

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 558

7 de marzo de 2014

IX Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Tomás Serrano Guio

Sesión celebrada el viernes 7 de marzo de 2014

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-183/2014 RGEF.946. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Miguel Moreno Torres, diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que hace el Gobierno del Servicio Público de Asistencia Vecinal de la Comunidad de Madrid.

2.- PCOC-341/2014 RGEF.2077. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid la tasación realizada para el proceso de enajenación de 32 promociones del IVIMA.

3.- C-36/2013 RGEF.327. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre situación del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

4.- C-1182/2013 RGEF.14045. Comparecencia de la Sra. Directora Gerente del Instituto de la Vivienda de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre actuaciones realizadas por el IVIMA en la administración de las viviendas y anejos de las mismas sitas en Madrid en el barrio de Pavones-Mortalaz, en las calles: Timanfaya números 2 a 18; Rabat, 23 y Lyon, 10. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

5.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 11 horas y 12 minutos.....	30785
— Modificación del orden del día: Retirada de los puntos primero, PCOC-183/2014 RGEF.946 y cuarto, C-1182/2013 RGEF.14045.....	30785
— PCOC-341/2014 RGEF.2077. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid la tasación realizada para el proceso de enajenación de 32 promociones del IVIMA.	30785
- Interviene la Sra. Ruiz de Alda Moreno, formulando la pregunta.	30785
- Interviene el Sr. Viceconsejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, respondiendo a la pregunta.....	30785
- Intervienen la Sra. Ruiz de Alda Moreno y el Sr. Viceconsejero, ampliando información.....	30785-30788
— C-36/2013 RGEF.327. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre situación del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).	30789

- Interviene la Sra. Moreno Martínez, exponiendo los motivos de la petición de comparecencia.	30789-30790
- Exposición del Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid.	30790-30796
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Ruiz de Alda Moreno, la Sra. Moreno Martínez, el Sr. Franco Pardo y la Sra. Plañiol de Lacalle.	30796-30808
- Interviene el Sr. Consejero Delegado, dando respuesta a los señores portavoces. ...	30808-30812
— Ruegos y preguntas.	30812
- No hubo ruegos ni preguntas.	30812
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 4 minutos.	30812

(Se abre la sesión a las once horas y doce minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. Como cuestión previa, esta Presidencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 107.3 del Reglamento de la Asamblea, pone en conocimiento de la Comisión que, a propuesta de los autores de las iniciativas, señores Moreno Torres y Fernández Gordillo, que, por motivos personales, han excusado su asistencia a la presente sesión de la Comisión, y oído los portavoces de los Grupos Parlamentarios, se pospone a una ulterior reunión de este órgano la tramitación de las siguientes iniciativas: pregunta 183/14 y comparecencia 1182/13, que figuran como primer y cuarto punto del orden del día, respectivamente. ¿Aceptan SS.SS. la modificación del orden del día? *(Asentimiento.)* Queda aprobada la modificación del orden del día. Comenzamos con su tratamiento.

PCOC-341/2014 RGEF.2077. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Loreto Ruiz de Alda Moreno, diputada del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno de la Comunidad de Madrid la tasación realizada para el proceso de enajenación de 32 promociones del IVIMA.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida a don Borja Carabante. Tiene la palabra, doña Loreto.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señor Carabante. Nosotros queremos conocer la valoración que hace el Gobierno de la Comunidad de Madrid de la tasación realizada en el proceso de enajenación de 32 promociones del Ivima. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra, don Borja.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, la tasación para el proceso de enajenación de las 32 promociones que se llevó a cabo por parte del Ivima fue encargada a la empresa Sociedad de Tasación, que utilizó para su valoración la metodología RICS. Está homologada con el número 1, código 4301 del Registro de Entidades de Tasación del Banco de España, que llevó a cabo el cumplimiento del contrato que se le asignó, que era poder otorgar un valor de mercado para que se pudiera producir esa enajenación de las 32 promociones del Ivima, y, por tanto, llevó a cabo una tasación independiente, imparcial y adecuada al objeto de lo solicitado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carabante. Tiene la palabra doña Loreto.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Carabante, agradezco su respuesta. En relación con este tema, y siguiendo lo que usted ha dicho, me gustaría

que nos hiciera un par de aclaraciones previas. ¿Por qué eligieron a esa sociedad tasadora? Ustedes nos han dicho que el precio de la tasación fue de 19.965 euros, y mi pregunta es si este precio incluye los diferentes informes que hizo la tasadora, porque, por lo que yo sé, les presentaron dos: uno en marzo y otro correspondiente al mes de mayo. Me gustaría saber si los 20.000 euros incluyen todos los informes y si hubo alguno más, porque me he enterado de que había dos diferentes de una forma un tanto curiosa y me gustaría saber si hay alguno más.

En cualquier caso, vamos a la tasación concreta de la operación, la de 32 promociones y la fechada el 27 de mayo. Lo primero que llama la atención –y estoy segura de que usted coincidirá conmigo- es cómo es posible que una tasación de casi 3.000 viviendas de diferente tipología, de diferentes localizaciones y en diferentes situaciones se ventile en poco más de nueve páginas. Desde luego, he visto tasaciones de activos mucho menos importantes pero con mucho más interés.

Lo segundo que llama la atención es el método de actualización de rentas a la hora de la tasación. Eso es lo que dice la tasadora. Usted se ha referido al método RICS, que no es más que un seguimiento de calidad, pero lo que dice la tasación es que utilizó el método de actualización de rentas esperadas para determinar el valor de mercado. No pongo en duda que este método se utiliza como método de valoración, pero tenemos serias dudas de que sea el idóneo para valorar las viviendas del Ivima. Es un método que, por así decirlo, no valora activos concretos sino el negocio que se puede obtener con esos activos. Parece que esto no casa muy bien con la venta de unas viviendas cuyo objetivo no es obtener renta, sino ofrecer viviendas asequibles a aquel sector de la sociedad con dificultades para acceder a un hogar en el mercado libre. Y no solamente eso: se trata de viviendas construidas con los impuestos de los ciudadanos; y yo le pregunto, señor Carabante, cómo se ha valorado esto en el informe de tasación.

Nos parece que ustedes han convertido en negocio algo que no lo es o, al menos, algo que no debería serlo. Y lo peor de todo es que lo han convertido en un negocio con una rentabilidad del 20 por ciento para el fondo adquiriente, en detrimento de los intereses de los madrileños, a la vista de los valores dados a los diferentes parámetros que inciden de lleno en el valor de mercado fijado por la sociedad de tasación. El más llamativo –y seguro que usted también coincide conmigo- es la prima de riesgo, sobre la que quiero hacer alguna consideración; pero no quiero olvidarme del valor del tipo libre de riesgo, que se ve incrementado en quince puntos básicos de la tasación original, del mes de marzo, a la segunda, sin ninguna razón o justificación para este incremento.

También nos sorprende el valor de la inflación que se fija, que es de 2,90. Pero, como le decía, la prima de riesgo es el criterio que más impacta en la valoración y el que más choca. Además, no hay más que coger un programa cualquiera de cálculo, introducir la fórmula de valor actual neto y ver cómo cambia la valoración en función de este parámetro. Nosotros hemos hecho ese ejercicio y, por ejemplo, entre aplicar una prima del 10 por ciento –que ya es una cifra considerable- y otra del 14,06, que aplicó la tasadora –y ustedes dieron por bueno-, hay casi 30 millones de euros de diferencia. El asunto, señor Carabante, es que el incremento de la prima de riesgo es en detrimento del valor del activo. Esto significa, ni más ni menos, que somos los madrileños quienes estamos

asumiendo el riesgo de la operación, algo sin duda muy liberal. Justifican esta elevada prima de riesgo por el volumen de la operación, algo muy discutible. En cualquier caso, ¿por qué no se plantearon ustedes hacer lotes más pequeños, de tal forma que se optimizaran los ingresos? Puesto que estaban ustedes decididos a vender, al menos habríamos vendido a un precio más interesante para el conjunto de los ciudadanos. De hecho, ¿por qué no empezaron ustedes vendiéndoselas a los inquilinos?

Es una operación que, además, tampoco tiene ningún sentido desde el punto de vista económico-financiero para obtener liquidez por parte de la Comunidad, que era realmente la justificación, puesto que, si lleváramos al coste cómo han vendido ustedes, estaríamos hablando casi de tipos de usura, y seguro que en eso también coincide con nosotros.

En definitiva, señor Carabante, esta operación no solo ha sido mala para los madrileños porque el Ivima tiene cada vez menos patrimonio con el que llevar a cabo la función para la que fue creado sino, además, porque el diseño de su operación ha minimizado el valor de nuestros activos y ha ofrecido en bandeja de plata un magnífico negocio al fondo Azora. Son ustedes unos genios. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra ahora don Borja.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidente. Intentaré darle réplica, pero va a ser difícil teniendo en cuenta que lo que ha hecho ha sido una valoración muy personal de la tasación realizada por una de las principales empresas tasadoras de este país; por tanto, yo intentaré hacer la mía, aunque seguramente, como es lógico, no la va a compartir. En primer lugar, ¿por qué se eligió Sociedad Tasación? Porque es de las principales empresas de tasación de este país y, muy especialmente, porque no tiene ningún tipo de vinculación con ninguna entidad financiera, con ningún grupo empresarial, con ningún grupo asegurador, con ningún grupo inmobiliario, es decir, que lo que buscábamos era precisamente, para darle rigor y transparencia a esa valoración y a todo el proceso de enajenación una tasación absolutamente independiente de cualquier grupo o entidad financiera y que diera mayor credibilidad a esa tasación. Siento mucho que discrepe de la tasación. Comprendo que usted la hubiera hecho de otra manera, pero entienda que yo no pueda contratar a UPyD para hacer una tasación independiente para llevar a cabo la enajenación de 32 viviendas y permítame que le diga que me fio más de Sociedad de Tasación, como es lógico, que de un Grupo Parlamentario a la hora de establecer cuáles deben ser las hipótesis a incorporar en ese informe de tasación que dé finalmente un valor.

Decía que se había hecho una valoración muy por debajo de la que usted estima. Insisto, es la que ha hecho Sociedad de Tasación con unas hipótesis de ocupación, de morosidad y de obtención de rentas. Es verdad que la tipología del activo que se pretendía enajenar no es un bien inmobiliario en sí mismo; tampoco es un producto financiero en sí mismo y, por tanto, podemos decir que es un mixto y por eso tiene una valoración, de una parte, desde el punto de vista del activo inmobiliario, y

también, como es lógico -tal y como dice la tasación-, como consecuencia del valor de las rentas esperadas.

En relación con la pregunta de por qué se llevó a cabo una enajenación de 3.000 viviendas, que es un paquete tan importante, he de decir que fue fruto de muchas discusiones, de mucho debate no solo interno sino también con especialistas en el sector, y se estableció que en aquel momento un paquete inferior –e insisto en que se estuvieron valorando diferentes activos, desde 1.000, 1.500, 2.000, 2.500 o 3.000 viviendas- por debajo de esas 3.000 viviendas no hubiera atraído seguramente el interés de los importantes inversores que se presentaron a esta enajenación, y por eso se llevó a cabo, teniendo en cuenta, como digo, el asesoramiento externo de especialistas, que concluyeron y recomendaron llevar a cabo ese número de viviendas. De hecho, no fue tan mala decisión cuando conseguimos venderlas, a diferencia de otras comunidades autónomas que sacaron paquetes similares y no consiguieron enajenar esas viviendas.

