

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 207

6 de mayo de 2016

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Eugenia Carballado Berlanga

Sesión celebrada el viernes 6 de mayo de 2016

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-366/2016 RGEF.3361.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Laura Díaz Román, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace del funcionamiento del Plan de Emergencias de Metro de Madrid ante al desalojo de toda la red de Metro que se produjo el pasado día 30 de marzo.

**2.- PCOC-372/2016 RGEF.3479.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario

---

Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta desde qué lugar y departamento se accionó el desalojo de la mayoría de las estaciones de Metro el pasado día 30 de marzo, tras ponerse en funcionamiento de manera errónea los timbres y los avisos que emitieron la señal de alarma de las 321 estaciones existentes.

**3.- PCOC-390/2016 RGEP.3863.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: vehículos (coches) y modelos que están adscritos al servicio público de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y personal al que se le asigna dichos vehículos. Diferenciar entre vehículos de contrata, renting y propiedad de la CAM.

**4.- C-180/2016 RGEP.1580.** Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre acciones tomadas tras el informe de la Cámara de Cuentas del año 2012 que afecta al organismo y relación de municipios que adeudan cantidades al mismo. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).

**5.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 5 minutos. ....	11789
— <b>Modificación del orden del día:</b> tramitación acumulada de los puntos primero y segundo PCOC-366/2016 RGEP.3361 y PCOC-372/2016 RGEP.3479. ....	11789
<b>Preguntas de respuesta oral con tramitación acumulada:</b>	
— <b>PCOC-366/2016 RGEP.3361. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Laura Díaz Román, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto:valoración que hace del funcionamiento del Plan de Emergencias de Metro de Madrid ante al desalojo de toda la red de Metro que se produjo el pasado día 30 de marzo..</b>	11789
— <b>PCOC-372/2016 RGEP.3479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se</b>	

<b>pregunta desde qué lugar y departamento se accionó el desalojo de la mayoría de las estaciones de Metro el pasado día 30 de marzo, tras ponerse en funcionamiento de manera errónea los timbres y los avisos que emitieron la señal de alarma de las 321 estaciones existentes.....</b>	11789
- Intervienen la Sra. Díaz Román y la Sra. Mena Romero formulando las preguntas....	11789-11791
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro respondiendo las preguntas. ....	11791-11795
<b>— PCOC-390/2016 RGEP.3863. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: vehículos (coches) y modelos que están adscritos al servicio público de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y personal al que se le asigna dichos vehículos. Diferenciar entre vehículos de contrata, renting y propiedad de la CAM.....</b>	11795
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz formulando la pregunta. ....	11795-11797
- Interviene el Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras respondiendo la pregunta. ....	11797-11799
<b>— C-180/2016 RGEP.1580. Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre acciones tomadas tras el informe de la Cámara de Cuentas del año 2012 que afecta al organismo y relación de municipios que adeudan cantidades al mismo. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	11799
- Interviene el Sr. Vicente Viondi exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	11799-11800
- Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid. ....	11800-11804
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Rubio Ruiz, la Sra. Díaz Román, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo. ....	11804-11811
- Interviene el Sr. Director Gerente dando respuesta a los señores portavoces. ....	11811-11813
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	11814
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	11814

- Se levanta la sesión a las 11 horas y 44 minutos. .... 11814

*(Se abre la sesión a las diez horas y cinco minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, en este 6 de mayo de 2016. Ha habido un acuerdo entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Podemos en el sentido de tramitar los puntos uno y dos del orden del día de forma acumulada.

**Preguntas de respuesta oral con tramitación acumulada:**

**PCOC-366/2016 RGE.3361. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Laura Díaz Román, diputada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: valoración que hace del funcionamiento del Plan de Emergencias de Metro de Madrid ante al desalojo de toda la red de Metro que se produjo el pasado día 30 de marzo.**

**PCOC-372/2016 RGE.3479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta desde qué lugar y departamento se accionó el desalojo de la mayoría de las estaciones de Metro el pasado día 30 de marzo, tras ponerse en funcionamiento de manera errónea los timbres y los avisos que emitieron la señal de alarma de las 321 estaciones existentes.**

Se hará del siguiente modo: daré la palabra a los portavoces de ambos Grupos, consumirán sus cinco minutos y, a continuación, será el Consejero Delegado de Metro, señor Bravo, quien dará respuesta a ambas intervenciones de una forma -podríamos decir- acumulada. Por lo tanto, daré la palabra, de menor a mayor, como suele ser habitual en esta Casa, a la señora Díaz para que utilice esos cinco minutos.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, Presidenta. Señorías, señor Bravo, como todos sabemos aquí, el pasado día 30 de marzo, miércoles, saltaron por error todos los teleindicadores y la megafonía de todas las estaciones de la red de Metro ordenando el desalojo de las estaciones. Como era previsible ante un suceso así, en un primer momento la confusión fue generalizada, las comunicaciones internas se colapsaron y nadie dio pautas a seguir; es verdad que la profesionalidad y la buena capacidad de reacción de la plantilla, solamente con la indicación de los teleindicadores, hizo posible que en las zonas donde se desalojaron viajeros, que contaban con personal, se hiciera sin graves percances. Sin embargo, en la situación actual de Metro, que hay muchísimas carencias en materia de personal y que, no lo olvidemos, existen muchas estaciones que no tienen personal, provocó que, en buena parte de la red de Metro, los viajeros no tuvieran esa ayuda ni nadie que les

podiera indicar cómo tenían que actuar. Como también sabemos -esta es una de las denuncias recurrentes de los sindicatos en los últimos años- que la falta de plantilla influye negativamente, entre otras cosas, en el aumento de la inseguridad en las estaciones.

En la misma línea de lo que pasó con las estaciones donde no había personal, el colectivo de maquinistas también tuvo problemas; no pudo obrar con tanta agilidad ya que en muchos casos no sabían lo que estaba ocurriendo. Desde el puesto de mando, parece ser que nadie les dio ningún mensaje ni se contestó ninguna pregunta durante los varios minutos que duró la situación. Algunos, también es cierto, se percataron de lo que ocurría por los teleindicadores de los andenes y también procedieron a hacer el desalojo. Una vez pasado el incidente, la Dirección de la empresa se puso en contacto con los sindicatos para convocar una reunión urgente y, desde allí, parece ser que se intentó minimizar el problema achacándolo a un simple fallo informático. Quizá sea así, ahora nos lo explicará, pero, yo creo que más allá de lo que es el incidente en sí, lo que ha sucedido ha despertado en nosotros toda una serie de inquietudes que entendemos deben ser afrontadas sin mucho tardar, porque, ¿se imagina si detrás de este incidente hubiera habido una emergencia real? Yo pienso que de haber sido así, se habría podido poner en peligro la integridad física de viajeros, de trabajadores; al menos en aquellas estaciones que estaban sin personal y para aquellos trabajadores que pedían instrucciones a sus mandos y que no encontraban respuesta. Esto además ocurrió apenas unos días después de los atentados de Bruselas, uno de ellos en el metro, y realmente creo que no es muy descabellado pensar que se podrían haber producido situaciones de pánico y de avalanchas. También tenemos que ser conscientes de que ahora mismo nos encontramos en un nivel cuatro de alerta antiterrorista y esto significa que tenemos un riesgo alto y no es mucho pedir que los actuales gestores, sobre todo de las infraestructuras del transporte, deban atender de manera prioritaria el cumplimiento de todos los protocolos y las medidas de seguridad que esta situación requiere.

