

# — DIARIO DE SESIONES — DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —



---

Número 213

9 de mayo de 2008

VIII Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Rodríguez Flores

Sesión celebrada el viernes 9 de mayo de 2008

---

### ORDEN DEL DÍA

---

**1- PCOC 141/08 RGEF. 1822**, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado o se van a adoptar para asegurar un transporte público adecuado a las personas que deban acudir al nuevo hospital del Tajo, situado en Aranjuez, desde los municipios de su área de influencia.

**2- PCOC 152/08 RGEF. 4650**, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cuándo va a ponerse en funcionamiento la carretera de unión de la M-506 y la M-404, conocida como variante oeste de Valdemoro.

---

**3- C 185/08 RGEP. 5562**, Comparecencia del Sr. D. Ildefonso de Matías, Director Gerente de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación de la seguridad en el metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**4- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

Se abre la sesión a las 11 horas y 11 minutos.  
 Página ..... 5781

— **PCOC 141/08 RGEP. 1822, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado o se van a adoptar para asegurar un transporte público adecuado a las personas que deban acudir al nuevo hospital del Tajo, situado en Aranjuez, desde los municipios de su área de influencia.**

Página ..... 5781  
 -Interviene el Sr. Nolla Estrada, formulando la pregunta.

Página ..... 5781  
 -Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta.

Página ..... 5781  
 -Intervienen el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Director Gerente, ampliando la información.

Página ..... 5781-5783

— **PCOC 152/08 RGEP. 4650, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cuándo va a ponerse en funcionamiento la carretera de unión de la M-506 y la M-404, conocida como variante oeste de Valdemoro.**

Página ..... 5783

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, formulando la pregunta.

Página ..... 5783

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

Página ..... 5783

-Intervienen el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Director General, ampliando la información.

Página ..... 5783-5785

— **C 185/08 RGEP. 5562, Comparecencia del Sr. D. Ildefonso de Matías, Director Gerente de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación de la seguridad en el metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Página ..... 5785

-Interviene el Sr. Fernández Díaz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 5785-5786

-Exposición del Sr. Director Gerente de Metro de Madrid, S.A.

Página ..... 5786-5788

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Fernández Díaz, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. Cabrera Orellana.

Página ..... 5788-5792

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los señores portavoces.

Página ..... 5792-5793

— **Ruegos y preguntas.**

Página ..... 5794

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página ..... 5794

-Se levanta la sesión a las 12 horas y 59 minutos.

Página ..... 5794



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

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Perdón por el retraso, pero se ha debido al tráfico. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras prevista para hoy. Comenzamos con el tratamiento del primer punto del orden del día.

**PCOC 141/08 RGEP. 1822, Pregunta de contestación oral a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre medidas que se han adoptado o se van a adoptar para asegurar un transporte público adecuado a las personas que deban acudir al nuevo hospital del Tajo, situado en Aranjuez, desde los municipios de su área de influencia.**

Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. La pregunta es: ¿qué medidas se han adoptado o se van a adoptar para asegurar un transporte público adecuado a las personas que deban acudir al nuevo hospital del Tajo, situado en Aranjuez, desde los municipios de su área de influencia? Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el Director Gerente de Transportes, señor Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Desde el día 25 de febrero del presente año, se implantaron los servicios de transporte para ir al hospital del Tajo. Su zona de influencia, desde el punto de vista sanitario, está compuesta por los municipios de Villacanejos, Chinchón, Colmenar de Oreja, Valdelaguna y el propio Aranjuez.

Las medidas que se adoptaron son las siguientes: para el transporte desde los municipios de Villacanejos, Chinchón, Colmenar de Oreja y

Valdelaguna se utiliza la línea 430, que ya existía, y, al llegar a Aranjuez, se transborda a la línea urbana número 4 que lleva directamente al hospital del Tajo. Los residentes en el municipio de Aranjuez pueden coger directamente la línea 4 y los que viven en alguna zona de la población por la que no pasa la línea 4 pueden utilizar el resto del transporte urbano, porque todas las líneas urbanas conectan con la 4, y así van directamente hasta el hospital del Tajo.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Gerente, por la información que nos ha dado, aunque es una información de la que ya disponíamos. Supongo que usted también sabrá que estas decisiones adoptadas por el Consorcio resultan absolutamente insuficientes para dar un servicio con una calidad mínima exigible en cuanto al servicio de transporte, sobre todo para el desplazamiento al hospital.

La decisión de poner el hospital donde se ha puesto y de establecer esa zona de influencia sanitaria con esos municipios no corresponde a los vecinos, a los pacientes, sino que corresponde a la propia Comunidad de Madrid; por lo tanto, es a la propia Comunidad de Madrid a quien compete establecer un modo de transporte que sea mínimamente eficaz y que no exija unos tiempos de desplazamiento tan prolongados como exige la decisión adoptada.

Sencillamente, -usted lo ha dicho- se trata de coger la línea 430, salvo para los propios vecinos de Aranjuez, y después transbordar a la línea 4 urbana, que termina en el hospital que por cierto, está situado en un ámbito que fue desarrollado por la propia Comunidad de Madrid, concretamente por la empresa Arpegio; esto quiere decir que la decisión de llevar allí el hospital fue de la Comunidad de Madrid, la urbanización de ese PAU de la Montaña fue de la propia Comunidad de Madrid a través de la empresa Arpegio, pero la Comunidad de Madrid en ningún momento se ha preocupado, como digo, de asegurar el transporte de los vecinos. Hay municipios, concretamente el de Chinchón, donde el Grupo Socialista ya ha presentado alguna moción en el ayuntamiento exigiendo soluciones precisamente para sus convecinos.

Ésta es la realidad que están viviendo los vecinos de estos municipios, incluido el propio municipio de Aranjuez, ya que, como usted sabe, la regularidad o la frecuencia de la línea 4 en Aranjuez es muy baja; por tanto, para los propios vecinos de Aranjuez supone un problema el desplazarse al hospital. Es más, los vecinos de Aranjuez, en muchas ocasiones, debido a los tiempos de espera de esa línea urbana tardan tanto en llegar al hospital del Tajo, que está en su propio término municipal, como en ir al hospital Doce de Octubre, de Madrid; comprenderá que eso es sencillamente impresentable.

Por otra parte, el horario de los propios trabajadores del hospital tampoco está cubierto; ellos normalmente tienen que esperar más de 20 minutos para coger el autobús, tanto para la entrada, que es a las 8 de la mañana, como en el cambio de turno, que se produce a las tres de la tarde. Esto no son teorías, y le voy a poner un ejemplo: un vecino de Chinchón que tenga que ir al hospital por la mañana saldría a las 8:55, ya que la siguiente salida es a las 10:30 de la mañana, llegaría a Aranjuez una hora después, a continuación tendría que coger el autobús en la calle Almíbar, de Aranjuez, lo que supone un total de una hora y cuarenta minutos aproximadamente. Llegaría al hospital, después de haber salido a las 8:55 de la mañana, en torno a las 10:25 de la mañana. Calculando que tuviera que estar una hora para la consulta del hospital -si no es más, como es frecuente-, el siguiente autobús que podría coger de regreso a Chinchón saldría de Aranjuez a las 13:45, a las dos menos cuarto de la tarde. Es decir, en total, hubiera permanecido fuera de su casa, para ir a una consulta al hospital, alrededor de seis horas.