También preguntaba por qué no se las hemos ofrecido a los inquilinos. Ya estamos en marcha en un proceso de venta a los inquilinos. Permanentemente, el Ivima ofrece las viviendas a los inquilinos; de hecho, hay 9.000 viviendas que han sido ofrecidas a los inquilinos con distinto éxito; hemos vendido en torno a 400 viviendas, de forma que hemos convertido a 400 inquilinos en 400 propietarios de vivienda. Creo que esa labor de ofrecérselas a los inquilinos se hace permanentemente en el Ivima. De todas maneras, la tasación solo marca el punto de partida de la subasta –bueno, esto no fue una subasta sino un concurso pero, al final, obtuvo el mayor precio- y, por tanto, convendrán conmigo que el valor de mercado es aquel en el que al final se cruza la oferta con la demanda, que fueron 201 millones, no los 168 que se habían establecido en el informe de tasación.

Nos decía que estamos malvendiendo y acabando con el patrimonio del Ivima. No es cierto. Precisamente estos recursos lo que permiten es continuar con la política social de vivienda de la Comunidad de Madrid. De hecho, el año pasado se entregaron 1.000 viviendas a nuevos inquilinos y este año se van a entregar alrededor de otras 1.200 o 1.300 viviendas, con lo cual más o menos vamos a estar en el mismo número de viviendas al finalizar el año. Por tanto, no tenemos menos patrimonio. Eso no es cierto.

Siento mucho que no comparta la tasación, pero la ha hecho una empresa de primer nivel, independiente, imparcial, sin ninguna vinculación y teniendo en cuenta unas hipótesis creíbles y de mercado. De hecho, creo que ha sido tan buena que ha permitido llevar a cabo el proceso de enajenación. Debo repetir que la tasación fue de 168 millones, pero que al final obtuvimos 201 millones. Cuando hablaba de negocio, también desde mi punto de vista -y es una opinión personal-, creo que ha sido una buena operación para la Comunidad de Madrid y para todos los madrileños. Teníamos un activo que una sociedad de tasación independiente había valorado en 68 millones y hemos conseguido venderlo en 201 millones. Por lo tanto, hay una ganancia para el activo de la Comunidad de Madrid -de 168 a 201 millones- de aproximadamente un 20 por ciento de los ingresos; porque al final el valor es el valor de la transacción, es el valor de mercado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Borja. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

C-36/2013 RGE.327. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, al objeto de informar sobre situación del Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Para este punto, comparece, por delegación del excelentísimo señor Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda comunicada mediante escrito con registro de entrada de la Asamblea número 2.627, de 4 de marzo, don Ignacio González Velayos, Consejero Delegado de Metro, a quien pido que ocupe su lugar en la mesa. Buenos días y bienvenido. Como la comparecencia es a petición del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes, tiene la palabra, para su introducción, doña Isabel Moreno por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Buenos días. Muchas gracias, señor González Velayos. Gracias al resto de señorías que nos acompañan porque, dentro de los horarios que tenemos, estar hoy aquí es para felicitarnos. Esperemos estar lo suficientemente activos y no espesos, porque, la verdad, es una pena que en un tema tan interesante como este no consigamos decir todo aquello que entendemos que debemos decir. No obstante, creo que con este tema no acabaremos nunca, señor González Velayos.

Esta comparecencia la teníamos solicitada hace tiempo, o sea, que no viene específicamente al hilo de los últimos acontecimientos acaecidos en el metro, pero entendemos que estos acontecimientos son consecuencia de algo que nosotros hemos venido denunciando. A nosotros nos gustaría obtener alguna explicación por su parte sobre cómo se han desarrollado los planes de ahorro establecidos por la empresa, que se nos han traído aquí en distintos momentos, los contratos que se han reducido cómo van funcionando. En definitiva, esa valoración que ustedes tendrán que hacer ya a estas alturas, el nuevo contrato que quieren implantar de un servicio integral en metro, etcétera.

Si se han alcanzado los objetivos que se planteaban con todas estas medidas, no entendemos muy bien cómo la deuda de Metro reconocida por ustedes recientemente pasa de 80 o 90 millones el año pasado a 180 millones este año. También nos gustaría conocer su valoración –ayer ya hablamos algo de este tema- desde su punto de vista de gestor máximo de la empresa, de las ventas de patrimonio que se van a realizar, de las recientes ventas que se han producido de las unidades de tren y también su valoración –nosotros vamos a hacerla- de las incidencias que han acaecido recientemente. A veces hay noticias buenas, como ayer, cuando nos felicitábamos porque un policía de paisano había ayudado a alguien que se había arrojado a las vías; en otros momentos se producen situaciones de este tipo, de solidaridad de la gente o de actuación a destacar, pero eso también significa que tendrán que hacer ustedes una valoración de sus servicios de vigilancia, los que tienen contratados nuevos y de si esto se produce ahora en mayor o menor medida que en otros

momentos. Siempre ha sido posible y se han realizado intentos de tirarse a las vías del tren o se han caído a las vías del tren, como se quiera entender, pero nos gustaría saber si, desde su punto de vista, estas cuestiones que se han repetido en muy poco tiempo. Creo que fue en la línea 6 en la que una mujer se incorporó al metro por las vías. En fin, nos gustaría que usted nos hiciera su valoración desde el punto de vista de su responsabilidad como gestor.

Para finalizar, también me gustaría que hiciera una valoración de cómo han finalizado las negociaciones, el ERE, todo esto, porque se supone que el 14 del mes pasado era cuando finalizaban todas las medidas que estaban contempladas dentro del ERE que ustedes han realizado dentro de la empresa.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Tiene la palabra, por un tiempo de quince minutos, don Ignacio González Velayos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (González Velayos): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, comparezco hoy ante esta Comisión para informarles de la situación de Metro de Madrid en calidad de Consejero Delegado de la compañía. No quisiera pasar por alto algunas informaciones aparecidas durante estos días, y me gustaría comenzar mi intervención haciendo alusión, como así me ha pedido además la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, a la evolución de Metro de Madrid en materia de incidencias en los últimos años. Desarrollaré mi exposición basándome en datos consolidados proporcionados por los técnicos de Metro de Madrid, cuya labor y esfuerzo por mejorar el servicio prestado a los madrileños es incuestionable, y no solo en conjeturas extraídas a raíz de hechos puntuales y exageraciones cuyo fin es el desgaste político del Gobierno de la Comunidad de Madrid, lejos de aportar ideas constructivas que contribuyan a la mejora de nuestra red de suburbano que, por cierto, se encuentra entre las mejores del mundo según todos los datos de organismos internacionales tanto oficiales como independientes.

En el ámbito ferroviario, se entiende por incidencias aquellas alteraciones de más de cinco minutos de duración que afectan al desarrollo normal del servicio. En el periodo que abarca del año 2008 hasta 2012, el número de incidencias ha disminuido en el metro de Madrid en más de un 40 por ciento. Y los datos así lo reflejan: hemos pasado de 13.218 incidencias en el año 2008 a 7.785 incidencias el año pasado. Esta excepcional caída en el número de incidencias se ve reflejada en el gráfico que me gustaría compartir con ustedes, en el que vemos las averías de trenes, incidencias en circulación y averías en instalaciones fijas. Ya ven que del año 2008 al año 2013 ha ido bajando de forma considerable. Como he dicho anteriormente, nos referimos a tres tipos de incidencias: a las que hacen referencia a trenes, a material móvil; a la circulación y a las instalaciones fijas.

A continuación, pasaré a detallarles el número de incidencias y su disminución según los tipos anteriormente mencionados. En lo que se refiere a incidencias producidas en trenes, en material móvil, la cifra ha pasado de 6.737 incidencias en el año 2008 a 3.230 en 2013, lo que supone una disminución del 52 por ciento. Respecto a las incidencias en la circulación, hemos pasado de 5.500 incidencias en el año 2008 a 4.100 en el 2013, con una caída del 26 por ciento. Y, por último, en lo

que respecta a incidencias en las instalaciones fijas, han disminuido en un 40 por ciento, pasando de 910 en el año 2008 a 544 en el 2013.

Pero tampoco quería dejar de hablar del año 2014 ya que estamos en los tres primeros meses y vemos cómo en mes y medio del año 2014 –hemos estado haciendo las gráficas de las incidencias registradas- también hemos bajado de forma considerable. Este primer trimestre hemos pasado, comparando con el mismo periodo, de las 1.800 incidencias de 2008 y de las 1.138 de 2013 a las 1.075 de 2014; es decir, en lo que llevamos de año las incidencias se han reducido en un 44 por ciento respecto al mismo periodo de 2008 o un 5,3 comparado con el mismo periodo de 2013.

Para que ustedes puedan situarse en un contexto adecuado, debo aclararles que esas incidencias están perfectamente alineadas con los resultados que cada año los metros que conforman Comet y Nova ponen en común. Así, estas dos asociaciones reúnen explotaciones tan importantes como Pekín, Londres, Moscú, Nueva York, París, Shanghái, Sao Paulo, Barcelona, Bruselas, Delhi o Sídney. El significado de las correspondientes incidencias sitúa a Metro de Madrid en una posición muy buena dentro del conjunto, perfectamente alineado con las grandes explotaciones ferroviarias. Este posicionamiento y la evidente disminución en el número de incidencias no hubiera sido posible conseguirse sin el esfuerzo de los trabajadores de Metro de Madrid, implicados cada día más en seguir ofreciendo de los madrileños un servicio de calidad a la altura de los países más desarrollados y que ha venido siendo una constante; un hecho objetivo que siempre ha situado a nuestro suburbano a la cabeza de todos los metros del mundo no solo en accesibilidad, estaciones, kilómetros de red, sino también, y lo que es más importante, en seguridad ferroviaria.

Además, la Comunidad de Madrid está realizando ingentes esfuerzos presupuestarios no solo en mantener sino en aumentar la inversión y los recursos económicos destinados al mantenimiento de las vías del metro de Madrid en óptimas condiciones. Así, pues, me gustaría informarles de que la inversión realizada en la partida de mantenimiento de vía se ha multiplicado por cuatro en el periodo 2011-2014, pasando de 5,8 millones de euros a casi 22 millones de euros para este ejercicio. Del mismo modo, el gasto destinado al mantenimiento de vía en el periodo 2011-2014 ha pasado de 3,4 millones a 3,9 para el año 2014.