He buscado el plan de emergencias en vigor y lo que me encuentro es con un documento del año 2004 en el que, por ejemplo, para la situación que se produjo el día 30 de marzo, es decir, una posible emergencia que provoque que deban ser evacuadas las estaciones, tiene un anexo I con las normas generales para la evacuación de las estaciones y allí se prevén toda una serie de medidas, como suspender la venta, impedir la entrada de viajeros, poner los torniquetes en antipánico, elegir la ruta de evacuación de menor riesgo; es decir, actuaciones para las que se requiere que haya personal. Es un documento que se hizo en el año 2004, que seguramente no tendría en cuenta la situación que hay ahora mismo de estaciones sin personal, y deja la situación con bastantes incógnitas. Yo también aquí me pregunto cómo es posible que el vigente plan de evacuación tenga todas estas lagunas. He transcrito aquí una de estas indicaciones que dice este plan y es que todo el personal de la estación atenderá especialmente los puntos críticos de evacuación. ¿Cómo se pueden atender todas estas demandas si resulta que ni siquiera hay personal?

Además querría saber si en todos estos proyectos de digitalización de metro, como es la estación de metro digital, que ahora mismo está provocando unos desembolsos importantes, se están teniendo en cuenta estas nuevas necesidades en materia de emergencias que tiene ahora mismo nuestra sociedad y si tenemos asegurado que se utilizarán ya estos desembolsos en nuevas

tecnologías para implementar un nuevo plan de emergencias que necesita metro de Madrid. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Díaz. Es el turno, entonces, de la señora Mena.

La Sra. **MENA ROMERO**: Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, señor Bravo. Muchas gracias de nuevo por su asistencia a esta Comisión y agradezco también cómo se va a formular al final esta pregunta porque seguramente así podremos tener más aclaraciones sobre el tema.

Nosotros estamos preguntando sobre un incidente que bien sea por la repercusión mediática que tuvo el día 30 de marzo o por la preocupación no exenta de la indignación que usted bien conoce que se ha instalado entre el personal de metro que trabaja en la seguridad o por cualesquiera de otras razones, ha puesto un foco de atención en la seguridad. Lo que se corresponde es más luz, total transparencia y claras explicaciones; esas explicaciones pasan obligatoriamente por dar contestación clara a las preguntas que siguen nublando esta imprescindible transparencia.

Señor Bravo, la cuestión única y fundamental es la activación inapropiada, fuera de todo protocolo, arbitraria e injustificada, según ha reconocido la propia empresa de metro, de una alarma de seguridad y emergencias que condujo al desalojo de estaciones sin evaluación de sus consecuencias para la integridad de los viajeros y sin una coordinación con los servicios de emergencia de la ciudad de Madrid, ni de la propia Comunidad Autónoma. Por lo tanto, las cuestiones fundamentales a desentrañar son el cómo, el por qué y el quién de la activación de esta alarma de desalojo. Me gustaría que me aclarase muchas otras dudas que me surgen como cuáles son las competencias del centro de mando operativo de seguridad de Metro de Madrid en este asunto y del propio equipo ejecutivo de dirección de esta empresa pública. Se necesita, como decíamos, la transparencia también en este ámbito: quién, por qué, cómo y desde dónde se activó la alarma de seguridad, ¿Quién dirige la seguridad y las emergencias de metro de Madrid? ¿Su centro de mando operativo y sus responsables públicos o la improvisación y el ensayo de la empresa concesionaria encargada del manejo del sistema de alarma? Por cierto, de la empresa concesionaria ¿qué empresa informática externa ha realizado la aplicación informática? ¿Quién realiza el mantenimiento de la aplicación y quién es el responsable de Metro que lo supervisa? ¿Quiénes autorizan las pruebas de dicha aplicación y quién elige, sobre todo, el horario de la prueba? Espero que todas estas preguntas me las pueda contestar y sobre todo, para concluir, me gustaría saber quién asume la responsabilidad de los hechos ocurridos el día 30 de marzo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mena. Tiene la palabra el Consejero Delegado de Metro, señor Bravo.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO** (Bravo Rivera): Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero dar las gracias a los dos portavoces por sus intervenciones. Me van a permitir que empiece diciendo que han formulado una serie de preguntas complementarias al propio enunciado de la pregunta escrita que requerirían prácticamente una comparecencia para dar respuesta a todas

ellas. Me voy a limitar básicamente, en primer lugar, a describir los hechos y en alguna parte de esa descripción yo creo que está contestada ya alguna de las preguntas que se han formulado. Luego intentaré, en el tiempo restante, contestar rápidamente a algunas de las preguntas, sin perjuicio de la posible comparecencia de alguno de los puntos que se ha abierto en estas preguntas.

Como se ha dicho, el 30 de marzo de 2016 se activó de forma involuntaria el protocolo del Plan de Emergencia en las instalaciones de metro de Madrid. Tengo que decir que el 31 de marzo de 2016, a través de una instrucción del Secretario General abrimos un expediente informativo que concluyó el 8 de abril, del que voy a extraer los principales puntos que permiten tener conocimiento de lo que ocurrió ese día. Antes necesitamos saber cómo opera Metro de Madrid en una situación así, o qué dispositivos tiene Metro de Madrid para abordar un plan de emergencias. La red ferroviaria de Metro dispone de un sistema de control de instalaciones, conocido como TCE, telemando de control de estación en cada una de las estaciones que permite el control y mando a distancia de las diversas instalaciones existentes en la misma. Este sistema se implantó hace más de 20 años, es un sistema que necesita una revisión, que se abordará con el proyecto de estación 4.0, a la que ha hecho referencia la portavoz de Podemos y que está, en este momento, en fase de prototipado.

Una de las funcionalidades específicas que se implantaron en ese sistema de control de estas instalaciones, que es el que tenemos hoy operativo, tenía por objeto facilitar el desalojo de una estación en caso de emergencia, y esto se denomina "emergencia estación", permitiendo la salida libre a través del sistema del control de peaje; automáticamente se liberan todos los torniquetes y la apertura automática de las puertas de cancelas cerradas. Pero esta funcionalidad únicamente se puede activar de forma individual en cada estación, por lo que si fuera necesario llevar a cabo de manera urgente el desalojo de una línea entera, incluso de toda la red, el tiempo que se emplearía en accionar esta funcionalidad, estación a estación, de modo local, sería excesivo; por lo que metro de Madrid se propuso mejorar hace unos meses el procedimiento, ampliando su funcionalidad. Para ello se estaba trabajando en un software que incorporaba –es una actualización– la posibilidad de emitir de forma automática mensajes por megafonía y teleindicadores, con liberación también de las cancelas de peaje, que indican que se debe evacuar la estación y a la vez produce la activación de esas instalaciones sobre las que actúa la citada funcionalidad de emergencia estación, llamando a esta nueva funcionalidad "desalojo estación". Con esta modificación se facilitaba el desalojo o evacuación de todas las estaciones de la red en caso que fuera necesario en un breve espacio de tiempo.

Para la implantación de esta nueva utilidad, denominada "desalojo estación", se estaba trabajando desde hace seis meses desarrollando un software específico que se incorpora al sistema que estaba operativo; procediendo a su revisión, supervisión y pruebas de funcionamiento. Pero la aplicación sobre la que es necesario realizar esas actuaciones, que tiene 20 años de antigüedad, sufre cierta obsolescencia tecnológica de forma evidente y no se dispone de un entorno específico de preproducción para la realización de pruebas, que es un requerimiento de todos los sistemas tecnológicos modernos. Por eso, las pruebas de campo que se han venido realizando sobre este software se realizaban siempre en turno de noche y en horario fuera de servicio como es lógico. Debido a los atentados que se produjeron el 22 de marzo de 2016 y que han sido citados en



formulación de las preguntas, en la red de metro de la ciudad de Bruselas, se aceleró la implantación de esta funcionalidad para disponer de la misma a la mayor brevedad posible. Para ello, los técnicos debían realizar el mayor número de tareas de supervisión y revisión durante su jornada ordinaria de trabajo, con el fin de avanzar durante el día lo máximo posible, de tal manera, que sólo las pruebas de campo necesarias y precisas quedaran diferidas al turno de noche o en horario fuera de servicio. Por tanto, para realizar definitivamente la puesta en explotación quedaban por realizar las últimas comprobaciones a nivel de usuario, para determinar si respondía a las necesidades de los usuarios o era necesaria alguna modificación y, posteriormente, finalizar la elaboración y difundir los correspondientes procedimientos de actuación.

