

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 86

22 de noviembre de 2019

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 22 de noviembre de 2019

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-407(XI)/2019 RGEF.7300.** Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de la empresa pública Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre prioridades y proyectos que piensa poner en marcha en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- C-417(XI)/2019 RGEF.7385.** Comparecencia del Sr. D. Francisco Javier del Llano Palomino, Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

---

**3.- Ruegos y preguntas.****SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos. ....	4161
- Interviene la Sra. Acín Carrera comunicando las sustituciones en su Grupo.....	4161
<b>— C-407(XI)/2019 RGEF.7300. Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de la empresa pública Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre prioridades y proyectos que piensa poner en marcha en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	<b>4161</b>
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	4161-4162
- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A. ....	4162-4166
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Rollán Ojeda y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	4166-4178
- Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. ...	4178-4181
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Rollán Ojeda y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	4181-4186
- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.....	4186-4187
- Se suspende la sesión a las 11 horas y 37 minutos. ....	4187
- Se reanuda la sesión a las 11 horas y 49 minutos.....	4187
<b>— C-417(XI)/2019 RGEF.7385. Comparecencia del Sr. D. Francisco Javier del Llano Palomino, Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	<b>4188</b>
- Exposición del Sr. Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid.....	4188-4194
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, la Sra. Cuartero	

Lorenzo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	4194-4207
- Interviene el Sr. Presidente, dando respuesta a los señores portavoces.....	4207-4211
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	4211
- Interviene el Sr. Portero de la Torre. ....	4211-4212
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 12 minutos. ....	4212



*(Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos).*

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Sí. Hugo Martínez Abarca sustituye a Jorge Moruno.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? *(Denegaciones.)* ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: En principio, no; llegarán ahora.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Denegaciones.)* Fenomenal. Damos paso al punto primero del orden del día.

**C-407(XI)/2019 RGEP.7300. Comparecencia del Sr. Consejero Delegado de la empresa pública Metro de Madrid, S.A., a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre prioridades y proyectos que piensa poner en marcha en la presente Legislatura. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece la señora Consejera Delegada de la empresa pública Metro de Madrid, doña Silvia Roldán; tome asiento. *(Pausa.)* Se inicia el debate a continuación con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la comparecencia, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Agustín Vinagre por un tiempo máximo de tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Buenos días, señora Consejera Delegada; bienvenida a esta Casa. Le deseamos acierto en sus nuevas responsabilidades, y también duración en el cargo, a la vista de los bailes de nombres que ha habido en los últimos meses entre el Consorcio Regional de Transportes y Metro; por tanto, éxito, acierto y durabilidad.

El motivo de la petición de esta comparecencia, entendiendo que Metro de Madrid es piedra angular de la movilidad sostenible de nuestra Comunidad, es saber de primera mano cómo va a afrontar su etapa al frente de Metro de Madrid. A nosotros nos preocupa el deterioro que en los últimos años ha sufrido Metro de Madrid, como consecuencia de la falta de previsión e inversión en los últimos años, y como esta situación se ha puesto de manifiesto en una merma en la calidad del servicio y, por tanto, en una merma que lo los usuarios habituales de Metro de Madrid han visto y han padecido en su día a día. Por tanto, nos gustaría saber qué medidas se van a articular, qué plan

estratégico hay o qué previsión hay para establecer un plan estratégico para Metro de Madrid y cómo se va a afrontar esta nueva etapa al frente de la entidad. Nada más. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación interviene la señora Consejera Delegada de la empresa pública Metro de Madrid, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Lo primero de todo, gracias. Buenos días a todos. Antes de comenzar, permítanme decir que para mí es un privilegio estar aquí, soy una persona que viene de la sociedad civil, de trabajar en esta empresa; es verdaderamente un privilegio y un honor poder estar ante los representantes de los madrileños y explicar cuáles van a ser los planes de una empresa tan relevante como es Metro de Madrid.

En primer lugar, me gustaría dar las gracias a sus señorías por brindarme la oportunidad de llevar a cabo esta comparecencia sobre los planes de Metro de Madrid para la presente Legislatura, y por ocupar toda la Comisión de Transportes con un monográfico sobre Metro de Madrid. En segundo lugar, quiero ponerme a su disposición, ¡desde y!, desde este mismo momento, para darles todas las explicaciones y detalles que en calidad de representantes de los madrileños consideren oportunas, no solo en sede parlamentaria, les anuncio que estoy abierta a cualquier cuestión en relación con la gestión de Metro de Madrid. Espero también contar con su apoyo, porque Metro es una empresa de todos los madrileños que refuerza la marca de Madrid, y tenemos la obligación de gestionarla con la más absoluta responsabilidad.

Desde mi nombramiento, el 11 de noviembre he estado plenamente centrada en conocer a fondo las particularidades de una empresa de la envergadura de Metro de Madrid; cifras que conocen: un presupuesto cercano a 1.000 millones de euros; 2,5 millones de viajeros diarios; 302 estaciones; casi 300 kilómetros de vía; 7.000 empleados; decenas de proyectos y obras en curso. Entenderán que es no es una labor sencilla.

Como muchos de ustedes ya conocen, no provengo del mundo de la política, por eso me gustaría presentarme en calidad de técnico pues, además de ingeniera industrial, soy ferroviaria. He desarrollado gran parte de mi carrera profesional en ADIF, tanto en la parte de alta velocidad como en la de red convencional. Esta experiencia profesional me ha permitido conocer a fondo la industria ferroviaria. Si bien, a poco más de un mes de mi incorporación a Metro de Madrid, empiezo a ser consciente de las particularidades de esta compañía, que a día de hoy me ocupa y me preocupa.

Ustedes lo conocen bien, Metro de Madrid es un medio de transporte imprescindible para los madrileños. Su papel como eje vertebrador del transporte tiene consecuencias directas en el empleo, en la industria, en el turismo, en las familias y en el ocio de los casi siete millones de habitantes que tenemos en la Comunidad de Madrid.

Son muchas las cuestiones, los problemas y los retos a los que me enfrento al asumir el liderazgo de Metro en estos próximos cuatro años; pero hemos de ser realistas, soy consciente de que

venimos arrastrando problemas con las frecuencias y con la falta de maquinistas, y sé que Metro ha pasado por la que probablemente ha sido una de las peores crisis, la crisis más grave de los últimos cien años con la problemática del amianto.

También es necesario reconocer las cosas que se han hecho bien y las que se siguen haciendo bien, como los planes actualmente en marcha, con la vista puesta en modernizar el Metro de cara a los próximos cien años. Les anuncio desde ya cuál va a ser mi papel en la gestión de Metro de Madrid siguiendo dos sencillas premisas sobre las que girará nuestra estrategia a corto, a medio y a largo plazo. La primera de ellas: mejorar el servicio de Metro y fomentar su uso en un contexto de intermodalidad; y la segunda: asegurar la sostenibilidad técnica y económica de la empresa.

Estas dos líneas, que a priori podrían parecerles sencillas, tienen mucho trabajo por hacer: proyectos que a continuación me gustaría detallarles y que se enmarcan dentro de los pilares estratégicos de la compañía, que no distan mucho de los que se definieron hace siglos con la llegada de Metro a la ciudad de Madrid. Quiero poner de manifiesto que para desarrollar estos objetivos resulta imprescindible contar con el apoyo de los 7.000 trabajadores que forman parte de Metro de Madrid; 7.000 personas que desde sus diferentes puestos de trabajo, ya sean maquinistas, personal de estaciones, técnicos o administrativos, son los verdaderos conocedores del know how de la compañía, dado que nadie mejor que ellos entiende los cambios que hay que hacer para mejorar el servicio que prestamos a nuestros 2,5 millones de viajeros diarios.

Tenemos un buen Metro, pero queremos un Metro mejor; por esto, junto a los 7.000 trabajadores, llevaremos a cabo medidas encaminadas a lograr este objetivo y cumplir con responsabilidad las exigencias que reclaman los ciudadanos y que afectan a diferentes ámbitos. En primer lugar, y como se anunció por parte del Vicepresidente de la Comunidad de Madrid, don Ignacio Aguado, y el Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, don Ángel Garrido, llevaremos a cabo una auditoría técnica y económica de la empresa. Este hecho no se reduce a realizar un control puntual en un momento concreto sino a controlar los procesos relevantes en todos los ámbitos de la compañía de manera continua con el fin de optimizar el modelo de gestión de la misma. Para ello ya me he reunido, en estas cuatro semanas de trabajo, con todas las áreas de la empresa, las cuales han presentado sus correspondientes análisis DAFO; estas reuniones han servido para priorizar las distintas áreas en las que es necesario comenzar a trabajar.

En cuanto a la explotación ferroviaria, es decir, lo que más afecta al servicio, merece una mención especial la compra de los 67 nuevos trenes, a los que se destinará una inversión aproximada de 700 millones de euros, de cara a satisfacer las siguientes necesidades: por un lado, realizaremos un incremento de la flota para hacer frente al incremento de demanda, lo que traerá asociado una mejora de las frecuencias que repercutirá en la mejora de la prestación del servicio; y, por otro, es necesario incorporar material móvil de gálibo ancho para sustituir el más antiguo, que cuenta con treinta años.

Hay decenas de técnicos en Madrid implicados en la elaboración y licitación de los pliegos, tanto desde el ámbito de la ingeniería como desde la parte de contratación, trabajando a contrarreloj, con la máxima profesionalidad para que estén listos a final de año.

Soy consciente de que es un tema que apremia y, por ello, estoy siguiéndolo directamente. Se han mantenido reuniones periódicas con todos los departamentos de la casa con objeto de completar la información para la realización de los mismos. Del mismo modo, se han mantenido reuniones técnicas para conocer el estado de la estación Arte, investigar la situación de la tecnología y conocer qué hay actualmente en el mercado. Cabe señalar que desde el año 2008, fecha en que se realizó el anterior contrato de compra de trenes de Madrid, se ha producido una gran evolución tecnológica por lo que la elaboración del pliego está siendo un proceso muy complejo, a lo que hay que añadir que los plazos de fabricación de los trenes son superiores a los 2 años, oscilan entre los 25 y los 28 meses. También quiero resaltar que la vida útil de los trenes llega a 30 años, por lo que resulta importante a día de hoy definir las prescripciones técnicas que permitirán adaptarnos al futuro.

En otro orden de actuaciones en materia de explotación ferroviaria, continuaremos llevando a cabo las inversiones de renovación y mejora de la fiabilidad del material móvil, el aumento de capacidad y la innovación, así como actuaciones destinadas a mejorar el confort y determinados aspectos estéticos del material móvil. Y en materia de renovación de vía y mejora en instalaciones y túneles, se va a dar continuidad a las inversiones previstas destinadas a modernizar y mantener las infraestructuras de vía y túnel en condiciones idóneas de explotación para garantizar la seguridad de las circulaciones de trenes, mejorando la disponibilidad de la vía y de los trenes, al mismo tiempo que, por supuesto, el confort y la calidad del viaje. Se enmarcan en este proceso las actuaciones que vamos a desarrollar en la línea 12 y en la línea 4.

Dicho esto, y siguiendo con las actuaciones que vamos a llevar a cabo en la presente Legislatura, otro anuncio muy importante que ya ha hecho público el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha sido el relativo a la apertura de 24 horas los fines de semana. Como ya señaló hace unas semanas el Vicepresidente de la Comunidad de Madrid, don Ignacio Aguado, este proceso constará de varias fases hasta alcanzar de forma progresiva la apertura total de 24 horas. La primera de ellas, que podría ponerse en marcha a lo largo del año 2020, prevé la prolongación del servicio de 1:30 a 2:30, con un coste estimado de 9 millones de euros; esta primera fase servirá para evaluar la prognosis inicial de demanda esperada. La segunda fase, que se puede producir para el año 2021, prevé, además, el cierre de las 2:30, el adelanto del inicio de las 5:00; esto le va a suponer a Metro otros 5 millones de euros adicionales de inversión, que, sumado a los 9 anteriores, supondrá aproximadamente 14 millones de euros, ¿de acuerdo?; es acumulativa. Y la última fase, que prevé la apertura total 24 horas a lo largo del año 2022, tendrá un coste acumulado estimado de 40 millones de euros. Pero, para ello, es fundamental y muy importante contar con el acuerdo de los representantes de la empresa.

Respecto a los grandes planes en marcha, les informo de que vamos a dar continuidad al Plan de Modernización de Estaciones 2017-2021, que ya se está ejecutando y llevamos

aproximadamente un porcentaje de ejecución del 62 por ciento, y al que se ha destinado una inversión de 90 millones de euros. Se prevé continuar la modernización de estaciones como Ascao, Cuatro Caminos, Esperanza, Prosperidad, y se pretende iniciar las actuaciones previas a la modernización de las estaciones de Pueblo Nuevo, Cuzco, Ibiza, Núñez de Balboa -no digo toda la lista, solo lo hago a título enunciativo-.

Permítame que me detenga y preste especial atención a una cuestión muy especial para nosotros, como es la accesibilidad. Vamos a seguir trabajando en esta materia con el actual Plan de Accesibilidad e Inclusión 2016-2020, cuya inversión de 145 millones de euros ya está ejecutada a un 98 por ciento y permitirá llegar al 73 por ciento de la red accesible. En 2020 se continuará con la implantación de ascensores y la remodelación de las estaciones de Bilbao, Gran Vía, Tribunal, Príncipe de Vergara, así como la implantación de los ascensores en Plaza Elíptica. Se prevé también iniciar las actuaciones previas a la instalación de ascensores en San Bernardo, Begoña, Méndez Álvaro, Diego de León o Ventas.

Además, más allá de seguir trabajando en el plan que se encuentra en ejecución actualmente, a lo largo de esta Legislatura vamos a impulsar de forma decidida un segundo plan de accesibilidad -todavía por desarrollar- con el objetivo de mejorar todavía más en este ámbito y que, por supuesto, consensuaremos con CERMI. Además, continuaremos con el plan de retirada del amianto, para resolver la situación originada por esta problemática con horizonte de finalización 2025, y al que se ha destinado una inversión de 140 millones de euros.

Y respecto a las obras de ampliación que tiene previstas realizar la Comunidad de Madrid, no son competencia de Metro, como saben, pero sí tenemos un papel importante como operador, nos afectan directamente. Me gustaría mencionar la prolongación de la línea 3, hasta Metro Sur, la extensión de la línea 11 entre Plaza Elíptica y Conde de Casal y, por último, la prolongación de la línea 5 hasta el aeropuerto. Esperamos conocer los detalles pronto para poder informarles puntualmente de las decisiones que tome la Comunidad de Madrid y la Consejería de Transportes de forma coordinada con el Consorcio y la Dirección General de Infraestructuras. Estamos trabajando ya con ello de manera coordinada, porque no puede ser de otra forma.

Además, y tal como mencionó recientemente el Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, don Ángel Garrido, la ampliación de la red de Metro de Madrid, con todo lo que conlleva, nos ofrece una oportunidad única para llevar a cabo el fundamental proceso de transformación digital que necesita la compañía.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Y es que una empresa como Metro de Madrid no puede estar al margen de la transformación digital, pues desde sus orígenes se ha posicionado como una empresa puntera en innovación y tecnología. Y es que este proceso de digitalización de Metro de Madrid se extiende a todos los procesos de la compañía y muy especialmente a la circulación de trenes, la atención al viajero y los procesos claves

centrados en el mantenimiento de trenes e instalaciones. Quiero mencionar en este punto, tanto a los maquinistas como al personal de talleres de mantenimiento, con quienes vamos a contar también para llevar a cabo este proceso, en una apuesta firme por el mantenimiento predictivo, destinado a una mejora en la prestación del servicio. Son infinidad de planes que tengo en marcha y el tiempo apremia. Entonces, creo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene un segundo turno de intervención.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): De acuerdo. No puedo extenderme mucho más ahora mismo, dados los tiempos de intervención, pero como ustedes se imaginan, serán muchas las oportunidades que tendremos de aquí en adelante para poder referirnos a la gestión de Metro de Madrid y en el siguiente turno podemos ir detallando más puntos. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación se abre un turno para los representantes de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular preguntas. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, Sol Sánchez Maroto, por un tiempo de siete minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, Presidente. Buenos días. Lo primero es darle la bienvenida, señora Roldán, aunque ya lo hemos hecho antes de entrar. Quiero unirme a los deseos de quien pedía la comparecencia de que le dure mucho el cargo y que su trabajo sea fructífero, que falta hace, porque, efectivamente, estamos de acuerdo en que hacen falta muchas mejoras en Metro de Madrid.

Como usuaria que coge el Metro todas las mañanas, ya no como representante política, tengo que decir que, efectivamente, no se cumplen los tramos horarios. Hay muchos problemas: hay problemas de hacinamiento que, dependiendo del momento, han sido más o menos graves; en la línea 5 hay gente que se queda en el andén todos los días en hora punta, por ejemplo.

He estado escuchando los planes y, obviamente, para empezar, tenemos el primer problema, y es que, efectivamente, aunque se estén haciendo las licitaciones, que deberían ir muy deprisa, porque no llegamos al problema que ya es sobrevenido, nosotros entendemos que la compra de los trenes alquilados y los nuevos previstos... Porque, si no me equivoco, había un contrato de leasing que venció en julio, me parece, pero, como usted acaba de llegar, todo esto que le voy a contar, obviamente, no ha sido fruto de su gestión, sin embargo, tiene usted que afrontarlo. Entendemos que se está refiriendo al 60 por ciento de los trenes que estaban alquilados en leasing y sobre los que existía la opción de compra, porque el coste estimado para comprar esos trenes estaba en torno a los 800 millones de euros. Creemos que ya se había pagado en torno al 40 por ciento de esta cantidad, pero igual no nos cuadra mucho lo que está diciendo que va a ser la inversión con los cálculos que nosotros estábamos haciendo en función de esto que le comento.

Luego, efectivamente, tenemos el problema del amianto, que es gravísimo. Además, últimamente se había encontrado en quince vehículos auxiliares más. Yo he pedido información sobre todas las piezas con amianto que hay, pero lo que creo que sucede es que realmente, de alguna manera, no está controlado; es decir, que una semana sí y otra no, todavía se encuentra en lugares nuevos. Esto nos preocupa mucho respecto a cómo se puede calcular para cuándo se va a conseguir desamiantar la red de Metro.

Algo más: no entendemos por qué Metro de Madrid no está inscrito en el RERA. Nos parece que esto es bastante grave, porque hay que reconocer que bastantes trabajadores y trabajadoras siguen expuestos y manipulando amianto actualmente, y nos parece una irregularidad que al menos esto no esté reconocido y que Metro de Madrid no esté inscrito en el RERA.

Respecto a los trabajadores y trabajadoras afectados, en cuanto al recargo de prestación al que legalmente tendrían derecho los afectados o los cónyuges, creemos que Metro de Madrid todavía no está colaborando debidamente para solventar ese tema y nos gustaría saber qué tiene pensado hacer con este asunto la actual Dirección de Metro. Desde luego, a nosotros nos gustaría mucho que esto, que legalmente deberían ser coeficientes reductores, y la voluntad de colaborar y reconocer la penosidad y todo lo que ha sucedido a los trabajadores afectados, que van a ser más; entendemos que el propio Metro de Madrid debería consultar a la Seguridad Social quiénes han estado expuestos o no y colaborar. Esto para nosotros también es muy muy importante, incluyendo también todo lo que tiene que ver –como le decía antes- con la póliza del seguro de vida de estos trabajadores, etcétera.