Pero ustedes, con mucha razón, se estarán preguntando los fines a los que se han destinado dichas inversiones, y a continuación les detallaré las mismas y les definiré las líneas de actuación para el presente ejercicio. Se han realizado actuaciones sobre aparatos de vía, diagonales y breteles, así como renovaciones parciales en servicambios y cruzamiento de radio ancho y estrecho. En estas renovaciones se han instalado nuevos aparatos de última tecnología que dan la máxima garantía de seguridad a nuestro servicio ferroviario. Se ha instalado contracarril en determinados tramos de la red de metro, realizando, además, un tratamiento antivibratorio, que mejora el confort durante el viaje y aumenta la vida útil de la infraestructura. Hemos continuado con las labores anuales habituales de cambio de carril, instalando nuevos elementos de mayor resistencia de última generación, con un total de 5.840 metros lineales de carril renovado año. Asimismo, hemos renovado sistemas de apoyo en vía, con un número total de 3.281 placas adherizadas/año. Estas acciones dejan claro y fuera de toda

duda el compromiso de Metro de Madrid con la seguridad ferroviaria y, por ende, del mantenimiento. Por supuesto, esos esfuerzos serán continuados en 2014, donde tenemos previstas, entre otras, las siguientes actuaciones.

Primera. Renovación de sistemas de vía. En este apartado incluimos más renovaciones de aparato de vía, la renovación progresiva de la plataforma de balastro a hormigón, la sustitución del carril y la resolución de todos aquellos problemas que nuestro sistema de detección por ultrasonidos ayudan a detectar antes de que se generen las incidencias.

Segunda. Reparación de impermeabilizaciones. Esta problemática común a todas las explotaciones ferroviarias ocupa también un importante capítulo en nuestras tareas de mantenimiento; así está previsto sustituir las impermeabilizaciones deterioradas por otras nuevas, como lámina Bremen en los cañones, vestíbulos y andenes de las estaciones de Sainz de Baranda, O'Donnell, Méndez Álvaro, Buenos Aires o Diego de León.

Además de lo anteriormente mencionado, me gustaría incidir en otros asuntos en los que seguimos mejorando y que constituye, sin duda, un aspecto clave en la demanda de los usuarios; me estoy refiriendo a las escaleras mecánicas. Debo empezar recordando que Metro de Madrid es el suburbano líder mundial en el número de estos elementos y a una distancia muy grande de cualquier tipo de explotación. Por ponerles algún ejemplo, les diré que, frente a las 1.694 escaleras mecánicas disponibles en Metro de Madrid; Metro de Londres dispone de 442, Barcelona, de 599; Bruselas, 573; Río de Janeiro, 125; Estambul, 922, o Sao Paulo, 511. No nos quedamos solo en el número de escaleras, ya de por sí significativo, sino que tengamos también en cuenta la disponibilidad media de estos elementos. Así, en el año 2013 llegamos a una disponibilidad del 97,38 por ciento; cifra que esta misma semana ha sido mejorada hasta llegar al 97,62 por ciento. Queda claro por las cifras que son ratios mejorables y, por ello, nos seguiremos esforzando y dedicando todo nuestro empeño en dar un servicio mejor día a día para que la disponibilidad se acerque aún más al cien por cien, pero no quiero dejar de subrayar que sobrepasa ya el 97 por ciento. Podemos también hablar de los ascensores, de los que existen 518 operativos en toda nuestra red, con una disponibilidad media en 2013 del 98,8 por ciento. O también de los torniquetes, 2.480, con una disponibilidad del 98,5 por ciento, así como de las máquinas expendedoras automáticas, 1.342, con una disponibilidad del 98,52 por ciento.

Creo que en conjunto estos datos son suficientes para expresar el tamaño de nuestra compañía, pero también el enorme esfuerzo que todos los empleados de Metro de Madrid hacen cada día para conseguir unas ratios de disponibilidad que hablan por sí solos y que llevan a que nunca menos del 94 por ciento de los clientes recomienden el servicio que ofrece nuestra Compañía. En cualquier caso, en Metro tenemos muy claro que los ascensores, escaleras mecánicas y otros elementos que hacen accesibles nuestras instalaciones son un elemento básico para nuestros clientes y uno de los rasgos que hacen de nuestra red un referente mundial.

Durante este año 2014, nuestra compañía sigue apostando por la accesibilidad a través de la puesta en marcha, que anunció en esta Comisión, de un Plan de Mejora de la Accesibilidad, mediante

el cual se instalarán suplementos de borde de andén, encaminamientos cerámicos, pavimento tactovisual, tiras antideslizantes, etiquetas braille en pasamanos y escaleras mecánicas, muelles de apertura fácil en puertas de acceso y otras medidas dirigidas a facilitar el uso de nuestra red a aquellas personas con problemas de movilidad. En conjunto, este plan que anuncio hoy abarcará también el año 2015 y supondrá una inversión de más de 3 millones de euros, de los que 1,5 millones corresponden al presente ejercicio. Creemos que es un plan muy positivo para nuestros clientes, que, además, apoya la Estrategia española sobre Discapacidad 2012-2020, que incluye otra serie de acciones muy positivas como la realización de la guía de accesibilidad de Metro de Madrid o la celebración de las jornadas de integración de jóvenes con discapacidad.

No podemos hablar de Metro de Madrid sin referirnos a nuestro material móvil y en concreto a los más de 2.300 coches disponibles con una edad media de trece años al final de 2013. Hablamos por ello de una flota muy importante en tamaño, pero también muy moderna en edad y en prestaciones. Y de nuevo hay que compaginar los datos de tamaño con los de disponibilidad, señorías.

En lo que se refiere a la disponibilidad en material móvil a las siete y media de la mañana, en un día laborable, debo decirles que en 2013 se alcanzó el valor del 97,73 por ciento, tercer mejor valor histórico superado solo en 2008 y 2009 por menos de una décima. Esos magníficos ratios se consiguen gracias a las 209 revisiones de ciclo largo y a las más de 8.500 intervenciones de mantenimiento preventivo que en Metro de Madrid se realizaron en 2013. Entre las operaciones que se realizan en estas intervenciones se encuentra el torneado de ruedas que contiene por objeto mantener la geometría de estas dentro de los límites que marca la norma; es más, para aumentar la seguridad el torneo se produce antes de llegar al límite que dicha norma exige.

Si bien posteriormente hablaremos de nuestra actividad comercial, ya que hablamos de trenes, me gustaría comentar, como bien ha pedido la portavoz de Izquierda Unida, la operación de venta de 73 coches de la serie 6.000 a Essbase operador del suburbano de Buenos Aires. Esta operación ha sido muy beneficiosa para Metro de Madrid y no ha supuesto ninguna pérdida para el erario público como se ha publicado en algún medio. La operación ha estado minuciosamente estudiada por nuestros técnicos tanto a nivel operativo como a nivel financiero. Los 33 millones de pérdidas que concluyen algunas publicaciones son en palabras, falsas. Nuestros trenes han sido vendidos por encima del valor neto contable, la amortización calculada, según los criterios fiscales, y los costes de adquisición determinados correctamente no mediante actualizaciones con el IPC. Además, Metro de Madrid ha cobrado en efectivo, por adelantado y en euros, por lo que el riesgo de cobro y cambiario es nulo. Todo esto, valorado con responsabilidad y con profesionalidad les hará ver sin atisbo de duda lo ventajosa que esta operación ha sido para todas las partes. Por tanto, de nuevo tengo que decir que cualquier otra conclusión es falsa por muchas veces que se quiera repetir.

Siguiendo con el repaso de los temas más significativos en la actualidad de Metro de Madrid, debo comentarles la apuesta en marcha del plan inmobiliario al que también ha hecho referencia la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida. Como todos ustedes conocen, Metro de Madrid dispone de un conjunto de inmuebles en el centro de la ciudad cuyas prestaciones para el servicio

ferroviario ya no son necesarias en gran parte y por ello nos planteamos su enajenación y su transformación. A los 40 millones de euros que tenemos previsto ingresar en el 2015 de las operaciones que a continuación citaré, hay que añadir otros beneficios que se obtendrán por esas actuaciones en los próximos años. Como estimación global Metro de Madrid prevé un beneficio cercano a los más de 120 millones de euros, una vez que se haya transformado y ejecutado todo el plan a finales de 2017. Como es obvio, la obtención de estos ingresos se destinará al mantenimiento de la calidad del servicio prestado a nuestros clientes y sirva como muestra la congelación de las tarifas del transporte público anunciada por el Presidente de la Comunidad el pasado mes de enero.

Además este plan inmobiliario goza de otras externalidades positivas, como es el hecho de que la ciudad de Madrid gane más de 95.000 metros cuadrados que se van a destinar a la construcción de nuevas infraestructuras, zonas verdes, residenciales, equipamientos públicos, comercios y oficinas. El plan establece actuaciones en cuatro ámbitos: las cocheras de Plaza de Castilla, la parcela de la calle Granada-Cavanilles, en Pacífico; depósito de Ventas y el de cuatro Caminos, y contempla actuaciones menores en otras propiedades de la Compañía como son la integración en una trama urbana de las antiguas estaciones en desuso actualmente en los distritos de Carabanchel y Salamanca. Estas actuaciones se enmarcan en el protocolo suscrito entre Metro de Madrid y el Ayuntamiento de la ciudad para la regeneración urbana de diferentes puntos de la ciudad afectados por la infraestructura ferroviaria metropolitana, ya que supondrá, como he dicho anteriormente, una mejora dotacional y urbana para nuestra ciudad.

Nuestro plan inmobiliario es otra de las iniciativas que dentro del plan de optimización de Metro de Madrid se ha puesto en marcha para mejorar la eficiencia económica de la Compañía reduciendo así la dependencia de Metro de Madrid de las arcas públicas. Este plan se desarrolla por una doble vía: el análisis exhaustivo de todos nuestros gastos para reducirlos con un respeto absoluto a la seguridad, minimizando el impacto al cliente y aumentando los ingresos desarrollando e impulsando nuevas líneas de negocio. Las últimas estimaciones indican un impacto dentro del plan de optimización hasta 2015 en torno a los 212 millones de euros; de estos, 172 corresponden a la reducción de gastos conseguidos, con acciones como optimización de nuestros modelos de contratación, supresión de patrocinios, gastos generales y otras partidas como consultorías y alquileres aumentando fundamentalmente el aprovechamiento de las instalaciones propias, reducción en el consumo energético gracias a la puesta en marcha del plan de ahorro energético y la reducción de altos cargos. Los 40,6 millones restantes, corresponden a un aumento de ingresos conseguido en gran medida por nuestra importante acción comercial.

La mejora de los ingresos de la Compañía fue diseñada partiendo de un concepto muy claro: Metro de Madrid y cualquier empresa pública en general debe aprovechar todas las oportunidades que se le brindan para no ser un lastre para las arcas públicas. Es por ello que estamos aportando nuestro granito de arena a los esfuerzos que la Comunidad está haciendo para aliviar las cargas que a través del erario público soportan todos los madrileños. Con esta filosofía hemos conseguido aumentar nuestros ingresos no tarifarios desde diferentes flancos, fundamentalmente a partir de ingresos por

servicios de consultoría a otros metros del mundo, por alquiler de espacios comerciales y por publicidad.

En cuanto a ingresos de consultoría, son servicios prestados a otros metros y Administraciones que están diseñando y construyendo su red de transporte público y ven en la que tenemos en la Comunidad de Madrid un ejemplo a seguir; es decir, siguiendo el camino que han seguido tantas otras empresas españolas, hemos apostado por el desarrollo internacional en una línea de negocio que, además de mejorar nuestro balance, expone internacionalmente nuestro "know home" y refuerza nuestro liderazgo en el extranjero.