Aun cuando ya se había comprobado el funcionamiento del modo "desalojo estación" a nivel individual, de forma telemandada, pero solo desalojando una sola estación, no se había verificado la selección múltiple de estaciones o de la totalidad de la red para permitir activar el desalojo de forma rápida en esas agrupaciones. Se decidió, por tanto, realizar esa verificación, revisando la interfaz de usuario para en el futuro comprobar su correcto funcionamiento en horario de fuera de servicio.

Para verificar la posibilidad de selección y activación múltiple de varias estaciones, se procedió, como digo, a comprobar el sistema instalado en la segunda planta de Cavanilles –la sede central de Metro- ya que este dispositivo está no solo en el puesto de mando sino también en el COMMIT y en la propia sede central. Así, tras averiguar la forma de seleccionar estaciones múltiples, a las 13:33 horas se seleccionó el botón de activación de desalojo en la pantalla en la creencia y convicción de que el accionamiento del desalojó en modo múltiple –todas las estaciones- sería igual que en el modo individual –una sola estación- y que sería necesario hacer una confirmación final de la orden de desalojo para su efectiva activación; doble verificación de la orden, propia de todo sistema de seguridad. Pero, en realidad, en modo múltiple no era necesaria esa confirmación final de la orden de desalojo, por lo que de forma inesperada se activó directamente el desalojo en todas las estaciones, produciéndose, entre otros, los siguientes efectos en las estaciones de la red de Metro: megafonía y teleindicadores con la emisión de mensajes de texto para el desalojo. Inmediatamente se accionó la opción de desactivación y, tras lanzarse esta orden en todos los terminales de la red, quedó registrada la siguiente información: hora de activación, 13:33; hora de desactivación 13:36:50. A las 13:50, quedó confirmado que estaba solucionada la incidencia en todas las estaciones y, si bien se inició el desalojo de las estaciones, durante el mismo no se produjeron incidencias destacables, no siendo necesario requerir la asistencia de los servicios de emergencia ni sanitarios para atender a ningún viajero y los trenes continuaron circulando con normalidad.

Por tanto, en modo alguno se ha producido una actuación inadecuada e inapropiada en los términos en los que se pronunciaba la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, dando a entender que esa activación fue de modo voluntario, toda vez que, como he explicado, fue debido a un error informático a la hora de programar el modo múltiple de desalojo de estaciones, que no respondía de forma idéntica al modo de desalojo de una sola estación; el modo de una estación exigía doble click, doble verificación de la orden para asegurarse la voluntad de desplegar el dispositivo y en el modo múltiple de estaciones solo era necesario uno; eso ya se ha adecuado, ya se ha establecido el doble

click para verificar que quien está activando el sistema está completamente seguro de la voluntad de esa activación y, por tanto, se debió a un error informático y no tanto a una verificación de pruebas del sistema que, como he dicho, se han venido realizando durante los últimos seis meses, que ha sido el tiempo que se ha tardado en tener el sistema operativo en turno de noche o fuera de servicio.

Se ha preguntado desde dónde, y ya he dicho que desde la sede central, desde Cavanilles; toda vez que es un dispositivo que tiene que estar operativo desde varios centros, por la posibilidad de que, ante un atentado terrorista o emergencia, alguno de los centros quede inhabilitado para poder lanzar el servicio de emergencia.

¿Quién dirige la seguridad? La seguridad se dirige –lo que es el diseño de la estructura de Metro de Madrid a partir del mes septiembre desde la unidad de operación. Entendimos en aquel momento que era la unidad de la Dirección General de Operación la que debía coordinar todos los sistemas de seguridad y emergencia. Como he dicho, ese sistema se ha sometido a las pruebas, siempre en turno de fuera de servicio, en turno de noche, y no se debió más que a ese error.

En un sistema como el de Metro de Madrid en cuanto a abordar simulacros en materia de emergencias se tiene obligación de hacerlos, conforme a los planes de emergencia no en tiempo real, durante el turno de día, en ningún caso. Sin embargo, debido a un error –quiero que quede muy claro- lo que sí quedó verificado y comprobado es que la respuesta de todo el dispositivo y de los usuarios de metro fue la adecuada y durante esos tres minutos que duró la emergencia hasta que se desactivó el comportamiento de todo el mundo, tanto del personal del metro como el de los usuarios, fue el adecuado y el esperado; de tal manera que, como algún medio de comunicación destacó al día siguiente, si bien por un error, se verificó que Metro de Madrid está ya en condiciones de poder abordar una evacuación general en un muy breve espacio de tiempo.

Es verdad, como ha dicho la portavoz del Grupo Podemos, señora Díaz, que, inmediatamente después del incidente nos reunimos con los sindicatos, con el comité de empresa, al que convocamos para explicar el hecho que se había producido, las razones por las que en ese momento y de forma inmediata habíamos podido diagnosticar, sin perjuicio de la pormenorización...

La Sra. **PRESIDENTA**: Perdón, le ruego que vaya terminando.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO** (Bravo Rivera): Ya estoy terminando. Quiero garantizarle que no se hizo para minimizar en modo alguno lo que había sucedido sino para explicar al comité de empresa –era nuestra obligación- lo que había ocurrido.

La portavoz del Grupo Socialista ha preguntado de quién es la responsabilidad. En este error han participado muchos trabajadores, muchos, no solo uno sino varios trabajadores de la propia empresa, y, como en todos los casos, como Consejero Delegado tengo que asumir la responsabilidad de todo lo que ocurra en Metro, lo bueno y lo malo. En ese sentido, esto es un error y asumo la responsabilidad como Consejero Delegado de ese error.

Termino simplemente con una reflexión. Es verdad que en este momento muchas estaciones no disponen del personal necesario y adecuado; es una denuncia de los sindicatos y una demanda del propio Consejero Delegado. En este momento estamos negociando un nuevo convenio colectivo, y con las limitaciones que tenemos –quiero que quede constancia de ello en esta Asamblea- por la Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid, arrastrada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado, para crear puestos de trabajo, incluso en las empresas de servicios públicos que tenemos a nuestro cargo, estamos trabajando para intentar al menos cubrir con una persona todas las estaciones de la red de metro de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Damos las gracias al Consejero Delegado de Metro por su asistencia, una vez más, a esta Comisión. Hemos concluido los puntos primero y segundo del orden del día; abordamos el punto tercero.

**PCOC-390/2016 RGE.3863. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, con el siguiente objeto: vehículos (coches) y modelos que están adscritos al servicio público de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y personal al que se le asigna dichos vehículos. Diferenciar entre vehículos de contrata, renting y propiedad de la CAM.**

Ruego al Director General de Carreteras e Infraestructuras, señor Trigueros, que nos acompañe en esta mesa. *(Pausa.)* Tiene la palabra para formular la pregunta el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Gracias de nuevo, señor Trigueros, por su comparecencia. Estoy seguro de que nos aportará con todo lujo de detalles la información requerida. Hemos solicitado su comparecencia para estudiar los vehículos que tienen asignados en la Dirección General de Infraestructuras. Entendemos que es imprescindible el uso de esos vehículos, más que nada por la función que desarrollan, y sobre eso queremos hablar.