La falta de trenes es importante, pero también la de maquinistas. Sabemos que se dijo que se iban a contratar cien o algo así –me parece-, pero estimamos que son muchísimos más los que deberían contratarse. ¿Qué planes hay respecto a esto? ¿Se va a subsanar escalonadamente? Porque se ha puesto a conducir trenes gente que llevaba muchísimo tiempo desempeñando otras funciones.

La falta de repuestos; igual es un poco fuerte que sea la primera vez que comparece usted aquí y yo le vaya a hablar de tornillos, que decía que no íbamos a hablar de cuestiones técnicas, pero es que incluso la falta de tornillos está siendo importante, porque esa falta de repuestos se está teniendo que subsanar con repuestos procedentes de piezas antiguas, que, desde luego, no es la mejor de las soluciones. Entendemos que esto tiene que ser subsanado de una manera un poco más estable. El reciclaje está muy bien, pero igual no en las piezas de repuesto de Metro. Obviamente, lo que indica esto es una falta de planificación durante mucho tiempo, que nos ha llevado a las circunstancias actuales.

Después, no solamente son las piezas, sino los talleres centrales donde se están desarrollando todos estos trabajos. Creo que incluso la falta de espacio donde se está trabajando ya se ha tenido que poner en manos de la propia Inspección de Trabajo. Queremos saber si van a tomar medidas a ese respecto, porque esto también es el producto de una falta de planificación.

Le iba a preguntar si era de gálibo ancho o estrecho; ya veo que están sobre ese problema y son conscientes de él.

Otra cosa que nos ha llamado bastante la atención es que en los últimos tiempos se haya triplicado el gasto en publicidad, que es algo con lo que quizá no estamos muy de acuerdo y no creemos que sea una de las emergencias de Metro de Madrid que se deba estar atendiendo con esos fondos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señoría.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: ¿Ya me he comido los siete minutos? Bueno. Solamente un par de cosas más y luego termino porque, obviamente, no me va a dar tiempo. Algo que también nos preocupa es la falta de plantilla en las estaciones, lo que se están teniendo que mover entre unas y otras estaciones los trabajadores y las trabajadoras y, a veces, como consecuencia no solo de ese factor, pero sí como causa principal, las agresiones verbales y físicas que se están dando contra trabajadores y trabajadoras de Metro por no poder llegar a auxiliar en circunstancias que a veces son emergencias que tienen los usuarios. También nos gustaría saber si se va a planificar una mayor presencia y un refuerzo de estos trabajadores. Ya sigo luego. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Consejera Delegada. Nuevamente -me sumo-, quiero desearle suerte en esta empresa y que realmente toda su gestión pueda servir para el beneficio de todos los madrileños.

Hoy, en esta comparecencia, simplemente quiero hacer preguntas sobre temas variados que desde nuestro Grupo Parlamentario nos preocupan o que simplemente queremos conocer un poco más al detalle, si usted puede contestarnos. Lo primero, con respecto al personal de alta dirección que se ha contratado desde el mes de agosto, unos cuantos cambios que se han visto, sí nos gustaría unas pequeñas aclaraciones; por ejemplo, la Subdirectora General de Relaciones Institucionales, que fue cesada doña Ana González y la sustituyó doña Nuria Santos de la Calle, que fue jefa de gabinete del Presidente de la Comunidad Ángel Garrido. No sé si su único mérito era este; realmente queríamos saber el motivo de este cambio. También, si nos pueden explicar si va a ser así un poco la tónica general, porque también hemos visto algo parecido, por ejemplo, con la Directora de Marca y Medios, que se ha vuelto también a sustituir por una persona que estaba en un puesto de confianza de Ángel Garrido; entonces, no sé si se piensa hacer así con el resto de los cargos.

Queríamos preguntar también, en cuanto a la compra de trenes, aunque ya se ha hablado mucho. Me sumo un poco a lo que ha dicho la portavoz doña Soledad, porque esto urge en el sentido de que durante esta Legislatura van a vencer, como ya se ha dicho, muchos contratos de alquiler de estos trenes, y puede que llegemos a una fase en la que dejemos de tener unos trenes y todavía no han llegado los nuevos; qué planes tiene para esta fase. Luego, si pudiera matizar un poco lo que también le ha preguntado la anterior portavoz, si esa compra va a ser de nuevos trenes o se refiere a comprar estos de leasing. Queríamos que nos explicaran cuál va a ser la política en general en este sentido.

Luego hay unos convenios que se han hecho en Legislaturas anteriores, y a nuestro Grupo nos gustaría que nos explicasen un poco en qué consisten, que nos dijeran realmente el motivo de estos convenios, porque vemos que los madrileños deberían saber por qué se beneficia a unos y no a otros, realmente que nos expliquen el motivo; por ejemplo, el convenio de colaboración de Metro Madrid y la Asociación Transexual Española, un convenio que se firmó en enero. Bueno, si nos puede explicar en qué está motivada esa donación de 60.000 viajes de libre circulación de Metro. También nos gustaría saber un poco más sobre el convenio con la Universidad Rey Carlos, o con la Fundación Carmen Pardo Valcarce. Nos gustaría, si puede, que nos explicara un poco estos convenios que tiene Metro de Madrid.

Sobre otros proyectos que se han dicho aquí, por ejemplo, la ampliación de la línea 12, o cosas así, vemos que aquí también hay -espero que no sea un conflicto entre Metro de Madrid y la Comunidad de Madrid- instalaciones que dependen de Metro, otras que dependen de la Comunidad, obras que... Entonces, de todo esto nos gustaría también que se explicase cuál va a ser el proceso, porque ocurre que muchas veces Metro lleva mantenimiento de cosas que son de la Comunidad de Madrid, o al revés y, bueno, como que no está claro.

Luego quería también preguntarle, aunque no lo ha dicho usted en sus proyectos, pero sí hemos visto que se ha anunciado otras veces, cómo está el proyecto de la telefonía móvil en toda la red de Metro, si realmente tiene pensado que se haga; el papel que juega Metrocall en todo esto. No sé cómo voy de tiempo...

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto y cincuenta segundos.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Vale. Son preguntas, al igual que el Plan de Sostenibilidad y Eficiencia Energética de Metro; todos sabemos que la factura de la luz del Metro es alta, puesto que el consumo energético de la misma es alto, y quisiéramos saber cómo lo tienen previsto, si va a usarse el plan ya existente, que bajo nuestro punto de vista es un poco pobre y pensamos que no se mete de fondo. Entonces, de todas estas preguntas me gustaría saber si, dentro del poco tiempo que luego le quede en la réplica, nos puede dar un poco más de luz. Muchas gracias.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, Presidente. Buenos días y bienvenida de nuevo a esta Comisión. Igual que el resto de mis compañeros, yo le deseo muchos aciertos en su gestión; aunque es cierto también que asume una empresa, la gestión de una empresa, con ciertos problemas profundos.

Me agrada muchísimo que usted haya hecho, aunque mínima, pero una autocrítica y que haya hablado del amianto como una crisis. Es la primera vez que por la parte de la Dirección de Metro se emplean esas palabras; además de reconocer los problemas que tenemos arrastrados en las

frecuencias y demás. Espero que la interlocución con usted sea mucho mejor que con el anterior responsable de Metro, que, cuando menos, fue complicada.

Nos encontramos ante una empresa que está totalmente descapitalizada. Como bien sabe, los anteriores dirigentes del Partido Popular jugaron un poco como si fuera moneda de cambio entre poderes políticos. Desde que se traspasara la competencia absoluta a la Comunidad de Madrid, la acción de Metro ha pasado de 297 a 83 euros, en base a los últimos datos que yo tengo. Quería saber qué planes tienen ustedes para recapitalizar la empresa.

En la Legislatura pasada, desde el Ayuntamiento de Madrid se propuso reintegrar 150 millones de euros a Metro, destinados a la ampliación de la línea 11. Es cierto que el Gobierno regional, presidido por el actual Consejero, a la par que insistía en que el Ayuntamiento de Madrid no aportaba, negaba esa posibilidad de que el Ayuntamiento entrase con una oferta económicamente interesante, pero también, obviamente, con mayor capacidad de decisión política, y me gustaría saber si actualmente se le ha trasladado al nuevo Ayuntamiento esa urgencia de aporte económico para el sostenimiento de Metro y, si tienen alguna previsión, en qué cantidad. Es más, el actual Consejero hace unas semanas afirmaba que no se habían hecho las inversiones necesarias en Metro, cuando tomó su cargo. A mí me parece ciertamente preocupante, porque él como Presidente firmó unos presupuestos y afirmaba que todo iba muy bien, y a la par, cuando se hace Consejero, reconoce esa falta de inversiones, que por una parte, bienvenido sea el reconocimiento y, por lo tanto, bienvenido sea que en los próximos presupuestos nos encontremos con una dotación económicamente mayor.

Ha nombrado la auditoría técnica y económica de la empresa y me gustaría que nos contara un poco qué plazos o cómo es el plan de trabajo que tienen al respecto. También me interesaría saber de dónde va a salir el dinero para todos estos nuevos planes que hablan; es decir, o se aborda en esta Comunidad una reforma fiscal, e ingresamos bastante más dinero, o se va a recurrir a la deuda. Es decir, me gustaría saber cuál es el mecanismo, porque ya no es solo que se recaude más para tener un mayor servicio en términos de que la demanda va a aumentar sino que Metro va a tener menos ingresos vía Consorcio; los 9 millones que va a costar esa primera ampliación del Metro y la merma de 18 millones iniciales en la puesta en funcionamiento del abono gratuito para mayores. Todo ello entendemos que afectará a la tarifa de equilibrio y, por lo tanto, repercutirá o no -esperemos que no-, en Metro de Madrid.

Como parte de esta descapitalización, y es cierto que una falta de cuidado hacia Metro de Madrid, que ya no es solo una falta de previsión, sino que yo considero que se ha dejado ir, porque esto fluía y que siguiera, es decir, que nunca se ha planteado una intervención importante, tenemos problemas en las frecuencias. Supongo que sabe los datos de este verano, en el que el 25 por ciento de los trenes previstos por la propia empresa no han circulado durante la mitad del servicio, y el problema era la falta de personal.

Siempre desde nuestro Grupo Parlamentario hemos hablado de que esto no era una casualidad, sino que había, cuando menos, una dejación; pero luego, viendo los objetivos

departamentales del año, también un objetivo para que esto fuese así. ¿Por qué se lo digo? Porque en los Objetivos de la División de Operaciones para este año 2019, en concreto, en el Objetivo 42, uno de sus indicadores es la reducción del presupuesto en gasto de personal, estaciones y conducción en 1,7 por ciento. Por lo tanto, si reducimos esos presupuestos, obviamente va a tener un efecto. Me gustaría saber cuáles son los objetivos de esta División de Operaciones para el 2020, porque si siguen siendo esas reducciones, obviamente el problema no se puede abordar.

Luego, comparecerá aquí el Comité de Empresa para que nos cuenten de primera mano la visión de trabajadores y trabajadoras. Me alegra su afirmación de que ya se ha ido reuniendo con ellos, porque la interlocución pasada también fue muy muy complicada. El pasado 16 de octubre, el Vicepresidente de la Comunidad de Madrid anunció la contratación de 300 maquinistas; nuestros cálculos hablaban de la necesidad de cerca de 1.500 maquinistas, contando con reemplazos, con jubilaciones y también porque, obviamente, si se va a abordar la apertura nocturna, si se van a ampliar líneas, es decir, con 300 maquinistas, ¿cree usted que es suficiente para abordar las necesidades reales que va a tener Metro en estos cuatro años? Nosotros creemos que no, pero me gustaría saber su valoración.

En mayo de 2017 se puso en marcha el protocolo de prevención y actuación frente a las agresiones externas. En los datos de 18 de septiembre tenemos que han sido registradas 540 agresiones, y me gustaría saber en qué punto se encuentra su implantación, si van a mantener este protocolo o lo van a modificar. En algún momento se habló con trabajadores de la posibilidad de entrar como agentes de la autoridad, y me gustaría saber si eso sigue sobre la mesa o se ha valorado.

Respecto a la apertura del Metro 24 horas, nuestro objetivo es que Metro funcione mejor en el día a día y en las necesidades cotidianas; si eso ya se cumpliera, podríamos abordar con mayor seguridad y confianza una apertura más amplia.

También me gustaría conocer un poco sus planes de externalizaciones de servicios en la empresa; el último ha sido el de limpieza. Y me gustaría saber si se van a seguir parcelando y troceando los servicios de Metro.

Respecto a la falta de trenes, usted ha hablado de sesenta y siete; hace un año el Consejero habló de sesenta trenes; ¡hace un año! Es decir, no es que los pliegos sean complejos, que lo son, es que se anunciaron hace un año, más esos veinticuatro o veinticinco meses necesarios para que lleguen los nuevos trenes, ya casi hasta final de Legislatura no vamos a tenerlos. Es una situación difícil.

Respecto a la crisis del amianto en Madrid, que compartimos plenamente que es una crisis con unas consecuencias nefastas, en la que sus antecesores han sido, además de muy irresponsables, muy insensibles con este problemón, me gustaría que nos contara más sobre los planes de desamiantado y si en algún momento han valorado la puesta en funcionamiento del Fondo de Contingencia.

Por último, el Plan de Accesibilidad 2016-2019. Usted ya ha hablado de 2016-2020 y de la redacción de un segundo Plan de Accesibilidad. Este es un tema sobre el que compartimos la sensibilidad y la preocupación, pero, claro, me parece también preocupante que hace un par de días se presentaran ustedes con sus cascos y tal para ver las obras de los ascensores de Plaza Elíptica...

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Que anunciasen a bombo y platillo su apertura en 2020. Está bien, pero su apertura estaba prevista para 2018. Entonces, háganos de los Planes de Accesibilidad haciendo un calendario un poco más realista al menos. Muchas gracias.

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

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señora Roldán, bienvenida a esta Comisión. Permítame empezar destacando las grandes diferencias, o importantes diferencias, en este caso, del modo de contratación de Ciudadanos, además, dando ya respuesta. Su capacitación y su experiencia en este sector creo que es de las mejores noticias que tenemos para la compañía Metro, que además eran muy necesarias.

Lo primero que tengo que decir es que coincido con el portavoz del Partido Socialista en la preocupación, lógicamente, de nuestro Grupo Parlamentario por el deterioro que ha sufrido el servicio y nuestra curiosidad por esas medidas que se van a desarrollar. De la misma manera le anticipo que para nosotros esto, evidentemente, no es una reunión técnica, no vamos a pedirle datos muy concretos al respecto, y sí le pediremos un calendario de reuniones para valorar de forma más detallada cada una de las actuaciones que usted está marcando. Desde luego, cuenta con el apoyo de este Grupo Parlamentario para levantar de nuevo Metro de Madrid, y, por supuesto, coincidimos en que Metro de Madrid es una parte fundamental de la Marca Madrid.

Hay ciertas cosas en las que queremos ser realistas; nosotros no vamos a pedir milagros, no vamos a pedir que los trenes se construyan con Lego en aproximadamente quince minutos, entendemos los plazos. ¿Qué es lo que sí le pedimos? Que no se vuelva a repetir esta situación de falta de previsión y, en consecuencia, podamos ver todos estos planes con tiempo. Relacionado con esto, aunque lo trataré más adelante, sí me gustaría que nos adelantase algo –supongo que ha sido por falta de tiempo que no lo haya hecho-, sobre las nuevas tecnologías y, en definitiva, sobre toda la evolución tecnológica que ha tenido el sector ferroviario. Con esta visión que hay que tener a treinta años, hay que hacer una planificación muy exhaustiva. Todos sabemos que los planes no se cumplen, pero precisamente están para saber hasta qué punto nos desviamos y, en definitiva, cómo van a evolucionar. Nos preocupa mucho si se han tenido en cuenta sistemas como el ATO -Automatic Train Operation-; en definitiva, qué nuevas medidas se van a incorporar.

Estamos realmente encantados con su visión, porque entendemos que es una visión realista; ha reconocido la falta de personal, ha reconocido la falta de frecuencias. Para nosotros es muy

importante reconocer la situación real, lo repetimos hasta la saciedad en la Legislatura anterior; solamente reconociendo la situación actual podemos saber qué medidas es adecuado implantar para poder mejorar. En ese sentido, seguirá contando con nuestra colaboración, que no con nuestra supervisión. De verdad, agradecemos de manera clara esta visión a futuro.

Los dos ejes que ha mencionado: mejorar servicios y sostenibilidad técnica y económica, para nosotros son fundamentales. Es fundamental hablar de sostenibilidad técnica y económica. Estamos acostumbrados a pedir, pedir y pedir y nunca sabemos de dónde vamos a sacar los recursos, porque pedimos no solamente incremento de servicio sino reducción de tarifas, incremento de nuevos tipos de abono gratuitos, y todo eso, en definitiva, hay que verlo dentro de un marco adecuado para poder valorar.

Estamos con usted y coincidimos -y nos alegra enormemente que la nueva Consejera Delegada de Metro tenga esta visión- en que sin el apoyo de esos 7.000 trabajadores es inviable sacar la compañía adelante y mejorar cualesquiera procesos a los que se van a enfrentar. Coincidimos por varios motivos: Metro de Madrid, y siempre lo hemos dicho, cuenta con una plantilla cuyo conocimiento, experiencia y capacidad es no solamente digna de elogio sino, por supuesto, de reconocimiento, y no aprovechar todas estas capacidades sería, desde luego, tirar por el sumidero una experiencia y un conocimiento, y a eso no nos podemos arriesgar.

Enhorabuena por esa auditoría técnica y económica. Volvemos al mismo punto de partida que le he dicho: conocer la situación real para poder tomar las medidas adecuadas. Nos ha gustado que no sea una auditoría puntual; nos ha gustado este control de procesos y esta optimización, en definitiva, de la gestión. Por fin vemos un planteamiento profesional, un planteamiento de gestión serio y adecuado para una empresa del tamaño y de la capacidad de Metro de Madrid. Tenemos una enorme satisfacción porque cada uno de los departamentos haya presentado sus DAFO; encontrar las debilidades, pero también las oportunidades, contar con las amenazas y con las fortalezas entendemos que es fundamental.

Resolución de pliegos a marchas forzadas. Antes hemos hablado de los plazos, le hemos dicho que no queremos Lego trenes, que queremos trenes de Metro completos, y que sea multidisciplinar. Evitemos estas norias permanentes que teníamos en la redacción de pliegos, y vayamos a ello.

En cuanto a la modernización tanto de vía como de túnel, nos ha hablado de la línea 12 y de la línea 4. Respecto a la línea 12, uno de los objetivos –confírmemelo, por favor; y rompo aquí con mi regla de no hablar de temas técnicos-... Para la parte de fijación de la vía a la placa de hormigón pretensado, lo que estamos haciendo es trabajar en la sustitución de los elastómeros que han sufrido el efecto del agua salina. Hablar en línea, como es lógico, con el planteamiento que ha realizado usted..., insistimos en que nos ha gustado mucho ese planteamiento profesional: planificación, ordenación; en definitiva, análisis de demanda, qué planes de actuación vamos a hacer. Pero nos ha gustado también que vaya a hacerse por fases, como corresponde, para poder analizar.