Durante el año 2013, el área de consultoría de Metro de Madrid ha abordado más de 50 acciones comerciales en diversos lugares del mundo, entre los que destacan Reino Unido, Perú, Puerto Rico, Paraguay, Arabia, Singapur, Qatar, Vietnam o Filipinas. Algunas de ellas están en proceso de licitación y otras están materializadas ya en proyectos, como el que se ha abordado con el metro de Salvador de Bahía, proyecto por el que se ha evaluado el estado de las instalaciones, material móvil y la obra civil de los 6,6 kilómetros que ya están ejecutados de la primera línea del metro de esta ciudad.

De igual forma, y como experto en operaciones transferroviarias, el suburbano madrileño ha desarrollado proyectos de asistencia técnica para diferentes compañías multinacionales, como: Isolux, Bombardier o Cobra en el marco de las licitaciones publicadas por el metro de Santiago de Chile para el diseño, construcción y puesta en servicio de sus nuevas líneas 3 y 6, así como para las empresas Cosapi, Iridium y CDC en el marco de la licitación para el diseño, la construcción y la explotación de la línea del metro de Lima. El valor de la facturación total de los proyectos en desarrollo durante 2013 ascienden a más de 37 millones de euros, de los cuales el 85 por ciento corresponden, como he dicho anteriormente, al proyecto de venta de material móvil serie 2000 a Buenos Aires.

En cuanto a los ingresos por publicidad y espacios comerciales, como SS.SS. ya conocen, Metro de Madrid dispone de unos espacios sumamente atractivos para diferentes actividades que la Compañía ha puesto en valor y ya se han rentabilizado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya finalizando.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (González Velayos): Sí, señor Presidente. Además, a través del contrato firmado con J.C. Decaux se cuenta con el apoyo en la gestión publicitaria de un especialista y líder europeo en esta materia. Los espacios publicitarios en soportes convencionales: canal metro, publicidad espectacular, dentro de las estaciones siguen obteniendo éxito, como la acción de ambiente "marketing" que se realizó en el cine Callao con la presentación de la película "El gran Gastby" o en Gran Vía y Nuevos Ministerios con la película "Hot". El pasado año 2013, Metro de Madrid ingresó 11,4 millones de actividades comerciales, rodajes y eventos publicitarios; es decir, a pesar de la crisis, un 10 por ciento más que en 2012.

El pasado año comparecí en esta misma Comisión ante ustedes para informarles de los detalles del nuevo contrato de vigilancia, y quiero aprovechar esta ocasión para completar lo que entonces expuse con algunos datos sobre delincuencia y, además, poner de manifiesto el éxito del nuevo modelo. Los datos siguientes corresponden al periodo de funcionamiento del nuevo modelo de seguridad: 1 de agosto de 2013, 28 de febrero de 2014, y, en comparación con el mismo, la evolución es clara: agresiones a empleados de Metro de Madrid y vigilantes de seguridad, una reducción del 17 por ciento y en robos y hurtos, una reducción de 32,14 por ciento.

Otro aspecto clave para Metro de Madrid tanto a nivel interno como externo ha sido, como bien ha preguntado la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes, la negociación del nuevo convenio colectivo refrendado por un 86 por ciento de nuestros empleados; en total, más de 4.800 empleados dieron su apoyo al convenio colectivo que, solidariamente, unido a un ERE, nos han aportado tres grandes ventajas: por primera vez, Metro de Madrid entra en un escenario de congelación salarial a cambio de estabilidad laboral en la plantilla; este nuevo convenio aumenta la flexibilidad organizativa de la Compañía y la puesta en marcha de ERE de adscripción voluntaria, con el que han salido de la empresa 589 empleados, lo que permitirá la reducción de la masa salarial de la compañía hasta el año 2020 en más de 100 millones de euros. Estamos satisfechos con los resultados, que van a tener ventajas para todas las partes: para los empleados, por la estabilidad laboral; para la empresa, por los ahorros y la eficiencia que se consigue y para los madrileños, porque ven cómo se reduce el déficit de la compañía.

Señorías, Metro de Madrid tiene hoy una tarifa más justa para los madrileños que, a través de sus impuestos, sustentan casi el 60 por ciento de la compañía. Por eso queremos seguir remando en esta dirección, en la reducción de costes, en la aplicación de medidas de racionalidad económica que está tomando nuestra Comunidad y quizá debamos seguir el ejemplo de otras infraestructuras ferroviarias europeas, como pueden ser las de Inglaterra y Portugal, que siguen avanzando hacia la liberalización e incentivando la participación del sector privado en servicios públicos, logrando una mejor asimilación de recursos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Velayos. En el turno de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra doña Loreto Ruiz de Alda, por Unión Progreso y Democracia, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **RUIZ DE ALDA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor González Velayos, y muchas gracias, realmente, por su extensa intervención; extensa, con muchos datos, pero con los que yo no puedo estar del todo de acuerdo. Le reconozco –y créame, señor González Velayos, que se lo digo de corazón- la complejidad de gestionar una empresa como Metro de Madrid, y, en esa línea, creo que es justo reconocer el trabajo de todos los empleados que hacen que esta empresa funcione y no solo los que cobran de Metro sino también los contratados por empresas externas que realizan los servicios externalizados, como son los trabajadores de limpieza y de vigilancia y seguridad.

Dicho esto, déjeme decirle, señor González Velayos, que nos describe usted una situación que no se ajusta del todo a la realidad. Yo ya sé que está en su guion, pero no le darían el Óscar al guion original sino, probablemente, al de guion adaptado. Pero yo le pido, señor González Velayos, que se ponga en el papel del usuario y se pregunte si hay o no escaleras inutilizadas, si hay o no una reducción considerable de las frecuencias, si hay o no demasiadas incidencias en el control de temperatura en los vagones, si hay o no un mayor número de averías y un deterioro de las instalaciones. Imagínese además que es usted usuario de la línea 10 y se pregunta por qué el tramo entre Cuatro Vientos y Príncipe Pío lleva más de un año siendo lento y yendo a tirones; y póngase usted en el papel de ser usuario de Mertrosur y vea cómo un verano sí, otro no, pero al siguiente sí, paralizan la línea para mejorar una infraestructura que no tiene ni diez años.

Sé que no lo va a hacer, porque aunque asegura usted ser usuarios de metro, hay detalles en los que no quiere fijarse y tira de datos oficiales; por ejemplo, en el tema de las escaleras mecánicas. Usted recientemente le dijo a través de twitter a un usuario que el 97 por ciento de las escaleras mecánicas estaban en funcionamiento, y lo ha vuelto a repetir hoy. A mí me gustaría que me explicara realmente de dónde saca usted esa cifra, porque yo tengo aquí, porque me los han dado ustedes, los resultados de calidad de todo 2013 y voy a disponibilidad de escalera y veo que en enero tenían el 94,21 por ciento; en febrero, 91,71; marzo, 91,25; abril, 90,97, cifra muy en el límite de sus estándares de calidad; mayo, 91; junio, 90; julio, 92; agosto, 93; septiembre, 94... O hicieron ustedes en el último trimestre el 104 por ciento o la media del 97 por ciento que usted nos ha dicho no sale por ningún lado.

Hace varios días leíamos una carta al director de "El Mundo" de una usuaria que se quejaba de que la escalera de Alfonso XIII había estado meses sin funcionar. Yo sé que ustedes se esconden tras los números que, como he señalado, no sé muy bien de dónde los sacan, pero el caso es que la percepción de los usuarios empieza a ser otra. Puede que a usted no le preocupe subir o bajar las escaleras a pie, pero a hay otras personas a las que sí y estas empiezan a preferir hacer sus desplazamientos en otros modos que en estos momentos les dan mayor confianza como pueden ser Cercanías o el autobús. Una cosa tan simple como las deficiencias en las escaleras mecánicas provoca un efecto expulsión de determinados colectivos, y dado que ustedes están perdiendo demanda, deberían cuidar un poco más que esto no ocurra.

Quiero hacer mención también a las frecuencias. No sé si son ustedes conscientes de que tenemos una infraestructura descomunal para que en algunas líneas circulen cuatro unidades móviles a la hora; cada quince minutos, son cuatro a la hora, además, unidades cortas. Sin duda –y seguro que usted está de acuerdo conmigo-, es algo bastante indeficiente y la culpa de esto, se pongan ustedes como se pongan, es que han construido una infraestructura por intereses que van más allá de ofrecer una movilidad a la que tienen derecho los ciudadanos. Presumen de que vienen no sé cuántas delegaciones a verles –algo que yo, por supuesto, no dudo-, pero también estoy segura de que se llevan muchos apuntes sobre lo que no deben hacer.

La cuestión del mantenimiento, señor González Velayos, es muy seria, y estoy convencida de que es un asunto que a ustedes les ocupa y les preocupa como a cualquiera de nosotros. Cuando discutimos los presupuestos para este año, nuestro Grupo ya señaló que la partida de reparaciones y conservación pasaba de los 102 millones de los presupuestos de 2013 a 85 millones para 2014. Ustedes lo justificaron diciendo que habían decidido que algunos servicios no siguieran externalizados y que sería personal de Metro quien los llevara a cabo. ¿Me confirma que eso es así y que esa reducción no es por un menor mantenimiento de las instalaciones? Y si todo lo que usted cuenta es cierto, ¿por qué las averías y descarrilamientos que se están produciendo? ¿Y por qué las denuncias que están haciendo públicas los sindicatos, señor González Velayos? Desde luego, si leemos la última circular del sindicato de conductores o lo publicado recientemente en algún medio digital sobre lo que ocurre en la línea 10, a uno le dan ganas de no ir en metro.

Como le decía, es una cuestión muy seria, y no se trata de hacer actos de fe sobre lo que dicen unos y lo que dicen otros. Esto no es una disputa para ver quién tiene razón, sino para que los usuarios de metro confíen plenamente en este modo de transporte, y para ello, señor González Velayos, a ustedes les falta información, transparencia y credibilidad.

Por otro lado, el otro día estuve revisando los estatutos de Metro de Madrid y, en especial, su objeto social. Como recordatorio para SS.SS., Metro tiene cuatro objetivos: tres relacionados con el transporte y uno relacionado con la gestión y rentabilización de su patrimonio. Pues, como sigan ustedes con su estrategia, esta proporción acabará alternándose y tendremos tres relacionadas con la promoción y el autobombo y una relacionada con el transporte ferroviario, porque solo les falta promocionar las bodas en el suburbano.

Le hemos dicho ya alguna vez, y se lo vuelvo a decir hoy, que Metro de Madrid es un operador del sistema público de transporte cuyo cometido es transportar personas de una forma rápida, segura, eficiente y con unos niveles aceptables de calidad, y mientras ustedes se dedican a otros menesteres se olvidan de realizar su cometido principal.