Señor Gerente, usted no puede decir que esto le parece razonable. Yo comprendo que las cifras de viajeros quizá no sean las que comercialmente permitirían mayores frecuencias o un traslado directo desde esos municipios al hospital de Aranjuez, pero creo que usted debe aceptar que también es responsabilidad de la propia Comunidad de Madrid - como decía al principio de mi pregunta- atender las necesidades de desplazamiento de los pacientes que deben ir al hospital del Tajo, puesto que no han sido ellos los que han decidido dónde poner el hospital sino que la decisión ha sido de la propia Comunidad de Madrid. Esto tiene que estar por encima de los condicionamientos comerciales en

un asunto, cómo éste, de doble servicio público: de transporte y de atención sanitaria.

Creo que quizá una de las soluciones más fáciles -en cualquier caso estoy abierto a que usted nos dé otras- sería que la línea que va desde estos municipios hasta Aranjuez, en lugar de pararse donde se para, continuase su recorrido hasta el hospital; es decir, que esta línea 430, de la que usted hablaba, prolongase su recorrido hasta el propio hospital, por lo menos que no tuvieran que hacer transbordo los vecinos que proceden de otros municipios distintos del de Aranjuez.

En cualquier caso, creo que el Consorcio debería tomarse más en serio la propia línea 4, que, si no me equivoco, depende del Consorcio aunque sea una línea urbana, incluso le planteo la posibilidad de que, cuando menos se estudie otras alternativas, como puede ser alguna similar a la que se ha adoptado en Valdemoro para acceder al nuevo hospital, que es el metro ligero. Quizá sea digna de estudio o se pueda plantear alguna solución similar para el hospital de Aranjuez. Nada más, y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Nolla. Tiene la palabra el señor Pradillo.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Pradillo Pombo): Gracias, señora Presidenta. En efecto, creo que hay que separar dos cosas: por un lado, el tiempo de desplazamiento, el cual está influenciado por la distancia a la que están los pueblos del hospital, y, por otro lado, las frecuencias; podremos poner mejores frecuencias, pero en ir de Chinchón a Aranjuez se va a tardar en autobús media hora, pongamos un autobús o pongamos cien, o sea, 50 minutos no nos los quita nadie.

El número de viajeros, en efecto, no es que sea bajo, es bajísimo. En Chinchón montan en la línea 430 a lo largo de todo el día 20 personas. No sé cuántas van al hospital, no me he querido gastar el dinero en averiguar si son el 10 por ciento o son el 20 por ciento porque, de 20, es nada. Eso es así, es un dato objetivo medido en el mes de marzo.

En cuanto a las frecuencias de las líneas urbanas de Aranjuez, como Consorcio, no tenemos ningún problema en mejorarlas. El único problema es

que como se trata de un transporte urbano, como todo el mundo sabe, se paga a medias entre el Ayuntamiento y la Comunidad. El que quiera que pregunte al Ayuntamiento de Aranjuez qué pasa con ese tema.

Para el futuro creo que la mejor solución no es llevar la línea 430 al hospital porque tendríamos que dejar una parte importante de Aranjuez sin servicio de esa línea, fundamentalmente la zona de El Cortijo, y creo que ésa no es una buena solución. Estoy de acuerdo en que lo más razonable sería potenciar más la línea 4 y que en lugar de tener una frecuencia de 45 minutos, que es la que tiene ahora, tuviera la mitad; o sea, yo creo que ésa sería una buena solución.

¿Que no hemos hecho nada? Pues sí, hemos potenciado la línea 430 los fines de semana; hemos bajado la línea 4 hasta la estación del ferrocarril con objeto de que el personal que viene al hospital, que no tiene por qué vivir en los pueblos que tienen las cartillas sanitarias, tenga una buena conexión con el hospital mediante la línea 4 y la estación del ferrocarril.

En cuanto al metro ligero, es un tema que tenemos en estudio, pero no debido al hospital sino por el desarrollo urbanístico del PAU de La Montaña, creo que se llama. Creo que en el futuro es previsible que se haga. Pero, como digo, creo que lo más importante sería potenciar la línea 4, y en ese sentido me voy a dirigir al Ayuntamiento de Aranjuez porque creo que sería la mejor solución. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Pradillo, por su comparecencia. Pasamos al segundo punto del orden del día.

**PCOC 152/08 RGEP. 4650, Pregunta de contestación oral, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Modesto Nolla Estrada, Diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cuándo va a ponerse en funcionamiento la carretera de unión de la M-506 y la M-404, conocida como variante oeste de Valdemoro.**

Nos acompaña el Director General de Carreteras don José Antonio Llanos, a quien damos

la bienvenida. Para formular su pregunta, tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, ¿cuándo se va a poner en funcionamiento la carretera de unión entre la M-506 y la M-404, conocida como variante oeste de Valdemoro? Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra, señor Llanos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Llanos Blasco): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Creo que, si no ocurre nada extraño y si no hay ningún problema hoy día impensable, en el espacio de entre 15 días y un mes probablemente se podrá abrir al tráfico esta variante de Valdemoro. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. ¡Si lo sé, le hago esta pregunta mucho antes! Porque veo que el plazo medio es aproximadamente 15 días después de la pregunta. Lo siento por los vecinos de Valdemoro, de verdad; de haberlo sabido le habría convocado a usted aquí hace unos meses, porque, ¡anda que no lleva retraso esta variante! Si no me equivoco, esta carretera es la que dará acceso al nuevo hospital Infanta Helena pero estamos hablando también -no sólo pero también- de uno de los nuevos tan publicitados hospitales o mini hospitales de la señora Aguirre, ubicado en la localidad de Valdemoro, y que, además, ya está en funcionamiento. Actualmente, para acceder al hospital hay que seguir un auténtico laberinto por Valdemoro, sobre todo los que no conozcan bien la población.

Si no me equivoco, la variante tendrá una longitud de unos 6 kilómetros -si no es así, me corregirá el Director General-, iniciándose en la M-506 en su cruce con la A-4, enlazando en su tramo medio con la futura M-410 y finalizando en la M-404 en su intersección con la radial 4. Si tampoco me equivoco, su inauguración estaba prevista para mayo

del año 2007 -por si no lo recuerdan SS.SS, era en la época de las elecciones autonómicas y municipales del año pasado-, aunque en la actualidad, como ha reconocido el Director General, no se ha abierto al tráfico. Esta carretera forma parte -como ya se ha dicho muchas veces- del denominado proyecto Redsur.

Si uno va allí, lo que se puede ver de la carretera parece que está terminada al menos desde noviembre del año pasado. Eso sí, están sin pintar las marcas viales, están sin hacer y supongo que usted nos podrá explicar la razón. Esta cuestión está generando problemas de tráfico en Valdemoro para acceso al hospital, así como en el enlace de la carretera M-506 con la A-4 en sentido Madrid que, por cierto, padecen muchos de los visitantes al parque de la Warner, entre otros.

Las nuevas señales de tráfico puestas por las obras de la variante de Valdemoro en el enlace de la M-506, indicativas del acceso a la A-4 en sentido Madrid, están tapadas con un plástico negro, de forma que el conductor que sale del parque por la M-506 y quiere ir a Madrid, con gran frecuencia se pierde y puede terminar en Fuenlabrada, en la carretera de Toledo, la A-42, para volver a Madrid, ya que el desvío que hay que tomar tampoco está señalizado.