En cuanto a la apertura 24 horas, ¡qué decirle! Es una propuesta de Ciudadanos que además entendemos que va más allá del mero servicio de transporte público, que es una labor social, que es una labor que ayuda a la parte sanitaria. Nos agrada enormemente que sea por fases, y quiero poner en valor una parte que ha destacado usted: la ampliación hasta las 2:30 de la madrugada por 9 millones de euros, con análisis de demanda y análisis de prestación de servicio; es decir, con una visión técnica para ir mejorando y adecuando, entiendo, la prestación del servicio precisamente a esa demanda y a esa necesidad de prestación del servicio.

Antes de que se me vaya el tiempo -me quedan segundos-, quiero hablar de accesibilidad. ¡Enhorabuena! Lo hemos luchado, lo seguiremos luchando; hemos denunciado muchísimas veces la situación de la accesibilidad, y no solamente de Metro, por supuesto, nos preocupa toda la red pública del transporte de Madrid, en la que cabe destacar, por supuesto, también Cercanías.

Enhorabuena por esta iniciativa de hacer el plan de desarrollo con CERMI, que son los profesionales que realmente pueden aportar y, como miembro del Comité para la Eliminación de Barreras Arquitectónicas, quiero decirle que me agrada y me satisface enormemente que Metro tenga, en este caso, a través de su nueva Consejera Delegada y del nuevo Consejero, la sensibilidad necesaria para entender que de verdad todos somos ciudadanos libres e iguales. Como me quedan tres segundos, antes de que me corte el Presidente, lo dejo en este punto. Muchas gracias, señora Consejera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Pedro Rollán.

El Sr. **ROLLÁN OJEDA**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señoría. Muy buenos días. En primer lugar, como no podía ser de otra manera, quiero felicitar a la nueva Consejera Delegada, señora Roldán, por sus nuevas responsabilidades, su nuevo cargo y, sobre todo, por estar al frente de uno de los mejores metros del mundo. Acabamos de escuchar algunas intervenciones de los anteriores portavoces y parece que estuviésemos hablando del metro de una república bananera; afortunadamente, no es así, y ustedes, señorías, lo saben, porque no hay un solo metro a nivel mundial, ¡a nivel mundial!, no hay una sola ciudad en ningún rincón de este amplio planeta que, cuando se esté planteando crear, ampliar, diseñar, poner en marcha nuevas infraestructuras de metro, no se fije en el modelo y en el sistema de explotación de Metro de Madrid. ¿Por qué? Por su experiencia de más de un siglo a sus espaldas y, sobre todo, también por el know how, el conocimiento, la experiencia acumulada con el paso del tiempo de ese extraordinario capital humano, de los 7.000 profesionales, que son la principal seña de identidad y el principal motor de esta gran compañía. Por lo tanto, mi más sincera felicitación; estoy convencido de su acierto y de su buen hacer, sobre todo teniendo en cuenta también su perspectiva profesional.

También creo que merece la pena destacar algo que es importante, como es que el grado de satisfacción es de un notable. Pero, sobre todo, el grado de satisfacción de nuestros usuarios es mayor en el caso de los viajeros extranjeros; estos que han tenido la oportunidad de comparar Metro

de Madrid con el metro de Londres, con el metro de Nueva York, con tantos y tantos metros, son los que lo ponen en valor, los que ponen énfasis en los servicios que presta Metro de Madrid. Algo se estará haciendo bien por parte de esa extraordinaria compañía cuando a lo largo de la pasada Legislatura -estoy convencido de que va a ser un suma y sigue en la presente- Metro de Madrid, año tras año, ejercicio tras ejercicio, ha incrementado el número de viajeros.

No podemos obviar que ha habido momentos de tensión, porque, evidentemente, conforme se va produciendo un incremento del número de viajeros, si hay un determinado número de máquinas, de material móvil, que está en los talleres fruto del desamiantado, se producen situaciones de tensión. Pero ustedes lo que hacen es aplicar esos escenarios puntuales a lo que considero que es una norma general, y, evidentemente, eso, afortunadamente, no es así.

Quiero felicitarla, señora Consejera Delegada, por la decisión de adquirir esos sesenta y siete nuevos trenes; es una inversión muy importante en torno a los 700 millones de euros. Y, para algunas de sus señorías que se incorporan a estas materias tan importantes como son el transporte y la movilidad, creo que merece la pena destacar que hay dos escenarios de compra: por una parte, materializar la compra de material móvil, que en estos momentos se está en una situación de arrendamiento financiero, y de manera solapada hacer un importante esfuerzo inversor en la compra de nuevo material móvil, de la que una parte se destinará a sustituir y otra parte muy importante, la mayoritaria, a atender el incremento de la frecuencia, el incremento de la demanda y, sobre todo, a facilitar la mejora de la experiencia del confort en el trayecto de los usuarios de Metro de Madrid.

Creo que es absolutamente muy acertado que se vayan implementando los sistemas de explotación ferroviaria con un mismo gálibo, como también con una misma electrificación, al objeto de tener una red muy homogénea o lo más homogénea posible. ¿Por qué? Porque, lógicamente, eso va a permitir facilitar una mejor explotación, una mejor labor de mantenimiento, de conservación, y, sobre todo, efectuar ese programa, ampliamente atractivo, de mantenimiento predictivo, al objeto de que se pueda llevar a cabo un calendario pormenorizado y determinado para que sean menores las incidencias que se puedan producir dentro del horario comercial. El horario comercial, además, como se trata de uno de los 155 puntos del acuerdo de investidura entre Ciudadanos y el Partido Popular, se va a ir implementando de manera gradual -haciendo un importante esfuerzo económico, eso sí-, en el horizonte al que hacía referencia anteriormente, la apertura durante 24 horas los fines de semana.

El objetivo número uno, sin ningún lugar a dudas, es el de hacer que Metro de Madrid siga siendo el medio de transporte más eficiente y más respetuoso con el medio ambiente, y creo que eso, en buena medida, obedece también al respaldo económico y financiero que se está prestando y se ha prestado por parte del Gobierno de la Comunidad de Madrid. El portavoz de Vox hacía referencia a la importancia que tiene el compromiso medioambiental. Bien, pues Metro de Madrid es uno de los metros más eficientes. Se ha renovado absolutamente todo el sistema de iluminación tanto de los túneles como también de los andenes y de los pasillos. Hay proyectos muy importantes como el de la recuperación de energía mediante los procedimientos del sistema de frenado. Desde luego, Metro de

Madrid seguirá siendo una referencia en el compromiso medioambiental, puesto que no podemos olvidar que se trata del medio de transporte más respetuoso.

Parece incomprensible que algunas de las formaciones políticas de la izquierda pongan en cuestión esto y hagan referencia también a la monetización de entrada de parte de esas acciones por parte del Ayuntamiento de Madrid, cuando este Gobierno, el de la Comunidad de Madrid –no se ría, señora Acín, porque es así; quizás usted lleve poco tiempo en esto-, aporta exactamente la misma cantidad que el Ayuntamiento de Madrid al sostenimiento de la Empresa Municipal de Transportes, y la Comunidad de Madrid no va lloriqueando, no va pidiendo, no va reclamando y no va exigiendo que se le facilite ni una sola acción. Es perfectamente conocedora la Comunidad de Madrid, a través del Consorcio Regional de Transportes, de la importancia y la defensa de la intermodalidad, y justamente por esa razón, de manera no generosa sino responsable, contribuye a partes iguales en el sostenimiento de la EMT, sin necesidad de entrar en el accionariado. Cosa distinta es que por parte del equipo de Gobierno de Ahora Madrid, durante la pasada Legislatura, utilizaran algo que funciona bien, pero que puede funcionar mejor, como es el transporte y la movilidad, como punta de lanza o asunto de conflicto político.

Yo creo que tiene que hablar, señoría, con mayor convicción -me refiero a la portavoz de Más Madrid- cuando hace usted referencia a la reforma fiscal. Hable con propiedad; usted lo que quiere directamente es subir los impuestos para prestar un servicio que en estos momentos, como le decía –voy terminando porque me quedan tan solo unos segundos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Eso es.

El Sr. **ROLLÁN OJEDA**: Sin necesidad de subir los impuestos, las tarifas llevan congeladas desde 2015; se ha puesto en marcha el Abono Joven; se está implementando ya la gratuidad del transporte para los mayores de 65 años, y se están recuperando las políticas inversoras con las mayores cuantías de toda la historia de Metro de Madrid. Por lo tanto, en este sentido, con Gobiernos como el que tenemos en este momento se puede hacer más con mucho menos. Muchísimas gracias, señor Presidente, por su generosidad con el tiempo.

El Sr. **PRESIDENTE**: De nada. Gracias, señoría. A continuación, para terminar el turno de intervenciones por parte de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, por un tiempo de siete minutos, su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. No voy a entrar aquí en la disputa entre los diferentes socios de Gobierno, uno reivindicando el pasado de su gestión y otro reivindicando la actual gestión. Entiendo que estamos hablando de los mismos partidos que en la anterior Legislatura gobernaban uno apoyando al otro y que en esta ambos forman parte del mismo Gobierno. No voy a entrar en eso, porque creo que no es el objeto de la comparecencia de hoy sino que el objeto es que se nos detalle cuáles son los planes para los próximos años en Metro de Madrid.

He de decir al respecto de eso que muchas de las cosas que hemos escuchado hoy, al menos, nos parecen interesantes y razonables, empezando por el reconocimiento expreso de los problemas que ha habido con las frecuencias, con la falta de maquinistas, con la falta de personal, con la crisis que se ha producido con el amianto, y este reconocimiento que usted ha hecho hoy ya de por sí es un avance en relación con los anteriores cuatro años, en los que se negaron sistemáticamente todos y cada uno de estos problemas; problemas que estaban ahí y que hoy incluso el propio portavoz del Grupo Popular, anterior responsable del área, no ha querido tampoco reconocer y ha eludido.

Como decía en la primera intervención, para nosotros, Metro de Madrid es un emblema. Es un emblema para la región; presumimos de su servicio, presumimos de los casi 300 kilómetros de red, pero no hemos podido presumir de su gestión como consecuencia de la falta de planificación, de previsión y de inversión, que han deteriorado a lo largo de los años gravemente Metro de Madrid. Entendemos que se ha producido una degradación en las condiciones y calidad del suburbano y, por consiguiente, una pérdida de confort por parte de los usuarios. Ha habido déficit en los recursos asignados a las obras y a mantenimiento de infraestructuras.

Usted hoy ha hablado, señora Consejera Delegada, de una auditoría técnica y económica - que nos parece bastante razonable-entendemos que para determinar la situación exacta de la compañía, a fin de tener los datos necesarios para poder elaborar un plan estratégico de la empresa, cosa que es imperdonable que una empresa de este volumen no tenga o no haya tenido. Me gustaría que nos aclarara desde cuándo no existe ese plan estratégico de Metro de Madrid. Nosotros entendemos que, dentro de ese plan, es necesario que se implemente también -creo que ha hecho referencia a ello- un plan de infraestructuras e instalaciones a fin de poder establecer un programa de actuación en los próximos años que nos permita recuperar paulatinamente los niveles óptimos de servicio.

También se ha señalado el incremento de la demanda en los últimos años -un 7 por ciento en 2017, un 4,6 por ciento en 2018-, recuperando los registros del año 2008, pero también es cierto que, como contraposición, ese incremento de la demanda no ha venido acompañado de un incremento en los recursos económicos, materiales ni de personal, lo que ha provocado, por tanto, una disminución de personal, una falta de trenes, una disminución en las frecuencias, con el consiguiente hacinamiento de los viajeros -de hecho, se ha pasado de 4 a 6 personas por metro cuadrado-; ha habido, por tanto, un incumplimiento de las frecuencias y un incumplimiento en los criterios de calidad.

Ha hablado de la apertura de Metro las 24 horas durante los fines de semana. Ha dicho que se va a hacer de una manera gradual. Le agradecemos su concreción, y nos gustaría que nos indicara en qué punto está el diálogo con los representantes de los trabajadores para poder adoptar esta medida.

También nos gustaría que, hablando de los trabajadores, nos explicara cuáles son los planes de la compañía para reforzar y mejorar la plantilla en los próximos años, si se va a establecer un plan de empleo –que a nuestro juicio sería importante– que revierta la situación generada tras el ERE realizado en los años 2013 a 2014, con una merma significativa de la plantilla y con el evidente deterioro en el servicio. Creemos también que es necesario que se tenga en cuenta, dentro de ese plan, la tasa de reposición que hay que valorar para los próximos años. Nos parece positiva la contratación de 100 maquinistas. Nos parece positivo que se vayan a acometer otras 300 incorporaciones en el año 2020, pero sería un error que nos moviéramos a golpes o a impulsos. Creo que es necesaria una planificación.

En relación con el plan de desamiantado, nos gustaría saber en qué situación está y cómo está funcionando la Comisión de Seguimiento. El Consejero señaló que se corregiría todo lo que fuera posible en relación con el plan de desamiantado para incluir a todos los sindicatos dentro del plan. ¿Cómo está esa situación? Queremos saber si Metro de Madrid está valorando inscribirse en el RERA. Y también nos gustaría que hiciera mención de una noticia que salió en relación con una posible demanda por parte de Subterráneos de Buenos Aires, como consecuencia de la venta de trenes con amianto; el 23 de octubre se nos indicó que no se había recibido notificación al respecto de esta demanda. Nos gustaría saber si hay novedades en relación con eso.

En cuanto al II Plan de Accesibilidad, nos gustaría que nos indicara si tienen ya alguna concreción y si han hablado ya con CERMI. En resumen, en qué punto está ese plan. Sobre la seguridad en el Metro, también nos gustaría que nos hiciera alguna mención.

No quiero terminar –porque ya me queda poco tiempo– sin hablar de la situación económica de Metro. Se ha producido una pérdida de valor patrimonial; eso es innegable. Nos gustaría saber qué planes tienen para revertir esta situación.

Por último, hace meses trascendió que se pensaba cambiar los estatutos sociales de Metro de Madrid. Nos gustaría saber si es así y, en caso afirmativo, en qué van a consistir esos cambios. De momento, nada más. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para contestar a los diferentes representantes de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra la señora Consejera Delegada de la empresa pública Metro de Madrid, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de siete minutos; adelante.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muy bien. Quiero agradecer todas las cuestiones planteadas por sus señorías. Yo también soy usuaria de Metro de Madrid –vivo en el centro de Madrid, con lo cual lo uso habitualmente– y por eso me gustaría que todos fuéramos rigurosos cuando hablásemos de ciertos temas que, como he dicho al inicio de mi intervención, afectan a todos los ciudadanos.

Son muchos los asuntos que aquí han planteado; entonces, voy a intentar responder a todos ellos. Muchos de ellos son repetitivos; así pues, voy a intentar hacerlo de manera ordenada, dándoles todas las explicaciones.

En principio, para responder a la señora Sánchez Maroto, en relación con los problemas de frecuencia, Metro de Madrid, como se ha anunciado, conoce la problemática que hay respecto a la plantilla de maquinistas y a los problemas con los trenes. Se ha hecho ya el anuncio de contratación de 300 nuevos maquinistas que se producirá a lo largo del año 2020; eso -por corregir la cifra que daban- se suma a los cien adicionales que se incluyeron en la incorporación del último trimestre de 2019.

Somos conscientes de que tenemos que trabajar en un plan estratégico a largo plazo. ¿Esto qué quiere decir? No podemos trabajar con el objetivo de a un año vista. Cuando hablamos de inversiones, cuando hablamos de incorporación de plantilla, cuando hablamos de sostenibilidad económica, tenemos que hablar de un plan estratégico de cuatro a diez años. Lo que no podemos hacer es plantear únicamente soluciones en 2020. Ahora mismo estamos trabajando con un plan de inversiones que ya tenemos dibujadas a cuatro años y vamos a trabajar, enmarcado en este proceso de auditoría técnica y económica interna que les indicaba, en incorporar y analizar el resto de procesos, incluyendo hacer un plan de incorporación de plantilla que contendrá, por supuesto, todo el tema relacionado con tasas de reposición y todas las necesidades con las que tendrá que contar Metro de Madrid para abordar en el futuro todos los planteamientos que se están poniendo sobre la mesa.

Quiero hacer una mención muy especial a que, efectivamente, todo esto pasa por un tema muy importante que antes no he tenido tiempo de exponer. Estamos a punto de iniciar la negociación de la firma de un nuevo convenio colectivo. En cuatro o cinco semanas desde mi incorporación a Metro de Madrid he tomado contacto con todos los representantes de la empresa de manera colectiva y también de manera individual para intentar establecer los puntos de diálogo y los puntos de trabajo, porque entendemos que hay que buscar puntos de consenso para que, efectivamente, Metro de Madrid sea lo que queremos, referente en la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, vuelvo a poner de manifiesto y por delante mi oferta de diálogo -creo que lo hice el primer día-; nuestra propuesta es diálogo permanente sobre puntos de encuentro. Creo que trabajando todos juntos en la misma mesa podremos encontrar soluciones y esta es nuestra propuesta. Desde el primer día la hemos puesto en marcha y esta es nuestra política para abordar el trabajo en esta compañía.

Respecto a la compra de trenes, se lo explico un poco para que vean cómo es el proceso que nos ha llevado a la elaboración del pliego de prescripciones técnicas. La infraestructura de Metro de Madrid es peculiar en el sentido de que tiene diferente tipología tanto en la parte de electrificación, como incluso en la parte de gálibo -gálibo estrecho, gálibo ancho-, diferentes sistemas de señalización. Esto nos lleva a que lo primero que teníamos que hacer para realizar un pliego, o para redactar el pliego de prescripciones técnicas, es un mapa claro del futuro de cómo se iba a situar el resto de trenes en todas las líneas. Entonces, este planteamiento, esta matriz de situación de trenes ha llevado tiempo realizarla, y este trabajo previo técnico es lo que nos ha llevado también a derivar

que el número total de trenes, que había que incluir dentro del pliego de prescripciones técnicas, sea 67.

Cuando hablamos del presupuesto no solamente incluimos la compra de estos nuevos trenes sino también, en este programa o en esta previsión de inversiones a cuatro años, como le digo, que estamos realizando, el ejercicio de opción de compra de los trenes que tenemos en leasing; es decir, se ejercitará la opción de compra, y, adicionalmente, se saca el pliego de prescripciones técnicas para contratar los 67 nuevos trenes, que, como les digo, con un esfuerzo grande, tenemos previsión de tenerlo en marcha a muy corto plazo. Es evidente, o sea, la redacción de un pliego de prescripciones técnicas de esta envergadura nos exige hacer un test o testear el sector, porque nuestra preocupación es la siguiente: tenemos que comprar trenes con un periodo de vida útil de 30 años, y nuestra obligación es que los mismos puedan abordar y puedan ser migrables a lo que el futuro nos pueda traer.

