y de conducción tiene mucho sentido y cómo se conjuga con ese objetivo que se llama 28.

Con respecto al tema del personal, quería hablar de dos cosas en el plano más inmediato. Nos ha dado el número de PCR realizados, que, sobre el total de trabajadores de Metro, es del 3,44 por ciento; me gustaría saber si en algún momento se va a ampliar la posibilidad de estas PCR, porque lo que supimos en un comienzo es que eran voluntarias y no sé si a lo largo de estos meses las van a hacer obligatorias o al menos nos gustaría saber qué plan hay por si acaso hubiese un posible rebrote. Y respecto al teletrabajo, queremos saber si van ustedes a facilitarlo. Ya nos han contado que algunos elementos no han supuesto una mayor inversión dado que tenían acceso remoto y ordenadores, pero queremos saber también si tiene algún plan concreto establecido o está en redacción para que también contemple ciertos elementos de conciliación.

Desde que comenzó esta legislatura el año pasado anunciaron la contratación de 300 maquinistas y, como otros grupos han dicho, entendemos que están en trámites con Hacienda para la creación de esos nuevos puestos y para proceder a la contratación; me gustaría saber cómo van esas contrataciones. Varios miembros de esta comisión lo somos también de la comisión de Hacienda; entonces, al final lo que queremos es estar informados por una o por otra vía y sobre todo queremos saber cuándo, si ya hay una fecha prevista para llamar a esos maquinistas. También nos gustaría saber si nos podía adelantar algo de cómo va la negociación del convenio. En estos mismos objetivos departamentales se fija el acondicionamiento de centros de trabajo a los nuevos estándares de distancia interpersonal, valorando nuevos elementos de separación entre los puestos, como, por ejemplo, vestuarios; quería saber en qué consiste, cómo van a hacerlo y qué plazos se dan para amoldar estas necesidades a los centros de trabajo. Ese documento también incluye –y a mí me parece interesante– un plan de comunicación, que, además, está centrado en recuperar la confianza de usuarios y usuarias; yo estoy totalmente de acuerdo, creo que es importante la recuperación de esta confianza y, en esa línea, presentamos una proposición no de ley y ojalá se tenga en cuenta lo que ahí comentábamos.

La pandemia y sus urgencias –y podemos llegar a entender algunos elementos– han borrado del mapa varios de los proyectos que estaban al menos anunciados y querríamos saber en qué punto están. Ya hemos hablado de la compra de 67 trenes, que no se anunció el año pasado sino en la legislatura pasada, cuando el consejero Garrido era presidente, y querríamos saber qué pasa con esa licitación. Hoy nos ha explicado que atribuyen ese retraso a la falta de contrato del programa entre el Consorcio y Metro, y querría saber si ese es el problema o si el problema ha sido en la licitación previa, lo digo simplemente porque llevamos dos años con ese anuncio y hoy es la primera vez que surge que el problema viene por esa falta de contrato programa. Y, en ese sentido, querríamos saber también en qué quedan otros proyectos que tenían como, por ejemplo, abrir Metro las 24 horas los fines de semana.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Voy. Metro de Madrid tenía en marcha dos planes y querríamos saber también en qué quedan: el plan de accesibilidad y el plan de desamiantado. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, y por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Señora Roldán, mi reconocimiento por el trabajo realizado y mi reconocimiento por toda la capacidad de gestión y de planificación; creo que, menos volar por los túneles con una capa al viento para intentar hacer la supervisión, se ha hecho prácticamente de todo, espero que no tenga que volar por los túneles con la capa. Quiero poner en valor, antes de seguir, un dato que quiero destacar de manera clara por lo que significa, y es el plan de contingencia elaborado en febrero, un plan de contingencia capaz, que es una adaptación, según nos ha explicado, de los que ya había previamente, es decir, esa capacidad de anticipación; entiendo que eso, esa capacidad de anticipación y de gestión, es lo que le ha permitido hacer el trabajo que ha realizado.

Yo lo resumiría y casi terminaría mi intervención diciéndole en qué podemos ayudar; vista la situación, en qué podemos echar una mano. Pero no puedo, ¡qué menos!, no dirigirme al resto de sus señorías para pedirles que seamos serios, que seamos profesionales, que de verdad nos comportemos como representantes de los madrileños, y ¿a qué me refiero? Parece sorprendente, ¡pero hemos pasado una pandemia!, ¡y parece que no nos queremos enterar! ¡El país se ha parado!, ¡literalmente se ha parado! Y, cuando digo que el país se ha parado literalmente, lo que quiero decir es que esto no es como un entrenamiento, ¡no estoy haciendo footing!, o sea, no voy corriendo, me canso, paro y sigo como si nada, debemos tener claras las consecuencias, no estamos frescos y nos ha hecho mucho daño a todos los niveles. Por poner un ejemplo y por dar un pequeño detalle, ya no es un problema del convenio o del contrato con el consorcio, es que el consorcio se alimenta de los impuestos de los madrileños, es que el consorcio se alimenta de las aportaciones del Gobierno de España. ¿Acaso tiene capacidad el Gobierno de España para seguir haciendo aportaciones? ¿No queremos entender que estamos arruinados en la comunidad, en España, en Europa y que juntos tenemos que salir de todo esto? Yo creo que es algo importante: se ha hecho referencia al tema de la confianza y la confianza la generamos entre todos y, desde luego, dando mensajes contradictorios cada día no lo vamos a conseguir; no es su caso.

Sí quiero contestar a algunas de las cosas que han surgido. Por ejemplo, se ha preguntado a la viceconsejera –yo sé que no va con usted, pero es que afecta también a la seguridad de Metro- si se podía garantizar al cien por cien que no va a haber contagios; ya se lo anticipo yo: ¡no!, ¡no se puede garantizar la seguridad al cien por cien ni aquí ni, en ningún sitio, ni en ningún entorno, ni en ningún mercado! ¡No hay seguridad al cien por cien! Lo único que les puedo garantizar por ahora al cien por cien es que llegará un momento en el que me moriré, pero tampoco puedo decir cuándo.

He oído hablar de aglomeraciones en hora punta. ¿Cómo dimensionamos, señorías? ¿Cómo lo hacemos? ¿Para las horas punta? ¿Dimensionamos sanidad para las pandemias? ¿O dimensionamos los servicios sociales para lo que se nos viene encima? Porque al final tenemos que elegir, tenemos que gestionar y no podemos decir tan alegremente dónde hay que meterlo todo. Se han incrementado los gastos en desinfección, como nos han contado, en material de protección, en

operación, han disminuido los ingresos, que están por los suelos, por no decir que son prácticamente inexistentes, y esto, insisto, es responsabilidad de todos. He oído muchas ofertas de colaboración, pero he visto poco interés para hacerlo.

Me temo, señora Roldán, que usted es la única que ha entendido la situación en la que nos encontramos, la única que ha visto el caos al que nos ha abocado esta pandemia. ¡Por supuesto que necesitamos más recursos!, por supuesto que necesitamos más personal, más conductores, más personal de estaciones..., pero es que nuestra sociedad está siendo atacada, es que no solamente podemos dedicarnos al transporte! Yo lo que sugiero, y se lo he dicho ya en muchas ocasiones, es que menos pedir y pedir y más vamos a ver qué podemos hacer. Está claro, es evidente el modelo que se está utilizando!: pido un poco por allí, pido un poco para allá. Vamos a ver, ¿en qué invertimos el dinero? Si seguimos realmente como estamos ahora mismo, solamente nos quedan: servicios sociales, ayudar en el paro y a la sanidad, para transporte nos va a quedar lo residual, porque es un tema de prioridades, y supongo que estaremos todos de acuerdo en que es mucho más importante esta otra parte.