En base a la información que hemos recabado, hemos dividido los vehículos en cuatro grandes grupos, que son sobre los que queremos hablar con usted: el primero, compuesto por 16 Nissan, modelo Qashqai, un todo camino, que no un todo terreno, como bien sabe usted –no lleva un vuelco de diferencial, con lo cual, no aplica-, destinados al Área de Conservación y Explotación, generalmente a jefaturas de área, ingenieros superiores, técnicos de apoyo e ingenieros técnicos, además, por supuesto, del Subdirector General de Construcción, Conservación y Explotación. Este personal es predominantemente de oficina -aunque, efectivamente, no en todos los casos- y cuando sale de la oficina por motivos de servicio normalmente este se desarrolla en carreteras de servicio y nunca en carreteras de obras –si no es así, me corrige usted-. Nos ha llamado la atención que estos todoterrenos que, por cierto, según nuestra información, son vehículos de contratos de servicio, tal y como figuran, no llevan identificación corporativa de la Comunidad de Madrid, pese a que, por la prestación propia del servicio, paga la propia Comunidad de Madrid. Nos llama además la atención

que, siendo utilizados fundamentalmente para temas de oficina, estos vehículos están dentro de los presupuestos de cada respectiva obra. Por el coste que suponen estos servicios y por la función que realizan, bien podrían haber sido sustituidos por vehículos de los llamados gama media, incluso por furgonetas, tipo Volkswagen Caddy; no intento hacer publicidad, es que parece ser que es la más utilizada en la Dirección General, entre otras cosas, porque son prácticas, versátiles, en definitiva, una furgoneta, en lugar de un vehículo.

Posteriormente, tenemos otro grupo con contratos de leasing destinados al área de construcción y proyectos, que son 11 Renault Megane destinados a jefatura diaria, ingenieros superiores e ingenieros técnicos y uno en topografía, además de a la Subdirección General de Planificación e Ingeniería Técnica y, adicionalmente, un Citroën C4 de contrato de servicio asignado a esta ingeniería de caminos de esta Subdirección. Igualmente que en el caso anterior, no llevan identificación corporativa de la Comunidad de Madrid pese a que son pagados por la Comunidad de Madrid, esto nos hace pensar si se está utilizando como pago en especie, si es utilizado durante el fin de semana, porque vemos también en las fichas que parte de estos vehículos tienen asignados o reconocidos tantos kilómetros como tenemos dentro de la Comunidad de Madrid y, en caso de que sean utilizados durante fines de semana, días libres, por parte de las personas que lo tengan asignados, que desconozco quiénes son, si esto figura en su certificado de haberes en el momento en que se les asigna como ese pago en especie, bajo ese concepto.

El tercer grupo en el que tenemos identificados 39 Opel Corsa, 5 Ford Fiesta y 7 furgonetas Volkswagen Kadett, destinados a personal de campaña, generalmente encargados de conservación, vigilantes de explotación, control de aforos, control de calidad, vigilantes de construcción, etcétera. En ese caso se asigna a una persona con jornada partida, son itinerantes, no tienen un centro fijo de salida ni llegada y su lugar de trabajo depende de una obra, de un punto kilométrico determinado o de una carretera donde realizar sus controles técnicos. Entendemos que estos trabajos deberían realizarse con furgonetas por los elementos de trabajo que han de llevar -ropa de vestuario, documentación, tienen que recoger materiales, llevar herramientas; en definitiva, todo ese trabajo propio del mantenimiento- y porque se mueven por zonas como caminos, montes, canteras, graveras, y casi siempre por vías en construcción. Con lo cual, entendemos que sería más práctico. Queremos entender el porqué de que se esté utilizando ese tipo de vehículos.

Por último, hay 13 unidades de diferentes tipos, marcas y modelos, pero nos ha llamado la atención que tienen todos más de 10 años de antigüedad, el kilometraje oscila entre 300.000 y 600.000 kilómetros- son unos cuantos, desde luego buenos han salido, hay que reconocerlo- y son propiedad de la Consejería. Ya nos dirán los trucos que utilizan porque, sorprendentemente, siguen pasando las ITV. De este grupo nos preocupa que sorprendentemente sean los que recorran el mayor número de kilómetros. Se me había olvidado mencionar que en este grupo también hay 5 Mitsubishi, 5 todoterrenos -entiendo que Montero, no lo tengo especificado, para qué le voy a engañar- para vialidad invernal -iba a decir infernal, pero bueno, eso depende del invierno-. Estos vehículos nosotros los entendemos como una herramienta de trabajo, como un ordenador, pero no llegamos a entender...

La Sra. **PRESIDENTA**: Disculpe, le rogaría síntesis porque ha consumido sus cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Treinta segundos. Estos vehículos que, entendemos que por su antigüedad carecen de elementos de seguridad pasiva tipo ABS, airbag, etcétera, son los que más kilómetros hacen y están en peores circunstancias, ¿por qué no son asignados los vehículos todoterreno a este tipo de funciones y por qué estos vehículos se siguen manteniendo? Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Como ha consumido esos cinco minutos que concede la pregunta, no habrá entonces turno de réplica sino que el Director General tiene sus cinco minutos para darle cumplida respuesta. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, señores diputados. Señoría, la verdad es que me ha sorprendido su intervención porque la tengo ya escrita, me la dio UGT ayer. Me ha sorprendido mucho que usted repita lo que ha dicho UGT en un documento que, por supuesto, me merece el mayor de los respetos. Vamos a estudiar las propuestas que usted me ha comentado, otras que vienen aquí y otras que tenemos de otra propia Dirección General, que, por supuesto, nos hacen reflexionar, y supongo que todas las cosas que se están haciendo se pueden mejorar.

Yo me había preparado la pregunta que me ha hecho. Ya conoce definitivamente el número de Opel Corsa, de Nissan Qashqai, Renault Megane, Volkswagen Kadett, todos los que tiene; no hace falta que se los repita porque, en cualquier caso, está a su disposición. Lo único que quiero señalar es que la nota de UGT no es correcta, en el sentido de que ellos citan solo los 89 coches disponibles, hay 97; coincidimos en el número de modelos de Nissan Qashqai, 16 y de Mitsubishi, 5, pero sumamos un coche más al modelo Megane, son 12 y no 11; 2 Opel Corsa más, 41 y no 39; y un Ford Fiesta menos, 4 y no 5.

Son pequeños detalles, pero como tenía esta fuente de información por parte de la Administración quería mejorar los datos para ser más exactos.

Luego, ha dicho una cosa muy curiosa que me ha sorprendido mucho. De forma soslayada ha dicho como si se estuviera pagando en especie los fines de semana (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *He preguntado.*) Por eso digo de forma un poco soslayada he preguntado si hay pago en especie, si se descuenta de las nóminas... Pues mire, por lo menos, en el conocimiento de este Director General, en la estructura de la Consejería no consta que los vehículos se utilicen de forma particular pero, es más, todos los vehículos de la Consejería, recientemente -en enero o febrero- han sido dotados de un sistema de GPS, con lo cual con este sistema de GPS se sabe exactamente dónde está cada vehículo en cada momento y, además, los coches -como usted también tiene información porque sé que se la han facilitado- están asignados a personas concretas. Es pronto todavía... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Lo tienen asignado por funciones.*) Bueno, en fin... ¿Esto qué va a permitir? Optimizar los recursos. Si una persona tiene que llevar un Opel Corsa o tiene que llevar un Mitsubishi, o un Qashqai o lo que sea

pertenece a la discrecionalidad –que no arbitrariedad- de la propia organización de la Dirección General.

Ha dicho, y además es cierto, que todos los vehículos han pasado la ITV. La ITV es la garantía o el certificado para poder circular. Faltaría más que algún coche de la propia Dirección General en su conjunto no tuviera la ITV. En cualquier caso, en vialidad invernal todos los vehículos han estado dotados –como no puede ser de otra forma- con ruedas de nieve. Hasta el momento no consta en la Dirección General ninguna denuncia o queja sobre algún vehículo concreto que no reuniera condiciones para poder trabajar o que el funcionario o el trabajador asignado a esa función no pudiera realizarlo. Ningún vehículo ha tenido que subir por una pista forestal porque no su competencia, por lo que no importa que fuera un Opel Corsa y no fuera un 4x4, en su caso. Por la red de carreteras de la Comunidad de Madrid y por las obras que se están haciendo pueden perfectamente circular todos los vehículos que se tienen; no estamos hablando de los coches de agentes forestales que tengan que ir por pistas, sino que van por las carreteras normales por las cuales circulamos todos.