No voy a extenderme más allá porque seguro que muchos temas que me dejo pendientes los van a tratar los portavoces del resto de los Grupos, y no estamos aquí para ser repetitivos. Solo quiero insistir, señor González Velayos, en recordarle que gestionan una empresa que ofrece un servicio necesario para la movilidad de los madrileños bajo parámetros de seguridad, rapidez y calidad, y que ustedes están obligados a ofrecerlo, entre otras cosas, porque para eso pagan los usuarios y para eso les pagan a ustedes. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Loreto. Tiene la palabra, por diez minutos, doña Isabel Moreno, del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Los Verdes.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Muchas gracias. Señor González Velayos, efectivamente, la intervención es ya extensa en sí misma, por lo que intentaré hablar de las cosas más interesantes, urgentes o de actualidad. Evidentemente, nos resignamos a seguir interviniendo en el futuro para poder ir conociendo y desbrozando algunas otras cosas que no se han planteado. No se ha planteado

ni aclarado, por ejemplo, lo de la deuda de Metro. Yo le he preguntado cómo es posible que con todos los planes de ahorro establecidos, todos los planes de eficiencia y todo lo que se nos ha ido comentando y usted mismo hoy aquí ha mencionado, se haya pasado de los 80 millones de deuda reconocida del año pasado a los 180 millones del año 2013. La verdad es que eso no se justifica exclusivamente por la ausencia de viajeros o por su disminución. Como sigamos así –y ahora le voy a decir la otra visión que nosotros tenemos de la empresa- no solamente habrá un trasvase, intencionado o no, hacia el transporte de superficie –el otro día lo veíamos con la EMT- sino que, en un momento determinado, los usuarios de metro huirán de hacer uso del mismo porque desgraciadamente hemos dejado de tener aquella magnífica empresa, aquel modélico servicio de transporte del que todos nos hemos sentido orgullosos –lo hemos dicho una y otra vez-, ya que hemos pasado a otra cosa, a otro servicio, a otro metro con otro tipo de características.

Usted ha hablado de cinéfilos. Bueno, pues los que somos un poco aficionado les podemos decir que usted está instalado, como si dijéramos, en “La vida es bella”, o en “Los jueves, milagro” por ser una película española. Incluso, pasando al cine negro, del “Rififi” al “rufufú.” Es decir, aquí estamos hablando ya de lo que podía haber sido Metro y de lo que en este momento se está convirtiendo el servicio de Metro de Madrid.

No conocemos el balance que ustedes han hecho de sus planes de ahorro. Nos gustaría conocernos con un poco más de detalle, tal vez en la Memoria, tal vez en alguna otra intervención podamos avanzar en ello.

Ustedes se lanzan a un nuevo contrato de servicio integral, ahora de los servicios centrales; hablan de reprografía. Lo tienen en licitación. Parece que va a suponer un ahorro porque ahora cuesta un millón y pico y, luego, si esto se contrata todo junto puede salir por cinco millones y pico. La licitación está en ese nivel, incluso puede bajar si llega el momento. Pero, desgraciadamente, estamos viendo cómo todos los contratos que se hacen terminan perdiendo en calidad del servicio que se prestaba o incrementando finalmente el valor de esos contratos. Una de las dos cosas se da. No se hace lo mismo, ya lo estamos viendo, con menos precio y con menos condiciones, con menos personas, con menos inversión; eso es imposible.

En cuanto a la venta del patrimonio, casi que yo creo que lo vamos a dejar para otra ocasión, porque realmente habría mucho que decir: si el objeto social de Metro en este momento pasa por gestionar el patrimonio, evidentemente, de la manera que ustedes pretenden, en unos casos para poner en marcha actividades comerciales, residenciales, etcétera. O si simplemente ustedes deberían saber exactamente qué patrimonio es el que en este momento no es de utilidad para la empresa y ponerlo a disposición efectivamente de... Pero creemos que se dan diferentes situaciones también en las ventas que ustedes quieren producir. Por lo tanto, si me da tiempo, tal vez esa cuestión la voy a dejar para el final y, si no, para otra intervención.

Respecto a la venta de los vehículos, de los trenes y de los coches, usted ha hablado de que nos han dejado esto –otra vez más nos cuentan esto- como una magnífica operación, pero a los

demás no nos salen las cuentas, y además parece que se han sustituido unos trenes, los que se han vendido, que eran mucho más operativos, desde el punto de la empresa, que los que quedan en este momento, que dan bastantes problemas. ¿Y por qué digo esto? Porque parece ser que lo de la fuerte inversión en mantenimiento, etcétera, sigue siendo una utopía. Por eso, le digo, señor Velayos, que no tengo ningún inconveniente en recorrer con usted cualquier parte de la empresa, cualquier instalación, lo que usted quiera; hablar con la gente y con los usuarios, lo que usted quiera. Yo no tengo inconveniente porque tampoco tengo el monopolio de esto. Entonces, si lo podemos hacer en conjunto, pues estupendo; así nos insultan juntos y todo lo demás. La falta de inversión que se está produciendo en mantenimiento, en lo que son repuestos, es lo que está dando también origen a las incidencias que se están produciendo.

Yo le dije en una ocasión en el Pleno –y por eso yo prefiero hablarlo casi en la Comisión porque es más en “petit comité”- que faltaba material de protección para los trabajadores; que faltaban lunas; que faltaban sillones que se quitaban a los trenes que estaban parados. Pues eso es una tónica habitual; sigue siendo habitual. Siguen faltando repuestos, porque no hay dinero para repuestos, y, entonces, siguen faltando los repuestos, que se siguen cogiendo de otros trenes; se siguen haciendo determinadas cosas que no se deberían hacer. Además, la falta de inversión en repuesto supone que se está haciendo un peor mantenimiento, y no por culpa de los trabajadores; yo estoy con usted. Si hoy día la empresa sigue teniendo una marca y un caché es por la voluntad que ponen los trabajadores para que eso funcione correctamente y para que la empresa funcione de la manera que entienden ellos que deben hacerlo, puesto que para ellos es un servicio público y entienden que eso debe así. Pero a mí me gustaría que nos acercáramos un día y usted viera que hay trenes subidos en las grúas, por ejemplo, esperando una pieza. No hay pieza para reponer. ¿Qué pasa? Pues pasa lo que pasa, que hay otros trenes que no pueden ser subidos allí para otro tipo de reposiciones; que, además, no se pueden hacer los mantenimiento rutinarios correctamente; que eso de las ruedas se hace relativamente –esto que usted nos cuenta-. Por lo tanto, pregunte usted el estocaje que tienen de repuesto; pregunte usted si hay pintura para pintar los trenes. En fin, todas estas cosas yo se lo digo aquí y a lo mejor resulta que tengo una información incorrecta, pero creo que tengo bastante información respecto a lo que está pasando con el repuesto ahora mismo; con los repuestos y la inversión en repuesto.

Nosotros ya le dijimos en su día –y luego le leeré además cosas muy detalladas sobre lo que se ha planteado acerca de algunas cuestiones- que los recortes que se producían en cualquier ámbito eran muy evidentes, en este caso en una empresa como Metro; podría ser en cualquier otro servicio o en cualquier otra empresa. A lo mejor en un primer momento, en una primera etapa se apreciaban menos, pero a medida que se iban acumulando y pasando el tiempo, iban produciéndose consecuencias, y eso es lo que está pasando hoy día en Metro Madrid. Me consta que usted sigue en twitter, efectivamente; dice que hay cosas que no pasan. Yo también sigo en twitter y me llegan muchas entradas de los sufridores del metro, usuarios normales, me mandan las fotos, el vídeo del descarrilamiento, etcétera, por lo que me gustaría saber el porqué de la opacidad. Si ha habido un descarrilamiento, que además es una cosa que se produce y se puede producir... Me lo han explicado y me han dicho que es una cosa normal, que se puede producir porque, como va a cocheras o sale de

cocheras y una parte de los remolques no va con peso, pues, lógicamente, en un momento determinado puede salirse de la vía, pero habría que averiguar por qué. Entiendo que ustedes están investigando si es un desgaste de la vía, en fin, todas esas cosas. Pasar puede pasar, va sin peso y se sale. Hay un protocolo para que, una vez que se salga de la vía, se vuelva a colocar, no pasa nada, pero habrá que saber exactamente si ese es un problema de desgaste de la vía o de lo que sea, porque eso también podría llegar a producirse incluso con viajeros dentro, y eso ya es mucho más problemático.

Por lo tanto, nosotros creemos que debe haber una mayor inversión en mantenimiento y en repuestos. Recuerdo que el señor Beteta nos contó de no sé cuántas escaleras se iban a hacer, poner y arreglar. Se podrán poner muchas escaleras, se podrá hacer lo que se quiera, pero hay que prever su mantenimiento, que por falta de repuestos -no estamos diciendo que sea porque lo trabajadores pasen olímpicamente de arreglarlas- te encuentres con escaleras que pasan meses sin arreglarse, ascensores que no funcionan. Usted habla de accesibilidad, pero es que hay ascensores que no llegan abajo del todo; eso también es accesibilidad. Ustedes podrán llevar a pasear por allí a todas las personas con discapacidad que quieran, pero en algunos casos no podrán llegar a recorrer todas las instalaciones. Esa tendría que ser una de sus prioridades, que fuera realmente accesible; por tanto, tienen que funcionar todos los mecanismos de accesibilidad, incluida las inversiones que haya que hacer para ello.

Usted habrá visto, como yo, porque es usuario o porque le mandan fotos, las goteras, los desprendimientos, todas esas cosas; eso también pasa, no estamos hablando de que eso no pase en el metro, y usted lo sabe igual que lo sé yo. No se trata de que aquí vengamos a contar mentiras, como la canción, sino de que pongamos sobre la mesa una serie de cosas, y, si tienen posibilidades de ser resueltas, se resuelvan y, si no, tendrán que decir ustedes qué piensan hacer, claro.

Ayer hablé con el Viceconsejero porque salió el tema del metro y le comenté el tema de las diagonales. Este tema está empezando a ser muy preocupante, porque desde el punto de vista del personal de Metro, sobre todo de los conductores, que son los que más lo denuncian, es preocupante por dos cosas: primero, porque inutiliza parte de las vías, porque el tema de las diagonales está ahí, y, segundo, porque los recorridos acaban siendo interminables en el metro y eso afecta a las frecuencias; recorridos que antes se hacían en 30 minutos ahora se hacen en 90. Entonces, ¿qué pasa? Que las frecuencias también se alargan de forma brutal.

Otra de las cosas que se denuncian no son ya los recortes que se hicieron, que se redujeron horarios de servicios, es que ahora mismo, por las incidencias que se podrían producir y que se están produciendo cada vez en mayor medida, están ampliando y ampliando y ampliando las frecuencias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, por favor.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Sí, señor Presidente. Por lo tanto, nosotros creemos que hay varias cosas como estas que los usuarios las están sufriendo en el día a día; que realmente hay que hacer una fuerte inversión; que se está produciendo una clara merma en la calidad del servicio, una

pérdida de calidad, por supuesto; que además eso va aparejado a la falta de transparencia y a la ocultación de lo que está pasando. No tienen ustedes por qué decir que no se ha producido o que no se producen cosas, cuando son tan obvias que hasta los vídeos de los descarrilamientos están colgados en la red. Si esto sigue así, no nos quedará más remedio que pedir una auditoria económica y de gestión de la empresa, porque entendemos que ustedes tendrán sus datos, pero es que esto está hecho para quedar bien, pero no parece que sea la realidad; no estamos moviéndonos en el mundo de la realidad de la empresa.