En definitiva, yo lo que les propongo es qué podemos hacer nosotros por el transporte, qué podemos hacer desde estos grupos parlamentarios, qué podemos hacer con los sindicatos. ¡Ya hemos visto, por ejemplo, lo que se está haciendo a nivel nacional! Renfe ha anunciado ya recortes en los salarios para disminuir las pérdidas y, supongo que, si eso lo hubiese dicho usted, ahora mismo estaría crucificada en cualquier plaza de Madrid por atentado contra los derechos de los trabajadores. Aquí es donde pido a todos los representantes, a todos los sindicatos!, la responsabilidad para que juntos intentemos evitar cualquier tipo de recorte, y no estoy hablando de ampliaciones, entre otras cosas porque prefiero poner las cosas en blanco y negro, prefiero saber dónde me muevo, en qué situación estoy y prefiero ver la realidad, no cerrar los ojos ante lo que nos encontramos.

En definitiva, y a modo de resumen, difícilmente creo que lo pudiera hacer mejor, pero sigue nuestra oferta encima de la mesa: en qué podemos ayudar y cómo podemos ayudar. Y, por supuesto, sigue en pie la oferta para que colaboremos todos, todos los grupos parlamentarios, todas las empresas del sector y, por supuesto, todos los trabajadores y, ¡cómo no!, con los sindicatos de la mano, pero siendo responsables y asumiendo la situación real en la que nos encontramos; no estamos en pospandemia, estamos en situación de pandemia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias también, señora consejera delegada, por su exposición, que nos ha aclarado grandes cosas y que es un método visual para entender los asuntos que le agradecemos; yo creo que todos los grupos estamos muy contentos.

Como todos sabemos, hemos vivido en estado de alarma desde el 14 de marzo hasta ayer, 21 de junio, por el Real Decreto 463/2020, y ese real decreto establecía que el Ministerio de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana era el que quedaba habilitado para tomar las decisiones en relación con cualquier medio de transporte; o sea, que el jefe máximo fue el señor Ábalos desde el 14 de marzo hasta ayer, 21 de junio. De igual manera, hasta ayer había 28.000 muertos y desde hoy podemos considerar que, si las competencias son de las comunidades y si sumamos los muertos de las comunidades, tenemos que lamentar el fallecimiento de casi 45.000 compatriotas españoles; esa es la realidad, porque ya ayer se acabó el estado de alarma y los números son otros. Desgraciadamente no nos hemos puesto de acuerdo ni en eso.

Yo recuerdo las reuniones que mantuvimos –varias, telemáticas- en marzo y en abril, y que ya incluso el 15 de abril se habló del reparto de las 38.000 mascarillas; recuerdo que también usted estaba en esa reunión, en la que estuvo el consejero de Transportes, Ángel Garrido, y que se estaban repartiendo en 90 estaciones de Metro, aunque quedaba entonces por ampliar a más de 200 estaciones. Sin embargo, hasta el 2 de mayo, 50 días después del Decreto del estado de alarma, no fue obligatorio el uso de esas mascarillas. Yo con esto no quiero responder al portavoz de Vox ni insistir en el comentario que ha hecho el señor Rubio, por parte de Ciudadanos, pero una medida importante para evitar el contagio habría sido que hubiera sido obligatorio desde el principio el uso de la mascarilla y no decir, como dijo Fernando Simón, que todo el mundo puede usar mascarillas, pero no todo el mundo, no todo el mundo puede usarlas porque hay personas que tenían problemas de ansiedad. Eso generó mucha alarma porque, ¡claro!, nadie sabía qué había que hacer en su momento, nadie tenía ni idea. Empezamos con un metro de distancia social, luego llegamos al metro y medio, luego a los dos metros...; es decir, ha habido muchísima confusión. Se habló incluso de que era una recomendación fuerte –yo no sé; un calificativo extraño, ¿no?-, pero no se habló en ningún momento de obligatoriedad hasta el 2 de mayo. Y yo me he estado fijando en sus esquemas y gráficos, he hecho una suma aproximada: con un 90 por ciento de reducción del tráfico, en los 50 días que no ha sido obligatoria la mascarilla han usado el transporte del Metro aproximadamente 10 millones de viajeros; luego, 10 millones de posibilidades de contagio. Una pena, una pena, porque yo creo que teníamos que habernos puesto de acuerdo antes. El problema era que no había acopio de material sanitario y por eso no fue obligatorio. Se vendió muchísimo material –a China, en enero y febrero-, no había material sanitario y, por tanto, evidentemente, que desde el Gobierno central se obligara el uso de mascarillas sin tener mascarillas era un gran problema.

Por eso precisamente la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería de Sanidad, empezó a fletar aviones y a día de hoy hemos llegado a los 21, con más de 1.000 toneladas de material sanitario, que yo creo que por lo menos han paliado, han reducido, han ayudado a los ciudadanos madrileños en el abastecimiento de ese material sanitario, que, desde luego, desde la comunidad se ha aportado, aunque yo no sé hasta qué punto se agradece porque lo único que se ha hecho por parte de los sectores de la izquierda ha sido criticarlo, cuando se ha dado de manera gratuita y cuando se ha ayudado muchísimo precisamente a evitar eso. Mientras tanto, el Ministerio de Sanidad llegó a adjudicar 300 millones en material sanitario, incluso a empresas con dirección desconocida, durante los meses de marzo y abril. La gestión de esta crisis sanitaria la ha llevado el Gobierno central y, por mucho que queramos poner el foco en los Gobiernos de comunidades autónomas que no sean del mismo color que el del Gobierno central, no se puede decir eso. Aquí se

ha llevado una gestión clara, responsable –yo creo–; la Comunidad de Madrid, la Consejería de Transportes y yo creo que todas las consejerías en general han arrimado mucho el hombro y, desde luego, han arrimado mucho el dinero; se ha arrimado muchísimo. Metro ha realizado labores de limpieza, de desinfección, de suministro de los EPI, de teletrabajo para casi 1.500 personas...; son medidas que se han tomado en pro del bienestar y de la salud de muchos de los trabajadores, pero la realidad es que no ha sido obligatorio el uso de mascarillas hasta el 2 de mayo. Esa es la única realidad y ese fue un gran foco de contagio, desgraciadamente, pero no es responsabilidad de ustedes, porque ustedes no estaban al mando, ustedes seguían las directrices de un Gobierno central que gestionaba a golpe de noticia.

De cualquier forma, según las cifras que he visto, yo entiendo que esos 909 millones que había previstos a finales de diciembre de 2019 se han bajado a 890 millones. Es cierto que la Comunidad de Madrid, a través del consorcio, subvenciona casi un 40 por ciento, con más de 380 millones de euros; el Gobierno central pone 64 millones de euros –me gustaría preguntarles si el Gobierno central ha aportado su parte–; luego, con los 450 millones de euros aproximadamente de los billetes, se llega a los cerca de 900 millones de presupuesto prorrogado del año 2019. El problema lo tenemos, yo creo, en la venta de billetes porque, como no la hay, ¿de dónde va a salir el dinero para cubrir ese hueco, ese diferencial económico, manteniendo la tarifa de equilibrio de 1,40 euros?, ¿se va a pedir una aportación? Ya usted ha avanzado algo. ¿El Gobierno central va a aportar algo más? Y la comunidad, ¿qué va a aportar?