Respecto al amianto, como saben, tenemos el plan de desamiantado. Como todo plan, es un plan abierto; los planes deben de revisarse, deben de actualizarse, eso no significa que no se estén haciendo las cosas bien, pero, como en todo plan – es el fundamento técnico de un plan- deben de estudiarse y revisarse para ver si hay actuaciones que pueden adelantarse, o hay algunas que por su dificultad se retrasan, pero entran otras nuevas en su sustitución.

Por darles datos técnicos –y no quiero entrar demasiado en materia técnica- les diré que el plan de desamiantado lo podemos dividir en cinco grandes bloques: uno, consistente en la eliminación del material del amianto del material móvil; otro, en instalaciones eléctricas, especialmente en subestaciones; otro, en almacenes, y el resto -que lo englobamos en dos divididos- sería en estaciones, pozos, túneles de ventilación, dependencias, depósitos y recintos. Ahora mismo el relativo a almacenes está terminado y concluido al cien por cien; la eliminación en trenes, estamos con una ejecución del 61 por ciento, y hacemos un seguimiento constante de la ejecución y del desarrollo del mismo, y, como les digo, adaptando constantemente este plan a la situación que nos vamos encontrando, porque debe de ser así; todo plan debe de estar revisado y actualizado constantemente, porque no dejaría de ser un plan, seríamos rígidos a la hora de trabajar.

En cuanto al tema de RERA. Mire, Metro de Madrid en ningún momento se va a oponer a estudiar la inclusión, o no, en RERA. En lo que sí me gustaría ser rigurosa es en la situación en la que nos encontramos actualmente. Vamos a ver, según la normativa, como saben, el Real Decreto 396/2006 establece que deben de estar inscritas en el Registro de Empresas aquellas empresas que manipulen o retiren amianto. En este caso, como saben, nosotros, dentro del Plan de Desamiantado, no solamente es el plan sino en la implementación de otra de medidas, en este caso un procedimiento, que es el IG12, se establece de modo claro e inequívoco que el personal de Metro no podrá llevar a cabo actuaciones que estén dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 396, de 2006; es decir, actualmente estamos cumpliendo con la normativa, pero, como les digo, nosotros no nos negamos en ningún momento a estudiar diferentes posibilidades, porque creo que, en aras

precisamente de este diálogo y de este trabajo conjunto con los 7.000 trabajadores, tenemos que estudiar todas las posibilidades que se nos pongan sobre la mesa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señorita; lleva un minuto y medio de más.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Un poco más porque son muchos temas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Yo le dejo hasta los diez minutos, si los quiere utilizar, si no hay inconveniente por parte de los Grupos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): De acuerdo. Respecto a la falta de repuestos, quiero indicarles que dentro de este análisis técnico y económico vamos a revisar todos los procesos. Y para explicarles un poco cómo se están produciendo los inicios de esta Auditoría técnica y económica, les diré que para mí ha sido fundamental reunir a todas las áreas inicialmente de la empresa, hacer un estudio detallado con ellas de este análisis DAFO, de manera que nos permitiera priorizar las áreas y los procesos en los que teníamos que ponernos a trabajar. Esto nos va a permitir desencadenar el resto de procesos, en los que vamos a ver cómo empezamos a trabajar, y este planteamiento queremos hacerlo todo el tiempo y durante toda la Legislatura.

Entendemos que no podemos abordar todos los procesos según lleguemos, por eso ha sido fundamental priorizarlos con las distintas áreas de la empresa, que me parece que es fundamental, y que son las que tienen el know how y el conocimiento exacto de lo que sucede en la compañía y, a partir de aquí, nos ponemos a trabajar y el procedimiento va a ser un poco reiterativo; vamos a intentar trabajar así año a año buscando precisamente esta mejora de todos los procesos y búsqueda de la excelencia, que me parece que es fundamental.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Consejera. A continuación, y en el turno de réplica que se abre, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, su portavoz, doña Sol Sánchez Maroto, por un tiempo de tres minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señora Consejera. Es bastante positivo, de entrada -ya lo había dicho antes-, contar con la plantilla, contar con los trabajadores, y querer establecer un diálogo permanente, porque difícilmente saldrían adelante los planes que está poniendo encima de la mesa, y que son necesarios -y le vamos a dar el beneficio de pensar que realmente lo van hacer-.

Yo he dicho que soy usuaria, y que hay muchos problemas en Metro. Creo que a nadie se le escapa que esto es una realidad. Eso no significa dejar de reconocer, primero, que Metro de Madrid tiene que ser la espina dorsal de la movilidad dentro de la ciudad y de la Comunidad de Madrid, y que tiene un gran valor, pero, fíjese, señor Rollán, no es una cosa de la izquierda, o mía particular, o algo así, es que las reclamaciones por el funcionamiento de Metro entre 2017 y 2018 se incrementaron,

por la frecuencia de trenes, un 180 por ciento; por la temperatura en los trenes, un 33 por ciento; por el funcionamiento, por ejemplo, de las escaleras mecánicas, un 142 por ciento; por el funcionamiento de los ascensores, un 50 por ciento. A ver, ¿esto qué significa? ¿Que hay que demoler el Metro? No. Que hay que hacer planificación, y poner en funcionamiento todas estas cosas que la señora Consejera Delegada nos ha estado contando ahora, porque no lo hemos hecho con previsión de tiempo, y entonces hemos estado pagando las consecuencias de todo esto, y yo estoy segura de que todas estas personas que se han quejado no son de izquierdas, ni votan a mi partido, ni a los que se sientan, en este momento, al otro lado de donde está usted sentado. Es una realidad, y que, desde luego, creemos que tomando ahora las medidas oportunas, obviamente, estoy completamente de acuerdo también con lo que ha dicho usted, esto no se resuelve de la noche a la mañana, pero si empezamos ahora, obviamente lo resolveremos antes que si empezamos pasado mañana.

Por lo tanto, sabiendo que hay que hacer planes a corto, a medio y a largo plazo, sí que me parece muy importante que alguna de las cuestiones que son más sangrantes, o son más de emergencia, se atiendan con unas medidas de choque oportunas, pero, por supuesto, y en eso va a tener todo nuestro apoyo, sin dejar de hacer planes a medio y a largo plazo, porque si no volveremos a tener los mismos problemas dentro de cuatro o de ocho años, aunque resolvamos las emergencias en este momento. Muchísimas gracias.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias. El tiempo ha sido el que es, y no ha dado tiempo a poder hacer frente a todas las cosas que se han planteado aquí, ya se las preguntaremos por escrito, o en otra ocasión, no hay problema. Lo único, por terminar, se ha hablado aquí mucho de los nuevos proyectos, de todo lo que urge hacer, de las necesidades actuales de Metro, y se ve que en todos estos proyectos lo urgente requiere de mucho esfuerzo, mucho presupuesto económico, y espero que los recursos que hay, ya sean humanos y económicos, se usen de forma responsable y se dediquen a estas necesidades, a lo fundamental, que es lo que necesita Metro.

Poco más tengo que añadir; sí que me hubiese gustado hacer un pequeño análisis o que nos hubiesen contado aquí sobre todos los cambios extraños que ha habido en el equipo directivo, pero, bueno, le deseo suerte para hacer frente a este gran reto; sin duda, los madrileños se lo van a agradecer porque lo usan con frecuencia y es una de las patas fundamentales de esta región. Muchas gracias.

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. De nuevo, señora Roldán, muchísimas gracias por sus explicaciones; los tiempos son cortísimos en esta Comisión, lo son en las comparencias explicativas y lo son en las comparencias de presupuestos, así que siempre nos vamos a encontrar con el mismo problema.

A mí me queda pendiente la parte fundamental, que es la parte económica, el sustento económico de todos estos planes. Más allá de que agradezca sus explicaciones y de que creo que tiene un enfoque distinto a las Direcciones anteriores -y yo valoro positivamente ese nuevo enfoque-, si esto no está sustentado por toda la parte presupuestaria, no tiene ningún valor; entonces, esa es la parte que ha quedado completamente vacía, entiendo que por falta de tiempo. Sí, claro, yo hablo de una reforma fiscal, en la que se suban los impuestos a los que ganan más; quiero decir, a los que más tienen. Yo ahí no tengo ningún problema.

Sí es cierto que Metro está cumpliendo récord en demandas. Esa es la previsión, en octubre se llegó cumplió el récord desde los cien años de su puesta en funcionamiento, pero, claro, hay elementos que en este año del centenario no están sobre la mesa: ni la calidad ni el confort ni la seguridad de los viajes. Yo asumo que ahora estamos viviendo la consecuencia de una gestión muy mala. Agradezco que la próxima planificación sea a diez años, el problema es que actualmente tenemos un sistema que está en una situación regulara.

Me gustaría hacer en dos segundos una referencia al señor Rollán. A mí me gusta mucho tener aquí a un expresidente y también exconsejero de Transportes, por tanto agradezco sus apreciaciones, pero una república bananera, en general, no va a tener Metro. La diferencia entre ustedes y probablemente nosotros es que yo no me comparo con una república bananera, es que yo no quiero que Metro de Madrid ni esta Comunidad de Madrid tenga esos patrones de república bananera! Por lo tanto, comparémonos con otros patrones distintos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Me sorprende y espero que los nuevos datos sobre la valoración que hacen los usuarios no valoremos solo la opinión de los viajeros extranjeros, que me parece maravilloso, sino de los trabajadores y de los que utilizamos día a día Metro de Madrid. Muchas gracias.

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

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor Presidente. La verdad es que no sé para qué sirve reconocer que hay cosas que mejorar, porque nos lo han vuelto a repetir; yo prefiero analizar las medidas que nos planteamos, y en Ciudadanos no nos conformamos con que esté bien, con que esté mejor, sino que lo queremos seguir mejorando continuamente y así seguiremos. Ese es nuestro modelo, el modelo de la calidad, el modelo de la búsqueda de la calidad permanente, de la insatisfacción -también- permanente por mejorar de forma continuada, y así seguiremos.

Tres notas muy breves. Respecto a la inscripción en el RERA, agradezco que se estén analizando las posibilidades. Quiero dejar muy claro al portavoz del Grupo Parlamentario de Vox que ningún trabajador de Metro en la actualidad está manipulando ningún material con amianto; es decir, se cumple estrictamente la ley a través de la subcontratación de las empresas inscritas en el RERA.

Respecto a la financiación, lo primero que le digo a Más Madrid es ¡bienvenidos!, bienvenidos al análisis de los costes, de verdad; es una cosa que aprecio y reconozco con alegría inusitada. Sería importante recordar que hemos hablado de una ley de financiación en el transporte, reconocemos, como no podría ser de otra manera, la pérdida de valor patrimonial, que es necesario un incremento de inversión y que es necesario un incremento de plantilla, pero si a eso le sumamos todo lo que ustedes quieren, nos quedan dos modelos: el modelo que ustedes plantean, que es: o subimos los impuestos y ahuyentamos a la inversión privada o despedimos -que ese es un modelo también muy suyo- con la ley de los veinte días, que es lo que suelen hacer.

Nosotros proponemos el modelo de la optimización naranja, señora Consejera, y es eficiencia; eficiencia en uso de energía y eficiencia en uso de esa energía emitida, que tenemos de muchos tipos: la tenemos térmica, la tenemos eléctrica, la tenemos cinética... Queremos un nuevo modelo de explotación ferroviaria, precisamente porque entendemos que todavía hay mucho margen de optimización; en definitiva, una mejora permanente de esos procesos internos, que, por cierto, falta mucho por documentar hasta llegar al nivel del procedimiento. ¡Lo que consiguió Toyota para desmarcarse, para mejorar y destacar del resto de fabricantes!, pues lo mismo se lo pedimos para Metro.

En relación con el plan estratégico, muy sencillo: es necesario, pero -lo siento, señor Vinagre- no podemos pedir los resultados del plan estratégico en el momento que pedimos que se elabore el plan estratégico. Vamos a ver, ¿sabemos la plantilla que necesitamos? ¿Sabemos la prioridad de las inversiones? ¡Para eso precisamente hacemos un plan estratégico! ¡Para definir prioridades y acciones a realizar! En nuestra opinión, y así vamos a seguir manteniéndolo, dejemos esto en manos de profesionales, que es lo que nos interesa.

Y, para terminar, señor Vinagre, sí, somos un solo Gobierno. La Comunidad de Madrid tiene la suerte de tener un solo Gobierno para todos los madrileños. Yo espero que su apreciación no venga porque ustedes piensan mantener dos, porque bastante duro es lo que están haciendo como para que encima los españoles tengamos que soportar dos Gobiernos con dos niveles de ocurrencias a niveles estratosféricos. Muchas gracias, señor Presidente; y gracias, señora Consejera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Pedro Rollán.

El Sr. **ROLLÁN OJEDA**: Gracias, señor Presidente. Consejera Delegada, mi más sincera felicitación por su intervención, le deseo todo lo mejor, tanto a usted como a toda la compañía Metro de Madrid, al magnífico staff de Dirección con el que cuenta esta empresa, que es un referente a nivel mundial, a nivel internacional; cuando interviene en un foro internacional un miembro del staff de Dirección de Metro de Madrid se le presta atención absoluta por su capacidad, por su coherencia y, sobre todo, por sus buenas experiencias. Por supuesto, le deseo lo mejor también al Consejero y anterior compañero, don Ángel Garrido. Le felicito por la ampliación de la red de Metro -es el medio de transporte mayoritariamente utilizado por los madrileños-, que se va a hacer siempre pensando en

el conjunto de la compañía y con una atención pormenorizada a los 7.000 trabajadores. Ustedes hacen mucha referencia a tender puentes, pero, al final, son Metro de Madrid y los políticos que están al frente, a nivel de la Consejería, los que han favorecido o posibilitado la firma de un convenio en la pasada Legislatura; estoy convencido de que esta será otra Legislatura con un nuevo convenio satisfactorio. ¿Para quién? Para todas las partes, y son tres partes: usuarios, plantilla o trabajadores y la compañía.

Con respecto a algunas referencias que se me han quedado en el tintero anteriormente, señor Gallardo, esta es la Comisión de Transporte; si quiere usted hablamos de sexo, de orientación sexual, no hay ningún problema. Del mismo modo que se han favorecido determinadas firmas de convenios a colectivos absolutamente muy desfavorecidos, también le puedo decir que una de las señas de identidad de Metro de Madrid, por ejemplo, ha sido facilitar y posibilitar el establecimiento de convenios y condiciones muy ventajosas, desde el punto de vista económico, por ejemplo en la Jornada Mundial de la Juventud, donde Metro de Madrid se puso a disposición de esta jornada mundial. También la homogenización del material móvil, la tecnificación de la plantilla, las infraestructuras, los equipos y unas tarifas muy ventajosas, muy favorables, van a hacer que Metro de Madrid cada vez sea más refrendado y más utilizado por los madrileños y, posiblemente, cuando finalice el año, tengamos la muy buena noticia de que Metro de Madrid superará el récord histórico del número de usuarios a lo largo de cien años de vida. Tan mal no se estarán haciendo las cosas si estamos a punto de sobrepasar el récord histórico.

Y en los diez o veinte segundos que me quedan, le reitero mi felicitación y le deseo el mayor de los éxitos, porque será el éxito de todos y de cada uno de los madrileños, con el medio de transporte más puntual, más fiable, más seguro y más respetuoso con el medio ambiente. Muchísimas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidente. Telegráficamente señalaré algunas cuestiones que se han quedado pendientes. Nos gustaría saber, señora Roldán, si hay algún cronograma establecido o aproximado en relación con las ampliaciones de las líneas de Metro 3, 5 y 11; también si lo hay sobre el nuevo plan de accesibilidad, el segundo plan de accesibilidad. ¿Podría concretar un poco más los plazos en cuanto a los nuevos trenes y a cuándo podría estar lista la licitación? Evidentemente, luego, a partir de ahí, como ya he señalado, estaríamos hablando de 25 a 28 meses hasta tenerlos. También le agradecería si pudiese hacer alguna mención a la situación económica a la que antes me he referido. Sobre los estatutos sociales, le pregunto si va a haber algún cambio, si hay previsto algún cambio o no. Hay una cuestión que para nosotros es importante es cómo se van a financiar todos estos planes que ha señalado, que nos parecen importantes y absolutamente necesarios para recuperar el tiempo perdido; ¿qué financiación tienen previsto para ellos?

Respecto a la COP de diciembre, qué planes de contingencia tienen previsto para afrontar la conferencia. Y ya por terminar, simplemente quiero desearle éxito en esta nueva andadura. Nos ha gustado la letra, nos ha gustado la música y vamos a ver si en el día a día se van concretando todas estas cuestiones. Y, señor Rubio, no le quepa la menor duda de que no vamos a repetir los errores que ustedes cometen día a día en los dos Gobiernos. Nada como verles a ustedes en su día a día para no repetirlos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y en el 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): Gracias de nuevo. Para concluir, a mí me gustaría poner en valor nuestro Metro de Madrid. Creo que efectivamente tenemos uno de los mejores metros del mundo, pero no solo desde el punto de vista de instalaciones, sino que quiero incluir dentro de esta puesta en valor a los 7.000 trabajadores que componen nuestro Metro, que son los que efectivamente tienen el conocimiento, el know how y son el core de la compañía. Esto implica de nuevo nuestra oferta de diálogo y nuestra oferta de trabajo conjunto; creo que trabajando con ellos conseguiremos llegar a nuevos modelos de operación, a nuevos modelos de optimización de procesos, porque, como les digo y reitero, son ellos los que conocen cómo mejorar esta compañía.

Respecto a los planes que les he podido detallar –son muchísimos los que tenemos planteados-, vaya por delante que no solamente hablamos de una planificación de inversiones o de una planificación de compra de trenes o de una planificación de incremento de plantilla, sino que todo ello tiene que venir acompañado, obviamente, del debido soporte presupuestario y nosotros trabajamos también con un plan de financiación, un plan de inversiones a estos cuatro años y estamos trabajando conjuntamente con el Consorcio Regional de Transportes para firmar un contrato programa que dé soporte a este planteamiento económico y, por supuesto, también con la Comunidad de Madrid.

Quiero reiterar la coordinación absoluta que hay con la Dirección General de Infraestructuras en lo que corresponde a las ampliaciones de la nueva red de Metro. Como saben, esta parte la realizan ellos, pero nosotros trabajamos con ellos de manera coordinada en la definición de las prescripciones técnicas, porque no debería ser de otra manera, y luego nosotros operamos. Creo que todo este trabajo previo que se realiza va en aras de que luego el resultado final sea el óptimo. Trabajamos de manera coordinada con ellos, trabajamos de manera coordinada con el Consorcio y trabajamos de manera coordinada con la Comunidad de Madrid, porque no podía ser de otra manera. Todos estos planes que queremos poner en marcha deben exigir diálogo permanente con todas estas partes, diálogo permanente con los trabajadores y diálogo permanente con todas las personas que aporten cosas positivas para mejorar Metro de Madrid.