El contrato para la realización de esta obra -corríjame si los datos que tengo son incorrectos- se firmó el 12 de diciembre del año 2005, por un importe de algo menos de 23 millones de euros y un plazo de ejecución de catorce meses; es decir, que, según el contrato, la obra tenía que estar concluida el 12 de mayo del año 2007, insisto, pocos días antes de las elecciones autonómicas. Se hizo un primer modificado, creo el 21 de diciembre de 2006, incrementando el plazo de la obra en 40 días e incrementando también hasta algo más de 27,5 millones de euros el total del presupuesto de la obra. Supuestamente, esta modificación tuvo su origen en la imprevisión de la propia Comunidad de Madrid que no había tenido en cuenta el hospital que la propia Comunidad de Madrid había decidido establecer en Valdemoro.

Hubo una segunda modificación en octubre de 2007 -ya hace unos cuantos meses- prorrogando la finalización de las obras otros dos meses; es decir, que la nueva fecha de finalización sería el 23 de enero del año 2008, pero ese mismo día se concede

una nueva prórroga de dos meses que habría finalizado nuevamente el pasado 23 de marzo, justificada si no me equivoco, en que se estaba legalizando la acometida de alumbrado público, que supongo que es algo que, por cierto, debían saber desde que se proyectó la obra, y que, tampoco supone demasiados problemas en otros sitios, como en la variante de Pelayos, que, como usted sabe, se puso en servicio el pasado 29 de abril y las farolas todavía no alumbran; así es que eso no parece que fuera demasiado pronto.

Sinceramente, no sé cuáles pueden ser los motivos de tanto retraso, y de que, aunque aparentemente la carretera esté terminada, continúe sin pintar y sin ponerse en funcionamiento. No sé si es que se han dado instrucciones de que no se pinte, de que no se termine; no lo sé, pero me gustaría saber cuáles son los motivos. El objetivo de esta primera pregunta era saber cuándo se iba a poner en servicio la carretera, y espero que ese plazo que nos ha dicho de aproximadamente unos 15 días más sea más fiable que todas las fechas que habían sido firmadas por el contratista y que antes he enumerado. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Nolla. Tiene la palabra el señor Llanos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Llanos Blasco): Muchas gracias. Lo primero que tengo que decir es que la obra tiene todavía un plazo vigente; probablemente haya alguna prórroga más porque, si no lo recuerdo mal, todavía le queda un mes o un par de meses de plazo. No recuerdo ahora exactamente la fecha.

Efectivamente, a la carretera, entre otras cosas, ahora mismo le falta la pintura de las marcas viales, por eso le he dicho que no está muy claro si será en 15 días o un mes, porque, como usted sabe, la pintura de las marcas viales requiere un tiempo estable para que estas marcas viales no tengan un período de vida corto. Espero que no llueva como ha ocurrido estos días y me imagino que en 15 días o un mes estarán pintados y se habrán rematado una serie de terminaciones del drenaje y la parte de las plantaciones e hidrosiembra que, como S.S. conoce, necesita una época del año más apropiada.

Respecto a algunas de las causas que ha citado, aumentar los plazos de las obras está en la

mente de todos. Sin duda, cualquier obra tiende a complicarse porque, por muy bien hecho que esté el proyecto, indudablemente suelen existir algunas variaciones y diferencias al final; por tanto, no creo que sea un plazo exagerado.

Como S.S. ha dicho, es una obra con un importe en torno a 30 millones de euros -5.000 millones de las antiguas pesetas- y, como he dicho antes, no me parece que se haya realizado en un plazo muy exagerado teniendo en cuenta que los alrededores de Madrid son unos terrenos muy complicados donde hay montañas de desarrollo, de problemas, como, por ejemplo, los servicios que hay que mover de un lugar para otro, y todo eso hace que se retrasen las obras.

Indudablemente, también me gustaría que se obtuvieran todos los permisos en las fechas establecidas, pero, como he dicho antes, hay muchas compañías, unas eléctricas, de gas, otras de agua, y todas tienen plazos para obtener los permisos. Por otra parte, muchas veces no podemos pedir el permiso el primer día de la obra porque tampoco está absolutamente claro lo que vamos a tener que hacer; ésa es una de las causas por las cuales se ha retrasado la parte a la que hacía referencia, que ha sido la causa de las prórrogas para poder dar los enganches eléctricos. Vuelvo a insistir, si no ocurre nada raro que no sea previsible, en el espacio de quince días a un mes la carretera estará abierta. Les agradezco que reconozcan, por lo menos, que es una infraestructura que tiene un peso importante para los vecinos de la zona y, en particular, para todos los que viven en esa zona de Valdemoro. El acceso al hospital que, por otra parte, acaba de inaugurarse hace muy poco tiempo -si no recuerdo mal, hace un mes-, está garantizado por otro sitio; no era el acceso principal al hospital. El hospital tenía previsto el acceso a través de la misma población de Valdemoro. Indudablemente, mejorará el acceso, como todos esperamos. Siento que se haya retrasado, me hubiera gustado inaugurarla antes, pero le puedo asegurar que estoy deseando empezarlas y acabarlas. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Llanos. Pasamos al tercer punto del orden del día.

**C 185/08 RGEF. 5562, Comparecencia del Sr. D. Ildelfonso de Matías, Director Gerente de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre situación de la seguridad en el metro de Madrid. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Gerente, buenos días. Hoy nos trae a esta Comisión un asunto, a nuestro entender, muy grave, sobre el que esperamos que este debate, la información que usted nos dé y lo que podamos aportar entre todos en sede parlamentaria ponga luz, y sobre todo dé garantías y seguridad a los usuarios de Metro. Señor Gerente, vamos a hablar de la seguridad en el Metro de Madrid, y lo hacemos ateniéndonos a unos hechos probados y, además, denunciados en los medios de comunicación, según los cuales, -no sería nada descabellado- los andenes de metro se han convertido en un escenario de violencia contra las personas y que se ejerce o se ha ejercido de una manera continuada, y que puede ser seguramente la punta del iceberg. Eso para nosotros es gravísimo, espero que para usted también lo sea.

Señor Gerente, también es gravísimo que el problema haya salido a la luz pública a través de los medios de comunicación, y además aportando prueba documental -las grabaciones son una prueba irrefutable de lo que pasa- y que usted no lo haya hecho a iniciativa propia, o a través de la entidad que usted preside, Metro de Madrid. Eso para nosotros es un hecho, como digo, muy grave; nos parece que no se ha sido cuando menos diligente.

Sólo estos dos hechos, que nosotros entendemos en Izquierda Unida que no son opinables, es decir, que hayan salido a la luz las denuncias y que no lo haya hecho Metro, dejan a Metro, y a usted como máximo responsable, en definitiva a la Administración regional, en una posición de debilidad absoluta y con la credibilidad bajo mínimos; con una responsabilidad evidente en un tema que, vuelvo a reiterar, es gravísimo. Estamos hablando de agresiones reiteradas, no sé si por acción o por emisión, pero, evidentemente,

permitidas -espero que sea sólo por omisión- y, además, casi todas con un marcado carácter xenófobo; es decir, son emigrantes extranjeros los que han sufrido esas agresiones.