Por último –ya que está sonando la alarma–, yo quiero comentar, para terminar, con respecto a las grandes obras que tienen previstas ustedes en las líneas 11, 3, 5, que intenten buscar la forma de agilizar los procedimientos de licitación y adjudicación. Existe un procedimiento de urgencia, por el artículo 19 de la Ley de Contratos del Sector Público, en el que, por interés público –que es donde yo creo que tendríamos que matizar–, podríamos agilizar muchísimo las adjudicaciones y de esa forma potenciar el descenso de los plazos para activar la falta de inercia que tenemos en nuestro sector. Es una recomendación, pero en la segunda vuelta le diré algunas cosillas más que me han quedado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Empiezo por decirle a la señora Roldán, en relación con lo que decía quien me ha precedido en el uso de la palabra sobre la contratación por el procedimiento de urgencia, que espero que, en caso de que se decidiese a trabajar por ese sistema, se haga con mayor rigurosidad que la que se está siguiendo por parte de algunas consejerías del actual Gobierno, y a las pruebas me remito por lo que estamos conociendo y estamos viendo en la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones. Dicho esto –que vaya por mejor camino–, quiero agradecerle su profusión de datos y pedirle que, si es posible, nos facilite las gráficas.

Hay algunas cuestiones que nos gustaría enmarcar. Nos congratula lo que nos ha dicho en cuanto a la prioridad de la contratación de los maquinistas –la bolsa de maquinistas- y me gustaría que nos pudiera detallar en qué punto está esa situación, si la Consejería de Hacienda ya la ha autorizado o si todavía no lo ha hecho, o cuáles son los requisitos o los trámites que quedan pendientes para que lo pueda hacer. Como he dicho en mi primera intervención, nos parece esencial trasladar certidumbre y tranquilidad a todos los afectados, a todos los integrantes de esa bolsa. Igualmente, también nos tranquiliza que siga siendo una prioridad la compra de esos 67 trenes; bien es verdad que hoy –como ya ha dicho anteriormente la portavoz de Más Madrid- es la primera vez que aparece el contrato programa como elemento que ha retrasado su licitación, no sé si esto es así porque no se ha dicho antes o si existe un nuevo impedimento, porque hasta ahora lo que se nos había dicho era que, dada la elevada complejidad de los pliegos, se estaba retrasando esa licitación.

Nos gustaría también que nos trasladara las medidas que tiene previstas Metro de Madrid, dentro de sus competencias, para tratar de recuperar la confianza de los usuarios, que es algo esencial; medidas para fomentar e incentivar el uso del Metro de Madrid, que está estigmatizado en estos momentos –esa es una realidad-, para lo cual es necesario transmitir y trasladar seguridad a los usuarios. Desde luego, una de las medidas tiene que ser el incremento de trenes, el incremento de maquinistas, porque eso nos permitirá tener un incremento de las frecuencias y reducir algunos episodios que se están dando de ciertas aglomeraciones en los trenes, que no en los andenes, porque es verdad que hay que reconocer que se ha hecho un importante esfuerzo de control en el acceso a las estaciones y en los andenes, pero sigue habiendo situaciones de cierta aglomeración, puntuales, en algunos de los trenes en determinados horarios. Eso se podría paliar, como he dicho, con un mayor número de frecuencias y a eso está asociada la necesidad de tener más trenes y más maquinistas.

Nos gustaría también conocer si tienen previsto un plan de contingencia ante un posible rebrote, que se está comentando que pudiera suceder a la vuelta del verano, y si Metro de Madrid tiene reservas suficientes de EPI para proteger a los trabajadores y trabajadoras. Se ha comentado ya también, pero nos gustaría mayor concreción, lo que usted ha hablado del replanteamiento de algunas inversiones, querría saber si nos podría detallar en qué áreas se está produciendo ese replanteamiento: si ese replanteamiento va a afectar al plan de apertura de 24 horas de Metro de Madrid; cómo puede afectar al plan de retirada de amianto, si le va a afectar o no; también, con respecto al segundo plan de accesibilidad de Madrid que se estaba tratando y negociando con Cermi, si se puede ver afectado y en qué punto se encuentra.

Sobre la línea 7-B, hemos conocido la nueva inversión de 5 millones en el mantenimiento de las instalaciones de la línea 7. Me dicen que a lo largo de esta semana parece que se va a producir la reapertura de la estación de Hospital del Henares; no sé si nos puede confirmar si va a ser así o no. Y, con relación a esta línea y a esta situación, me gustaría saber si se tienen ya los datos del último informe geotécnico que se pidió para conocer cuál es el estado de la línea y, sobre todo, hacer una previsión de si va a ser necesario realizar un mayor desembolso, una mayor inversión, en los próximos meses o en los próximos años, a causa de los problemas que puedan surgir en la línea. También

querríamos saber en qué situación se encuentra la obra de Gran Vía, si hay alguna novedad en relación a este tema.

Y, por el momento, nada más. Termino únicamente trasladando nuestra preocupación por la situación económica en la que nos encontramos, a la que usted ha hecho mención, y también por la situación patrimonial, que ya venía arrastrada de atrás, de Metro de Madrid; en relación con esta última cuestión, me gustaría saber si nos puede aclarar si se va a tomar algún tipo de medida concreta, específica. De momento nada más. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, y para contestar a los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muy bien. Voy a intentar contestar uno por uno y, como muchos temas son comunes, voy pasando, si les parece.

En el caso concreto de las preguntas realizadas por la señora Sánchez Maroto, cuando habla de la contratación de los 300 maquinistas, mire, para Metro de Madrid es fundamental la contratación de maquinistas, pero no solamente la contratación de maquinistas, la contratación de personal en todas las áreas; no solamente hablamos de maquinistas, hablamos de mantenimiento, hablamos de jefes de sector..., o sea, es necesaria la contratación de personal. Como ya les expliqué en comparencias anteriores, venimos arrastrando la situación del ERE previo –del ERE que vivimos a colación de la situación de la crisis económica- y es obvio que, para la recuperación de una demanda como la que veníamos viviendo en Metro de Madrid y para el hipotético éxito que íbamos a alcanzar este año de récord de demanda, es necesaria la contratación de personal, es evidente.

Principalmente, en este año, en el inicio del ejercicio, nosotros comenzamos la contratación de 45 maquinistas, que se encontraban en fase de formación. Los 45 maquinistas venían a cubrir la superación de la tasa de reposición posible y, además, es que este es el mecanismo: primero es necesario superar la tasa de reposición y después es necesario solicitar a la Consejería de Hacienda la superación de esa tasa de reposición. Para la contratación de los 300 restantes es necesario pedir la autorización para superar esa tasa de reposición. Nosotros teníamos la formación de esos 45 maquinistas; lamentablemente, cuando surge el tema de la pandemia, es obligado parar la formación de estos maquinistas, la cual recuperamos en el primer momento en que el estado de alarma nos permite continuar con la formación, que es con la entrada de la fase 2. Tengo que decirles también que nosotros hemos estado hablando con el Ministerio de Transportes, porque no sé si saben que salió una orden por parte del Ministerio de Transportes que permitía la formación del personal de conducción para Renfe Operadora; nosotros estuvimos hablando con ellos y finalmente se determinó que la formación de estos maquinistas –formación presencial, no virtual- podría comenzarse una vez que entráramos en fase 2, y así lo hicimos, en cuanto pasamos a la fase 2 comenzamos la formación de nuevo de estos 45 maquinistas.