Pongo en valor de nuevo que Metro de Madrid es uno de los mejores metros del mundo. Nosotros, como técnicos, debemos trabajar bajo la premisa de la excelencia y de la búsqueda de la mejora constante. Eso no significa que no se ponga en valor el trabajo realizado, el trabajo profesional de nuestros trabajadores; significa que debemos trabajar en buscar la mejora de procesos, debe de ser así. Este es el trabajo que hacemos los técnicos para bien o para mal.

Respecto al tema de los cronogramas y los planes, ahora mismo estamos definiendo las ampliaciones de Metro con la Dirección General de Infraestructuras y estamos trabajando de manera coordinada en cómo va a ser el desarrollo de estos cronogramas; en este momento no les puedo dar detalles porque acabamos de empezar a trabajar con ellos. Estamos con el plan, por ejemplo, de implantación o de desembarco de 4G, para el que tenemos un cronograma ya fijado y tenemos previsto finalizarlo a lo largo de 2020. Obviamente, como les digo, son planes, y los planes, para bien o para mal, tienen la problemática de que un día te encuentras un problema en la obra y algo que tenías previsto finalizar en un determinado momento, se retrasa, pero tenemos que ser suficientemente ágiles para estar en revisión constante de estos planes y poder adecuarlos, bien a actuaciones que entren nuevas, bien a actualizar precisamente estas fechas de finalización en el caso de que sea necesario llegar a ellas.

Me gustaría terminar por donde comencé, repitiendo los dos pilares básicos y estratégicos que parecen sencillos, pero que a mí me parecen fundamentales en el trabajo y en el planteamiento que vamos a poner en marcha en estos próximos años. El primer pilar es trabajar por la mejora de Metro de Madrid y fomentar la intermodalidad; como les digo, trabajamos de manera coordinada con el Consorcio y con la Comunidad de Madrid. El futuro del sistema de movilidad de la Comunidad de Madrid tiene que ir hacia la intermodalidad y nosotros queremos estar aquí, con ellos, trabajando de manera coordinada. El segundo pilar importante es la sostenibilidad técnica y económica de la compañía; nos parece fundamental. No podemos dibujar planes que no sepamos que son viables, que no sepamos que podemos poner en marcha y debemos hacer todo el análisis para poder ponerlos en marcha. Son tareas que parecen sencillas y mi compromiso como técnico es que me voy a dejar la piel en ellas. Estoy abierta, como les decía en mi ofrecimiento inicial, a comentarles y darles todas las explicaciones que consideren oportunas referentes a la gestión de Metro de Madrid. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Consejera Delegada, por su comparecencia. A continuación, y como han solicitado los diferentes Grupos Parlamentarios, antes de dar paso al segundo punto del orden del día, vamos a realizar un receso de cinco minutos.

*(Se suspende la sesión a las 11 horas y 37 minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 49 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión. A continuación pasamos al segundo punto del orden del día.

**C-417(XI)/2019 RGEF.7385. Comparecencia del Sr. D. Francisco Javier del Llano Palomino, Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Don Francisco Javier Del Llano Palomino, si puede, por favor, tome asiento en la mesa. *(Pausa.)* Al ser una comparecencia por el artículo 211, les explico que los tiempos son diferentes a la comparecencia anterior. Tiene, en primer lugar, el señor compareciente un turno de quince minutos; a continuación, los diferentes Grupos Parlamentarios tendrán un tiempo de diez minutos cada uno, terminando, en último lugar, el compareciente con un turno final de diez minutos. Se inicia el debate con la intervención del señor Del Llano Palomino, Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid, por un tiempo máximo de quince minutos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Hola, buenos días a todos. Muchas gracias. Antes de empezar mi comparecencia, quería dar las gracias al equipo de Más Madrid por la invitación que han hecho y dar voz a los trabajadores. En estas comparecencias hablan muchos políticos y directores pero al final el trabajador nunca es escuchado; por tanto, muchas gracias. También quiero pedir perdón a los trabajadores por si se me olvida, porque en quince minutos a lo mejor no me daría tiempo.

Quería empezar por la situación de Metro de Madrid. Aquí se ha hablado de los 7.100 trabajadores, exactamente somos 7.098, a fecha de las elecciones que tuvimos hace dos semanas, y nunca hemos visto nosotros un número tan elevado en la plantilla de Metro de Madrid, es que la tabla de trenes que hay, a fecha de hoy, es anterior a la crisis; es decir, entendíamos que se tenía que cubrir, lo que no entendemos es dónde está metido el personal. Vamos a analizar un poquito el aspecto. En tres años han entrado 460 maquinistas -en 2016 y ahora recientemente 100-, y ni con esos efectivos de maquinistas llegamos a los 1.650. Aquí se dan números de 1.800, pero recordemos que hay un plan de jubilaciones en Metro de Madrid, que hay unos señores que pagan todo su periodo conjuntamente y esos señores, hasta los 65 años, son de Metro de Madrid, pero ya no cogen trenes; entonces, para mí, a ese señor no se le puede contar como maquinista.

Luego, sumamos. En la evolución de plantilla, que buenamente nos da Metro de Madrid todos los meses a toda la parte social, nos encontramos con cuarenta y pico o cincuenta y pico señores maquinistas que están en prestaciones de servicio. Y por sentido común, ¿esta empresa a qué se dedica? A llevar viajeros; no se dedica a tener departamentos, etcétera, que está bien, pero eso es lo que tenemos.

Seguimos: el personal de estaciones. Están las estaciones desabastecidas. El otro día estaba en Alto de Arenal y había un señor reclamando que llevaba veinte minutos esperando a que viniera personal de estaciones; es decir, yo estoy poniendo en el medio la humanidad de los viajeros. Aquí se ha estado hablando de que hay un montón de quejas por parte de los viajeros, y es que el problema

es que no se les pueden dar ni la hoja de reclamaciones porque no hay gente; son cosas de sentido común.

Seguimos: el personal de oficios. Que no se nos olvide que las tres arterias principales de trabajadores y de la empresa de Metro de Madrid son los maquinistas, el personal de estaciones y los señores que arreglan los trenes. Hay un montón de trenes ahora mismo, a fecha de hoy, parados, es decir, están los depósitos completamente llenos; luego analizaremos por qué están parados. Después, vemos a trabajadores que no tienen trabajo porque esto está lleno de subcontratas, pero de subcontratas que luego tienen que tirar del empleado de Metro de Madrid para que les expliquen qué hay que hacer; esto es el mundo al revés. Aquí bien se ha dicho -y yo he estado de acuerdo con casi todo, con el 90 por ciento de lo que han dicho todos los partidos políticos- que los empleados de Metro de Madrid -perdone que hable así- ison la hostia!, ison cojonudos! Entonces, ¿para qué queremos subcontratas? A mí me ha llamado mucho la atención el contrato de licitación de 35 millones de euros en infraestructuras que Metro de Madrid va a hacer, pero si Metro de Madrid tiene trabajadores para llevar esas infraestructuras: los señores de baja tensión, los señores polivalentes, y así un montón de colectivos; eso por un lado.

Lo más grave, lógicamente, lo tenemos en los maquinistas. Aquí ha habido -y se ha repetido mucho la palabra por parte de todos los partidos políticos- una previsión. ¿Es que no se sabía que Madrid está abarcando cada vez más turistas?, ¿más de todo? No sé, yo no lo entiendo.

Aquí se ha hablado también de la licitación de los trenes. ¿Pero se ha licitado ya por fin?, porque uno de los colectivos que más ha subido en Metro de Madrid es el Departamento de Ingeniería, ¡un 300 por ciento!, porque ¡los 7.100 empleados en algún sitio tendrán que estar! Si nos ponemos a sumar la evolución de plantillas, 1.700 maquinistas, otros 1.700 empleados de estaciones y casi no llega a unos 1.000 empleados en oficios, los demás están en otros departamentos.

Yo siempre enseño una cosa. Yo llevo doce años en Metro de Madrid y lo que más me ha costado aprender, desde que soy Presidente del Comité de Empresa y tengo que mandar una carta, que tengo que coger la biblia de Metro de Madrid, el organigrama; este que les enseñe. La pena es que no existe un DIN A, porque después de estos que ven en este documento van un montón de cargos. Aquí hay cargos que cualquier persona que no tenga ni la carrera de ADE... No hace falta; con que tenga un FP de administrativo...

No podemos entenderlo, porque aquí también se ha hablado de que se han triplicado los gastos en publicidad. Metro de Madrid es un monopolio subterráneo. No se tiene que publicitar para nada. ¡Si el que coge el metro es por necesidad! Yo, cuando puedo ir por arriba, voy en autobús para ver las calles. El que coge el metro es por rapidez, por ganas y por necesidad. Nosotros, desde aquí, no entendemos que haya solo un departamento de marca-medios, medios-marca, marketing, responsabilidad, publicidad de marca, medios digitales... Pero bueno, ¿y qué hacen todos estos señores? Yo es que, de verdad... ¡Que es que más que Metro de Madrid parecemos, yo qué sé, una productora de televisión! Son cosas que llaman mucho la atención. Nosotros estamos sorprendidos,

porque Metro de Madrid para nosotros es de lo que comemos; eso que quede claro. Entonces, nosotros por Metro de Madrid imatamos! Eso que quede claro.

Nosotros no venimos a decir si este partido político o el otro lo ha hecho mejor. Lo que queremos es que se arreglen las cosas, pero que se arreglen iya!, y no: "Vamos a hacer esto", y echar una mano a la Consejera, que por ahora no tenemos ningún problema con ella. Ha habido comunicación, más comunicación en un mes que lleva esta señora, que en los tres años del anterior Consejero Delegado, que no tuvo la decencia de atendernos en mucho tiempo, y por lo menos, ahora, se ven otros aires. Se están reconociendo cosas –ahora empezaremos con el amianto-, que ya es un logro. Nosotros, desde el Comité de Empresa, venimos a aportar. No venimos a decir que usted es mejor ni que el otro es peor. Yo, como Presidente del Comité de Empresa, lógicamente, tengo mis ideales, pero aquí soy apolítico –eso que quede claro-, y yo vengo a aportar.

Seguimos. Solo quiero decir una cosa: con todo esto de la situación de Metro, lo que tiene el trabajador en mente es que esto, más que una empresa de transportes, parece una empresa de colocación. Es lo que piensa el trabajador, porque esos datos llaman mucho la atención. ¡Es que tenemos el mayor número de empleados! ¡Aquí se está hablando de dinero por todos lados! ¡Si a lo mejor el dinero está, pero no está bien focalizado! Porque estos señores cobran igual que yo, pero a mí me gustaría saber lo que cobran, porque esta gente tiene una nómina de complemento de puestos, de...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señoría, discúlpeme un momento. Le rogaría que, tal y como está siendo su comparecencia, se atuviese a informar sobre la situación de Metro de Madrid.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Muchas gracias. Por eso he pedido disculpas; perdóneme usted, porque yo en esto no soy experto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Las cuestiones personales no es aquí donde se deben dirimir.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): No, yo no he dicho nombres. Yo estoy diciendo que Metro de Madrid se debe a un presupuesto y el presupuesto entiendo que hay que repartirlo para que Metro de Madrid funcione, que es por lo que creo que está usted y los demás.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discúlpeme, pero en base al artículo 211 del Reglamento, estamos en esta comparecencia para informar sobre la situación de Metro de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Vale. Ya, pero es que la Dirección está por lo menos para, ya que... (*Protestas.*) ¡Es que a uno no le hacen director para estarse callado! ¡Es para tomar decisiones! Y si las decisiones son erróneas, los demás estamos. Porque dese cuenta de que yo, después de ser sindicalista, soy trabajador, y alguno ya me ha dicho: "Cuidadito, ¿eh? Que vuelves a tu trenecito".

Pero seguimos. Yo, lo que usted mande.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Yo, lo que usted mande, pero esto que lo tengan en cuenta. El amianto... (*Rumores*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, no entremos en debate, por favor.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Bueno, dejadme, que para una vez que puedo hablar... Con el amianto, mira, nos ha gustado que por lo menos se reconozca que esto ya es una crisis, que ha habido una crisis del amianto, porque no se olvide aquí de que ha habido dos fallecidos, por una cosa tan digna como es ir a su trabajo. Es decir, ya por eso hay que tener un respeto.

Respecto al otro tema, quería decir que la Comisión Permanente, la primera vez que se reunió con la Directora... Nosotros teníamos bloqueada la negociación con la Dirección de Metro de Madrid porque nosotros entendemos que hubo tres trabajadores de Metro de Madrid están investigados por el tema del amianto y que la Audiencia Provincial llegó y dijo: "Estos señores..." Entonces, como hace Metro de Madrid con cualquier trabajador: si dudan de mi labor para poder llevar un tren, lo que hacen es retirarme. ¡Pues nosotros no pedíamos que les pusieran en el paredón! Lo que pedíamos era que hasta que esto se investigara, por favor, retíralo, porque están en un puesto muy importante, como es la prevención de riesgos laborales; no pedíamos nada más. Gracias a que vino esta Consejera Delegada –por eso yo no puedo decir malas palabras contra ella, todo lo contrario-, tuvieron a bien retirarlos, porque no nos parecía normal estar contra un señor que está acusado de una cosa muy grave. ¡Que para eso estarán los jueces! ¡Que yo no soy quién para decirlo, ni mucho menos! Entonces, la primera cosa que pusimos –y por una vez, todos los sindicatos de Metro de Madrid, por lo menos en los tres años que llevo yo, estuvimos de acuerdo al cien por cien-, sobre la mesa a la Consejera Delegada, era que está muy bien arreglar las cosas, pero aquí hay un culpable. Y por una vez –y eso va por todos ustedes-: no son los políticos. Porque aquí llega un político como ella, que es Consejera Delegada, que de trenes sabe lo que yo de toros, ¡y para eso tiene una Dirección! ¡Y es que la Dirección de Metro de Madrid lleva aquí anclada muchos años y alguien tendrá que tener la culpa! ¡Por favor! Avancemos, vayamos más adelante, porque esas previsiones... ¡hay unos señores que cobran para hacer esas cosas!, en trenes, en personal, etcétera. Lo que estamos pidiendo es que el que lo hace, que lo tenga que pagar. Esto es una empresa pública y esto lo pagamos todos, y lo que no puede haber es una persona que ha llevado a Metro de Madrid a como está ahora.

Y yo digo una cosa: el otro día, en las elecciones, vinieron tres señores que se han pasado toda una vida trabajando, con cuarenta años de servicio, y me decían: "Javi, yo no he visto Metro de Madrid como lo estoy viendo a fecha de hoy". Las cifras a mí ni me van ni me vienen, porque para eso están ustedes, caballeros y señoras, pero, humanamente, que te diga un señor que ha estado aquí

cuarenta años, que ha estado aquí con el cigarro llevando un tren, como se hacía antiguamente, como en la película de Manolo Escobar... ¡A ver! Que ahora mismo estamos hablando de evoluciones tecnológicas -como ha dicho Juan-, de ATO, etcétera, y encontrarnos diciéndole a don Pedro Rollán, como ha dicho antes -que me ha parecido muy bien-, que sí, que la encuesta de satisfacción del turista es muy buena... Pero a mí me gustaría que la encuesta se la hicieran a esos señores a las 06:00 de la mañana, a las 06:05, cuando sale cada tren, porque los trenes, no se nos olvide, que hay movimiento de personal de estaciones que están haciendo la labor de empujadores. ¡Que esto parece China! Es decir, yo invito a todos ustedes, señorías, a que vayan a Pacífico, a Méndez Álvaro o a Avenida de América en hora punta, y que hagan la encuesta de satisfacción. Nos mandan a todos... ¡pero ya saben dónde nos mandan! ¡A donde fríen los pepinos! Eso, de primeras. Es decir, eso es lo que hay que arreglar, porque al final, los que mueven Metro de Madrid son los del día a día, los señores que van todos los días a trabajar. Luego seguiremos con lo de los fines de semana. Lo de los fines de semana está muy bien, pero bueno; primero, los trabajadores, los que van a trabajar. ¡Que con ese dinero comen sus familias!

El amianto. Hubo una cosa que la anterior Consejera de Transportes prometió a los trabajadores, que era hacernos un TACAR. A fecha de hoy, el Sindicato de Maquinistas ha sido el único que, de sus propias cuentas, ha tenido que pagar ese TACAR a sus trabajadores. Nos parece increíble que una cosa que se ha prometido... ¡Yo no pido nada! ¡Pido lo que se ha prometido! Yo, si digo que te invito a una caña, te invito, pero ¡por favor! ¡Es que estoy pidiendo cosas que...! ¡Ha salido en todos los medios! ¡Que se cumplan las cosas que se dicen! ¿Para qué vale un convenio -ahora estamos en negociación de otro convenio- si la mitad de este convenio no se ha cumplido? ¡Por favor! ¿Y qué quieren? ¿Que firme yo un convenio? Porque yo soy Presidente del Comité de Empresa, pero soy del Sindicato de Maquinistas.

Y aquí se ha hablado mucho de igualdad de trabajadores. Aquí no tenemos igualdad los trabajadores porque el Sindicato de Maquinistas, como tal, ha hecho ochenta jornadas de paro, y no ha pedido en esas ochenta jornadas de paro ¡ni un duro! ¡Ni un duro! Hemos pedido estar con nuestras familias. ¿O a usted no le gusta estar con su familia? Nosotros lo que hemos pedido... Nosotros, todo el personal -se lo he dicho a su señoría-, todo el personal de la operativa, tenemos un fin de semana de cada siete; es decir, podemos estar con nuestra familia e irnos a comer una tortilla al campo ¡un fin de semana de cada siete! Y los trabajadores de Metro de Madrid... Un compañero maquinista ha hecho un grupo de descanso que mejora la tabla de transporte de lunes a viernes, los domingos la mejora porque hay más personal, y el sábado decían que tenían cuatro días que tenían problemas. ¡Pues se la arreglamos! ¡Le dimos la contrapartida a su propuesta! Eso hace tres meses. ¡Ni contestación! ¡Pero es que ni contestación! Lo que dicen por debajo es: "El que algo quiere, algo le cuesta. ¡Dame algo!". ¿Pero cómo que te dé algo? ¡Pero que yo no te estoy pidiendo dinero! ¡Que se está hablando aquí de dinero! ¡Que yo lo que quiero es estar con mi familia como tú estás, porque tú te vas el fin de semana! ¡Pero es que tus fines de semana algunas veces son más largos! Es decir, yo he hecho un trabajo que, con tantos departamentos, lo tenían que haber hecho... Porque hay un Departamento de Prevención de Riesgos Laborales, donde hay que hacer unos estudios psicosociales

de cómo está el trabajador ipara prevenir las bajas!, porque, lógicamente, si el trabajador está contento y eso, no va a tener bajas por ansiedad, etcétera.

Sigo, porque son tantos puntos que me aceleró.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): ¡No me diga! (*Risas.*) Lo del amianto... Mira, aquí hay una circular, hecha por ustedes, menos por el Partido Popular -¡lo siento! -, en la que se reconoce la existencia de amianto y la mala fe que han tenido algunos trabajadores de Metro; es decir, por eso nosotros estamos encantados con lo que estamos escuchando; ¡nos ha gustado la sintonía!