En este sentido, y para introducir el debate, quiero hacer por parte de mi Grupo dos peticiones y adelantarle ya la posición de mi Grupo para que estén todas las cartas encima de la mesa en el debate. La primera petición, señor Gerente, es que queremos saber toda la verdad, todo lo que usted sabe sobre los hechos que hayan ocurrido, y, en este sentido, me atrevería a pedir permisividad en su intervención a la propia Presidenta de la mesa porque me parece que estamos ante un tema que si usted necesita explicarlo con extensión, y en sede parlamentaria no se ha tratado, merece la pena. Queremos saber fechas, número de hechos, actuaciones que ha tenido Metro, etcétera.

También me gustaría que dedicase un par de minutos a explicarnos cuál es la petición de objetivos que Metro ha fijado a las empresas de seguridad, que son las que han actuado, para ver si están relacionadas. Con esa información, tendremos posición, pero la posición de mi Grupo se la voy a adelantar.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, por favor.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Un minuto, por favor, señora Presidenta. Yo creo que en esta sede parlamentaria, en este momento, ante un tema que consideramos, de cara a la opinión pública, muy grave, estamos jugándonos la credibilidad de Metro, y usted es quien nos va a poner el nivel. Yo sé que puede ser una posición un poco simplista, pero se lo quiero trasladar así: todo lo que no se trate en esta Comisión y luego vaya saliendo consideramos que se está ocultando deliberadamente porque no puede ser que estemos asistiendo a un goteo continuado de hechos, de denuncias, algunas con demostración palpable; por lo tanto, si ese hecho no se ha expresado aquí, nosotros ahí empezaremos a exigir responsabilidades políticas, responsabilidades políticas entendemos de usted hacia arriba, incluido usted. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández. Tiene la palabra don Ildefonso de Matías.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE METRO DE MADRID, S.A** (De Matías Jiménez): Gracias, señora Presidenta. Como S.S. ha empezado exponiendo el tema de si los andenes de Metro son o no un escenario de violencia contra las personas, yo creo que antes de comentar el tema de los vídeos merecería la pena conocer un poco el marco en el que nos estamos moviendo en cuanto a la seguridad de Metro en estos momentos. Como creo que casi todos ustedes saben por las informaciones que se han publicado, la seguridad de los empleados, de las instalaciones y de los clientes en la red de Metro de Madrid frente a los actos delictivos y antisociales es gestionada por la Gerencia de Seguridad, que está encuadrada en la Unidad de Protección Civil y Seguridad, y a su vez ésta pertenece a la dirección de operación. Para llevar a cabo esta gestión se apoya en tres pilares fundamentales: uno, el de los sistemas de seguridad que se han empezado a instalar en Metro de Madrid a partir del 2004; otro, los propios vigilantes de seguridad, y yo señalaría, por último, la coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

El esfuerzo que la Compañía lleva haciendo en los últimos años para mejorar la seguridad se demuestra con los siguientes datos que entiendo que también son objetivos. En el año 1995, para una red de 120 kilómetros, el gasto en seguridad era de 5,71 millones de euros. En el año 1998 ya prácticamente se había duplicado, y en la actualidad, para una red de 284 kilómetros, el presupuesto para el año 2008 es de más de 90 millones de euros. Quiere esto decir que, si estamos hablando de euros constantes, estamos multiplicando diez veces lo que había en el año 95 cuando la red se ha multiplicado por 2,4.

A todo esto yo uniría, como he dicho antes, la puesta en marcha en el año 2004 del Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad que cambió cualitativamente la forma de ver la gestión de la seguridad en el metro de Madrid al utilizar las nuevas tecnologías en materia de videovigilancia y control para potenciar el servicio ya existente, dado que permitía y proporcionaba nuevas posibilidades de control y de gestión de los recursos humanos al ponerse operativos seis puestos nuevos de seguridad local.

En lo que se refiere al propio servicio de vigilancia mediante vigilantes de seguridad, el gasto anteriormente expuesto se concreta para el año 2008

en un número de horas de vigilancia que suponen 4.200.000 horas; son 12.000 horas diarias, equivalentes más o menos a 2.300 personas. En el año 2004 estas cifras eran, respectivamente, 3.200.000, 8.800 y 1.800; eso supone que, simplemente desde 2004 a 2008, el incremento ha sido superior en todos estos parámetros en más del 30 por ciento. Los contratos de vigilancia en vigor en estos momentos están suscritos por cinco empresas que entendemos que son de las mejores del sector, que son: Securitas, Eulen, Prosegur, Falcon y Casesa. Estas cinco empresas tienen adjudicados los servicios de vigilancia por línea, y una sexta, que es Secur Ibérica, es la que se ha contratado para operar los seis nuevos puestos de seguridad local. La coordinación con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado se concreta en la existencia de dos oficinas policiales ubicadas en las estaciones de Nuevos Ministerios y Sol, aunque ésta última está ahora mismo cerrada por motivo de las obras que el Ministerio de Fomento realiza en la estación de Sol. Estos efectivos policiales, que dependen de la brigada móvil de transportes de la Jefatura Superior de Policía de Madrid, se concretan en ocho agentes por turno. Aparte de lo anterior, hay un oficial de policía que presta un servicio de veinticuatro horas integrado en el puesto de control central que Metro tiene en el Alto del Arenal. También se realizan frecuentes reuniones de coordinación con la Guardia Civil para controlar todo lo relacionado con las incidencias en lo relativo a seguridad en la línea 9, en su tramo de Rivas y Arganda.

La evolución de los hechos delictivos en los últimos años muestra claramente una tendencia a la baja en los aspectos de robos, hurtos consumados y agresiones. En el caso de hurtos consumados, de los 0,23 por millón de clientes en el año 2004 se ha pasado en 2007 a 0,14, lo que supone un descenso del 60 por ciento. En cuanto a robos consumados, se ha pasado del 0,28 por millón de clientes en el año 2004 a 0,11 en el año 2007, lo que supone un descenso del 40 por ciento. He de destacar positivamente el aumento de robos y hurtos frustrados, que pasaron de 0,65 por millón de viajeros en el año 2004 a 1,12 en el año 2007, lo que significa en la práctica duplicar la cifra. En cuanto al apartado de agresiones, éstas están evolucionando asimismo a la baja, tanto las referentes a clientes como a vigilantes y empleados de Metro, pasando de 1,32 por millón de viajeros en el año 2004 a 0,86 por

millón de viajeros en el año 2007, con un descenso del 66 por ciento. A destacar dos puntos.

En cuanto a las agresiones, en muchos casos las agresiones a viajeros son en realidad el resultado de reyertas y las agresiones a empleados en 2007 fueron todas de carácter leve, siendo retenidos los autores en más del 50 por ciento de los casos. Desde el año 2004 se han puesto a disposición policial, por parte de Metro de Madrid, más de 21.000 personas; 5.600 de ellas en el año 2007, y en muchos casos fruto de los sistemas de videovigilancia, cuya puesta en marcha se inició precisamente en el año 2004. Entendemos que esta situación se ha reflejado en la percepción que los clientes tienen del nivel de seguridad en la red. En la encuesta de percepción de calidad del servicio para los clientes realizada a finales del año pasado, en 2007, en el aspecto de seguridad ante agresiones, robos y otros delitos, la calificación obtenida fue del 7,05 por ciento, que es el máximo de la serie histórica alcanzada desde 1994.