En este caso me dirijo a usted, pero me dirijo al Gobierno de la Comunidad de Madrid: si ustedes, en este periodo de la Legislatura, han querido poner al frente de las responsabilidades de Gobierno a liquidadores en vez de a gestores, los madrileños queremos gestores y no liquidadores; por lo tanto, le pediremos al Gobierno de Madrid que sustituya a los gestores, a los directivos y a los directores que tiene puestos al frente de los servicios.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando; lleva dos minutos de más.

La Sra. **MORENO MARTÍNEZ**: Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Manuel Franco, por tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **FRANCO PARDO**: Gracias, señor Presidente. Buenos días. Señor Consejero Delegado, agradecemos las explicaciones que nos ha dado, con las que, lógicamente, en muchos aspectos no puedo estar de acuerdo; primero, por la utilización de demasiados eufemismos -a mi modo de ver-, llamando incidentes a situaciones que no tienen otro nombre más que descarrilamientos, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida. Yo también tengo los vídeos de ese descarrilamiento; si quiere se los muestro, aunque seguro que usted los tiene en su poder y sabe perfectamente que son descarrilamientos. Efectivamente, no pasa nada, porque estos sucesos se pueden producir en una red tan extensa como la de Metro de Madrid y no por ello vamos a dejar de pensar que es el mejor metro del mundo mundial, señor Consejero Delegado. No; seguiremos pensando que tenemos un magnífico metro en Madrid, pero seguimos teniendo serias dudas sobre si la gestión es la adecuada o no; bueno, no tenemos ninguna duda: creemos que la gestión no es la adecuada.

Usted hablaba de la magnífica operación financiera que supuso la venta a Argentina de diferentes trenes de la serie 6000. Creo que estos trenes se compraron en 1998, si la memoria no me falla. Me gustaría que nos dijera, señor Consejero Delegado, cuánto costaron cuando se compraron, por cuánto se han vendido -ya lo ha comentado-, qué criterios utiliza usted para ver la amortización de esa inversión y si realmente el negocio es tan magnífico como usted nos ha querido plantear. Además, si la operación es tan brillante, ¿por qué ustedes venden trenes de la serie 6000 y los sustituyen en determinadas líneas que no son las adecuadas para determinados trenes por otros que tienen una antigüedad en algunos casos de más de treinta años? ¿Qué está primando? ¿El negocio por encima de los intereses de los usuarios del metro de Madrid? Es lo que deduzco de sus palabras y de las cifras de las que disponemos.

También es cierto –ya se ha comentado tanto por parte de doña Loreto Ruiz de Alda como por la señora Moreno, de Izquierda Unida- que ahora hay grandes problemas con el mantenimiento. Usted sabe perfectamente –y yo tengo fotos, gráficos y lo que usted quiera- que ahora mismo hay muchos problemas con muchos repuestos, que Metro de Madrid no dispone de piezas adecuadas para realizar esas labores mínimas de mantenimiento. Usted sabe perfectamente que hay problemas, por ejemplo, con las ruedas; usted sabe, por ejemplo, que hay problemas con las suspensiones primarias; usted sabe perfectamente que hay algunos trenes -no quiero decir muchos- parados por falta de estos repuestos; usted sabe perfectamente, señor Consejero Delegado, que hay trenes de metro circulando por Madrid con las lunas rajadas porque no hay ahora mismo repuestos de esas lunas. Eso está pasando. Yo soy usuario de metro, lo utilizo con bastante frecuencia y lo que ha comentado la señora Ruiz de Alda de la estación Alfonso XIII, que es de las que suelo utilizar –Alfonso XIII y Prosperidad-, es cierto: las escaleras mecánicas se han tirado semanas sin funcionar, y en Prosperidad también; por ejemplo, en Guzmán el Bueno, no me atrevería a decir que llevamos meses, porque quiero ser riguroso, pero sí bastantes semanas con alguna escalera mecánica averiada. Usted nos hace un relato del número de escaleras mecánicas que tiene el metro de Madrid, pero esos porcentajes de buen funcionamiento de los que usted nos habla, a mi modo de ver, no se están cumpliendo. El ejemplo es muy gráfico: hay algunas escaleras mecánicas que llevan semanas paradas y no se reparan.

Por otra parte, presumen también -y hasta cierto punto, visto desde un punto de vista aséptico, se podía entender- de que hay muchos ascensores para acceder al metro de Madrid, pero lo que no dicen es que en muchos de estos ascensores las personas con movilidad reducida no pueden acceder a los andenes, porque llega un momento en que el ascensor no sigue bajando -por así decirlo, valga la expresión coloquial- y las personas con movilidad reducida, repito, no pueden llegar a los andenes. Yo creo que este es un tema que se podría corregir; no hace falta utilizar la inteligencia de Einstein, ni mucho menos -si hiciera falta seguro que no se corregiría, al menos de momento-, pero es cuestión a veces de voluntad, como, por ejemplo, es cuestión de voluntad que en el intercambiador de Moncloa -aunque esto no es cosa suya, es cosa más del Consorcio- las personas con movilidad reducida no pueden utilizar el metro a partir de las 12 de la noche; eso está sucediendo, y yo no creo que eso sea muy difícil solucionarlo. Tome nota, por favor, señor Consejero Delegado, para que, al menos en la parte que a usted le corresponda, ese tema se pueda resolver.

Hay otra serie de problemas que me preocupan, y mucho. Con estas políticas que ustedes están realizando, que hipotéticamente, desde un punto de vista contable, pueden ser maravillosas, a lo que están contribuyendo es a alejar una vez más, o más, si cabe, a los ciudadanos del metro de Madrid. Tenga usted en cuenta que, según los últimos datos, mientras, por ejemplo, la EMT recupera -aunque con cifras muy modestas todavía- el número de viajeros, Metro de Madrid sigue padeciendo una auténtica sangría en lo que es el número de usuarios que utilizan el metro de Madrid. Ahora mismo, como anécdota, mi compañero Modesto Nolla me mostraba una imagen de lo que estaba sucediendo en la línea 12 del metro, y es que estaba la línea averiada y sin saber todavía cuándo se reanudaría el servicio; bueno, me dice Modesto Nolla que en veinte minutos. Le acabo de decir desde el principio de mi intervención que son cosas que se pueden entender, pero que hay que explicarlas convenientemente, y hay que dejar de utilizar eufemismos, porque al ciudadano que utiliza el

transporte público de Madrid le gustan las cosas claras, señor Consejero Delegado, y le gusta que se llame a las cosas por su nombre, porque, repito, es una garantía para que estos ciudadanos se fidelicen en cuanto a la utilización del transporte público de Madrid, y en este caso del metro.

Para concluir, para no repetir ya argumentos que han esgrimido las portavoces de Izquierda Unida y de UPyD, la última parte de su intervención me ha dejado seriamente preocupado, cuando usted nos pone como modelo el transporte público de Portugal y de Gran Bretaña, y ese camino tendente a imitar muchos modelos que implicaría, a largo o medio plazo, una privatización del transporte público, en este caso de Metro de Madrid; eso sí que me preocupa profundamente. Yo espero que en los próximos meses los ciudadanos de Madrid impidan que ustedes puedan llevar a cabo, de forma más o menos encubierta, una privatización de Metro de Madrid. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don José Manuel. Tiene la palabra doña Regina Plañiol, del Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **PLAÑIOL DE LACALLE**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor González Velayos, bienvenido a esta Comisión en esta nueva ocasión, y nuestro agradecimiento por todas sus explicaciones; bienvenido, además, a esta que ha sido su casa durante mucho tiempo y a la que siempre será bienvenido.

Señor Presidente, antes de entrar en el fondo de la cuestión, me gustaría que me dejara dos segundos simplemente para hacer un reconocimiento a las mujeres españolas en general y a las mujeres madrileñas en particular porque mañana es el Día Internacional de la Mujer, y quisiera hacer ese pequeño homenaje en esta Asamblea no solo para todas las madrileñas sino para todas las trabajadoras, en este caso las taquígrafas y las ordenanzas que nos acompañan, y también las diputadas, ¡cómo no! Es una manera curiosa de celebrar nuestro Día Internacional, ya que estamos todas en esta Comisión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nos sumamos todos los miembros de la Comisión, por supuesto.

La Sra. **PLAÑIOL DE LACALLE**: Ya sé que el día es mañana. Hoy se celebra un acto institucional, que se está celebrando en este momento en la Puerta del Sol. Nosotros no podemos acompañarlos y, por lo tanto, lo celebramos aquí y mañana seguiremos celebrando nuestro Día Internacional.

Muchas gracias, señor González Velayos, y mis felicitaciones no solo por la gestión que está realizando en el Metro de Madrid, porque la comparecencia que se ha pedido es precisamente sobre la situación en general del metro, y yo debo de calificarla de sobresaliente. Igual que hice el otro día en el Pleno con el Consejero de Transportes, le quiero felicitar porque tiene usted el honor de ser el Consejero Delegado del metro que ha podido congelar las tarifas del transporte público, Metro de Madrid. El señor Franco ya ha tenido su turno de palabra, si no, ahora diría también que ya lo pidió en su momento; ya, pero lo difícil no es pedirlo, lo difícil es poderlo hacer, y la verdad es que el Gobierno de Madrid tiene en este momento el honor de haber podido congelar las tarifas de transporte y

estamos todos muy contentos con que eso se pueda hacer y que se pueda además mantener en el tiempo.

Mire, señor González Velayos, el metro de Madrid –lo ha dicho alguno de los representantes de la oposición- es uno de los mejores metros del mundo, y el sistema de transporte público de Madrid es también uno de los mejores que podemos encontrar en una región de las características de la nuestra. Además, se ha convertido en uno de los principales activos de Madrid y eso lo saben los empleados de Metro de Madrid y todos los que conforman la gran familia de Metro de Madrid; lo saben todos los diputados de la Asamblea; también lo saben los portavoces de los Grupos de la oposición -alguno lo ha dicho y el resto lo ha dejado entrever-; todos sabemos que es el mejor metro del mundo y uno de los mejores sistemas de transporte. Lo saben también -que es lo más importante- los madrileños, los ciudadanos y estoy convencida de que se enorgullecen de su metro, de que lo usan, lo valoran, lo aprecian y, además, se identifican con él. Hoy el metro de Madrid se ha convertido de verdad en una de las principales señas de identidad de nuestra región y lo va a seguir siendo.

Además, los madrileños están orgullosos de su metro por muchas de las cosas que acaba usted de destacar. En primer lugar, destacaría que es por la amplia red de metro que tenemos en nuestra región y por su complementariedad con el resto de los transportes públicos. También, por el número y por la calidad de sus estaciones; por su horario de apertura al público, que es uno de los mayores del mundo; por la frecuencia de sus trenes y por la calidad de su servicio. Cuando algunos se quejan de la amplitud del metro siempre les preguntamos: dígnanos ustedes qué estaciones de metro quieren cerrar, y, por supuesto, nunca tenemos respuesta. La amplia red de metro es la que quieren los madrileños, la que disfrutan y de la que, por supuesto, no quieren prescindir.