En cuanto a que los coches vayan con Vía M o vayan sin Vía M es un tema que vamos a reflexionar. No tenemos tomada ninguna decisión al respecto, pero me parece razonable que en algunas determinadas labores y en algunos determinados servicios no sea identificado el personal de la Dirección General de Carreteras en el vehículo que vayan como personal de la Dirección General de Carreteras por razones en este caso obvias de posibles represalias por sanciones. Pero este es un tema sobre el que vamos a reflexionar, no tengo tomada ninguna decisión al respecto en el sentido de decir que hay que quitar la Vía M de todos o hay que ponérsela a todos. Yo creo que en algunos casos es bueno que se sepa que hay una labor de vigilancia o de supervisión de las carreteras por parte de los funcionarios, trabajadores y del personal laboral de la Dirección General, y en otros casos, precisamente, yo creo que no debe ser así, pero al respecto no hay decisión tomada.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Trigueros Rodrigo): Sí, muy rápido. En cuanto a los vehículos de las obras que pusieron las empresas, a lo mejor no hacía falta haber puesto Qashqai y valía con Opel Corsa, pero los costes por contrato estaban asignados a los directores de obra y entiendo que los directores de obra son los que tienen asignados esos vehículos. En los próximos contratos de obras, si se sigue contratando así, podemos determinar incluso la marca y el modelo más adecuado para la labor que se vaya a realizar. El coche en el que yo vengo es un Renault Megane, no vengo en ningún coche grande, ni mucho menos, y yo creo que cumple la función para la cual está destinado. Yo como resumen le diría, para su tranquilidad, que los vehículos de la Dirección General de Carreteras están cumpliendo la labor para la cual se dispone de ellos y que estamos abiertos a cualquier mejora sugerida por la Asamblea, por los sindicatos, por la junta de personal en su conjunto o por cualquier otra persona.

Insisto, yo creo que con los GPS se ha dado un paso adelante para optimizar los recursos y los recorridos de todo el personal de la Dirección General de Carreteras; en cualquier caso, agradezco su interés por el trabajo que realiza la Dirección General de Carreteras. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Trigueros, por su asistencia a esta Comisión, que nos ha permitido sustanciar el tercer punto del orden del día. Pasamos al cuarto.

**C-180/2016 RGE.1580. Comparecencia del Sr. Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre acciones tomadas tras el informe de la Cámara de Cuentas del año 2012 que afecta al organismo y relación de municipios que adeudan cantidades al mismo. (Por vía del artículo 221 del Reglamento de la Asamblea).**

Para sustanciar la comparecencia, solicito al Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes que ocupe su lugar en la mesa como representante del Gobierno, al que agradezco que hoy nos acompañe. Tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Trigueros, bien es conocido que por donde pasa levanta expectación, por eso, hemos tardado un poco en comenzar esta comparecencia hasta que terminara de sustanciar su pregunta.

Buenos días a todos y todas. Señor Gerente, ya es usted un habitual de esta Comisión. Yo creo que cada quince días tiene una cita con nosotros; es como la canción del 8 de noviembre, usted cada dos semanas tiene un compromiso con nosotros. Centrándonos en el asunto, es verdad que nosotros conocimos la información directamente por la prensa. Sé que esto suena extraño a día de hoy, pero es verdad que conocimos el informe detallado de la Cámara de Cuentas a posteriori, pero vimos la información publicada por parte del Consorcio cuando apareció en los medios. Es verdad que luego hemos visto algunas decisiones que ustedes han planteado y aprovechando esta comparecencia -sabemos que usted no gestionaba el Consorcio en el año 2012, pero sí lo gestionaba un Gobierno del Partido Popular-, queremos que nos explique, con claridad, qué cuestiones planteaba la Cámara de Cuentas de mala gestión y de mala ejecución por parte del Consorcio y las decisiones tomadas a posteriori. De antemano le digo, para no agotar mi tiempo y dejar que lo explique usted con detenimiento, que una mala gestión del Consorcio no puede recaer en los Ayuntamientos; y fíjese lo que le digo, me da igual si el Alcalde es del Partido Socialista, si es de una plataforma ciudadana o si es, incluso, del Partido Popular. Creo que hubo una gestión deficiente del Consorcio en alguna de estas cuestiones y que ahora, a posteriori, no pueden recaer todas las obligaciones en los ayuntamientos.

Tengo aquí la información que le hemos solicitado, que además me ha facilitado usted por escrito, de todas las deudas que hay de ayuntamientos con el Consorcio en los últimos años. La suma no es de una gran gravedad, pero la deuda de algún municipio en concreto, sí. Aunque no es el



motivo de la comparecencia también sería de agradecer que nos explicara cómo este nuevo Consorcio, este nuevo PP, este nuevo Gobierno va a intentar resolver una situación que es sistemática y endémica, probablemente, en la gestión del consorcio, pero que, como es un nuevo PP, un nuevo Gobierno, tendrá una nueva fórmula distinta a la que generó que la Cámara de Cuentas en el año 2012 reprimiera por la gestión al Consorcio y, a su vez, recayera finalmente en los Gobiernos. Hay circunstancias como el Ayuntamiento de Coslada, gestionado por el Partido Popular y ahora es un alcalde socialista el que tiene que estar solucionando lo que dejó el señor Raúl López en su gestión. No quiero agotar más tiempo, dejo al Director Gerente del Consorcio para que nos detalle este asunto, que parece una cuestión gris o meramente económica, pero tiene un gran trasfondo que es la financiación, la operatividad de cómo se coordina y gestiona el Consorcio Regional de Transportes en el día a día. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vicente Viondi. Tiene la palabra el Director Gerente por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Merino de Mesa): Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Señor Vicente Viondi, como bien saben, estoy encantado de estar aquí con ustedes siempre que lo soliciten y de atender sus requerimientos tanto en esta Comisión como fuera de ella, en eso no hay ningún problema.

En cuanto al planteamiento que ha hecho respecto a que tuvieron conocimiento de la aprobación del informe de la Cámara de Cuentas a través de la prensa, tengo que decir que en eso coincidimos; es decir, antes de que llegara al Consorcio Regional de Transportes el informe definitivo con la aprobación del 29 de diciembre, nosotros ya lo habíamos leído en la prensa, cosa que creo que no es deseable, pero es ajena a nosotros.

Voy a tratar de atender su petición y de darles la información que solicitan de la manera más clara posible. Ese informe del 29 de diciembre de 2016, que fue aprobado por el Consejo de la Cámara en esa fecha, es un informe, como saben, muy extenso, de más de 120 páginas, en el que de forma pormenorizada, de forma prácticamente completa, vienen a recoger el funcionamiento del organismo durante el año 2012. Ese informe pormenorizado y riguroso concluye con dos recomendaciones para el organismo: una recomendación se refiere a los déficits de explotación de aquellos ayuntamientos consorciados que cuentan con servicio de transporte urbano y que no contaban con el correspondiente convenio que se venía suscribiendo anualmente para determinar las aportaciones a realizar al organismo, y una segunda recomendación que viene a sugerir que se eleve una consulta a la Agencia Tributaria en relación con la divergencia en el tratamiento del IVA aplicable en los intercambiadores. Estas vienen a ser las dos recomendaciones en las que concluye.

Luego, también solicita, aunque yo lo conocía y comentaba, pero podemos actualizarnos - vamos a ver cómo andamos de tiempo-, la deuda que estos ayuntamientos, que están consorciados



con el organismo y que tienen servicios urbanos, mantienen a fecha de hoy con el Consorcio, que son cantidades que varían de un momento a otro, en función de cuándo se realizan los ingresos.

Respecto a la primera de las recomendaciones, quiero comenzar diciendo que las actuaciones que se realizan en el Consorcio para tratar de dar una solución a ese déficit de explotación de los municipios que cuentan con servicio urbano, no espera a que se reciba el informe definitivo después de su aprobación el 29 de diciembre sino que, como el Consorcio Regional de Transportes ya conocía el anteproyecto de informe con fecha 30 de julio, que le fue notificado, las actuaciones se retrotraen al mes de septiembre del año 2015; es decir, antes de que el informe sea aprobado de forma definitiva, el Consorcio Regional de Transporte comenzó a realizar actuaciones en la línea que viene marcado en el mismo.