Para nosotros, todos los colectivos son esenciales; para mí no solamente lo son los maquinistas, los jefes de sector, el personal de mantenimiento..., ¡todos! Y el conocimiento que hay en Metro de Madrid, el know how que hay en Metro de Madrid, es increíble. Efectivamente, les doy absolutamente toda la razón: hay un conocimiento y una profesionalidad en Metro de Madrid como no he visto en otras empresas y nuestro objetivo es mantenerla, por supuesto. ¿Esto qué implica? Implica un trabajo dentro del marco de la negociación del convenio colectivo, en el que se quería apostar por el reestudio de determinadas labores que podrían internalizarse; de la misma manera, hay otras labores que, dentro del marco de negociación del convenio colectivo y desde el punto de vista de eficiencia económica, podrían llevar a la externalización. Yo hablo de externalización, nunca de privatización –como les digo-, porque el conocimiento, el profundo conocimiento que tiene el personal de Metro de Madrid, es un know how que no podemos perder, ¡es vital para nosotros!

La compra de los 67 trenes, como es una pregunta reiterada por todos, voy a explicársela con el máximo de detalle para que lo comprendan. Cuando yo entro en la compañía, en octubre del año pasado, de 2019, me encuentro con que los pliegos están todavía por terminar. Se había avanzado mucho en el trabajo, son unos pliegos tremendamente complejos en los que se ha hecho una labor no solamente de saber qué es lo que quiere la compañía, de mapear absolutamente todas las necesidades que hay en toda la red, sino, además, de contactar con todo el sector, con todos los fabricantes, para saber no solamente qué hay en el mercado sino cómo va a evolucionar el mercado en los próximos 30 años. Entonces, cuando yo entro en la compañía, en octubre, se sigue trabajando en estos pliegos, se organiza un equipo multidisciplinar, no solamente con el área técnica sino también con el área financiera, con el área jurídica y con el área de contratación, con el objeto de perfilar y concluir la preparación de este pliego de prescripciones técnicas y del pliego de cláusulas administrativas que rija la contratación. El pliego, como les digo, está finalizado; es un pliego de tal relevancia que se pide informe incluso a la Abogacía de la Comunidad de Madrid, de la cual tenemos informe favorable. En el momento en el que nosotros tenemos ese informe favorable estalla la pandemia; como saben, el Real Decreto Ley del estado de alarma establecía la paralización de todos los procesos administrativos de contratación, pero es que, además, ¡es que, además! –y es la razón de por qué todo tiene que ir encadenado-, una vez terminada la realización de los pliegos de prescripciones técnicas, para poder contratar y para poder licitar estos pliegos, es necesario –y por eso va unido o tiene nexo con la negociación del contrato programa- que Metro de Madrid tenga una autorización para superar el límite de endeudamiento previsto en la Ley de Presupuestos, porque si no es imposible. Esa autorización es la que ahora mismo, dentro del marco de negociación del contrato programa, junto con la Consejería de Hacienda, se solicita para poder proceder a lanzar la contratación del pliego de prescripciones técnicas. Como le digo, va todo unido; o sea, si no hubiéramos tenido el proceso de pandemia, probablemente el proceso en el que estamos ahora, dentro de la negociación del contrato programa, lo hubiéramos tenido en el mes de febrero o en el mes de marzo y hubiéramos tenido esta autorización para superar el límite de endeudamiento.

¿Por qué es necesario superar el límite de endeudamiento? Porque no solamente estamos hablando de la adquisición de los 67 trenes sino que estamos hablando de ejercer las opciones de compra del material que tenemos arrendado también. Entonces, es necesario, por tanto, superar ese

límite de endeudamiento, que, como les digo, está sujeto a lo que está prescrito en la Ley de Presupuestos. Por eso yo creo que tiene... ¡Y en eso estamos ahora mismo! O sea, ¡está todo imbricado!

¿Por qué la contratación de los 300 maquinistas necesita la autorización de la Consejería de Hacienda? Porque la superación de la tasa de reposición exige el cumplimiento o el establecimiento de un estudio de viabilidad financiera por parte de la compañía y ese estudio de viabilidad financiera solamente se puede soportar si existe un contrato programa. Con lo cual, como les digo, es necesario ese marco económico, ese marco financiero en el que está todo imbricado; suma tanto para la compra de los 67 trenes como para la incorporación de los 300 maquinistas y para el marco de negociación del convenio colectivo, como les digo, porque es fundamental.

Respecto al teletrabajo, yo quiero decir que se han emitido una serie de recomendaciones por parte de Metro de Madrid, por parte del área de servicios de prevención, de cómo había que enfocar el tema del teletrabajo y, además, se ha hecho un seguimiento de los objetivos en todos los diferentes departamentos, o planes departamentales, para asegurarnos de que se ha realizado y que se han cumplido los objetivos previstos, tengo que decirlo, con muchísimo éxito. También es verdad – y lo tengo que decir así– que han sido tres meses y medio de trabajo intensísimo, en los que hemos estado centrados en cuerpo y alma en desarrollar todo lo necesario y relacionado con la pandemia y, desde luego, todo el equipo que ha estado teletrabajando ha trabajado en las mejores condiciones y de una manera muy óptima. Y sí que estudiamos, dentro de Metro de Madrid, cómo se va a incorporar también este nuevo proceso –porque, como digo yo, el teletrabajo ha venido para quedarse–, vamos a ver cómo podemos adaptar estas nuevas medidas de teletrabajo, porque de todas las crisis se sacan cosas positivas, entonces, a lo mejor algo que en las empresas éramos más reticentes a aplicar ha venido para quedarse y ahora lo que estamos haciendo es evaluar cómo el teletrabajo va a incorporarse dentro de nuestro trabajo.

Señor Pérez Gallardo, respecto a la pérdida de ingresos, efectivamente, son 37 millones aproximadamente de pérdida de ingresos, con unos sobrecostes de 22 millones de euros y, efectivamente, tenemos optimizaciones, porque, como le indicaba, lo que hemos hecho ha sido renegociar toda la parte de consumo energético en los meses en los que hemos tenido menos consumo debido a una tabla de trenes menor. Pero es que, además, también se ha producido una ralentización respecto a las inversiones previstas, porque el grado de rendimiento de otras que teníamos en marcha ha decaído; por tanto, no se va a invertir tanto como lo que teníamos previsto para este ejercicio 2020. Como les decía, la situación que tenemos en el año 2020 para Metro de Madrid es un contrato programa topado en 891 millones; como bien se apuntaba aquí, el Gobierno de España ha anunciado un apoyo o una ayuda al sector del transporte: si no me equivoco, se hablaba de 800 millones, de los que probablemente en la Comunidad de Madrid recaerían 200 o 250, y ahora mismo el Consorcio Regional de Transportes está estudiando la letra pequeña para ver cómo se hace el reparto de estos importes. Además, como también apuntaba la viceconsejera, se habla de unos fondos especiales para hacer frente a los gastos especiales del COVID. En principio, nosotros pasamos

todos los datos; como les digo, tenemos una colaboración muy muy estrecha con el ministerio y le pasamos toda la información de estos 22 millones, como les decía que... ¡Son muchísimas preguntas!