Asimismo, en dicha encuesta se le pregunta a los clientes sobre otro aspecto relacionado con la seguridad: la amabilidad de los vigilantes. La puntuación obtenida para este aspecto ha sido de 6,59, también el valor más alto de la serie histórica, que ha tenido una tendencia creciente; para comparar, en el año 2004 ese valor era de 6. Yo pienso que esto viene a demostrar que los hechos que han salido en estas últimas semanas en los medios son hechos aislados, provocados por una minoría que no representa en absoluta el comportamiento general de los trabajadores de las empresas de seguridad que colaboran a diario en mantener los niveles de seguridad necesarios que los clientes nos demandan día a día en Metro.

En cuanto al tema referente a los vídeos, le puedo decir a S.S. que toda información que tiene Metro es la que ha entregado ya a las autoridades judiciales y policiales para que inicien las investigaciones pertinentes. No podemos decir ni darles a ustedes más información porque realmente Metro ha dado la que tenía, ha dado toda la que dispone; lo que yo no puedo asegurar nunca es que hechos que Metro no conoce los pueda trasladar a este ámbito, a SS.SS. o a cualquier otro sitio. Todo lo que conocemos prácticamente es ya conocido y ha sido trasladado a las autoridades policiales y judiciales.

En cuanto a la posición que Metro de Madrid mantiene en estos momentos en este caso, me remito a lo expuesto por el Consejero en el Pleno del día 30 de abril, cuando dejó claro que la reputación y la imagen de Metro de Madrid no pueden ser puestas en juego por estos temas, sobre todo cuando Metro de Madrid, desde el año 1919, es el mayor exponente de cohesión social que hay dentro de la Comunidad de Madrid. Si algo define la misión que tiene Metro de Madrid dentro de la Comunidad, y antes dentro del municipio de Madrid, es la cohesión social, y ésta la vamos a defender, como expuso el Consejero, con todos nuestros medios. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Por Izquierda Unida, tiene la palabra don Fausto Fernández.

El Sr. **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora Presidenta. Le queda todavía un turno de palabra. Parte de la explicación administrativa que usted ha dado, quizá la de 2008 no, pero lo demás podíamos haberlo sacado del informe de funcionamiento de Metro de Madrid. Usted ha navegado en torno a algunos conceptos que me parecen equívocos, por un lado -voy a entrar a ellos-, pero, por otro lado, se ha negado a entrar al asunto fundamental que le he planteado. Eso, de entrada, en política suele dar mala espina; veremos a ver cómo evoluciona.

Yo no sé por qué usted liga los temas de seguridad general de Metro, que no he cuestionado en mi intervención, con un asunto que se ha producido por parte de los que tienen que mantener y garantizar la seguridad de los ciudadanos, que es la falta de respeto a la integridad física de algunos usuarios. No ha respondido a eso. De eso es de lo que estamos hablando. Por lo que usted dice, da la sensación -faltan fechas- de que se han limitado en este asunto, en todo este feo asunto, a trasladar al juzgado lo que tenían encima de la mesa en el momento en que era ya de conocimiento general de la opinión pública. Íbamos ya por ocho casos; yo le decía: van a seguir saliendo a goteo.

Le haré la pregunta por escrito el próximo día, pero esta misma mañana, estando yo en esta Comisión, me acaba de llegar un nuevo caso; un caso con denuncia, con juicio, con lesiones, con fracturas. Ante casos como éste, que es del 2006,

¿qué ha hecho Metro? Ésa es la pregunta. No con los casos que no conoce, y que tenía obligación de conocer, porque usted mismo nos ha dicho en esta exposición que había un sistema eficaz de videovigilancia del propio metro, que debería, en buena lógica, haber detectado las agresiones, porque no todas se van a hacer producido en ángulos muertos. Por tanto, tienen ustedes sus propios datos. ¿Cómo han actuado ante los casos que obligatoriamente tienen que haber conocido? Porque los agredidos, los que están saliendo a la opinión pública, en ningún caso son delincuentes ni tienen perfil de delincuentes, a no ser que se asimile con el perfil de delincuente simplemente el ser inmigrante, ser extranjero. Por eso hablaba yo de xenofobia.

Yo estoy de acuerdo en que estamos hablando de hechos aislados que comete una minoría, pero eso no le quita ni un ápice de gravedad al asunto, ni le quita un ápice de responsabilidad a quien, teniendo la responsabilidad, no interviene para cortar de raíz ese asunto. Yo creo que para oprobio de Metro, que es verdad que es una de las mejores imágenes de esta Comunidad, han tenido que ser los medios de comunicación los que vengan a poner el tema encima de la mesa. Esto no lo puedo asegurar, pero habrá habido más casos que los que se han denunciado, porque los que se han denunciado -como usted y yo sabemos- los han gravado los propios vigilantes, hartos ya de ver casos como éstos, los tenían que haber trasladado por vía jerárquica y tendrían que haber llegado más allá de las propias empresas que prestan el servicio y lo tenía que haber conocido Metro. En ese momento, creo que Metro tiene un tachón, un borrón.

Mire, por si alguna cosa no ha quedado clara, le voy a repetir algunas preguntas más pormenorizadas sobre cosas que querría saber fruto de esta comparecencia. ¿Se ha iniciado algún tipo de investigación sobre la vigilancia por parte de metro? ¿Tiene los resultados? ¿Nos los puede facilitar al Parlamento?

¿Por qué no se denunciaron estos hechos cuando tuvieron lugar, y no simplemente cuando se han conocido a través de los medios de comunicación? Y ésta no es una pregunta menor, a no ser que se entienda, en línea con lo que dijo la Presidenta del Gobierno, doña Esperanza Aguirre, que no haber denunciado los hechos fue un error. Nosotros no lo entendemos así; nosotros

entendemos que no denunciar hechos delictivos no es un error, si se conocen; tiene más de complicidad con el delito que de error.

¿Se ha abierto algún procedimiento y/o expediente informativo para esclarecer, y en su caso depurar, responsabilidades no sólo personales sino también de las empresas adjudicatarias contratadas para la seguridad de metro? ¿Qué se exige a las contratas de seguridad en cuanto a cualificación del personal que destinan al metro? ¿La misma que en cualquier otro servicio? Qué coordinación existe, no solamente con la Delegación del Gobierno y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado sino también con la Policía Municipal, básicamente de Madrid, que es donde se produce la mayor parte del tráfico de los usuarios de metro, para garantizar la seguridad de los usuarios?

¿Nos podría detallar las medidas adoptadas por parte de Metro de Madrid para que estos hechos no vuelvan a ocurrir? ¿Qué garantías puede dar desde la gerencia de Metro de esto? Porque han salido estas noticias, pero antes salió alguna más, que a mí me parece que pueden ser fallos aislados, pero cuando se producen en un contexto, a lo mejor no lo son tanto. También conocimos a través de los medios que se utilizaban a veces defensas, e incluso pistolas reglamentarias, por parte de determinados vigilantes de seguridad.

Nos va a quedar siempre la duda de qué habría pasado, de qué seguiría pasando si los medios de comunicación no hubieran dado a conocer a la opinión pública los hechos que han ocurrido. Le repito: en nuestra consideración son hechos gravísimos, señor Gerente, y que tienen pinta de seguir goteando. Si ustedes siguen utilizando la estrategia que ha utilizado hoy aquí de intentar tapar los hechos, de intentar cubrirlos, de decir que son hechos individuales de poca, nula o escasa relevancia, yo creo que se están equivocando, hasta el punto de que son de alguna manera conniventes. Aquí no hay neutralidad; o se ataja desde la responsabilidad que se tiene, y ustedes la tienen toda, o se es connivente. Yo no digo que ustedes lo incentiven, ni nada por el estilo, sino que las actitudes permisivas y que no se salga frontalmente a cortar este tipo de actuaciones, a mí me parece que son las que hacen que puedan seguir permitiéndose.