La primera de las actuaciones en relación con esta recomendación, trata no tanto de dar una solución al pasado, que es algo que se hará más adelante, sino de tratar de evitar que se produzca o se repita en el futuro. Nos encontramos con que estaba ya avanzado el segundo semestre del año 2015, año electoral, en el que se han producido bastantes variaciones en los Gobiernos municipales, lo que ha llevado a que el procedimiento que se venía desarrollando tradicionalmente, que era la suscripción de convenios en los que se fijaran las cuantías, se haya retrasado en el tiempo; de manera que a esa fecha el Consorcio solo había recibido el correspondiente anexo en el que se reconocía las cantidades que se comprometía a aportar en base a déficit de explotación de 11 ayuntamientos de los 35 que cuentan con servicio de transporte urbano. Dada esa circunstancia, tratando de evitar que se produzca en el año 2015 lo que ya se había producido en años anteriores, lo primero que se hace es cuestionar el sistema; es decir, empezamos a cuestionar qué necesidad teníamos de ir a un procedimiento que pasa por suscribir un convenio sin que haya un respaldo legal claro para ello, que es un procedimiento largo, en algunos casos complejos y, en otros, incluso que no se pueda suscribir.

Para ello, y tratando de ajustarnos a lo que establece la Ley de Creación del Consorcio al respecto, en su artículo 14.3, que dice que las aportaciones de los ayuntamientos consorciados serán fijadas globalmente en el presupuesto del Consorcio y distribuidas entre los ayuntamientos respectivos por el Consejo de Administración, con sujeción a módulos objetivos, se optó por fijar un procedimiento administrativo mucho más ágil y rápido, que permitiera fijar esas aportaciones de los ayuntamientos sin necesidad de recurrir al procedimiento anterior. En este sentido, se hizo una propuesta al Consejo de Administración del Consorcio, con fecha 14 de septiembre de 2015, y en esa sesión se aprobó por unanimidad establecer un nuevo procedimiento para la fijación de esas aportaciones; un procedimiento que pasaba por una resolución administrativa que se delegaba en el Director Gerente del Consorcio, un procedimiento que preveía, lógicamente, audiencia de los interesados para que en ningún momento se pudiera producir una indefensión, que recogía un cálculo exactamente igual al que se venía recogiendo, es decir, no supone un incremento de las aportaciones, se sigue manteniendo el 50 por ciento, y únicamente agiliza y simplifica el procedimiento para tratar que no se repitieran situaciones de ese tipo. Y eso es lo que se hace, como digo, el 14 de septiembre de 2015, cuando todavía no se había recibido el informe de la Cámara de Cuentas.

Una vez establecido y aprobado dicho procedimiento por el Consejo de Administración, con fecha 13 de octubre, se remite a esos 24 ayuntamientos, que no habían suscrito hasta la fecha el correspondiente convenio que permitiera fijar las aportaciones, la correspondiente resolución en la que se fijaban las mismas, estableciéndose un plazo de pago que venía a coincidir con los que ya deberían haber hecho los que habían suscrito, que era a 30 de noviembre del año 2015. La cuantía de esas 35 aportaciones era de 11.493.504 euros. El 27 de enero de 2016, una vez que ya había vencido sobradamente el plazo fijado para su abono se efectuó un requerimiento de pago a 16 de los 35 ayuntamientos y, con fecha 7 de abril, ante la falta de abono ante ese requerimiento, se emitieron las correspondientes certificaciones de descubierto para su cobro por vía ejecutiva, de manera que esas liquidaciones se encuentran en este momento en la Subdirección General de Recaudación.

Con el mismo respaldo referido, del acuerdo del Consejo de Administración, el mismo 13 de octubre ya se emiten resoluciones para esos 35 municipios o ayuntamientos que cuentan con servicio de transporte urbano para el ejercicio 2016, tratando ya de regularizarlo, porque entendemos que lo ideal es que los ayuntamientos cuenten antes del inicio del ejercicio con las cuantías económicas que se prevé deberían aportar, de manera que puedan recogerlo convenientemente en sus presupuestos y no tengan luego problemas, que es otra de las cuestiones que han surgido en ocasiones, que no tenían respaldo presupuestario para llevar a cabo las aportaciones. En esas 35 resoluciones ya se fijan los plazos para hacer frente a los pagos, fraccionándolos en tres partes para que los ayuntamientos puedan hacer frente a dichas obligaciones más fácilmente, siendo conscientes de las dificultades económicas que algunos tienen: con fecha 31 de marzo, 30 de junio y 30 de septiembre, son los plazos que se prevén para que los ayuntamientos lleven a cabo los ingresos parciales de sus aportaciones que, como comento, no ha cambiado absolutamente nada la forma del cálculo sino que sigue el procedimiento de resolución por el que se fijan las mismas.

Le informo en estos momentos lo que se ha hecho es un recordatorio, porque entendemos que todavía estamos con cantidades a cuenta de lo que se tiene que liquidar, si es curiosidad, que de los 35 ayuntamientos a los que se les ha girado la resolución y que tenían que hacer frente a ese primer pago el 31 de marzo, han sido 13 los que han hecho las aportaciones, y lo que se ha hecho posteriormente, con fecha 14 de abril concretamente, ha sido mandarles un recordatorio de que tienen que hacer frente a la deuda sin iniciar ningún tipo de procedimiento de reclamación todavía.

Por último, para atender dicha recomendación, una vez que ya teníamos el nuevo procedimiento establecido y respecto a los ocho ayuntamientos que carecían de convenio y que, por lo tanto, no habían hecho efectivas sus aportaciones, se les remitieron resoluciones para el periodo 2011-2015, del mes de enero de 2016, en el cual se determinaban las aportaciones y se les daba un plazo, a 30 de junio de 2016; era un plazo amplio en cuanto a que entendíamos que es posible que para hacer frente necesitaran hacer ajustes presupuestarios. Hay que decir que de los ocho ayuntamientos a los que se refiere el informe de la Cámara de Cuentas, son siete las resoluciones que se emiten y uno de los ayuntamientos, que es San Fernando de Henares, si bien es verdad que figura una línea como línea urbana, realmente es una línea que transcurre por los términos municipales de

Coslada, San Fernando y Paracuellos del Jarama, con lo cual, es propiamente una línea interurbana y no le correspondería hacer el abono de los mismos.

Yo creo que a fecha de hoy ya conoce las cantidades de esos siete ayuntamientos, que ascienden a un total de 6.077.395 euros y el 30 de junio, si alguno de ellos no la hubiera hecho frente o hubiera solicitado y obtenido el correspondiente aplazamiento, a lo que estamos abiertos con todos los ayuntamientos, conscientes de esa sensibilidad que usted decía y que le puedo asegurar que a mí, como he sido alcalde muchos años, no me falta de tratar de que las corporaciones locales puedan cumplir sus funciones y que en un momento determinado, por circunstancias ajenas al propio funcionamiento puedan seguir cumpliendo sus funciones en las mejores condiciones. En este sentido también podemos decir que en estos meses se han suscrito -y hablo únicamente de los que se han suscrito, porque hay conversaciones con algún ayuntamiento más- aplazamientos de pago con los ayuntamientos de Arganda del Rey, Guadarrama, Rivas Vaciamadrid, Valdemaqueda y Valdemoro, y se ha aceptado un aplazamiento por 6 meses del vencimiento del 20 de septiembre de 2016 por parte de Coslada, que lo había solicitado, y por importe de 108.034 euros.

Yo creo que en cuanto a las actuaciones desarrolladas por el Consorcio respecto a esta recomendación relativa a los déficit de explotación de los ayuntamientos consorciados y con transporte urbano, espero que haya quedado aclarada y suficientemente explicada, si no, en el siguiente turno haré las aportaciones que consideren.