Los madrileños también están contentos con la relación entre el precio y la calidad del servicio. Cualquiera que conozca otros sistemas de metro en el mundo sabe que el sistema de precios de Madrid es la mejor oferta de calidad y servicio. Además, Metro de Madrid ha sabido ampliar notablemente su red de metro sin que se produjera un aumento correlativo en el precio de las tarifas como consecuencia del mayor servicio a disposición de los usuarios. La política de precios no es solo sobresaliente, como ha dicho anteriormente, por la congelación actual de las tarifas sino por su política de precios en general, por su sistema de abonos, por las bonificaciones y por los precios especiales a determinados colectivos. Creo que son de destacar muy especialmente los precios especiales para las personas mayores, para las personas con discapacidad, para los jóvenes y también para las familias numerosas de nuestra región. A pesar de lo que dicen algunos de los portavoces de la oposición, Metro también destaca por sus sistemas de seguridad, por la inversión en mantenimiento, por todos sus sistemas preventivos y por la obsesión –si me permite la expresión- por la calidad y la seguridad del servicio, de las personas, de los trabajadores y de los usuarios. Ha destacado usted especialmente -y yo lo quiero recalcar- las inversiones que se van a realizar próximamente y todos sus planes de mantenimiento y de prevención. No compartimos, desde luego, la impresión que quieren dar a veces los Grupos de la oposición elevando a la categoría de general lo que son simples incidencias -que, por supuesto, no ponen en riesgo la seguridad de todos- y que

quieren a dar a entender que lo cotidiano en el metro son las incidencias y los problemas, cuando en realidad lo cotidiano en el metro es la calidad del servicio y prácticamente la plena disponibilidad.

Los madrileños también valoran la eficaz gestión presupuestaria que está realizando Metro de Madrid, conteniendo los gastos y desarrollando además un plan eficaz de incremento de los ingresos. Todos los esfuerzos que se hagan en Metro de Madrid en esta materia van directamente al bolsillo de los madrileños: bien al bolsillo de los usuarios porque se evitan incrementos en las tarifas, como acabamos de ver, bien al de todos los ciudadanos porque, evidentemente, se contiene el sistema fiscal. No es malo recordar, una vez más, que tenemos en Madrid el mejor sistema fiscal, el de los impuestos más bajos, y eso beneficia directamente a todos los madrileños, y a eso contribuye, en la medida que puede, Metro de Madrid. Algunos ejemplos de esa gestión eficaz los acaba de destacar usted, como la venta de los coches a Buenos Aires: como el plan inmobiliario, que, como hemos hablado, puede generar ingresos a Metro y serán siempre bienvenidos, pero es que además va a poner a disposición de los madrileños diez hectáreas en el centro de Madrid para planes residenciales, zonas verdes y equipamiento para los madrileños; por tanto, va a generar inversiones y va a permitir que pueda crearse empleo alrededor de estas iniciativas. También hay que valorar los importantes ingresos de consultoría; esto es a lo que podemos llamar el "know how" de Metro de Madrid, que puede permitir que otros países del mundo se beneficien de ese activo tan importante que es la experiencia y el conocimiento de los profesionales del Metro de Madrid.

No me quiero olvidar de otras acciones comerciales, como son los ingresos por publicidad y la gestión de los espacios comerciales, y algunas acciones importantes en materia de ahorro, como son el plan de ahorro energético y toda la reorganización de contratos de vigilancia y otras iniciativas parecidas.

Los madrileños valoran también –y lo digo yo, insisto, que he estado muchos años en Asunto Sociales- el plan de accesibilidad de nuestra red de transporte. Las 1.694 escaleras mecánicas son un hito que no encontramos en ningún otro metro del mundo. Usted ha destacado el de Londres, con 442 escaleras mecánicas, o el de Barcelona con 599, pero realmente tenemos una red de escaleras mecánicas para personas con movilidad reducida y para los usuarios en general que creo que es muy importante destacar, y los 518 ascensores se han convertido en los aliados imprescindibles de las personas –en este caso sí- con movilidad reducida, que pueden de esta manera acceder al metro que es de todos.

Quiero felicitarle también por el plan de mejora de la accesibilidad que acaba de destacar. Creo que es importantísimo seguir avanzando –en esto estamos todos de acuerdo-, que podamos establecer suplementos de borde de andén, los encaminamientos cerámicos, el pavimento tactovisual, las tiras antideslizantes, etiquetas braille con carácter generalizado o los muelles de apertura fácil y, en general, una guía de accesibilidad de Metro de Madrid para todo el que lo pueda necesitar. Desde luego, le felicito y le animo a seguir en esta línea que los madrileños van a saber apreciar, los madrileños con discapacidad y todo el que tiene alguna sensibilidad con las personas con discapacidad.

No me quiero olvidar tampoco de otras mejoras de calidad que parece que son menos importantes pero ahí están, como son, por ejemplo, la posibilidad de utilizar la telefonía en los trenes, o poder utilizar el metro acompañado de una bici o coches de niños, o que se puedan reducir de forma importante las agresiones, los robos o los hurtos. Son acciones que suman y que siguen y que hacen que el metro de Madrid sea uno de los mejores del mundo.

He dejado para el final lo que creo que es probablemente uno de los principales activos del metro de Madrid, si no es el principal, que es precisamente su equipo humano: sus trabajadores, sus conductores, sus jefes de estación, el personal de mantenimiento de material fijo, de material móvil, los talleres centrales, los directivos, por supuesto también los ingenieros, es decir, toda la gran familia de Metro, que trabajada directamente en Metro o, como nos ha recordado la portavoz de UPyD, en aquellas empresas que son colaboradoras del trabajo de Metro, que creo que son unos magníficos profesionales todos ellos, que están muy involucrados en el servicio, que son todos muy responsable y que, desde luego, forman parte del corazón de Metro de Madrid.

Quiero valorar muy positivamente el convenio que se acaba de firmar y usted lo ha destacado también; ese convenio colectivo que ha sido ratificado por el 86,6 por ciento de la plantilla, que, desde luego, creo que es un ejemplo en materia de negociación colectiva a seguir. En este acuerdo se ha conseguido la congelación salarial y una estabilidad en la plantilla; se ha conseguido también una flexibilidad organizativa para adaptarnos a las necesidades de la demanda, a lo que nos piden los ciudadanos, que ha presentado un expediente de regulación de empleo voluntario al que –valga la redundancia– se han apuntado voluntariamente 589 trabajadores y que, desde luego, nos da una tranquilidad y una paz para todos y se han defendido los intereses de todos. Creo que hay que destacar el muy importante acuerdo que se acaba de alcanzar.

Usted en su intervención –lo quiero destacar– ha agradecido al menos en cuatro ocasiones, si lo he contado bien, el trabajo y el esfuerzo que han realizado los empleados de Metro de Madrid. En otras comisiones nos suelen acompañar en calidad de invitados representantes sindicales o representantes de la plantilla. En esta ocasión no nos acompañan y no lo pueden escuchar, pero sí me gustaría que usted transmitiera a la plantilla la felicitación y el agradecimiento de esta Comisión y que destacaran además sus palabras reconociendo el trabajo de los empleados de Metro. Se lo agradezco muy especialmente porque no sé si todos los que forman parte de esta Comisión saben que yo le he dedicado ocho años de mi vida profesional a Metro de Madrid, con lo cual conozco de cerca la casa, conozco la calidad de los profesionales, la forma de trabajo y le puedo asegurar que, cuando alguien ha sido “metrero” en algún momento de su vida, es “metrero” siempre. Si me permiten una pequeña anécdota, en el metro solemos decir que, cuando alguien ha trabajado en Metro, en lugar de plaquetas lleva rombos; por lo tanto, el metro forma parte ya siempre de su vida. Yo me siento muy orgullosa de haber trabajado unos años en Metro de Madrid; estoy convencida de que todos los trabajadores de Metro están muy orgullosos también y, desde luego, usted mismo, que hoy trabaja en el metro, el día de mañana estará igual de orgulloso de haber trabajado en la que en este momento es probablemente una de las mejores empresas de transporte del mundo.

Voy a acabar. Simplemente quiero destacar que en una Comisión como esta, de Transportes, en la que se ponen de manifiesto muchas veces diferencias de opinión, diferencias de visión política en cuando a cómo se deben realizar las cosas, a los diputados de los diferentes Grupos nos une lo fundamental: todos creemos en un sistema de transporte público como el que tenemos, todos valoramos muy especialmente el metro de Madrid, y estoy convencida de que las críticas, las sugerencias y los comentarios que recibimos en el fondo son un esfuerzo más para entre todos tener el mejor metro de Madrid. Señor Consejero Delegado, muchas gracias. Nos gustará verle más veces por aquí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Regina. Para finalizar, tiene la palabra don Ignacio González Velayos por un tiempo de diez minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (González Velayos): Muchas gracias, señor Presidente. Señores portavoces, agradezco el tono que han empleado y aunque han abordado muchos temas, porque una comparecencia sobre la situación general de Metro de Madrid daría para horas y días de estar hablando aquí, voy a intentar ceñirme a las críticas de sus posicionamientos, algunas de ellas coincidentes.

Me gustaría empezar por donde ha finalizado el portavoz del Grupo Socialista. Lo han dicho, creo, el Consejero de Transportes y el Presidente, y lo digo hoy mismo: no está, en ningún momento, en la agenda política de este Gobierno y de esta Comunidad la privatización de Metro de Madrid. Lo ha dicho solemnemente el Consejero de Transportes, y si realmente lo que hacemos es gestionar para que desde el punto de vista de la eficacia y la eficiencia sea una compañía pública solvente y adecuada, es porque no estamos en estos momentos en ese marco.

Los tres Grupos de la oposición han hablado de la falta de transparencia y la falta de claridad de datos. Yo hoy he venido cargado de datos y de cifras, ofreciéndoselas con la absoluta transparencia y la franqueza que me caracteriza en mi vida personal y política, pero, no obstante, les digo que Metro de Madrid está haciendo un esfuerzo tremendo por dar un mejor servicio de información a los ciudadanos y al usuario de metro. A través de las redes sociales, para cualquier tipo de incidencia se notifican los teleindicadores en twitter, en facebook, en tiempo real, y se dan las explicaciones oportunas. Lo que también me ha sorprendido es que quizás confunden incidencias que pueden ser de la propia explotación e incidencias que afectan a la explotación pero no son propias de la explotación. Cuando hay una indisposición de un viajero en el tren y hay que pararlo para que accedan los servicios de emergencia, eso es una incidencia en la circulación, evidentemente, porque lo tenemos paralizado, hasta que llega el SAMUR o los efectivos que tengan que participar, veinte o treinta minutos hasta que se puede asistir a esta persona. ¿Eso lo consideran un problema de la gestión de la dirección de Metro de Madrid? Yo creo que eso es una situación que se da cotidianamente en cualquier punto de la ciudad de Madrid. Efectivamente, pasan más de dos millones de personas todos los días por el metro de Madrid y se producen múltiples incidencias diarias.

Los datos que yo he dado no son datos que me invento o que una mañana o una tarde me pongo a rehacerlos. Son los datos que nos dan los técnicos de Metro de Madrid que están en los propios talleres, en las propias estaciones, y son datos oficiales, porque yo en esta Comisión no daré nunca ningún dato falso, sino un dato avalado por los técnicos de Metro de Madrid, y he puesto de manifiesto cómo se han reducido las incidencias en la globalidad de la explotación.