Por lo demás, señor Gerente, estoy a la espera de su segunda intervención, ya que para

nosotros su primera intervención ha sido absolutamente decepcionante, suficiente como para pedir su dimisión. No soy yo el encargado o el responsable de tomar esa decisión, pero me parece que ha sido decepcionante. No ha estado usted a la altura de las circunstancias ante unos hechos muy graves y serios, de aquellos en los que a veces empresas con un recorrido brillante se juegan buena parte del mismo por su mala gestión, de hechos a lo mejor minoritarios pero tremendamente simbólicos a la hora de ver cómo una empresa, en este caso un servicio público, se relaciona con todos sus usuarios; usuarios que son todos inocentes hasta que no se demuestre lo contrario; los agredidos, a nosotros nos consta que lo eran. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Señor De Matías, comprendo que la petición de comparecencia estaba formulada en unos términos genéricos sobre la situación de la seguridad en el metro, y por tanto comprendo que usted nos haya hablado hasta de la amabilidad de los vigilantes. En fin, nos ha hablado de cifras, de detenciones, de delitos, de hurtos, de delitos mayores, etcétera, pero usted es consciente de cuál era el trasfondo de esta petición de comparecencia que había hecho el Grupo de Izquierda Unida. No me voy a extender mucho porque creo que el portavoz de Izquierda Unida ha planteado bien la cuestión y lo último que quisiera es reiterar las cosas que ha dicho el señor Fernández. Pero sí me voy a centrar desde luego en lo que usted supondrá que es el meollo de esta comparecencia porque es lo que ha sido conocido a través de los medios de comunicación y a lo que se ha referido el señor Fernández.

Hay algunas cosas que han salido recientemente a la luz, insisto, a través de los medios de comunicación, que incluso van más allá o deben hacernos ir más allá de las cuestiones concretas, que no anécdotas, puesto que son muy trascendentes. Yo creo que nos deben plantear qué hacen ustedes para controlar las contratas de seguridad. Es evidente que el personal no depende de ustedes. Yo he leído en los medios de comunicación reiteradas protestas de inocencia por parte de los responsables de la Consejería y de la compañía de Metro diciendo: estos

trabajadores no son nuestros, nosotros no nos metemos en las relaciones laborales de las empresas de seguridad. Muy mal, señor De Matías, es que ustedes deben meterse. Cuando la Administración contrata con una empresa para que preste un servicio, debe asegurarse, entre otras cosas, que las empresas contratistas cumplen la legislación; si ustedes no se meten -al menos así lo he leído en los medios de comunicación, a lo mejor lo desmiente usted ahora-, a ver cómo pueden asegurarlo.

Cuando hemos visto que no se cumplen, por ejemplo, las limitaciones de jornada de trabajo, de horas extras que establece la legislación -no olvidemos que los convenios forman parte de la normativa laboral-, que se exceden y mucho las limitaciones que establece la normativa laboral, ustedes no pueden decir que están mirando para otro lado y que eso no les compete, porque claro que les compete, entre otras cosas, primero porque es su obligación en cuanto a titulares del servicio, porque son ustedes quienes adjudican a las contratadas esos servicios de seguridad. Además de eso, porque son también, de alguna manera, Administración y deben preocuparse por ello, y sobre todo porque además esos incumplimientos de la normativa, en última instancia, inciden negativamente en los usuarios de metro, que deben ser su primer interés y preocupación. Pero más allá de esta cuestión general me gustaría hacer alguna mención más concreta.

Usted nos ha hablado de cuántos se ponen a disposición de la justicia, etcétera, pero usted nos dice que se ponen a disposición de la justicia personas que cometen infracciones, delitos o faltas en el metro, pero no nos ha dicho que se haya puesto a disposición de la justicia a los delincuentes uniformados, y éstos son tan delincuentes como los demás. Usted no nos ha dicho en ningún momento que se hayan puesto a disposición de la justicia, porque no lo han hecho. Yo no le puedo hacer a usted responsable ni puedo hacer responsable a la Consejería ni a los directivos de la compañía Metro de los hechos que no conocen, más allá de que pueda atribuir alguna responsabilidad cuando crea que deberían haber puesto los medios para haberlos conocido, pero normalmente yo no le voy a hacer responsable por los hechos que no conozca. Ahora bien, sí le tengo que hacer responsable por los hechos que conoce cuando los conoce, si no adoptan las decisiones que yo entiendo que deberían haber adoptado.

Voy a citar lo que antes también mencionaba el portavoz de Izquierda Unida porque me pareció sencillamente escandaloso que la Presidenta de la Comunidad de Madrid, pasados unos días, nos dijera, llevándose las manos a la cabeza, que había sido un error no denunciar. No, no había sido un error, había sido encubrimiento, y yo quiero saber quién ha encubierto a esos delincuentes. Creo que tengo derecho a saber quién, en Metro de Madrid, ha encubierto la comisión de esos delitos, porque no nos lo ha dicho la señora Aguirre ni el señor Consejero, en el Pleno en que tuvo ocasión de hacerlo, ni hasta el momento actual nos lo ha dicho actual. Estoy de acuerdo en que no puede ponerse en juego la reputación de los vigilantes de seguridad como colectivo, mayoritariamente digno desde el punto de visto profesional y personal, por supuesto, ni debe ponerse en cuestión la reputación de las empresas de seguridad, ni muchísimo menos del Metro, pero es que no somos nosotros quienes estamos poniendo en cuestión la reputación de metro, señor De Matías, es que ha sido la propia compañía Metro, no actuando con la diligencia que le era exigible en su momento, la que ha puesto en cuestión la reputación de Metro en esta cuestión; no somos nosotros, han sido algunos responsables de Metro, y yo lo que quiero es que usted nos diga quién o quiénes han sido los responsables de poner en juego la reputación de Metro en esta cuestión.

A mí me gustaría hacerle -por supuesto, escucharé con mucho interés la respuesta a las preguntas que le ha formulado el portavoz de Izquierda Unida- alguna pregunta más. ¿Puede usted garantizarnos hoy aquí que ninguno de esos trabajadores, que supuestamente fueron despedidos de esas empresas de seguridad -por cierto, hago un paréntesis aquí, ha habido también informaciones contradictorias porque en un principio parecía que en Metro no se sabía nada y unos días después resultó que sí se sabía y que en su momento se había pedido a la contrata correspondiente que despidiera a esos trabajadores y que fueron despedidos- por haber cometido esos delitos -permítame que los califique así- ha vuelto a trabajar al metro a través de otra contrata, que están en diferentes líneas? ¿Puede garantizarnoslo hoy aquí?

Otra pregunta: ¿Llevan ustedes algún control de los trabajadores, aunque sea nominal, que, dependiendo laboralmente de cada una de las

contratas -no sé si son cinco o seis-, las que trabajan para Metro están prestando servicios diariamente en la red de Metro de Madrid? Si no es así, difícilmente podrá usted contestar afirmativamente a la primera pregunta que le he hecho.