En cuanto a la segunda de las recomendaciones, lo que hace la Cámara de Cuentas es una sugerencia en el sentido de que cree que se debe elevar a la Agencia Tributaria una consulta en relación con la divergencia en el tratamiento que tiene el IVA en las facturas emitidas en relación con los intercambiadores. En este sentido, empezaré explicando que el servicio que prestan los intercambiadores se factura a través de dos vías distintas: una, se factura directamente al Consorcio en función al título concesional -lo que marca el título de la concesión- y corresponde a una actividad mercantil que es la de explotación de una infraestructura.

La Sra. **PRESIDENTA**: Disculpe, va a tener que sintetizar mucho porque ya ha consumido sus cinco minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Merino de Mesa): Perdón. Termino lo más rápido posible, luego trato de compensar, si queda alguna cosa en el siguiente turno. Decía, que por una parte, esto está sujeto al 21 por ciento y que, por otro lado, está lo que se factura a través de los operadores que hacen uso del intercambiador, que incluyen este gasto dentro de los gastos generales; al estar en los gastos generales que repercuten a la hora de justificar la tarifa al Consorcio, los gastos generales del transporte son al 10 por ciento. Hay que decir que esta es una cuestión que ya ha sido tratada expresamente y concretamente por la Agencia Tributaria. En el año 2014, hay una inspección tributaria ordinaria, de rigor, en el Consorcio y esta incidencia aparece recogida; el Inspector Jefe pide ampliar el expediente y el procedimiento. Ya para terminar, quiero decirles que el acuerdo de

liquidación que recoge los años 2010, 2011 y 2012 y que expresamente se refiere a esta cuestión -no es para otra-, se hace, ya le digo, con todas las diligencias exactas, concluye: - y termino-: "La inexistencia de discrepancias entre las cantidades incluidas en la base imponible de la declaración presentada en concepto de IVA devengado y los fondos efectivamente aplicados en el respectivo ejercicio, la satisfacción de las compensaciones tarifarias, el correcto ejercicio por el Consorcio del derecho a la deducción que se corresponde con las cuotas de IVA soportado en el ejercicio de su actividad económica desarrollada en su condición de empresario, profesional, a efectos de IVA". Dado que se me ha pasado el tiempo, muchas gracias, señora Presidenta y doy por concluida mi intervención.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Director Gerente. Una vez concluido el turno del compareciente, arrancamos con el turno de los Grupos Parlamentario; para ello, señor Rubio, del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Merino. Bienvenido de nuevo. La verdad es que prácticamente ha contestado a todo lo que le iba a preguntar. Evidentemente, no le voy a responsabilizar de las acciones de otros, como es lógico. Me gustaría que incidiese más exactamente en qué plazos de ejecución se van a realizar, porque hay ayuntamientos que no estaban sujetos a estos convenios, pero adicionalmente, tienen la problemática de que se está prestando servicio de transporte interurbano y urbano; entonces, me gustaría saber qué tipo de acciones se va a realizar. Menciono, por ejemplo, Torrejón de Ardoz, Coslada y las Rozas, todos por encima de 50.000 habitantes, ¿qué acciones concretas se van a hacer? En este caso me llama muchísimo más la atención, como es lógico, Torrejón de Ardoz. El motivo es muy simple, no es porque sea el que tiene más habitantes -que los tiene, en torno a 127.000-, es que nuestro Consejero actual de Transportes, Vivienda e Infraestructuras ha sido Alcalde de este Ayuntamiento durante los últimos 8 años. Entiendo estos desequilibrios como una injusticia grave e insolidaridad entre todos los municipios, entre ciudadanos, en definitiva. Este señor, como alcalde -nuestro Consejero-, estaba haciendo uso de las aportaciones del resto de los madrileños para beneficiar a sus convecinos y, en definitiva, intuyo que para beneficiar sus indicadores de gestión; evidentemente, tenía menos gasto.

En realidad, lo que queremos saber es qué acciones concretas, en qué calendario y qué previsión de éxito tenemos para cobrar todos estos, además de deudas, de importes dinerarios necesarios para seguir con la correcta prestación de los servicios.

Por otra parte, evidentemente, somos conscientes de que estamos desarrollando en paralelo al plan de transportes una ley de financiación al transporte, me gustaría saber si en este ejercicio, en este año se van a introducir medidas de aportación al transporte público de grandes centros comerciales, grandes centros de ocio, grandes centros empresariales, universidades privadas, entes de conservación urbanística, hospitales privados a los que se está prestando servicio que tiene un beneficio claro del servicio público de transporte madrileño y si hay alguna previsión de incluir este tipo de solicitud de servicios con este tipo de empresas. Por otro lado, ¿se van a desarrollar esos manuales de procedimientos para la gestión de los convenios con los ayuntamientos y cómo se va a

hacer el control de los mismos? También nos gustaría saber si se va a incluir documentos de control para proceder al pago en las fechas previstas que, según el informe, no se habían identificado; entiendo que eso complica en exceso la pura gestión administrativa de los procedimientos, pero facilita y optimiza el trabajo a los administrativos del Consorcio porque, ¿para qué van a dedicar ocho horas para algo que podríamos hacer en diez minutos? En definitiva, en el tema de ingresos hay que decir poco más. Nosotros lo que queremos es conocer esas acciones que se van a hacer. Conocemos las deudas de los ayuntamientos, conocemos la deuda de Alcalá de Henares; entendemos y, como no puede ser de otra manera, apoyamos que se den facilidades de pago. Yo no voy a decir que todo haya derivado de una mala gestión del Consorcio, evidentemente la ha habido, no vamos a negarlo, pero también ha habido algo de picaresca en los ayuntamientos porque, por otro lado, está la condición humana –y perdonen la expresión-: si me puedo escaquear del pago, pues me escaqueo. Es algo razonable, aunque no lo entiendo dentro de las instituciones, pero digamos que es parte de la condición humana, con lo cual apoyaremos cualquier actividad que sirva para facilitar el pago de cualquier deuda. Nada más, simplemente nos gustaría que nos informara del calendario de acciones y de cómo se va a pagar. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra su portavoz, señora Díaz.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Merino. No sé si recuerda usted que el pasado día 22 de enero ya le pregunté por este informe y las preocupantes afirmaciones que se hacían en él sobre la financiación de los servicios urbanos de algunos ayuntamientos, y usted ya nos contestó que les había llegado escasamente una semana antes y que no podían hacer ninguna apreciación sobre el mismo. Me alegro de que se haya producido ya esta comparecencia y también agradezco al Grupo Parlamentario Socialista que traiga de nuevo este asunto a la Comisión.

En enero le pregunté expresamente por la situación en la que se encuentran los ayuntamientos que, según la Cámara de Cuentas, no tenían convenio hasta 2012. Creo que es importante que vuelva a traer las palabras que ya entrecomillé en aquella intervención sobre lo que decía la Cámara de Cuentas en su informe. Decía que: "Esta práctica constituye una diferencia relevante con el sistema de financiación aplicado a unos y a otros ayuntamientos respecto a la que no se ha obtenido ninguna explicación razonable." Se hablaba de esos ocho ayuntamientos: Pedrezuela, Torrejón, Cercedilla, Coslada, Meco, Morata, Las Rozas y San Fernando de Henares, del que nos acaba de decir que ya se ha resuelto respecto a este ayuntamiento. En este informe también se decía que no se había aportado la aprobación por el Consejo de Administración del convenio tipo en esta materia, ni de la norma, ni del acuerdo del Consorcio en el que se aprobaba este sistema de financiación del transporte urbano. Por tanto, como decía la Cámara de Cuentas, no se podía comprobar el acto de aprobación del sistema de financiación ni de las cláusulas que lo regulaban. Decía también que solo se había aportado el acta de la Comisión delegada del Consejo de Administración del Consorcio de 13 de junio de 2012 en la que se ratificaba mantener el criterio del

reparto de financiación en un 50 por ciento para el Consorcio y el otro 50 por ciento para el ayuntamiento.