El Sr. **PRESIDENTE**: Le cuento: tenía siete minutos y lleva diez; le doy otros tres o cuatro minutos para que finalice.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Perfecto. Entonces, respecto al replanteamiento de inversiones, miren, es evidente –de lo contrario yo le estaría engañando- que hay que replantear inversiones; lo que no vamos a replantear son inversiones en seguridad, inversiones en seguir dando un servicio de calidad, inversiones para que el sector del transporte sea la palanca necesaria para la creación de empleo. Yo llevo veinte años trabajando en el sector del transporte, he vivido la crisis del sector en el transporte que pasamos en el año 2008 y el gran error que se cometió fue reducir las inversiones, porque esas inversiones al final lo que hacen es una disrupción exponencial en los años siguientes; o sea, la inversión o la reinversión que hay que realizar en los años siguientes es exponencial. Por tanto, en Metro no vamos a escatimar en eso y no vamos a escatimar, por supuesto, en el plan de desamiantado –ese es uno de los principales objetivos que tiene Metro de Madrid- o en el plan de accesibilidad, ¿de acuerdo? Lo que sí vamos a hacer es, en un contexto en el que Metro de Madrid tenía una situación favorable, de beneficio favorable, replantear cuáles son nuestras líneas rojas, cuáles son los hechos fundamentales para Metro de Madrid, cuáles son los criterios fundamentales y, por supuesto, replantear, que no significa eliminar, quizás a lo mejor significa cambiar la planificación respecto a lo que inicialmente teníamos previsto, pero creo que es un ejercicio responsable por parte de Metro de Madrid realizar este análisis, el cual ahora mismo estamos haciendo.

Miren, la mascarilla fue obligatoria el 4 de mayo en el transporte público, anteriormente era altamente recomendable; desde el momento en que se decreta que es altamente recomendable, en Metro de Madrid se toma la decisión, el 13 de abril, de hacer un reparto diario de mascarillas a todos los trabajadores de Metro de Madrid, ¡en el momento en el que era altamente recomendable! Y quiero decirles que, fruto de la estrecha colaboración que hemos mantenido con el Ministerio de Transportes, y no solamente con el Ministerio de Transportes sino con el resto de operadores de toda España, trabajamos en la preparación de una carta dirigida al Ministerio de Transportes, firmada por las principales autoridades del transporte de España y Metros de España, solicitando que fuese obligatoria la utilización de las mascarillas en el transporte público, porque nos parecía que era vital como medida para volver a recuperar la confianza de los usuarios. Por eso quiero decirles que hemos trabajado conjuntamente. O sea, creo que, para Metro, y no solamente para Metro sino para todos los operadores del transporte, es vital volver a recuperar la confianza del usuario, y sí que es cierto que el uso de la mascarilla para nosotros era fundamental. Afortunadamente –como les digo-, el trabajo y la colaboración con el Ministerio de Transportes ha sido superestrecha, muy técnica, muy coordinada; o sea, no hemos tenido ningún problema en este caso. Y también quiero decirles que nosotros hicimos esta recomendación gracias también al benchmarking que habíamos realizado con otros operadores, en el que ya habíamos visto que en Milán ya lo estaban aplicando y también en Berlín también y en los países asiáticos; es decir, hemos ido tomando las medidas y las mejores prácticas que veíamos

que se iban aplicando en el resto de los países, que a lo mejor iban un poquito –dos o tres semanas– por delante de nosotros.

Respecto a las opciones de compra, ya lo he dicho. Yo quisiera matizar una cosa que ha dicho el señor Pérez Gallardo: el personal operativo de Metro de Madrid consta de 4.000 trabajadores, personal operativo que conforma todo lo que es personal de operación propiamente dicha, incluyendo estaciones, pero a esto hay que sumarle también el personal de mantenimiento, no solamente de la infraestructura sino también del material móvil y demás. Es decir –y le digo los números, porque me los sé muy bien porque hemos tenido que hacer el desglose de cómo hacer la dotación de los EPI-, aproximadamente, de los 7.160, son 6.000 trabajadores, en términos globales, los que componen toda la parte que es operación, porque en operación también se incluye el personal de mantenimiento, el cual es vital, si no, no se podrían sacar los trenes de manera diaria, no podríamos dar este servicio, ¿de acuerdo?

Como les decía, las inversiones en seguridad son muchas... Me quedan muchas cuestiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lleva quince minutos casi. Tiene un tercer turno que, si quiere, puede utilizar.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Perfecto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Seguidamente se abre un turno de réplica para los representantes de los grupos parlamentarios que deseen intervenir. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra su portavoz, por un tiempo máximo de tres minutos, doña Sol Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora Roldán. Ha contestado a bastantes cosas, aunque es verdad que son tantas cuestiones que podríamos estar aquí hasta bien entrada la tarde. Hay algunas cuestiones que yo quiero que queden claras, y contesto un poco al señor portavoz de Ciudadanos, al señor Rubio, sobre esto de que trabajemos juntos para que no haya recortes: nosotros sí queremos recortes; queremos recortes en externalizaciones, queremos recortes en subcontrataciones, queremos recortes en tercerizaciones y en el trabajo usurpado a veces por terceras empresas. Yo creo que con esos recortes tendríamos la contraprestación, tendríamos el revés, el reverso, de los recortes que efectivamente se hicieron en 2008. Y le voy a reconocer a la señora Roldán que también estoy de acuerdo con ella en eso: en 2008 se tomaron todas las decisiones inadecuadas y la crisis fue mucho peor, también en el servicio de Metro, porque se habían hecho grandísimas inversiones y no hubo una contraprestación, no hubo nada para arreglar el desaguado que se produjo después; todo lo contrario, en vez de fondos específicos y fondos para el apoyo y el sostenimiento del servicio público, lo que se hizo fue... Ahí sí se hicieron los recortes sobre los que estoy de acuerdo con el señor Rubio que tampoco queremos; ni los quisimos entonces ni los queremos ahora.

Hay una cuestión a la que no me ha contestado –intuyo que vamos a hablar de esto en el futuro- y que yo le quiero remarcar: perder el control de los procesos de negocio de una organización como Metro de Madrid es perder el control de Metro de Madrid, ¡y ya sabemos lo que pasa cuando las empresas incluso pierden el control de las bases de datos! Yo creo que ese no es un camino del que nos vayamos a alegrar a posteriori haber recorrido.

El tema del teletrabajo. Creo que hay que articular procedimientos para el futuro y aprender, sin triunfalismo, también de las deficiencias que se hayan producido en este momento.

La hora punta es la hora punta, seguimos teniendo un problema tremendo con esto y, probablemente, así será hasta que lo solucionemos. Nosotros intentamos dar todas las ideas que se nos ocurren; desde luego, está en su mano afrontarlo, porque hay que hacer algo con ello, si no, la gente va a seguir desconfiando y vamos a alimentar esta bola. Hay muchísimas más cosas que a mí se me han quedado aquí. Me alegra escucharle que siguen teniendo en cuenta que el amianto es una prioridad, porque no se lo ha llevado el COVID-19, ¡desafortunadamente a él no le ha atacado! Y todas las faltas de personal van a seguir siendo un problema hasta que no se atiendan. Nos ha dado unas cuantas razones y nosotros esperamos ver acciones a partir de ahora, lo más rápido posible, para poder solucionar lo que verdaderamente importa en esta empresa, que no deja de ser también el corazón del transporte público madrileño y, por lo tanto, el corazón que bombea que se pueda surtir a los ciudadanos de un derecho –no olvidemos que esto es un derecho- esencial, que en este momento está muy comprometido. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera, por haber contestado a las preguntas. Me alegro de que el tema de los trabajadores y el tema de los trenes estén en marcha ya y espero que pronto podamos ver que esto pinta bien; por lo que usted nos ha contado, me alegro de que ya esté todo en camino. Con respecto al último tema al que hacía referencia, sobre el personal, ¡claro!, lo desconozco, porque pedí la información en enero y todavía no me ha llegado; los únicos datos que tenía eran aquellos que nos aportó en su comparecencia el señor representante de los trabajadores, pero imagino que, si además ya han hecho ese balance, será más fácil cuando les llegue la petición de información -no sé si ya la han entregado y está en camino por la burocracia de esta Cámara-.