Otra pregunta más: ¿Hasta qué nivel directivo llegó la información de estos hechos de los que estamos hablando en el metro de Madrid? ¿Llegaron a su conocimiento, señor De Matías? ¿Llegaron al conocimiento del Gerente de Seguridad? ¿A qué nivel llegó? Porque, evidentemente, al nivel que llegó esa información supongo que fue al mismo nivel en el que se adoptó la decisión de no denunciar -es una decisión también, aunque sea por omisión- sino limitarse a pedir a la empresa de la que se tratase que despidiera a esas personas ¿Quién tomó esa decisión?

Si me permite, le hago una última pregunta, y está muy vinculada a las anteriores: ¿Quién va a asumir alguna responsabilidad por esas actuaciones en el metro de Madrid? Porque al día de hoy no sabemos que la haya asumido nadie.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señoría.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Termino inmediatamente, señora Presidenta. Recuerdo que cuando hace unos meses se tuvo conocimiento y pudimos ver un vídeo, desde luego muy desgraciado aunque no tan grave como éste, entre otras cosas porque era ficción, que tenía que ver con los clubes de fútbol y que había sido contratado por Metro de Madrid con una empresa de publicidad, el propio Consejero dijo que se iban a asumir responsabilidades, y de hecho se cesaron a algunas personas en Metro. Yo no he oído decir en esta ocasión -sinceramente, pareciéndome mal aquello, esto me parece mucho más grave- al Consejero, ni a usted, ni a la señora Aguirre que alguien vaya a asumir ninguna responsabilidad. Me parece que ya va siendo hora de que usted nos diga quién va a asumir esa responsabilidad. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don José Cabrera.

El Sr. **CABRERA ORELLANA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Una vez más, como siempre, la oposición por su camino y los ciudadanos por otro completamente contrario. Y nosotros desde luego vamos a ir por el camino de los ciudadanos, no les quepa ninguna duda.

Considero que las explicaciones que nos ha dado el Director Gerente son suficientes, pero lamento muchísimo oír a la oposición cómo han permanecido impasibles cuando usted les ha indicado que hay 284 kilómetros de metro, que hay millones de viajeros y que la Delegación del Gobierno, el Gobierno de España, el que se lleva nuestros impuestos para velar por nuestra seguridad, nos pone ocho policías por turno.

Por lo tanto, aquí de lo que se trata es de que al que hace el trabajo es al que hay que crujir. Hay que poner en cuestión a los 2.348 trabajadores de empresas privadas: Casesa, Eulen, Falcon, Prosegur y Seguritas para lanzar una cortina para que los ciudadanos no sepan que la Delegación del Gobierno y el Gobierno del señor Zapatero tiene ocho policías por turno para 284 kilómetros de metro en Madrid. Entonces esto viene bien.

Se ha dicho que estos hechos se han puesto en conocimiento de la policía y de la justicia. Evidentemente, la policía y la justicia pedirán las responsabilidades que estimen oportunas a quien corresponda, insisto, a quien corresponda, a quien lo haya hecho por acción o por omisión, a quien haya encubierto pruebas, o haya cometido un delito. Yo confío en que vivo en un Estado de derecho. Confío en que la policía de este país perseguirá a los responsables que hayan cometido delitos, si es que los ha habido. Ahora bien, si lo único que buscamos es un titular: hemos conseguido que se destituya a no sé quien, y con eso tapamos el absoluto desinterés que la Delegación del Gobierno tiene por los ciudadanos que viajan en nuestro metro, pues estupendo. Esto lo dice el Partido Socialista, y los alcaldes socialistas, que supongo que siguen las doctrinas del partido: para nosotros, las quejas y las denuncias, mientras que sean verbales, no existen. O sea, que si uno va a su alcalde socialista y le dice: oiga, que me están quitando la cartera. Éste le dirá: ¡Ah! pues eso no existe. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *Pero es que había vídeos.*) Eso no existe. ¿Sólo existe aquello que está gráficamente demostrado? Pues muy bien, que actúe la justicia. Si realmente

hay pruebas que determinen que se ha cometido un delito y que hay unos delincuentes, pues que se actúe contra ello, sean quienes sean: policías, guardas de seguridad o gestores de una compañía de transportes.

Lo que no se puede poner en entredicho -creo que el acta de este Diario de Sesiones la deben ver los 2.348 trabajadores de Metro, que para mí merecen absolutamente todas las garantías-, lo más importante para mí, es que 5.642 personas que habían cometido un delito en el metro estos trabajadores los han puesto a disposición de la justicia; ¡los trabajadores de Metro! Me parece que alguien se olvida de que estas 2.348 personas son personas que van decentemente a trabajar todos los días, a velar por la seguridad de todos nosotros y han sufrido 33 agresiones graves por ejercer su trabajo, por defender la vida de los ciudadanos, y ahora se ponen en cuestión como si fueran una panda de salvajes. ¡Dios me libre! ¡Dios me libre! ¡Son 2.348 trabajadores que honradamente se ponen un uniforme y van a defender a todos los demás! Si hay algo delictivo, que se denuncie; insisto, que se denuncie, pero no tapar el hecho de que en el metro se han invertido 90 millones. ¿Cuántas cosas se podrían hacer con esos 90 millones si la Delegación del Gobierno, si don José Luis Rodríguez Zapatero, Presidente de este Gobierno, pensara que por ahí circulan ciudadanos y que también son su responsabilidad? ¿Cuántos policías había hace 20 años en el metro? ¿Cuántos hay hoy? ¿Qué pasa, que esos ciudadanos, en el momento en que se meten en una boca de metro, dejan de existir para el Gobierno de España y para la Delegación del Gobierno y ya es un problema de Metro?

Los ciudadanos saben que no es verdad, saben que no es así y tienen tranquilidad; por eso, lo que es lamentable -según una estadística que debería preocupar a quien tiene la responsabilidad de la seguridad- es que el 94,10 por ciento de los viajeros opina que su seguridad es infinitamente mayor en el metro que en la calle. Eso se le ha olvidado a usted decirlo, señor Gerente; tenía que haberlo dicho. Usted tenía que haber dicho que, gracias a esa gestión, el 94,10 por ciento de los ciudadanos se siente más seguro abajo que arriba, y sólo un 5,9 por ciento opina que la calle es más segura que el metro. Eso hay que decirlo, y es así debido a una política de seguridad absolutamente

inexistente. Y ustedes, que son los que trabajan, se llevan los revolcones; normal. Si usted cogiera a esos 2.348 trabajadores, suspendiera los contratos con esas compañías, esos 90 millones de euros los destinara a inversión y dejara Metro de Madrid en manos de la Delegación de Gobierno y de todo ese ejército de agentes de policía que tenemos, pues, ¡dígame usted a mí qué pasaría al bajar por esas escaleras!