Sigo. Violencia externa. La violencia externa para los trabajadores ha crecido... Pero yo es que no sé de porcentajes; yo lo que sé... Porque el que viene a un sindicato, a un Comité de Empresa, no viene a darte la palmadita; a lo que viene es a contarte los problemas y, por el miedo que está creando Metro de Madrid, muchas veces no lo reclaman. Metro de Madrid tiene casi un régimen militar; el 82 por ciento de las faltas y sanciones las tienen los maquinistas. Debe ser que somos delincuentes, debe ser que el resto de colectivos son buenísimos; no sé. Bueno, entonces, muchos trabajadores, por miedo a que les sancionen... ¡Es que te sancionan con tres días y falta grave! Y a la próxima, por el nuevo Estatuto de los Trabajadores, vas a la calle.

Las agresiones. Estamos viendo que hay un índice muy alto de grafiteros, que esto en vez de bajar, ha subido exponencialmente; campan a sus anchas. Tenemos miedo, porque los maquinistas hemos llegado, contra nuestra voluntad, porque no te vienen ni uno ni dos, te vienen doce o trece, a mover un tren sin que tú quieras; es decir, nosotros, por eso lo he dicho al principio, venimos a construir, no venimos a destruir. Hemos pedido una cosa muy lógica, que todavía no está, ¡que es que cambien las cerraduras! ¡Porque la cerradura era de cuando mi padre era cabo! Entonces, son cosas de sentido común, que sí, que aquí, que como son licitaciones y todo eso... ¡Pero esto se pidió hace un año y medio! ¡Señores, la seguridad, que ahora llega un desaprensivo y se lleva un tren! Son cosas comunes.

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

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Llevamos solicitando... Mira, esto lo tengo que decir: esto de abrir los fines de semana... Me parece muy bien; primero hay que arreglar la casa, y luego seguimos con las ampliaciones. Primero arreglemos las tablas de trenes de todos los días, y si quieren que el trabajador de Metro de Madrid... Porque no es la misma clase de trabajador el de mañana que el de la noche; es decir, lo primero, que el trabajador de Metro de Madrid, como fue anteriormente y como es en otros Metros que España tiene, que seamos agentes de autoridad, porque es que de nosotros se ríen, se mofan, y les sale gratuito pegarnos -perdone que lo diga así- una hostia; ¡así de claro! Entonces, ante todas esas nuevas cosas, y como bien han dicho todos ustedes, hay que hablar con la parte social; si

nosotros estamos por la labor de lo que ustedes digan. Ustedes son los que llevan los baremos de si hay que abrir por la noche, por la mañana, o cuando haga falta, y nosotros, como parte experimentada de Metro de Madrid, les diremos las necesidades que tienen los viajeros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Tiene otro turno más adelante.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): ¡Ah! Bueno, pues sigo con el folio.

El Sr. **PRESIDENTE**: A continuación se abre un turno para los representantes de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posiciones, hacer observaciones o formular preguntas sobre lo informado. Les recuerdo que este turno es de diez minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor Presidente. Primero, dar gracias al compareciente. Es importante escuchar de primera mano todas estas cuestiones que, no por conocidas, dejan de tener un peso específico especial cuando lo cuentan los propios trabajadores y, en este caso, el Presidente del Comité de Empresa de todos ellos.

Hay varias cuestiones que creo que también yo he ido adelantando un poco en la comparecencia anterior. Hay muchas cosas que preocupan y que, evidentemente, tienen una incidencia muy importante en cómo funciona el Metro, no solamente en cómo lo vive la plantilla y los problemas que tienen sino, obviamente, en lo que les pasa a los usuarios diariamente, porque, si no funciona una cosa, difícilmente va a funcionar la otra.

En cuanto al tema del amianto, por ejemplo, además de lo que yo he planteado ya antes aquí mismo, creo que la empresa sigue sin haber presentado un listado de puestos de trabajo que hayan tenido exposición al amianto y le quería preguntar si esto sigue siendo así. Lo que se había hecho, por parte de la empresa, que yo sigo considerando que es irregular y así se lo he hecho saber a la Consejera, de la que además también celebramos su actitud y celebramos que la propia plantilla lo esté percibiendo de esta manera, que haya un canal de comunicación que de verdad haya empezado a funcionar, porque sin eso, poco se puede hacer; pero lo que se había hecho era ofrecer a un conjunto de colectivos, con carácter voluntario, un reconocimiento médico. Creemos que esto es una cuestión que además excede de lo que es esta propia Comisión, porque es algo de prevención de riesgos laborales, de salud pública y que incide en bastantes cuestiones; pero nos gustaría saber si se ha tenido algún avance en esta cuestión o si esto continúa de la misma manera.

Nosotros pensamos que, obviamente -y no es cuestión de hablar del pasado sino de construir el futuro de una manera mejor-, se está pagando todavía la falta de previsión que se tuvo cuando se hizo el ERE, del que salieron más de seiscientos trabajadores, y no se han repuesto todos los puestos de trabajo necesarios, y menos atendiendo al crecimiento de la demanda que en el momento más crudo de la crisis, obviamente, bajó, pero que después se ha ido recuperando y no se

han ido recuperando los puestos de trabajo, sobre todo de maquinistas y de personal de estaciones, que también ha estado hablando de esa falta, durante todo este tiempo.

En ese sentido, hemos escuchado algunas promesas en la comparecencia anterior, que esperemos que se lleven a cabo, pero no sé cómo valora si esos datos que se dan son suficientes, puesto que estaríamos hablando de más de quinientos maquinistas que faltan todavía y de más de mil quinientos trabajadores que habíamos llegado a calcular. Claro, el número de quejas tiene que ver con todo esto. También celebramos -y nosotros registramos alguna iniciativa que no llegamos a activar- que las personas responsables de salud laboral, de prevención de riesgos laborales, fueran retiradas con más o menos rapidez, una vez que fueron nombradas como investigadas para declarar, pero queremos saber si ha habido más avances en ese sentido.

Yo creo que es muy grave que el conocimiento de Metro de Madrid sobre el amianto, según la encuesta de la Comisión Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo -que es a partir de la que tenemos fecha y dato-, se tuviera con total seguridad en 2003, y que hasta 2017 no se entregase ese documento y, por lo tanto, no se tomasen medidas; pero, bueno, saber si está habiendo algún avance más también en ese sentido. Yo he pedido un listado detallado de dónde se encontraba el amianto, me han dado un número de piezas, pero creo que faltan instalaciones, infraestructuras, y lo he pedido a los propios responsables. Entonces, no sabemos cómo anda eso; si tienen constancia los trabajadores, si se les ha hecho llegar mayor información.

Después, hay algo que se me quedó antes en el tintero y quizá hubiera estado bien que lo contestase la Consejera, pero también en cuanto a la supervisión de esas empresas de mantenimiento, a las que se está derivando más del 50 por ciento de los trabajos de mantenimiento, para nosotros también fue muy grave que esos 35 millones que se van a licitar, que en ellos hasta el 80 por ciento del peso de la adjudicación dependiese del precio, es decir, del coste de la oferta, porque entendemos que las cuestiones de seguridad, de conocimiento y demás son mucho más importantes en un servicio como el que presta el Metro de Madrid. Entonces, quisiera saber si saben algo más de todo esto, o si en la supervisión de esos trabajos de mantenimiento al final están implicados o no los trabajadores de Metro. Preguntaría muchas más cosas, pero con esto yo creo que vamos bien. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra doña Ana Cuartero Lorenzo.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Muchas gracias, señor Presidente. Lo primero, darle la bienvenida al representante del Comité de Empresa; la verdad es que me gusta mucho tenerle aquí y poder hablar con usted de, efectivamente, lo que nosotros también consideramos, y es que el madrileño es un firme defensor del Metro. Efectivamente, yo también prefiero, cuando tengo tiempo y posibilidad, a veces, ir en autobús, pero creo que no hay madrileño que fuera capaz de renunciar al Metro, ni mayor ni pequeño; mi abuelo viajó en Metro hasta los 92 años él solo y no había quien le convenciese de hacer otra cosa.

Creo que es muy importante que le tengamos a usted aquí, con las valoraciones que ha hecho. Voy a intentar también darle nuestro punto de vista, sobre todo manifestar nuestro apoyo como Grupo Parlamentario a todo lo que efectivamente forma el colectivo del Metro: trabajadores del Metro, empleados del Metro de Madrid, trabajadores en el Metro, que son también un colectivo muy importante, y también viajeros, como los turistas, que son unos viajeros bienvenidos, que responden a un tipo de necesidades, pero, sobre todo los trabajadores y lo que ha sido tan positivo muchas veces; esas ampliaciones del Metro para llegar hasta polígonos industriales como puede ser a Alcobendas, que han permitido que muchos trabajadores que se desplazan a esos sitios ahorren tiempo en sus desplazamientos y puedan llegar en Metro.

Precisamente, por eso quería pedirle su valoración, porque sobre todos los temas de los que hemos hablado, fundamentalmente conciliación familiar o seguridad y salud en el trabajo, me gustaría saber, porque no lo tengo, si ustedes tienen una estimación del número de trabajadores que yo llamo "en el Metro". Es decir, efectivamente, podemos discutir acerca de si es adecuado que esos sean servicios prestados directamente por Metro de Madrid o no, pero la realidad es que existen unas determinadas personas que también desempeñan su labor profesional dentro del Metro, sean limpiadores, mantenedores o personas de las contratadas de seguridad.

Recientemente, incluso ha habido un problema con la empresa -si no recuerdo mal- que llevaba el contrato de seguridad, que ha entrado en suspensión de pagos; esos trabajadores quedan en condiciones vulnerables y me gustaría saber si usted, como representante de los trabajadores de Metro de Madrid, de la empresa, digamos, propietaria y encargada de la gestión, tiene también relación con los representantes de esos otros colectivos, tanto para la defensa de los intereses de esos trabajadores como para abordar problemas tan importantes como son los de seguridad y salud en el Metro; problemas de seguridad y salud en el Metro que están, desde mi punto de vista, también afectando a los propios viajeros.

Esas aglomeraciones de las que usted ha hablado provocaron que, por ejemplo, a mi hija, se le metiera la pierna hasta la cadera entre el vagón y el andén por empujones; gracias a Dios sin incidentes mayores, pero eso está ocurriendo, como usted bien sabrá, cada día, provocado por las aglomeraciones que se producen en el Metro. En verano hemos tenido en los andenes del Metro gente aglomerada a 40 grados dentro de las vías, cosa que también ha provocado incidentes de seguridad y de salud para las personas en el Metro. No solo eso, sino que, desde mi punto de vista como técnico, creo que incluso los accidentes que se produjeron en las escaleras mecánicas pueden ser debidos a que, a altas temperaturas, los sensores y los circuitos electrónicos empiezan a dar fallos, como pasa con cualquiera de los ordenadores. Entonces, creo que este es un tema muy importante que también debemos tener en cuenta, pero, insisto, sé que usted solo es representante de los trabajadores del Metro de Madrid, pero creo que hay otros colectivos -estoy segura de que usted está en contacto con ellos- que también se ven sometidos a estos mismos problemas.

El tema de la prevención de los riesgos laborales y los riesgos en general me parece fundamental en el Metro. También es verdad que, además, hay un problema relacionado con la

seguridad de los trabajadores del Metro, que es también el problema de la violencia en el Metro y muchas veces esa seguridad, como les digo, está en manos de personas que no son trabajadores propiamente de Metro de Madrid, pero sí tienen que proporcionar seguridad, no solo a los usuarios del Metro sino a ellos mismos y a los propios trabajadores de Metro.

El problema es el que desde Vox hemos denunciado tantas veces; ojalá el problema fuera solo esa especie de impunidad a la que usted alude dentro de las instalaciones del Metro y no que parece que en España cada vez delinquir es más barato, utilizando la expresión que usted ha dicho: parece que hay una tónica general de permisividad con los delincuentes. En este mismo sentido, a nosotros nos preocupa mucho, ¡mucho!, la seguridad en la apertura del Metro los fines de semana; nos preocupa mucho, tanto desde el punto de vista de la seguridad técnica, de asegurar que efectivamente todas las labores de mantenimiento, de vías, de máquinas, el descanso de los maquinistas -luego comentaré este mismo aspecto dentro de la negociación del convenio colectivo-, la seguridad, pero, ¡no cerremos los ojos!, también el número de incidentes que se producen por exceso de alcohol y por consumo de drogas que se pueden trasladar al interior del Metro en la apertura de los fines de semana.

A nosotros nos preocupa especialmente esta apertura, cuando efectivamente también se necesita un mayor horario de apertura en los días de semana para poder ir a trabajar. Entonces, creemos que abrir los fines de semana, no se trata solo de un tema de gestión de plantillas, que es muy importante, sino que también se trata de un problema en el que hay que gestionar y conocer perfectamente cuáles van a ser los usuarios del Metro, en qué zonas y qué problemas pueden venir derivados de esta apertura.

Con respecto a lo que ha dicho usted del número de trabajadores en plantilla del Metro de Madrid, no puedo estar más de acuerdo con usted en que hay que ver si efectivamente los trabajadores de la empresa Metro de Madrid se están dedicando a lo que se tienen que dedicar, si necesitamos realmente una estructura organizativa y, desde luego, le doy absolutamente la razón en cuanto a que la publicidad del Metro de Madrid realmente parece que no es muy necesaria.

En cuanto al convenio colectivo, me gustaría que me diera su visión. En el convenio colectivo actual aparece una prima de nocturnidad; me gustaría que usted me dijera cómo tienen planificado plantearlo, y espero que para la próxima negociación, en caso de que efectivamente se vaya a llevar a cabo la apertura del Metro de Madrid, no se haga a través de primas; o sea, espero que haya trabajadores que, de forma similar a otros colectivos que también tienen que hacer trabajo nocturno, haya una planificación que efectivamente permita que estas personas trabajen en las condiciones adecuadas a un servicio que se presta de noche y que no tiremos de primas o de supuestos incentivos a determinadas personas para que aborden esta tarea sin estar perfectamente recogido en una tipología. Creo que, en el fondo, lo mínimo es que esto lleve aparejado una relación de puestos de trabajo y que antes de empezar a abrir el Metro por la noche tengamos un puesto de trabajo específico para ese tipo de conductores que vayan a prestar esos servicios, o que eso se integre en el resto de la plantilla.

Por otro lado, también quería aludir a un tema que creo que no lo ha mencionado -por si acaso lo menciona- y es, efectivamente, la formación de los trabajadores del Metro de Madrid. Me gustaría saber si usted considera que la formación profesional que reciben aquellas personas que quieren trabajar en el Metro de Madrid es adecuada, si tienen posibilidad de formarse en los centros de formación para el empleo y si existen los certificados de profesionalidad adecuados. Por último, no sé cuánto tiempo me queda...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un minuto, señoría.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Vale. Por último, también me gustaría comentarle que sabemos que ha habido una oferta de empleo para los maquinistas. Hace unos años se creó una bolsa de maquinistas, personas que habían realizado todo un proceso de selección, pero que en aquel momento, por falta de plazas, no se incorporaron como maquinistas; quería saber su valoración por si esta bolsa de maquinistas podría ser una posible solución a los problemas que supuestamente hay para cubrir las necesidades de maquinistas en todas las líneas. Por mi parte, nada más. Muchísimas gracias de nuevo por su intervención.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Lo primero que quiero es agradecerle su presencia en esta Comisión, devolverle el agradecimiento y darle la bienvenida, porque también esta es su Casa, así que esperemos que nos veamos más a lo largo de esta Legislatura.

¿Por qué creíamos que hoy era importante hacer un poco una Comisión en términos monográficos? Bueno, pues porque, por un lado, estando la Consejera Delegada, teníamos la visión más estratégica de estos cuatro años; también hemos obtenido cierto balance y, de forma muy positiva, cierta autocrítica, y queríamos complementar ese elemento con la parte de los trabajadores y trabajadoras. Lo hemos hablado en diferentes ocasiones y es que sentimos como que al final los trabajadores y las trabajadoras os echáis la empresa a la espalda y venís haciendo una defensa de la calidad del servicio, que no tendría ni siquiera por qué ser el papel del trabajador. Así que, por esa parte, les trasladamos el agradecimiento de nuestro Grupo Parlamentario.

Hay varios elementos que nos gustaría comentar. Por un lado -es lo que hemos hablado al comienzo de la comparecencia anterior-, creemos que durante unos cuantos años el Partido Popular consideró que el Metro era suyo y lo utilizó como una moneda de intercambio político entre Aguirre y Gallardón, y, claro, ahora sufrimos básicamente las consecuencias de ese trato a Metro de Madrid, no como eje vertebrador y como una empresa que es seña de identidad de esta Comunidad, sino como un elemento de intercambio político, y he ahí donde radica la base del problema de la gestión en los últimos años. Sí es cierto que ha habido una falta de planificación -lo compartimos totalmente- no solo en los temas de infraestructuras sino en lo que tiene que ver con el personal; es decir, llevamos años con aumentos de demandas, llevamos años ampliando líneas, algunas de ellas de forma no muy adecuada y, obviamente, eso tenía que venir acompañado de una planificación sobre los trabajadores

y trabajadoras, que debería haberse dado de forma coordinada. Igualmente compartimos esa buena sintonía y lo que parece que puede abrir una nueva etapa de diálogo entre la nueva Dirección de Metro y los trabajadores; estaremos acompañando en lo que haga falta, pero reconocemos que el hecho de que la nueva Consejera Delegada ya se haya reunido con ustedes es una buena señal que esperamos que siga hacia delante.

Nos gustaría saber cuál es el planteamiento del nuevo convenio colectivo y si hay algunas líneas ya avanzadas sobre cuál va a ser la posición por parte del Comité de Empresa. Nos preocupa, claro, que desde el Comité de Empresa se considere que Metro de Madrid ha funcionado como una empresa de colocación; es una afirmación categórica, fuerte, que creo que a los representantes que estamos aquí nos debería preocupar bastante.

Respecto al tema de la planificación de personal –lo he comentado en la comparecencia anterior-, la falta de personal por el no cumplimiento de tablas es el motivo más habitual, y, claro, consideramos que no es casual. Y es que ha habido un objetivo, cumplido por parte de la empresa, de reducción del presupuesto en gastos de personal de estaciones y de conducción. Por lo tanto, obviamente, eso iba a determinar que los trenes no salieran porque faltaba personal. ¿Eso en qué recae? En que, obviamente, el personal de Metro sea el que está sufriendo de primera mano las consecuencias de un mal servicio. Cuando el servicio se degrada, y ya no solo para los turistas que vienen a la Comunidad de Madrid, que nos parece maravilloso, sino para los que utilizamos el Metro en el día a día, son los trabajadores y trabajadoras los que dan la cara, y es ahí donde creemos que la empresa hasta ahora se ha echado hacia un lado y os ha dejado bastante expuestos en los términos que veníamos hablando de agresiones y demás.