Yo lo único que quería remarcar nuevamente –por si en mis intervenciones de hoy no se ha visto- es el apoyo del Grupo Parlamentario Vox al Gobierno actual para poder llegar a pactos de cara a unos nuevos presupuestos, a las medidas que haya que tomar, a las situaciones extraordinarias que haya que tomar, porque eso no quita que nosotros sigamos haciendo nuestra labor de control y de oposición; son dos cosas que pueden ir de la mano. Por lo tanto, me sorprende un poco el comentario del portavoz de Ciudadanos, la verdad, porque, a la vez que da certidumbre y claridad, acaba de salir una nota de prensa del señor Aguado sobre el transporte público dando unos datos que no son los

mismos que hemos visto aquí sino que, según él -y lo leo-, "la movilidad evoluciona a buen ritmo y el funcionamiento del transporte público no es una preocupación para los madrileños", incluso dice que "se ha recuperado, en términos generales, un 75 por ciento". Bueno, es verdad que para crear certezas y para crear este ámbito lo bueno sería que todos dijeren lo mismo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Es una pena, pero es que siempre nos quedamos en estas comparecencias a medias. Le pediría, si puede, que nos confirme el tema de las ampliaciones que se nombran en el plan para la reactivación de la Comunidad de Madrid y las que ustedes anunciaron. Yo asumo que son erróneas las que figuran en el plan para la reactivación de la Comunidad de Madrid, pero esto me preocupa en tanto que parece que hay una incomunicación básica entre esta consejería y el Gobierno en global; a mí personalmente me preocupa. Ha hablado en su intervención de 20 millones de euros, que eran los necesarios para la puesta en funcionamiento de todos estos planes y de estas inversiones necesarias a raíz del COVID, iclaro, son los mismos 20 millones que me ha dicho la viceconsejera antes!; entonces, no sé si son unos nuevos 20 millones o si son los mismos. Me gustaría que me pudiera aclarar eso porque creo que el tema económico es realmente importante.

Coincido totalmente con usted en que el transporte público debería ser una pieza clave en la reactivación económica. Son 45.000 empleos directos los que genera el transporte urbano público y cerca de 200.000 empleos indirectos, por lo tanto, yo les animo a que empujen y sean una pieza clave.

Querría saber –algún otro portavoz lo ha comentado- si tienen asegurado o están haciendo un acopio de EPI frente a un posible rebrote, sobre todo para trabajadores y trabajadoras.

Y un último comentario: yo creo que desde esta comisión –aunque es cierto que luego la Asamblea de Madrid tiene poco eco fuera- debemos hacer ciertos ejercicios de responsabilidad y cuestionar la seguridad o no del transporte público me parece, cuando menos, erróneo por cualquiera de los portavoces. Según comunicación del CSIC: "Se considera seguro el transporte público para el transporte de pasajeros, en cuanto a transmisión aérea, si se respeta el uso de mascarillas. La combinación del uso de mascarillas y guantes o gel desinfectante, la desinfección que hacen en buses y vagones, el distanciamiento entre pasajeros y la operación adecuada de los sistemas de aire con ligeras mejoras genera un escenario de seguridad adecuado para operar el transporte público". Por lo tanto, yo creo que tenemos que estar alineados en esto. Puedo reclamar, como usted, que los representantes de las empresas públicas, en este caso la señora Roldán o en todo caso el consejero, sean igual de tajantes que yo en este tipo de mensajes, pero les pediría que no generemos desde esta comisión mensajes erróneos, porque lo que creo que se tiene que hacer es seguir estas normativas para que el transporte público siga siendo seguro. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Señora consejera, yo en este caso voy a tomar la invitación de la portavoz de Más Madrid de la mano y quiero transmitir la invitación y la recomendación a todos los madrileños del uso del transporte público, el cual considero que no solamente es seguro sino que es, además, eficiente y adecuado para la situación en la que nos encontramos.

Tres comarcas de Huesca retroceden a fase 2 por varios brotes epidemiológicos; esta noticia es de hoy. Lo único que yo también quiero transmitir a todos los usuarios es la tranquilidad de que, por lo menos en Metro de Madrid, se están haciendo las cosas como corresponde y le pido, por favor, que siga en ese mismo camino de desarrollo de gestión y sobre todo de comunicación y transparencia.

Coincido con la portavoz de Podemos en que es una pena que el COVID no se haya llevado el amianto de por medio, efectivamente. No coincido, como no puede ser de otra manera, en sus tipos de recorte; si recortamos en externalizar y en subcontratación, seguramente lo que tendríamos sería un incremento de costes, imal momento para tener un incremento de costes! Cuando hablan de todas estas cosas yo les recomiendo que recuerden que hay unas cosas que se llaman costes indirectos, costes estructurales, que también hay que repercutir sobre el coste de los trabajadores y, en fin, que en las empresas públicas se disparan. En cualquier caso, esas recomendaciones que hacen serían muy agradecidas por parte de la sociedad madrileña, porque lo que sí podríamos garantizar al poco tiempo de imponer sus políticas sería recorte de plantilla, de salarios y de condiciones laborales y, en eso, les reconozco su experiencia y capacidad; lo han demostrado a lo largo de la historia y, desde luego, son prácticamente insuperables.

Quiero lanzar otro mensaje importante y es que cuando hablamos de externalización no podemos hablar de consultoría. Vamos a ver, la señora Roldán nos ha demostrado que lo que no va a externalizar nunca es la estrategia, la estrategia de empresa, que sabe diferenciar lo que es un core business de lo que es un servicio auxiliar. En cualquier caso, las consultoras se utilizan para potenciar, para dar nuevos métodos, para dar una nueva visión diferente, pero en ningún caso para sustituir la estrategia empresarial que, por otro lado, animo a la señora consejera delegada a mantener la que está haciendo por el éxito y por los resultados evidentes que está teniendo, y más en una situación tan complicada como la que estamos pasando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Señora consejera delegada, gracias por responder a las preguntas. Se nos quedó una colgada, que era la del reparto del déficit que vamos a tener, de entrada, de la venta de billetes; yo he calculado que aproximadamente será un agujero, con respecto al presupuesto real –al cash-, de en torno a 200 millones de euros que

no sabemos de dónde van a venir; o sea, no sabemos si la Comunidad de Madrid va a tener que hacer una ampliación, si el Gobierno central va a aportar más de 64 millones... Esa era una de las preguntas que se habían quedado colgadas. Yo entiendo que sí y, además, el consejero también insistió mucho en que existía una relación muy fluida con el Ministerio de Fomento, pero la realidad es que no le han hecho caso, ¡hasta 50 días después la mascarilla no ha sido obligatoria! O sea, aquí nadie está criticando que el transporte público de Madrid –digamos- sea un foco de contagio... ¡No!, lo ha sido, desgraciadamente, ¡porque las medidas sanitarias no se implantaron antes! Esa es la realidad. Y el que no lo quiera ver, que se vaya a la Organización Mundial de la Salud, porque existen ya informes en los que se habla precisamente del uso de la mascarilla. Lo que no se puede hacer es lanzar mensajes contradictorios en los que se dice que no es obligatorio el uso de la mascarilla y después de 50 días sí que lo es. O sea, que lo que hay que hacer es reconocer los errores, porque yo entiendo que reconocer errores es de sabios.