Por lo tanto, ustedes han hecho lo que debían hacer, han puesto los hechos en conocimiento de la policía y de la justicia, no como otros, que dicen que las quejas verbales y las denuncias a los alcaldes no valen para nada, que tienen que ser a través de los juzgados. Bueno, pues eso han hecho ustedes: ponerlo en conocimiento de los juzgados. Lo que me parece lamentable es que se cuestione a todos estos trabajadores, que, insisto, se están jugando a veces su propia integridad física por defender a los demás. ¡La cantidad de agresiones que sufren por defender los intereses de los demás! No importa, son simples trabajadores, hombres anónimos. Aquí lo que importa es saber si hay algún alto cargo que nos podamos llevar por delante, tener un titular en prensa y así tapamos que la gente sepa qué es lo que está haciendo la Delegación del Gobierno y el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero (La Sra. **SABANÉS NADAL**: *Y la Policía Municipal.*) en defensa de la seguridad en el metro. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *Lo que el de Aznar.*) Pues, cero patatero zapatero. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Cabrera. Tiene la palabra don Ildfonso de Matías.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (De Matías Jiménez): Gracias, señora Presidenta. Señorías, la verdad es que yo empecé a dar los datos que he dado porque entendía que el hecho de que quedara aquí la duda de si los andenes de metro son un escenario de violencia contra las personas me parecía duro; por tanto, entendí que debía dar los datos que he dado.

En cuanto a las grabaciones, cuáles se han grabado o no por parte de Metro, le puedo decir que seguramente tenemos el mayor número de cámaras que existe en el mundo para vigilar los interiores de

una red ferroviaria subterránea; tenemos más de 4.300 cámaras, pero eso no quiere decir que con las 4.300 cámaras no tengamos áreas oscuras. Sería prácticamente imposible ahora coger todas las áreas donde, en principio, no debe existir ningún riesgo, porque les vuelvo a decir que éste es un riesgo construido, no es un riesgo existente, y es un riesgo construido desde la aparición de un nuevo fenómeno, que son los fenómenos "snuff", que es un fenómeno novedoso que tenemos que combatir las fuerzas policiales y nosotros; en último caso nosotros.

En cuanto a las nuevas tecnologías y la utilización que están dando ciertos grupos violentos de la sociedad de las mismas, que además suele tener bastante repercusión en algunos medios, nos enfrentamos a un problema nuevo. La cuestión era tan novedosa que cuando recibimos en el año 2007 la primera información, que fue de forma anónima, por un camino que no era el oficial, sin que existiera ni siquiera una reclamación o denuncia por parte de nadie, -solamente vemos en un vídeo grabado en un teléfono móvil una grabación parcial de unos hechos que ocurren fuera del ámbito de grabación de las cámaras de vídeo de Metro de Madrid-, ni siquiera fuimos capaces de determinar si realmente se estaban produciendo en Metro de Madrid. Tampoco sabíamos si era una parte de una película, si estábamos viendo un "trailer" de una película que a lo mejor no era lo que parecía. (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: ¡Y cómo no lo despiden!) Nosotros no podíamos tomar las medidas pertinentes ante delitos evidentes porque no lo conocíamos hasta ese punto. No tenemos en nuestras cámaras ninguna grabación de este estilo hechas por cámaras de Metro de Madrid (La Sra. **SABANÉS NADAL**: *Qué raro.*) y, desde luego, lo que está claro es que si alguien tiene la intención de defender a los clientes de Metro de Madrid es Metro de Madrid, sin duda ninguna, si alguien tiene la intención de subir los niveles de reputación de las empresas proveedoras de servicios a Metro de Madrid es el propio Metro de Madrid, porque si la reputación de las empresas proveedoras no es buena, no se puede considerar que vaya a serlo precisamente la de Metro de Madrid.

Por lo tanto, desde el momento en el que nosotros tenemos la más mínima duda de lo que está sucediendo, lo que hicimos -y no a partir del mes de abril- fue ponernos en contacto con las empresas y decirles que era lo que desde nuestro punto de vista

debían hacer; además, hemos puesto muchas medidas en marcha desde el año 2007. Les leo: en relación con el hecho, desde el momento que se tuvo conocimiento del mismo, Metro de Madrid abrió un expediente, y dentro de ese expediente están los requerimientos que se han hecho a Prosegur, en este caso en particular; además, se ha instado al resto de las empresas a hacer lo mismo. Les sigo leyendo: es evidente que no se trataba de imágenes procedentes de nuestras cámaras de seguridad, y no disponíamos de información sobre el origen -y seguimos sin disponer ahora-, sobre la intencionalidad real de las imágenes. Vuelvo a repetir: los jueces lo van a decir y la policía estimo que también, y entonces ya veremos realmente lo que pasó. No sabíamos ni siquiera si eran auténticas ni si estaban recogiendo hechos reales y, si los recogían, si eran íntegros. Esto es así de claro. De todas maneras, desde ese mismo momento se requirió a la empresa de seguridad que impartiera las instrucciones necesarias con el fin de recordar a todo el personal que presta sus servicios de seguridad en sus instalaciones el obligado respecto y corrección en el trato en todo momento que deben mostrar hacia cualquier cliente o agente de Metro que se vea afectado por las labores de vigilancia. Yo no sé qué más les puedo decir. ¿Ustedes piensan que desde aquí estoy ocultando información? Pues les digo sinceramente que no. Sería lo último que se me ocurriría.

Respecto al tema que preguntaba S.S. a respecto si le puedo asegurar si hay algún trabajador trabajando en la actualidad (El Sr. **NOLLA ESTRADA**: *O haya estado.*) o que haya trabajado y esté involucrado en esta cuestión, en este momento le contesto que, según la información que tiene el Director Gerente, no; que no hay ninguno. Por lo demás, vuelvo a remitirme a lo que manifestó en su momento el Consejero de Transportes en el Pleno. Ha hecho referencia a lo que ha aparecido hoy en "20 minutos" Eso es un hecho que sucedió hace dos años, en estos momentos está bajo instrucción judicial y ya veremos que es lo que se determina en este juicio.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor De Matías Jiménez. Pasamos al último punto del orden del día.

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Hay algún ruego o alguna pregunta?  
(*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas,  
se levanta la sesión.

(*Eran las doce horas y cincuenta y nueve minutos.*)





**SECRETARÍA GENERAL  
DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA  
SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-MADRID Teléfono 91.779.95.00 - Fax 91.779.95.08

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

B.O.A.M. Suscripción anual: .....	54,09 € .	Número suelto: .....	0,84 € .
D.S.A.M. Suscripción anual: .....	78,13 € .	Número suelto: .....	0,84 € .
CD-ROM Suscripción anual .....	12,00 € .	CD-ROM semestral .....	6,00 € .
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. ....	112,39 € .		
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. EN CD-ROM .....	16,00 € .		

- IVA incluido -

**FORMA DE PAGO**

El abono de las tarifas se realizará mediante:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a la cuenta núm. 2038 0603 28 6006392382, de Caja Madrid, Pza. Celenque, 2.

**SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)**

1. La suscripción será anual. El período de suscripciones finalizará el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual fuere la fecha de suscripción dentro del trimestre.
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se hayan recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renovase la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La Administración del Boletín podrá modificar en cualquier momento el precio de la suscripción. El incremento o disminución comenzará a aplicarse a los abonados dados de alta a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

C

**TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:**

Nombre o razón social: .....	CIF/NIF: .....
Domicilio: .....	Núm.: .....
Distrito Postal: .....	Localidad: .....
Teléfono: .....	Fax: .....

DESEO SUSCRIBIRME AL  B.O.A.M.  D.S.A.M.  Conjunta B.O.A.M. y D.S.A.M.  
De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de ..... y hasta el 31 de diciembre de 2008,  
a cuyo efecto les remito la cantidad de ..... Euros.

Mediante:  Giro postal  Talón nominativo  Transferencia bancaria a la c/c citada.

En ....., a ..... de ..... de 2008.