Cuando acabó la Legislatura anterior pudimos preguntarle al señor Carabante sobre un elemento respecto a los trabajadores y trabajadoras que nos preocupaba, que era el de las agresiones y de cómo habían aumentado en los últimos años. Se nos contestó diciendo que se había realizado una campaña advirtiendo a los usuarios de Metro de Madrid de que se tomarían medidas con quien agrediese a su personal –no sabemos cuál fue la evaluación de esa campaña ni si ustedes tienen algún conocimiento de la misma-, así como que se estaba impulsando otra campaña para poner en valor la figura del trabajador de Metro de Madrid con mensajes positivos. No obtuvimos ningún tipo de evaluación respecto de ninguna de esas cosas; si ustedes la tienen, nos gustaría conocerla. Estamos de acuerdo en que el camino de la declaración de agente de la autoridad puede ser bastante importante sobre todo para la seguridad.

Respecto a la apertura de los fines de semana y a la ampliación de los horarios, quiero recalcar que, si esto no viene de la mano de trabajadores y trabajadoras, no va a suceder y, por lo tanto, nos hacemos ciertos planteamientos de gasto, de estos 9 millones el primer año y demás. Si los trabajadores y trabajadoras no estáis incluidos, no va a ser posible. Y nuestro planteamiento ahí es compartido: que se cumplan las tablas diarias, que se dé el servicio cotidiano, y de ahí ya hablamos cuál es la mejor forma.

Nos ha contado la Consejera Delegada que se va a hacer una auditoría técnica y económica, y nos gustaría saber si van a estar presentes en ella o no los trabajadores y trabajadoras de alguna forma.

Y, por último, en cuanto al tema del amianto, igual que consideramos que los trabajadores y trabajadoras se han echado la empresa a la espalda, también han asumido que esto es una crisis, básicamente porque han funcionado de repente como un departamento de prevención de riesgos laborales, cuando en realidad son los mayores afectados por una crisis que provoca el fallecimiento única y exclusivamente por ir a trabajar. Queríamos saber si se ha dado algún paso por parte de la empresa para ampliar los reconocimientos médicos a más trabajadores y trabajadoras. Ustedes han realizado los estudios por TACAR, y querríamos saber si ya hay algún tipo de conclusiones que nos puedan trasladar y si se ha reabierto en algún momento el tema de la creación de un Fondo de Contingencia por parte de Metro de Madrid para los trabajadores y trabajadoras afectadas. Sabemos que en la parte de negociación de los últimos presupuestos de la Comunidad de Madrid hubo ciertas Mesas de Negociación con la Comunidad de Madrid que no avanzaron mucho, pero queríamos saber si hay alguna novedad. Y eso es todo. Muchísimas gracias por estar aquí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas 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. Señor Del Llano, bienvenido a la Comisión. Si en algún momento se me escapa un "Javi", espero que no me lo tome a mal, después de todas las conversaciones que hemos tenido. Una aclaración previa, si no le importa: la Consejera Delegada sí sabe de trenes (El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.:** *Lo sé.*) Lleva dieciséis años en el sector, lleva una temporada.

Quiero agradecerle, como no puede ser de otra manera, el planteamiento constructivo que ha hecho. Lo hemos hablado más de una vez y efectivamente es importante esa misma actitud por parte de todas las partes, valga la redundancia, igual que es importante conocer la problemática a la que tenemos que enfrentarnos, que yo creo que es una parte de lo que se está haciendo ahora mismo.

Voy a tratar de hacer grandes bloques de todo lo que ha dicho -me sigue resultando extrañísimo llamarle de usted, pero voy a seguir haciéndolo-. (El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.:** *Lo que diga el jefe.*) No, no, vamos a mantener las formas. Todos tenemos la sensación de que efectivamente la plantilla, no es que sea alta, sino que no está equilibrada, creo que sería la palabra adecuada para definirlo. Y en ese sentido sí quiero poner en valor lo que nos ha dicho de esta auditoría tanto económica como técnica la Consejera Delegada, que implica que va a hacer un estudio del modelo funcional de la empresa, que, en consecuencia, nos permitirá tener los datos suficientes como para poder tomar las decisiones que, evidentemente -y espero que coincida conmigo-, en un mes de trabajo sería excesivamente precipitado, por no decir suicida, intentar tomarlas.

Como nota muy rápida respecto al tema de publicidad, todos los partidos apoyamos la Legislatura pasada la necesidad de incrementar la información a los usuarios, que es para lo que se incrementaban esas partidas de publicidad en parte. Adicionalmente sí tengo que decir, sin conocer exactamente las partidas presupuestarias de publicidad, que entiendo que en el año que se celebra el centenario los gastos de publicidad también se vean incrementados, pero insisto en la primera parte, que era el acuerdo que teníamos todos los partidos, de incrementar la información que se facilitaba a los usuarios.

Dentro del modelo funcional se ha estado hablando, y con cierta preocupación, del tema de las subcontratas, del que hemos tratado prácticamente cada vez que nos hemos sentado juntos, y creo que no voy a desvelarle ningún secreto cuando le digo que no nos negamos al tema de ciertas partes de la subcontratación, pero siempre hemos visto la necesidad de mantener el core business de la empresa, el objeto de la empresa como parte integrada de la misma. En ese sentido –lo hemos comentado también infinidad de veces-, lo que tiene que hacer Metro, la función de Metro como tal es coger personas de un sitio y llevarlas a otro, y para eso necesitamos, básicamente, cuatro actores: necesitamos un sitio por donde llevarlas, necesitamos algo donde llevarlas, alguien que las lleve y alguien que mantenga todo eso en funcionamiento, que básicamente son las cuatro patas a las que ha hecho referencia en la parte del modelo funcional. Dicho eso, efectivamente, dentro de esta auditoría que se va a realizar, entiendo que parte de lo que se va a hacer es analizar, precisamente, las necesidades de cada uno –si no, no tendría lógica hacer una auditoría en ese sentido-, las necesidades de recursos tanto humanas como de inversiones que se van a realizar en cada una de los apartados.

Antes de seguir –porque voy a tener que entrar en el tema del amianto-, me gustaría pedir algunas aclaraciones. Por los datos que yo tengo –además, son datos de una reunión que tengo cogidos a mano y he tenido que hacer una foto para poder verlos-, dentro del Comité de Vigilancia de Salud se hizo una parte específica para vigilancia sanitaria del amianto, en la cual la empresa elaboró un listado, en el marco de ese proceso de investigación interna, que hablaba de que había 1.075 empleados y 1.245 exempleados potencialmente expuestos al amianto. Adicionalmente, los datos que tenemos es que la compañía ha ofrecido a un total de 6.025 trabajadores la realización de pruebas, que eran espirometrías, placas de tórax y TACs; las han solicitado 265 trabajadores y se han realizado 254 exámenes, exactamente 254 espirometrías, 165 placas de tórax y 7 TACs, no habiéndose objetivado hallazgos compatibles con patología de exposición al amianto. Eso es lo que yo apunté en una reunión. Son los datos que tengo, y me gustaría poder confirmarlos.

Hemos hablado de la falta de previsión. Entiendo que todos estamos hablando del futuro, de evitar que estos hechos vuelvan a reproducirse, y si hablo del amianto, también. Insisto en esto en la parte de la auditoría.

Amianto. Negar los hechos –me lo ha oído decir muchas veces, y me da lo mismo hablar de amianto o de otra cosa, lo que pasa es que en el amianto las consecuencias son mucho peores-, sean de la naturaleza que sean, a lo único que nos lleva es a ocultar la realidad de los problemas y, en

consecuencia, a no poder desarrollar las soluciones adecuadas. No solamente lo hemos dicho en privado y públicamente sino que lo hemos puesto por escrito en las conclusiones de una Comisión de Investigación. No vamos a negar que es una crisis y menos, como bien ha dicho usted, cuando hay dos fallecidos. Una veta de estos datos: ¿cabe la posibilidad de que haya un problema de comunicación interna?, ¿que no se haya informado?, ¿que los trabajadores no hayan recibido esta información?

Sobre la siguiente parte dentro del amianto, por supuesto que es fundamental la asunción de responsabilidades. Pero vuelvo a reiterar la necesidad de que exista un periodo de tiempo para la toma de decisiones, para conocer la problemática real y para conocer los datos reales. Yo puedo invitar -pero no deja de ser una invitación- a la actual Gerencia de Metro a que tome como punto de partida y referencia las conclusiones que sacamos en la Comisión de Investigación del Amianto, pero es una opinión muy personal; no sé exactamente cuáles serán los pasos que hay que realizar.

Ha planteado problemas de conciliación, lo que pasa es que los ha planteado en diferentes bloques, lo que me ha llevado a estar un poco descentrado. Pero no solamente quiero hablar de conciliación, hay otra serie de problemas laborales que afectan no exclusivamente a los maquinistas, si bien es cierto que los maquinistas, en el problema de la conciliación, lo tienen mucho más agravado; no podemos olvidar el problema de entrada y salida del servicio en la misma ubicación ni lo de los días y fines de semana libres, a los que ha hecho referencia. Entiendo que todo esto sí se va a estar negociando dentro del nuevo convenio colectivo, que, si no recuerdo mal, se denuncia el 31 de diciembre; con lo cual, entiendo que sí ha habido aproximaciones y conversaciones extraoficiales - nosotros las solíamos llamar consultorías de café a estas cosas- no solamente con los directivos sino especialmente con la Consejera, se ha iniciado ya una ronda. Te pido -es que me sale tutearte- la valoración, si ves de manera positiva esta evolución que estamos desarrollando hacia el nuevo convenio colectivo, que no estará exento de complicaciones, porque, si no, no sería la negociación de un convenio colectivo.

Apertura 24 horas. Efectivamente; quiero destacar que una de las primeras cosas que ha dicho la Consejera es que para poder hablar de esto lo primero que hay que hacer es contar con la totalidad de los trabajadores. Efectivamente, hay una serie de problemáticas muy importantes, como son los costes, la seguridad y todo el problema laboral que lleva implícito, y me gustaría volver a destacar el nuevo cambio, la nueva orientación que se está dando en Metro de Madrid; es una orientación mucho más profesionalizada, en nuestra opinión.

La Consejera Delegada nos ha explicado que se planteaba este proyecto de apertura 24 horas en tres fases -creo recordar- claramente diferenciadas. Una vez terminada la primera fase, que acaba en el año 2020, de ampliación hasta las 2:30 de la madrugada, se va a hacer un análisis de la demanda, un análisis de los datos, y entiendo que, lógicamente, también un análisis del nivel de seguridad; en definitiva, un análisis de eficiencia de la globalidad del servicio. Posteriormente se haría una ampliación en el año 2021, en este caso, adelantando la hora de salida, con una nueva recopilación de datos, y finalmente ya la apertura en fin de semana. Tengo que reconocer que

valoramos este modelo, en el que en la fase uno se hace una recolección de datos objetivos, lo que va a permitir una toma de decisiones en base precisamente a esa objetividad y a la frialdad de los datos. Con lo cual, me gustaría lanzar un mensaje de tranquilidad en cuanto a los proyectos que se están afrontando -y ya termino-, pero ante todo un mensaje de tranquilidad global diciendo que en Metro algo está cambiando a mucha profundidad, y es el modelo de gestión, que implica el modelo de relación con los trabajadores y el modelo de cómo afrontar el servicio a futuro y la visión que se tiene a futuro de lo que es el principal eje de movilidad. Muchas gracias.

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

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Gracias, Presidente. Muchas gracias, señor Del Llano. Lo primero que quería hacer, como he visto que era su reivindicación, es reconocer que, bueno, quizás ahora en el Partido Popular estamos en una posición diferente, porque es cierto que esta Consejería corresponde a un Gobierno conjunto y que la llevan los compañeros de Ciudadanos, pero yo por lo menos sí quería decirle -si le sirve de consuelo, aunque sea tarde- que reconocemos el problema del amianto; aunque sea tarde, simplemente quería comentárselo. Sabemos que existe un problema, y yo creo que se va a hacer todo lo posible por solucionarlo. Cuando existen problemas de este estilo, que en el fondo perjudican la salud de todos los trabajadores, como mínimo, hay que reconocerlo y, sobre todo, lo más importante es abordarlo. Y, por supuesto, no tendría que haber ningún fallecido; esto es lo más importante.

Yo también le quiero decir que soy nuevo en política; yo soy trabajador también, soy trabajador del Canal de Isabel II, pero antes he trabajado en la empresa privada, en la que he estado muchos años. Empecé incluso llevando máquinas. Lo que quiero decir es que también sé algo de dónde está usted y a quién representa. En ese sentido, quiero decir que le entiendo y que comparto mucho de lo que nos está contando hoy aquí, porque veo su problemática. Lo primero que ha dicho en su intervención ha sido que viene usted a hablar de los trabajadores, que no viene hablar de otra cosa. Entiendo que sí, porque el otro día en la Comisión de Medio Ambiente lo comentamos: el principal activo de una empresa son los trabajadores; los retos son importantes, por supuesto, y las planificaciones, pero el hecho de tener, posiblemente, la mejor empresa de Metro o el mejor Metro del mundo yo creo que a vosotros os tiene que hacer estar orgullosos de la empresa a la que representáis.

Yo creo que habéis tenido mucha suerte con la Consejera Delegada, con doña Silvia Roldán, a la cual creo que habéis escuchado anteriormente, porque aparte de que ella también viene de la empresa pública -es ingeniera; yo también soy ingeniero-, se le ve cierta empatía y ciertas ganas de colaborar para establecer con vosotros futuros acuerdos. Entiendo que lo que más os preocupa pueda ser el convenio, el nuevo convenio que vais a redactar a partir del año 2020.

El otro día, en la Comisión de Medio Ambiente lo planteó el señor Rubio, y yo creo que al resto de grupos políticos no les importa e incluso creo que es nuestra obligación. El señor Rubio

ofreció una mesa de trabajo para la negociación del siguiente convenio, en el sentido de que para nosotros, aunque no lo parezca y aunque seamos del PP, nuestra preocupación son los trabajadores primero, antes que otra cosa, y por eso le ofrezco desde aquí mi colaboración a través de una mesa de trabajo en la negociación de ese convenio con el resto de compañeros del resto de formaciones.

El otro día lo comentamos en la Comisión del Canal, que les ocurre la misma situación: tienen que negociar el segundo convenio. Y es verdad, y le comento desde la visión de trabajador del Canal de Isabel II que muchas veces nos ha dado envidia vuestro convenio, porque creo que... (*Risas por parte del señor Del Llano Palomino.*) Sí, sí. ¡De verdad! Te lo comento y lo he comentado muchas veces con los compañeros de UGT, de Comisiones y de CGT. No sé si tú eres de CGT o de... (El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.:** *Del Sindicato de Maquinistas.*) Sindicato de Maquinistas. Quiero deciros que para nosotros ha sido un convenio que siempre habéis peleado bien. En este sentido, tenéis la posibilidad de poder hacer huelga, cuando en el Canal no podemos cerrar el grifo. Entonces, claro... Evidentemente, las huelgas de Canal no existen precisamente por eso, porque no se puede cerrar el grifo al ser un bien necesario.

De cualquier manera, te insisto, nos ofrecemos –yo creo que el resto de compañeros también- a hacer una mesa de trabajo en la que participemos los que queramos, en el sentido de colaborar con vosotros a ayudaros en vuestras reivindicaciones.

He visto que el número de maquinistas te parece insuficiente. Entiendo que es una reivindicación que tendrá que irse cumpliendo progresivamente. Te pido que entiendas y comprendas que la Consejería irá avanzando, y creo que va en una buena línea, y la Consejera lo ha estado explicando anteriormente. Me parece que es una preocupación muy importante que tienen en la cabeza y entiendo que vais a tener facilidad en ese aspecto.

Quería preguntarte por la tasa de temporalidad, ¿qué tasa de temporalidad tenéis?; y por los contratos en fraude, si es que existen contratos en fraude dentro de la empresa.

También quería preguntarte... Creo que la señora Cuartero, de Vox, lo ha comentado, pero creo que es importante que a través de las empresas públicas, sobre todo... Porque yo estoy de acuerdo contigo. En Canal de Isabel II está ocurriendo lo mismo: se está intentando que los propios trabajadores de Canal sean los que desarrollen las funciones dentro de la explotación de las instalaciones. Entonces, me parece una buena idea que tendáis a hacer el trabajo vosotros mismos; pero claro, para hacer ese trabajo que ahora mismo hacen las subcontratas, precisáis una formación. ¿Qué grado de formación necesitáis? ¿Cómo lo veis? ¿Qué calificación le darías? ¿Qué necesidades tenéis? Quiero saber si verdaderamente, dentro de ese organigrama que nos has enseñado, existe un área específica que lleve este aspecto, y si habría que mejorarlo.

Por último, quiero comentarte que entiendo que se busque reducir el gasto a nivel de publicidad, porque creo que hay otro gasto que es más importante, pero yo he observado –y te quería hacer la pregunta, por tu experiencia- que no sé si incluso dentro de los propios vagones de Metro debería hacerse, aunque ya sé que... E insisto mucho; se lo dije al señor Consejero en su momento,

cuando vino a comparecer. Ya sé que el tema de la cesión de asientos a las personas con discapacidad y a las personas embarazadas se da por hecho. Se da por hecho que en todos los asientos tienen prioridad este tipo de personas, pero te pregunto si no crees que sería necesario precisamente hacer publicidad en ese sentido, porque yo utilizo muchísimo el metro -ipero muchísimo!- y estoy de acuerdo contigo en que hay horas punta en las que vamos todos hacinados y parecemos todos sardinas en lata -es verdad-, pero lo que sí he visto es también una falta de solidaridad por nuestra parte, por parte de los usuarios, en el sentido de que no hemos cedido ese asiento a las personas que llegan con esa discapacidad o a señoras embarazadas, y entiendo que debería fomentarse también ese tipo de publicidad.

Y nada más. Te deseo lo mejor y te reitero el ofrecimiento desde esta tribuna, para que veáis que también en el Partido Popular nos preocupamos de los trabajadores -por lo menos, los que hemos sido trabajadores nos preocupamos mucho-, y yo quiero que entiendas que esa es la filosofía que tenemos.

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. Señor Del Llano, bienvenido a esta Casa, que es también su Casa. Lo primero que quiere mi Grupo es reconocer la labor, el trabajo y el esfuerzo que desarrollan cada día los trabajadores y las trabajadoras de Metro de Madrid; si Metro de Madrid es referencia en el transporte es gracias, en buena medida, a ustedes, a los trabajadores y a las trabajadoras. Creo que es de justicia reconocerlo y dar las gracias por todo ello.

Intentaré ser bastante esquemático. Hay diferentes cuestiones que creo que es importante tratar partiendo de una base, y es la falta de planificación, de previsión y de inversión que se ha producido en los últimos años, consecuencia de lo cual se ha producido un importante deterioro en Metro de Madrid; deterioro que ha terminado afectando no solamente a los usuarios sino, evidentemente, a las condiciones laborales y, por lo tanto, a los trabajadores y las trabajadoras de Metro de Madrid.

Una primera cuestión en relación con las nuevas incorporaciones es que este año ya se han producido 100 nuevas contrataciones de maquinistas y hay una previsión para el año que viene de otros 300. A nosotros nos parece insuficiente -valorando positivamente esta medida-. Nosotros entendemos que debería establecerse un plan de empleo a varios años, que revierta la situación que se generó en años anteriores, con una merma significativa de la plantilla, y que tenga en cuenta, como usted apuntaba en su primera intervención, la tasa de reposición.