Yo creo que hay que ver el transporte público, y el de Metro en concreto, muy transversalmente, en el sentido de que la gente utiliza el Metro para trabajar, pero también el turista que viene a Madrid utiliza el Metro, o el que aterriza en avión utiliza el Metro..., existe un transporte intermodal. Y yo creo que las medidas... Porque yo entiendo que Metro de Madrid ya imás ajustado que tiene el billete...!; no puede reducir los precios, las tarifas. ¡Hombre, sería un esfuerzo importante si lo pudiera hacer!; no sé si es posible o no, porque ya tiene subvencionado el 40 por ciento. Pero, si verdaderamente desde el Gobierno central nos diéramos cuenta de que tomar medidas, como se ha hecho en Alemania y en otros países, de hacer tipos de IVA –del impuesto sobre el valor añadido- superreducidos, por lo menos temporalmente, durante un año, respecto a sectores turísticos, favorecería de forma transversal tanto el transporte como el turismo como todo... O sea, las medidas no tienen que ser exclusivamente para el transporte sino que deben ser transversales. Es decir, el hecho de que, por ejemplo, a los ERTE de empresas –que incluso habrá suministradoras de Metro, de material rodante o incluso de muchísimos materiales- todavía se les esté cuestionando si darles una prórroga hasta el 30 de septiembre, cuando realmente todo el sector empresarial y –digamos- básicamente todas las empresas, tanto turísticas como constructoras, como de todos los medios posibles, ya han pedido un aplazamiento hasta el 31 de diciembre... ¡Por Dios!, si eso no se hace, el país va a la quiebra absoluta y, si aquí hay una quiebra absoluta, aquí nadie va a hacer turismo y aquí nadie va a coger el Metro, salvo los poquitos que queden para trabajar. Por tanto, si vemos el transporte como un sistema transversal de economía circular –de la que tanto se habla-, verdaderamente nos tendremos que preocupar de esas otras medidas, que son de carácter más general. Yo creo que deberíamos aprender de otros países que las han tomado con antelación, que son medidas que tiene que tomar el Gobierno central y que yo pido, desde las instituciones autonómicas, que instemos al Gobierno central a tomar esas medidas, porque creo que van a ayudar a toda la economía de manera global y, sobre todo, a favorecer esa falta de inercia que tenemos en este momento. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Tres apuntes muy rápidamente, señora Roldán: si puede concretar en su última intervención algo en relación con Gran Vía, también en relación con la línea 7-B, y también ha hablado de cómo es la evolución del mercado en la compra de un tren y no sé si eso quiere decir que se está hablando de la compra o licitación del modelo de tren con sistema de conducción automática, quisiera saber si es así o no.

Por otro lado, quiero agradecerle el reconocimiento al trabajo conjunto y coordinado que se ha hecho a lo largo de todos estos meses con el ministerio, cosa que también el consejero, el señor Garrido, aquí, en sede parlamentaria, en las reuniones que hemos mantenido, también ha hecho. Ojalá en todas las sedes del Gobierno regional se hubiera tenido esta misma actitud que ha tenido hoy usted aquí, de colaboración y de búsqueda de un trabajo coordinado, eficaz y eficiente.

Y, para finalizar, en relación con alguna consideración y con algún comentario que se ha hecho anteriormente sobre las ofertas de colaboración y la predisposición, creo que si algo ha quedado claro a lo largo de todo este tiempo es que el Grupo Parlamentario Socialista es quien en su momento, a través de su portavoz –de nuestro portavoz-, Ángel Gabilondo, puso encima de la mesa una propuesta de un gran acuerdo para la reconstrucción de la Comunidad de Madrid, un acuerdo para la reconstrucción que no puede ser parcial, porque al final ya vemos cómo las decisiones se cruzan; las decisiones que tienen que ver con los maquinistas también terminan dependiendo de otras consejerías, por lo tanto, tiene que ser un acuerdo global. Quiero recordar que a lo largo del último mes diferentes declaraciones de miembros del Gobierno de la Comunidad de Madrid, encabezados por la presidenta de la Comunidad de Madrid, han denostado esta posibilidad de un gran acuerdo y, por tanto, las palabras están muy bien, pero al final los hechos son los que son y hay en esta Cámara grupos políticos que quieren llegar a acuerdos y grupos políticos que están impidiendo, incluso denostando, la posibilidad de acuerdo.

Termino diciendo simplemente, en relación con esto último, que el último ejemplo lo tenemos hoy, con la presentación de una proposición no de ley en relación con Barajas que es bastante contradictoria con ese espíritu de diálogo, de trabajo coordinado con el ministerio. Los autores de esta iniciativa en su momento tendrán que explicar el sentido, la oportunidad y el cuestionamiento, de manera directa o indirecta, que están haciendo al final de un medio de transporte tan importante como es el aéreo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, en turno final de dúplica, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): A mí me gustaría concluir diciendo que creo que profesionalmente han sido cuatro meses absolutamente excepcionales; o sea, yo creo que hemos puesto nuestro corazón -yo he puesto mi corazón y mi alma- en que esto saliera adelante, nos habremos equivocado en determinadas cosas y en otras habremos acertado. Es cierto que hemos vivido un entorno cambiante constantemente; o sea, las prescripciones

sanitarias nos cambiaban constantemente, teníamos que adoptar medidas de cambio constante... Ha sido muy complicado conseguir material de protección en el mercado, el primer mes ha sido francamente complicado; ha sido complicado: una vez que ya todos conseguíamos que, además, estuvieran homologados...; o sea, nos ha resultado complejo todo. Yo digo que esto ha sido una yincana diaria, es decir, nos levantábamos cada día con una nueva experiencia y un nuevo problema que teníamos que ver cómo solucionábamos.

¿Para el futuro? Por supuesto, nosotros sí que tenemos un plan de contingencia –lo quiero llamar así-, pensado en la posibilidad de que haya rebrotes, en el que vamos a optimizar y vamos a intentar mejorar las cosas en las que nos hemos podido equivocar y, sobre todo, sí que hemos hecho la previsión tanto de equipos de protección como de equipos de desinfección y demás, para que estemos, cuando menos, preparados para una hipotética situación que ojalá no suceda. No solamente eso, antes hacían mención respecto a los filtros de ventilación; nosotros en Metro de Madrid ya utilizamos los filtros HEPA, pero no nos quedamos aquí, estamos estudiando todas las soluciones que hay ahora mismo, hoy, en el mercado y tenemos algunas que son francamente buenas y positivas. Estamos viendo los resultados y, sobre todo, si se encuentran homologados, cuáles son los certificados que hay a nivel mundial... Hablamos de la utilización de peróxido, por ejemplo, en los sistemas de aireación, ultravioleta también... ¡Vamos!, estamos estudiando, como les digo, los sistemas de nebulización. Nosotros contratamos sistemas de nebulización en sitios específicos, ipero es que en estos dos últimos meses han avanzado muchísimo en nuevas situaciones!, ¡ahora hablamos de sistemas de nebulización que son nubes prácticamente, como humo de discoteca que produce la desinfección! O sea, es que día a día nos vamos encontrando con nuevos productos; entonces, todo esto estamos analizándolo rápidamente para incluirlo dentro de todo el sistema que queremos tener perfilado no solamente para lo que tenemos en marcha sino para lo que pueda suceder.