En cuanto a las escaleras mecánicas, que creo que es una crítica candente en estos momentos, yo tengo un dato que se lo he ofrecido aquí, se lo vuelvo a ofrecer, y es un dato de hace un par de horas: en estos momentos, en la red de metro de Madrid, están operativas el 98,2 por ciento de las escaleras mecánicas; es decir, de las 1.641 escaleras mecánicas, en estos momentos solamente están paradas 29. Y algunas de ellas no por fallos en el mantenimiento o por problemas en los recambios, que no existen, sino que es porque salta una alarma y, evidentemente, por seguridad, lo primero que se hace es parar la escalera mecánica para que vengan los responsables de mantenimiento –si son escaleras mantenidas por personal de Metro, personal de Metro; si son de compañías externas, que vengan-, y certifiquen que es una falsa alarma y que puede funcionar perfectamente.

En cuanto a los repuestos, me han comentado que hay falta de repuestos. Yo les digo –y vengo un día y se lo explico claramente- que las escaleras mecánicas no es: voy a comprar una bombilla de mi casa; son repuestos y suministros “ad hoc” para cada escalera mecánica. Me parece que de las 1.600 escaleras mecánicas de la red de metro, iguales o similares debe haber 6 o 7, porque cada estación y vestíbulo tiene su configuración arquitectónica y no todas pueden ser las mismas. Hasta los mismos peldaños de las escaleras, no se puede tener en stock 500 porque no sabemos si nos van a hacer falta 500, 5 o ninguno. Evidentemente, hasta que se encargan al suministrador pasa algún tiempo.

Evidentemente, en el año 2013 -y a mí me gusta reconocer las cosas- hubo una deficiencia o un problema en los suministros, pero lo hemos reducido de forma importante en el último semestre de 2013 y en los primeros meses de 2014, y en estos momentos, de las 29 escaleras mecánicas, la media de parada es de diez días como máximo. Hay una que lleva veinte días por una avería y falta sustituir el motor de la propia escalera; otra, en la estación Gregorio Marañón; en Islas Filipinas hay dos escaleras mecánicas paradas cuya paralización se produjo el día 6 de marzo, que, si no me equivoco, fue ayer. El resto son escaleras que están paradas desde ayer por la tarde y que a lo largo del día de hoy y mañana se pondrán en marcha, si es que se pueden ver. Pero en ningún momento hay un deterioro del mantenimiento de esas escaleras mecánicas. Los datos de disponibilidad global son los que son, señora Ruiz de Alda: el 98,23 por ciento, a día de hoy. En cuanto a los datos que he dado sobre el 2013, si tiene alguna duda, se los ofrezco de nuevo, se los mandamos; los solicita conforme al Reglamento, y se los entregamos.

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista pregunta por qué algunos ascensores no llegan a los vestíbulos. Todas las ampliaciones que se han hecho en nuestra Comunidad desde 2003 son accesibles cien por cien, todas. Evidentemente, los modelos arquitectónicos y constructivos de las

anteriores son muy antiguos, y no es un problema de imaginación ni presupuestario, sino arquitectónico; por eso no pueden llegar. De hecho, hicimos un plan de construcción de ascensores en la red antigua. He de decirle que para los años 2014 y 2015 está prevista la construcción de nuevos ascensores en aquellos sitios en los que se pueda hacer, pero hay otros en los que, lamentablemente, no se puede hacer porque es una red casi centenaria; dentro de poco lo vamos a celebrar.

La señora Ruiz de Alda, en plan chascarrillo, ha comentado que van a promocionar bodas en el suburbano. Vamos a ver, promocionaremos todo aquello que genere unos ingresos, que aporte valor a nuestra compañía y que, desde luego, suponga congelación o reducción de las tarifas de transporte público. Deme ideas, que seguro que las tiene; desde luego, si son compatibles con la actividad de Metro de Madrid, se harán.

En cuanto a la venta de los trenes, he sido muy claro. Lo vuelvo a decir aquí solemnemente, y no se puede mentir en sede parlamentaria, al menos, yo no lo voy a hacer: la venta de los trenes de la serie 6.000 ha sido ventajosa para la compañía Metro de Madrid. Los datos están ahí y los he comentado. Me ha preguntado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista qué método de amortización se aplica. Pues el método que establece el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades. Somos una sociedad pública anónima, y el método de amortización es el que he explicado y, desde luego, en ningún momento se ha alterado ninguna norma contable; por tanto, el valor de ingreso para Metro ha sido el que he dicho. Hemos cobrado, como he dicho, el cien por cien del contrato en euros. Cuando venía para acá, repasando los temas sobre los que me podrían preguntar, he pensado: imenos mal que se cobró en euros! ¡Qué hubiera sido de mí hoy aquí si no se hubiera cobrado o hubiese habido algún problema, como tuvo alguna otra compañía ferroviaria entonces dirigida por el Partido Socialista con la venta de algún material móvil! En cambio, Metro de Madrid ha sido transparente y claro. Estoy dispuesto a enseñar los datos a quien sea. Aparecerán en las cuentas de Metro de Madrid, estarán fiscalizadas y, desde luego, si ustedes piden el expediente de venta de trenes de base, como no puede ser de otra forma, se lo daremos desde la claridad y la transparencia que siempre nos ha caracterizado.

Me han comentado que vuelven a circular trenes viejos. En la línea 6 –una de las más utilizadas en Madrid-, a lo largo de este año 2014, van a empezar a circular los trenes que han llegado hace poco a Metro de Madrid, que son los trenes 8.000.

En cuanto al mantenimiento, incluso el del torneado de las ruedas, sobre lo que se me ha preguntado aquí, vuelvo a desmentir categóricamente que exista una relajación en los protocolos de seguridad ferroviaria en cuanto a los torneados de las ruedas. Hasta hace unos años en Metro de Madrid los torneados de estas ruedas se hacían según la condición y sin límites de kilometrajes. Se crearon nuevas normas de operación interna -si quieren, les podemos facilitar sin ningún problema-, que están acordadas con los fabricantes de los propios trenes y ruedas. Aquí se plantean unos nuevos límites de kilometraje; es decir, no sale ni un solo tren en la red de metro de Madrid, que no cumpla los estándares de calidad y las normas aprobadas. Lo puedo decir claramente: no hay ni un tren en

circulación que no cumpla los estándares de calidad ni las normas de aplicación que son conocidas por todos; por tanto, no alarmemos innecesariamente a la sociedad, que bastante alarmada puede estar por otras cuestiones, pero en cuanto a la seguridad ferroviaria de Madrid pueden estar perfectamente seguros, porque todas las normas sobre mantenimiento de material móvil se están cumpliendo.

Les puedo hablar de las normas técnicas aprobadas por el área de ingeniería y proyecto de I+D Metro de Madrid, que son exactamente seis normas. Todo el material de rodadura y todo el material móvil, desde luego, están pasando estas normas y, como he dicho anteriormente, no hay ni un solo tren circulando que no haya pasado por las normas técnicas de mantenimiento.

Me han comentado que faltan repuestos, que falta dinero y también que falta inversión. Hay cosas diferentes: falta gasto, falta inversión. Le recuerdo que cuando venimos a presentar los presupuestos para 2014 la inversión se había multiplicado por dos; hemos pasado de 35 millones de presupuesto de inversión en 2013 a 70 millones en 2014. Dicen también que falta gasto. He explicado claramente aquí cuáles son las cifras de 2013 y de 2014, incluso anterior al año 2008, y podemos ver que el incremento en gasto y en inversión está siendo muy importante.

En cuanto a repuestos, hemos pasado de tener "stock" ilimitado en la red de Metro de Madrid -creíamos que en este momento era inadecuada esta política de "stock" ilimitado-, a revisar estos momentos todos los "stock" para no tener "stock" cero. Evidentemente, no puede haber ningún tipo de rotura de "stock", pero en ningún momento están circulando trenes sin los repuestos adecuados y sin el material de protección; por tanto, la información que le transmiten de Metro de Madrid es incorrecta. A la señora portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida le recojo el guante de visitar conmigo las instalaciones de Metro de Madrid. Le agradezco que usted quiera visitarlas conmigo. Ayer, a una alta representante del Partido Socialista, la invité a lo mismo, a visitar las miles de escaleras mecánicas que había estropeadas en Metro de Madrid, y me dijo que ella tenía que hacer cosas más importantes que visitar conmigo Metro de Madrid. Sin ningún problema, con que me avise dos minutos antes, vamos para que vea que no ha sido una puesta en escena que estén funcionando todas las escaleras mecánicas.

En referencia a que no somos gestores sino que somos liquidadores, tengo que decirle que, como usted sabe, ya llevo varios años en la dirección de Metro de Madrid y no me considero ningún liquidador. Queremos gestionar la compañía de forma adecuada, de forma eficaz y eficiente y, desde luego, en ningún momento la empresa Metro de Madrid está en liquidación sino todo lo contrario.

En lo que se refiere al plan inmobiliario, me ofrezco a explicárselo en otra comparecencia, pero, como le he dicho anteriormente, esta idea de poner en valor todo el patrimonio que en estos momentos no es necesario ni será necesario en un futuro para la explotación ferroviaria data del año 2010. Plaza de Castilla es una antigua cochera que no es absolutamente necesaria ni para la línea 1 ni para la línea 10. Por lo tanto, creemos que es una herida abierta en la ciudad de Madrid, y qué mejor que los vecinos de Madrid puedan disfrutar de nuevas zonas verdes, de nuevos equipamientos y que las arcas de Metro de Madrid puedan tener unos ingresos importantes. Estoy dispuesto a venir a

explicarlo a esta Comisión. Cualquier tipo de enajenación de patrimonio de Metro será por el sistema de subasta, por lo tanto, estaré dispuesto a disipar cualquier tipo de suspicacia.

El Sr. **PRESIDENTE:** Vaya terminado, por favor.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (González Velayos): Sí, señor Presidente. En cuanto a la deuda, que también preocupaba a la portavoz de Izquierda Unida, evidentemente, hemos tenido que hacer un plan de optimización para reducir esta deuda. ¡Qué sería de las cuentas de Metro de Madrid si no se hubiera hecho ese plan de optimización! Pero también tengo que decirle que se va a incluir en las cuentas de 2013 el famoso expediente de regulación de empleo que se tiene que dotar y se tiene provisionar por su totalidad. Como saben, no es una salida de caja el día 31 de diciembre de 2013 ni el día 1 de enero, sino que se sigue haciendo paulatinamente hasta el 2020 Si ha de provisionarse, vendrán como una pérdida esos casi 70 millones destinados al expediente de regulación de empleo.

De nuevo, les agradezco el tono sus intervenciones. Las críticas, evidentemente, no las comparto, algunas cuestiones que han dicho, sugerencia y demás, como no puede ser de otra forma, las respeto y las tomaremos en cuenta. Me pongo de nuevo a su disposición. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor González Velayos. Cuando lo crean conveniente SS.SS., le volveremos a invitar. Muchas gracias por su comparecencia. Pasamos al tercer punto del orden del día.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

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

(Eran las doce horas y cuarenta y cuatro minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

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



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

Asamblea de Madrid