Por otro lado, en relación con una de las medidas que el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha anunciado que se va a poner en marcha: la apertura gradual de Metro hasta alcanzar las 24 horas los fines de semana. Tanto el Consejero como anteriormente la señora Roldán han hablado de que esta medida se hará siempre de la mano o dialogando con los trabajadores y las trabajadoras. Nos gustaría saber si ha habido ya reuniones entre la Dirección y el Comité de Empresa sobre esta

cuestión, si hay algún principio de acuerdo o algún documento o borrador sobre el que se esté trabajando y cuál es la situación de ese diálogo, que entiendo que se tiene que haber iniciado ya en relación con esa medida.

Nos preocupan también los crecientes episodios de violencia que se están dando en Metro de Madrid. Más allá que las campañas que el señor Carabante en la anterior Legislatura anunció a bombo y platillo en esta sede, de las cuales creo que nunca más se supo, me gustaría saber si hay algún tipo de medida prevista o algún tipo de protocolo para revertir esta situación, incluyendo también la que se está dando -que usted señalaba anteriormente- con los grafiteros, que es -coincido con usted-bastante preocupante.

Anteriormente, la señora Roldán hacía mención al convenio colectivo. Nos gustaría saber en qué punto está la negociación o las conversaciones sobre un nuevo convenio colectivo y cuáles serían, a su juicio, las directrices sobre las que se debería establecer ese marco de negociación y de acuerdo.

En relación también con las externalizaciones, que señalaba usted anteriormente, nos gustaría que hiciera una valoración más pormenorizada de la incidencia que están teniendo estas externalizaciones en la calidad de los trabajos que anteriormente venía realizando la plantilla de Metro de Madrid.

Usted señalaba o hacía una diferenciación dentro del personal: hablaba de maquinistas, de personal de estaciones, de personal de talleres... ¿Cuál es la situación del personal de talleres, de reparación? Comentaba que hay muchos trenes que en estos momentos se encuentran en talleres, ¿cuáles son las causas de ese elevado número de trenes que se encuentran en estos momentos en los talleres?, ¿tienen cifras? Y, ¿cuál es la situación del personal de talleres en este momento en Metro de Madrid?

Por ir concluyendo. En cuanto a la situación del plan de desamiantado, nos gustaría que pudiese detallar cuál está siendo el funcionamiento de la Comisión de Seguimiento. También, tal y como señalaba antes la portavoz de Más Madrid, en qué punto está la creación del Fondo de Contingencia para trabajadores y trabajadoras que en algún momento se comentó, se vislumbró, y si, tal como señaló el Consejero, el señor Garrido, hace semanas, está habiendo algún tipo de reunión o cuáles son las acciones que se están llevando a cabo para conseguir que todas las centrales sindicales terminen formando parte de ese plan de desamiantado. ¿Está habiendo algún tipo de conversación o algún avance con relación a este tema?

Por mi parte, de momento, nada más. Quiero agradecer su presencia. Y para terminar, quiero hacerle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular dos matizaciones. En primer lugar, cuando ha hecho mención a la Comisión de Medio Ambiente del otro día, ha faltado a la verdad en sus afirmaciones, porque, con relación a la comparecencia del Canal de Isabel II, los grupos políticos, en concreto, el Grupo Socialista, sí le dedicó tiempo -de hecho, preguntó por la situación de los trabajadores y las trabajadoras del Canal de Isabel II y del convenio colectivo del Canal de Isabel II-; por tanto, ha faltado a la verdad y le pediría que retirara esa afirmación. (La Sra. **LOPÉZ RUIZ:** *Has*

*dicho que no nos importaba.*) La segunda cuestión que le quiero decir es que me parece muy bien que en los nuevos tiempos del Partido Popular tengan una nueva sensibilidad con los trabajadores y trabajadoras de las empresas públicas, porque en los cuatro años anteriores en Metro de Madrid la sensibilidad del Partido Popular brilló por su ausencia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para contestar a lo cuestionado y preguntado por los diferentes Grupos Parlamentarios, tiene la palabra don Francisco Javier Del Llano, Presidente del Comité de Empresa de Metro de Madrid, por un tiempo máximo de diez minutos. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Muchas gracias. Rápidamente. Me faltaba decir algo de la exposición, pero primero voy a contestar a las preguntas que han hecho todos ustedes. En primer lugar, la compañera Sol, que ha hablado de la exposición del amianto y el RERA. Pues, para nosotros creo que es fundamental. El señor Vinagre del PSOE preguntaba por qué había trenes parados en Metro Madrid. Pues, porque están con amianto. ¿Qué pasa? Que las empresas tienen que licitar. Y para licitar tienen que salir los pliegos. Y así pasa, que hay trenes que llevan parados meses porque no se les desamianta. Entonces, el ofrecimiento de los trabajadores de Metro de Madrid es que si nos meten en el registro del RERA se podría facilitar el desamiantado por parte de los trabajadores de Metro y así no llevaría meses; sería ipso facto: ¡detección de la pieza de amianto! Pues, que se encarguen los trabajadores de Metro -una cosa muy básica con la que nos ahorraríamos dinero, que es de lo que aquí se habla mucho-, una cosa muy normal que se haría para facilitar. Eso en contestación al tema de los trenes.

No solo es que nos falten maquinistas, ¡es que faltan trenes! Van a venir los protocolos anticontaminación y nos llevaremos las manos a la cabeza, porque algún día va a pasar; sigo diciendo que os invito a que vayáis -perdonar que os tutee, es la costumbre- por la mañana, cuando venga el protocolo anticontaminación. ¡Este señor no puede coger coche! Yo no tengo un coche eléctrico, no tengo para comprar un coche eléctrico, ¡y la gente sí o sí tiene que coger el Metro!, y no estamos siendo previsores, ¡porque faltan maquinistas y faltan trenes! Por eso es fundamental el registro en el RERA para que los trabajadores de Metro Madrid quiten sus piezas de amianto; eso por un lado.

Contestando a la compañera Ana, de Vox, ¿tenemos relación con todas las empresas? ¡Claro que sí! Nos hemos reunido muchas veces, tenemos escritos de apoyo; lógicamente son familias, como las que tenemos todos, que no han cobrado, que se han tirado tres y cuatro meses... ¡Cómo no se les va a apoyar! ¡Pero a muerte con ellos! Y así pasó en la manifestación que tuvimos de Cibeles a la Puerta del Sol, donde nos unimos todos los transportes públicos, subcontratas, etc, etc. Por eso te digo que nosotros el apoyo a cualquier trabajador: sí o sí; eso es condición sine qua non.

El tema del convenio colectivo. ¡Hombre! Nosotros no abogamos por incentivos ni por esa clase de cosas. Lógicamente, si hay un señor que está trabajando por la noche tendrá que cobrar a son de; es decir, si yo hago la noche, cobro; a mí déjate de incentivos, porque los incentivos -aquí

habrá gente de economías financieras- como vienen se van, lo que queremos es una estabilidad laboral que a su vez se vea refrendada en una nómina.

Seguimos. En contestación a Juan sobre la auditoría, ¡hombre!, ¡pues claro que nos gustaría estar en una auditoría! ¡Para que nos explicaran el secreto de los 7.100 empleados y así poder hacer un libro! ¡Hombre! ¡Pues, claro! ¡Hombre! Pero, de verdad, a ver, ¡que me cuenten esto!

El tema del reconocimiento del amianto. Has dado unas cifras de 1.075, ¡pero es que ahí no están metidos los maquinistas! Y voy a tomar las palabras del Director Médico de Metro de Madrid: "El caso más de libro de amianto es el del maquinista reconocido por la Seguridad Social." ¡El maquinista! Entonces, en esos 1.075 no están puestos los TCAR; por eso hubo que poner los TCAR a disposición de los maquinistas. Sobre los resultados, pues te voy a decir la verdad, los resultados no han sido nada buenos, lo que pasa es que no vamos a meter el miedo a los viajeros: ha habido un 20 por ciento -un 19 coma y pico- de enfermedades pulmonares de las cuales hay unas cuantas que están en revisiones, porque se está hablando de cánceres, lo que pasa es que hasta que no haya un contraste, como hemos dicho antes -mi sindicato, pero, bueno, yo no hablo como sindicato, hablo como Comité de Empresa-, no vamos a ser victimistas, las cosas hay que contrastarlas concienzudamente, por eso no hemos sacado en los medios de comunicación esos resultados; cuando estén contrastados por médicos, que para eso lo son, los sacaremos. Esa es la contestación al tema de los 1.075, en los cuales nadie de la operativa estamos, y ¡el amianto está en los túneles!

¡Seguimos! Apertura de 24 horas. Para la apertura de 24 horas es condición sine qua non que haya seguridad. La negociación tiene que empezar por la seguridad; luego, ¡claro que hablaremos de dinero!, pero, primero: ¡la seguridad! Como Comité de Empresa lo que tenemos que hacer es facilitar seguridad a los trabajadores, porque como antes he dicho, y también lo han dicho los señores diputados: ¡es un viajero muy diferente! Yo he hecho aperturas de servicio, y como el tren se ha abierto ha habido que cerrarlo por vomitonas, cascos rotos, etcétera. Y, lógicamente, ante eso - porque no se nos olvide, y todos hemos tenido un tren de pequeños, ¡si se para un tren se paran todos!- el funcionamiento tiene que ser perfecto, y para ser perfecto a esas horas: ¡seguridad! Luego hablaremos del dinero, primas, pluses y todo eso; pero de ahí no nos vamos a bajar. Y, a parte de seguridad privada, a lo mejor, tendrá que haber agentes de la autoridad del Estado, lógicamente.

Daniel, te quería contestar. ¡Yo también me he tirado quince años en una multinacional! Yo vine aquí de rebote cuando llegó la crisis, yo en mi vida había cogido un Metro, gracias a Dios tenía coche de empresa. Y lo que he visto cuando he entrado a una empresa pública -que muchas gracias por lo del convenio y todo eso- es que aquí estamos los trabajadores de Metro de Madrid, a la misma fecha de hoy, con la ley -como he dicho antes- de la sanción.

Lo que siempre me han dicho mis jefes -y yo en su día fui jefe también- es más vale un gracias que un por mandato superior. Y eso a fecha de hoy no lo hay en Metro de Madrid. Ese es uno de los motivos por los que todo el Comité de Empresa ha pedido -y vuelvo a repetir, ¡el cien por cien!- un relevo generacional de la Dirección. Yo invito a que vean las edades de estos señores que llevan

asentados aquí veinte o treinta años. ¡A mí me hace mucha gracia! -iyo tengo una cuñada psicóloga!- el: de toda la vida En todas las reuniones a las que hemos ido, cuando no tienen explicación me dicen: de toda la vida. Yo ya directamente me levanto; y no me considero una persona muy abrupta ni nada, pero no aguanto el: de toda la vida. ¡De toda la vida mi madre le ponía los calzoncillos a mi padre, y eso era de toda la vida! ¿Por eso está bien? No. Pues eso es a lo que se acogen a fecha de hoy: como de toda la vida hemos hecho esto, está bien. No caballero, el Centenario no es cien años de historia de Metro de Madrid, son cien años en evolución; y te digo que a fecha de hoy el Centenario en evolución en cuanto a los trabajadores deja mucho que desear.

Te voy a dar un dato, ¡y tenemos circulares!; es decir, cuando se celebró el Centenario, al trabajador de la operativa no se le invitó a un café, y te invito a que vayas a la herramienta de Metro de Madrid, que es Andén Central, donde hicieron fotos de celebraciones, con tartas, camisetas, guirnaldas, y ahí no había ningún señor de la operativa, de estaciones ni maquinistas. Entonces, ¿eso qué quiere decir? ¡Hay trabajadores de primera y de segunda! Este convenio que les muestro –invito a que se lo lea alguien- está hecho solo para la operativa; bueno, perdón, y el personal de oficio –a ver si...Por eso he pedido perdón antes-. Está hecho para los ejes o las arterias de los trabajadores de Metro, ¡pero es que hay más trabajadores! Entonces, por desgracia, aquí hay algunos trabajadores que nos consideramos trabajadores de primera y de segunda.

Vamos a un convenio y decimos: Es que yo no quiero nada más que el otro señor; ¡quiero lo mismo! Es decir, el maquinista, como bien ha dicho Juan, una de las reivindicaciones no necesaria... ¡Es que no se firma!, ¿eh? ¡Eso lo dice este señor, como maquinista que soy! Mira, nosotros hemos tenido juicios, hemos hecho de todo, y nos parece una cosa de lo más normal; es decir, saber dónde acabamos. ¡A mí me llama mi mujer y no le puedo decir dónde voy a acabar ni a qué hora! Yo entro en Arganda del Rey y puedo acabar en Loranca, ¡a 55 kilómetros, a mi hora! Luego tengo que volver a por mi coche y con mi coche ir a mi casa. Entonces, eso... ¡Y se lo dijimos al señor Carabante!: Mire, yo a usted le quito los paros y tengo un margen de negociación si me dice una empresa de España – una empresa, pero no de transporte subterráneo sino de autobuses, porque hemos llamado a todas- que no sepa dónde acaba un trabajador. Pero es que esto para Metro de Madrid es buenísimo; es decir, por cumplir la tabla de trenes, a un señor, cinco minutos antes de la finalización de su jornada – y lo pone por convenio; yo no puedo prologar sino es porque me falta un relevo-, ellos, metódicamente, te dan la vuelta y te comes cincuenta y cinco minutos de más de tu horario. Pero es que, no solo es eso, es que encima acabas en la otra punta de Madrid. Es decir, ¡por eso ha habido esos paros! En ningún momento se ha estado hablando de dinero; se está hablando de humanidad hacia los trabajadores. Por eso te digo que yo he estado en una empresa privada y en una pública, y te voy a decir que a lo mejor tenía mejores condiciones en una empresa japonesa; los japoneses son un poquito más... ¡Deben ser más humanos que los españoles en ese aspecto!

El tema de los contratos fue la segunda pregunta que le hicimos a la Consejera, que todavía estamos esperando respuesta a la noticia de trescientos contratos de maquinistas. Yo entiendo que son trescientos, y son contratos a tiempo total indefinido, como está en el convenio, y este convenio que les muestro tiene una retroactividad de un año. Estamos esperando la respuesta, porque, si me

dice parcial, las matemáticas no fallan: son ciento cincuenta. Porque, si yo estoy a tiempo parcial, yo no estoy una jornada de siete horas y media, como tiene un maquinista o un señor de oficios; es decir, es la mitad. Entonces, ese dato, para nosotros, para todo el Comité de Empresa, creemos que es muy importante, porque, como ha dicho otro compañero, es decir, nosotros lo que no queremos – como has dicho tú- son contratos de estos... No sé cómo los has denominado, es que yo no entiendo. (El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: *Temporales, vamos.*) Contratos de estos guarrindongos, en dos palabras. Es decir, lo que tenemos claro es que no queremos trabajadores de primera y de segunda; estamos en el año 2019, Centenario de Metro de Madrid, y no podemos ir para atrás, tenemos que ir para adelante, itenemos que ir para adelante! Esa es una pregunta a la que no sabemos si la Consejera Delegada todavía a fecha de hoy ha dado respuesta, porque nos dice que eso depende de presupuestos. Esperemos que nos la diga. ¡Y ya está!

¿La publicidad? ¡Pues, claro! La publicidad para la movilidad... Yo te puedo decir que ahora viajo mucho en Metro y yo creo que sí hay educación. Pues, claro, iesa publicidad es necesaria! Pero con los datos –porque yo sí que tengo los datos-, te puedo decir que hace cuatro años, si eran 100.000 euros lo que se gastaba Metro de Madrid, es decir, se ha subido estratosféricamente, y no por el Centenario; años atrás también. Porque, es lo que he dicho antes, en el organigrama no había todo eso que había desde que –digamos- empezó la crisis; desde 2007 ha habido una evolución en esos puestos. Casualidades o ironías de la vida, los avances tecnológicos, por desgracia, entiendo que son para que –digamos- no haga falta tanta gente para unos puestos, y ha sido todo lo contrario; es decir, hay muchos responsables, como se dice vulgarmente, más jefes que indios. Yo voy a poner un símil que me pasó a mí, porque hablar de un tercero es muy fácil; no, hablo de mí...

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

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Pues mira, te cuento el símil, que es gracioso, y nos vamos. Yo estaba de maniobras en el depósito de Laguna, donde hay unas treinta y pico vías, y me dicen: Javi, en la mitad de la vía, está copada de trenes averiados. A las cinco o seis horas veo pasar gente con chaquetas azul de Metro, y venga a pasar, y venga a pasar; pero nadie estaba –como decía mi padre- con la grifa, ahí arreglando el tren. A la hora de finalizar, veo ya a un señor arreglando un tren y le digo: Bueno, itú eres como el lince ibérico; ya por fin un tío arreglando un tren! Y me dice: Pues, cállate, que tengo un problema, que he salido mosqueado con mi jefe, porque, ¿sabes cuál es el problema? Que somos tres en mi sección para cuatro jefes y, si hago caso a uno, el otro se mosquea, porque no le he hecho caso. Dice: ¡Esa es la problemática del señor de oficio! Me pareció tristísimo, y eso me ha pasado a mí. Por eso te digo que aquí venimos a construir. Entonces, yo no voy a decir que tú eres el mejor o que el otro es el peor, pero, por favor, vamos a hacer una auditoría, como bien ha dicho Juan, vamos a arreglar esto, tiramos todos para adelante, y volvemos a decir: Metro de Madrid, ¡el mejor del mundo! Porque a fecha de hoy, por desgracia, sí, podemos gastarnos en reformas todo lo que quieras, pero servicios de...

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

El Sr. **PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE METRO DE MADRID S.A.** (Del Llano Palomino): Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su comparecencia. A continuación, pasamos al siguiente punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

Damos paso a ruegos y preguntas, si los hubiera o hubiese. *(El señor Portero de la Torre pide la palabra.)* ¿Es un ruego o una pregunta?

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: No, una aclaración. Es que no sé a qué se refiere...

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Un ruego o una pregunta?

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Pues, será una pregunta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pregunte. *(Rumores)*.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Bueno, o un ruego... (La Sra. **ACÍN CARRERA**: *iEscoge ruego!*) *(Risas)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pregunte sobre temas de la Mesa.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Sí, bueno, pues... No, bueno, más bien es...

El Sr. **PRESIDENTE**: Sobre temas de la Mesa; si hay una pregunta, sobre temas de la Mesa.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Pues, entonces, tenía que ser ruego.

El Sr. **PRESIDENTE**: Aunque sea un ruego, tiene que ser sobre un tema de la Mesa.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: No, es que no entendía la referencia a la que se refería el señor Vinagre...

El Sr. **PRESIDENTE**: Eso no es un ruego sobre un tema de la Mesa.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: ¿No podemos aclararlo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo siento.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: No podemos aclararlo, entonces. No podemos aclararlo. *(Rumores.)* Simplemente por aclararlo, porque no lo entiendo; vamos, no sé a qué se refiere... *(Rumores.)* Lo hablamos ahora...

El Sr. **PRESIDENTE**: Perdón, cerramos la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 13 horas y 12 minutos).*







**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

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



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

Asamblea de Madrid