La señora Acín me preguntaba respecto a cómo controlábamos el tema de la distancia. Nosotros ahora mismo estamos aplicando dos dispositivos que llamamos GAV y CAT. GAV es la gestión de afluencias de viajeros en andenes. Y tengo que decir que el sistema de vinilado nos ha ayudado en el 95 por ciento de ese trabajo; o sea, es increíble cómo los usuarios tienden a colocarse y a buscar esos puntos que hemos colocado en todos los andenes, y lo mismo en el encaminamiento de flujos; o sea –si usan el Metro lo habrán visto-, hemos dividido en dos los pasillos de mayor confluencia, de manera que estamos encaminando el flujo y, salvo excepciones, realmente la gente tiende a moverse siguiendo el flujo que nosotros les hemos indicado. Eso nos ayuda enormemente. Pero, es que, además, también tenemos el sistema de control, el CAT, que es el sistema de control automático, que lo que hace es... ¡Me encantaría explicárselo en detalle, porque esto ha sido un proyecto...! No se lo pueden imaginar, ¡que en cuatro semanas hayamos sido capaces de desplegar un sistema de control automático de aforo en las estaciones de Metro de Madrid! O sea, ha habido un equipo trabajando día y noche para poder poner esto en marcha y en este primer proyecto, en este primer sistema, queremos seguir creciendo, porque ahora mismo lo que se ha hecho ha sido una modelización del movimiento de todos los viajeros. Los viajeros, en Metro de Madrid y en cualquier transporte público, tienden a ser repetitivos, el 95 por ciento de los viajes tienden a ser repetitivos: todos los usuarios cogemos el Metro en la estación más o menos en la misma franja horaria y

tendemos a hacer el mismo movimiento diariamente. Bueno, pues lo que se hizo fue la modelización de ese movimiento de todos los usuarios en Metro de Madrid para determinar cuáles eran las secciones críticas y ver cómo esas secciones críticas venían cargándose por la entrada que venía por las estaciones aguas arriba; esa es la razón por la que el control automático de peajes aguas arriba lo que viene a hacer es aliviar la confluencia en estas secciones críticas. Me encantaría explicárselo en detalle, porque ha sido un proyecto, aparte de apasionante, que creo que es un logro que en Metro hayamos conseguido implantarlo en cuatro semanas, con todo lo que implicaba hacer la modelización matemática y todo lo que es el despliegue tecnológico para ponerlo en marcha, pues realmente llama la atención y quiero poner en valor el trabajo de los profesionales que hay en Metro de Madrid.

¿Cuál es el futuro? Obviamente, el futuro es que los datos de densidad de cada uno de los trenes, con los que ya estamos trabajando a través de la detección del número de usuarios que viajan dentro de los trenes utilizando el control de pesaje de los bogies, se cruce con esta información y, entonces, el control de aforo será todavía muchísimo más exacto que el que ahora mismo tenemos en marcha. Trabajamos también de manera incesante en esto.

La actualización de la aplicación. Como ven, hace una semana pusimos en marcha la aplicación con la que ahora mismo el usuario puede elegir y determinar si entra en la estación o no dependiendo de si el control de aforos está activado o no; un control de aforos que se activa con franjas de cinco minutos, en el que estamos haciendo únicamente esperar a los usuarios en torno a un minuto o dos minutos, en colas de diez o quince usuarios, y en el que estamos obteniendo una recepción por parte de los usuarios perfecta. ¡En Metro de Madrid tenemos que hablar de una nueva cultura de viaje!; seguimos siendo un transporte masivo, pero tenemos que hablar de una nueva cultura de viaje: si estamos acostumbrados a esperar para entrar a comprar en el supermercado o en la farmacia, pues tendremos que tener en la cabeza que a lo mejor tenemos que esperar un minuto si nuestra seguridad depende de que la entrada de los usuarios a los vagones sea más escalonada. Con lo cual, trabajamos, como les digo, en este plan; nos queda, espero, un mes y medio de trabajo incesante en el que iremos perfilando todos los detalles.

Respecto al reparto económico que decían, efectivamente la cuantificación que ha hecho el consorcio de pérdidas respecto al año 2020 está en torno a los 250 millones. La previsión es que del fondo de compensación que viene del Estado, estos 800, pueda venir a la Comunidad de Madrid, para el Consorcio Regional de Transportes o para la autoridad de transporte, para que pueda hacer frente a estas pérdidas; no les puedo decir exactamente cuál será el importe que llegará. En concreto, como les decía, en los importes que yo les he dado me circunscribía a Metro; son las pérdidas económicas que nosotros hemos tenido únicamente en Metro. Y, respecto a las diferencias que decían sobre la nota emitida por el vicepresidente, yo les hablo de la demanda de Metro de Madrid; o sea, ¡datos del viernes de la demanda de Metro de Madrid! Dense cuenta de que no solamente es Metro, cuando hablamos de transporte se incluyen los interurbanos, la EMT y demás, el resto de operadores; yo simplemente me circunscribo a hablar de los datos del viernes –a cierre de viernes- de Metro de Madrid.

Respecto a ampliaciones, miren, esto es competencia, como saben, de la Dirección General de Infraestructuras, pero yo no tengo constancia de que no se siga apostando por las ampliaciones que tenían previstas y que fueron anunciadas inicialmente por el consejero. Probablemente se deba a un error... Es cierto que últimamente corremos en todo; yo les puedo asegurar que soy la primera que muchas veces, de todas las cosas que queremos poner en marcha, porque estamos en el proceso de activación y de reactivación de todo, se pueden cometer errores, pero yo no tengo constancia. Lo mismo que en el tema de las inversiones, el trabajo en la línea 7-B, también es competencia de la Dirección General de Infraestructuras.

Nosotros, en concreto, les puedo decir que en Metro de Madrid ino hemos parado en ningún momento los trabajos de la obra de emergencia del Hospital del Henares! Saben que durante el estado de alarma existía la potestad de detener todas las obras, nosotros consideramos que esto se trataba de una emergencia y que era fundamental seguir, precisamente por el concepto de emergencia, y hemos ido trabajando en ello y estamos en la planificación prevista; o sea, que vamos a ver cuándo podemos concluir.

Respecto a Gran Vía, como saben, Metro de Madrid entra después de los trabajos realizados por parte de la Dirección General de Infraestructuras y tengo constancia de que se sigue trabajando también de la misma manera; creo que no se ha visto afectado por la ralentización de todo este proceso del estado de alarma. También es cierto que, durante las dos semanas de máximo confinamiento, a pesar de que muchas de las obras las hemos tenido en marcha, no se ha trabajado con el mismo rendimiento porque en muchos casos era muy difícil incluso encontrar material, ya no les estoy diciendo equipos de protección sino material para la construcción; era complicado, o sea, ha sido complejo todo eso.

Y, por último, y por terminar, me decían: ¿qué se puede hacer? Miren, yo creo que desde el primer momento siempre he mostrado que me encanta colaborar, me encanta escuchar; creo que todos aportan, creo que todos sumamos. Les puedo asegurar que las comisiones de transportes y todas las aportaciones que ustedes me hacen yo las analizo, las reflexiono e intentamos sacar lo máximo posible. Saben que, si hay algo en lo que nos equivocamos, es mejor reconocerlo. Creo que todos sumamos; yo les invito a ello, de verdad. Dentro de la compañía he transmitido lo mismo a la parte social, lo he transmitido desde el primer momento, lo he transmitido antes de que comenzase la pandemia y lo sigo transmitiendo ahora: hemos reactivado la negociación del convenio colectivo, la semana pasada comenzamos de nuevo con la negociación del convenio colectivo, con la presentación de la presidenta de la mesa de negociación del convenio colectivo, con lo cual, intentamos volver a una nueva normalidad dentro de la situación extraña que es reunirse con aforos limitados y, bueno, con todas las medidas de seguridad posibles. Muchas gracias a todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias por su comparecencia y sus explicaciones. A continuación, damos paso al punto sexto del orden del día.

— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? (*Denegaciones.*) Si no hay ningún ruego ni ninguna pregunta, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 57 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)



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

Asamblea de Madrid