Añadía que la Cámara de Cuentas en aquel momento, cuando hizo su informe, no disponía o no se le había hecho llegar un manual de procedimientos para la elaboración ni gestión de los convenios con los ayuntamientos. Explicaba que para los que tenían convenio, hasta 2012 cada convenio era firmado por el Director Gerente del Consorcio y por el alcalde correspondiente, y a partir de 2012, es el Presidente del Consorcio, es decir, el Consejero de Transportes quien asumía esa competencia. Además, se invocaba esta modificación del procedimiento, que no estaba documentada -otro nuevo tirón de orejas- para explicar el retraso explicado en algunos convenios correspondientes a 2012, que fueron firmados en el año 2013, con lo cual este retraso había dado lugar a que la anualidad provisional de 2012 y la regularización de 2012 hubiesen tenido que registrarse en el año 2013.

Nos hablaban también del procedimiento que se estaba llevando a cabo para la reclamación de las deudas y añadía que, aunque tenían una valoración positiva sobre este procedimiento de regularización, lo cierto es que el Consorcio no había elaborado un protocolo interno sobre este procedimiento a fin de asegurar su aplicación normalizada a todos los ayuntamientos deudores. Esta era la fórmula que se empleaba para los que tenían convenio, pero los que no tenían, como ocurre, por ejemplo, con el Ayuntamiento de Pedrezuela, entre otros, se están viendo obligados a asumir este procedimiento prácticamente en las mismas condiciones que los que sí lo tenían, con el agravante de que son pequeños ayuntamientos, que tienen que hacer verdaderos equilibrios para poder hacer llegar a los vecinos servicios imprescindibles, para los que resulta un lastre tremendo. Entendemos que, además, en este caso concreto de Pedrezuela, todo este lastre venía de lo que no puede ser sino calificado como una mala gestión de un ayuntamiento que, cuando se produjeron todos estos hechos, había estado gobernado también por un consistorio del Partido Popular, y además ahora tiene que pagar los platos rotos un nuevo ayuntamiento que se encuentra con sus presupuestos totalmente lastrados.

La verdad es que antes del 25 de mayo yo ejercía como abogada, y si en mi anterior vida viene a preguntarme un ayuntamiento por la viabilidad jurídica de una reclamación contra este despropósito de reclamar a ayuntamientos deudas que no estaban ni siquiera documentadas, yo, simplemente, con la lectura del informe de la Cámara de Cuentas les habría dicho que adelante, es decir, que sean los jueces quienes determinen qué ha pasado aquí y qué responsabilidades tienen el Consorcio, por un lado, y los ayuntamientos por el otro.

La Sra. **PRESIDENTA**: Le ruego que vaya concluyendo, por favor.

La Sra. **DÍAZ ROMÁN**: Terminó, señora Presidenta. Imagino que también sabe que ya se han judicializado varias de estas reclamaciones.

El asunto de Torrejón de Ardoz también es de traca, que sea el mismo Consorcio, gobernado por el señor Consejero, que pida los cuatro millones de adeuda un ayuntamiento del que él ha sido responsable.

Simplemente, quiero pedirle, por favor, que en la siguiente intervención nos explique si se han cerrado en falso estos problemas de responsabilidad ante lo que ha ocurrido en la anterior etapa, en la que efectivamente no estaba usted, pero claramente ha habido una gestión y tendrá que haber una continuidad en la gestión para saber si de alguna manera los actuales gestores piensan que ahora es mejor el sistema de resoluciones, quizá tendrían que plantearse entonces hacer una investigación sobre cómo se ha llegado a una situación tan descontrolado.

Le pediría también, y ya con esto termino, que nos explicara si se va a tener en cuenta la especial situación de dificultad que tienen estos pequeños ayuntamientos, como el de Pedrezuela, que no han podido presupuestar la deuda, lógicamente no tenían convenio, hasta que no se ha producido esta con los requerimientos del año 2016. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señora Díaz. A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Nos ha aportado muchas cosas, mucha información. También hemos recogido las opiniones de los portavoces de Podemos y de Ciudadanos. Luego, intervendrá el portavoz del Partido Popular, y yo quiero mencionar algunas de las cuestiones que usted ha relatado aquí sobre la praxis del anterior equipo de Dirección del Consorcio y las recomendaciones de ese informe de la Cámara de Cuentas.

Fíjese que, sobre el tratamiento del IVA, la Cámara de Cuentas dice que se ha pagado de más, no que se había pagado de menos. Nosotros nos hemos fijado en esos ocho ayuntamientos, en ese déficit de explotación, en ese sistema que era equivocado y que supuso una mala ejecución por parte de esos ayuntamientos. Casualmente, eran todos del mismo partido político que estaba en el Gobierno regional, excepto en el caso de San Fernando de Henares, donde gobernaba Izquierda Unida; como diría un antiguo parlamentario de esta Cámara, no sé si era casualidad o causalidad. Resulta bastante extraño que el actual Consejero y Presidente del Consorcio Regional de Transportes fuera uno de los que hacía mal las cosas con el Consorcio Regional de Transportes.

Las cifras hablan de la Cámara de Cuentas de 2012, pero en la información de la que yo dispongo -no es algo que nos inventemos mi Grupo Parlamentario ni yo, es una información que me ha remitido el propio Consorcio- el propio Consejero reconoce que, al menos de 2011 a 2015, dejó de abonar y que no ha pagado 4,6 millones de euros en su gestión como Alcalde de Torrejón. Me gustaría que me aclarara esas medidas que ha llevado a cabo con respecto al informe de 2012 y a posteriori, porque respecto a los datos que pedí, la contestación fue firmada el 21 de abril y estamos a 3 de mayo; no creo que del 21 de abril al 3 de mayo, a toda prisa, el sucesor del señor Rollán haya cumplido con las obligaciones que dejó pendientes el propio señor Rollán, no solo en las deudas sino en el formato en que estaba realizándose la prestación del servicio de transporte público en el



municipio de Torrejón. Esto también ocurría en Cercedilla, en Coslada –usted ha hecho mención-, en Meco, en Morata de Tajuña, en Las Rozas y en San Fernando de Henares; como Izquierda Unida ya no está presente, los sucedáneos de las distintas opiniones de Izquierda Unida podrían defender la labor del señor Setién. Estos son, principalmente, los ocho municipios afectados. Es que, claro, la Cámara de Cuentas lo dice, y usted lo ha dicho: el Consorcio estaba financiando injustamente la parte del coste de servicio del transporte urbano que correspondía financiar a dichos municipios. Yo creo que es una cuestión que parece que ha quedado soslayada por la acumulación de noticias y por la gestión del propio Consorcio, pero la Cámara de Cuentas está diciendo que había ocho ayuntamientos que estaban engañando al Consorcio Regional de Transportes, y uno de ellos, el más significativo, hoy es el Presidente del Consorcio Regional de Transportes; convendrá conmigo usted en que esto, más que en una causalidad, quiera atribuirlo a una casualidad, pero esto tiene que tener una explicación algo más detenida. A usted le hemos pedido que venga como responsable del Consorcio, y al señor Rollán ya le preguntaremos en su debido momento por qué no cumplía y se financiaba injustamente su servicio a costa del Consorcio Regional. Nosotros hemos hecho un trabajo, lo tengo aquí, *(Mostrando un documento.)* es un informe jurídico que ha hecho el Partido Socialista sobre ese informe de cuentas, yo se lo puedo facilitar, complementario al que hayan hecho ustedes. Aparte de señalar la mala praxis que llevaba el Consorcio, hace algún tipo de recomendaciones con respecto a ese informe; nosotros hacemos dos, que se las traslado aquí y son principales: nosotros creemos que el Consorcio Regional de Transportes debe documentar los antecedentes, las circunstancias y el contexto que dieron lugar a la situación que ha detectado la Cámara de Cuentas con respecto a la suscripción de los convenios con esos ayuntamientos. Hay que ver, como le digo, los antecedentes, circunstancias y hacer un análisis del contexto, no la mera solución administrativa. Es verdad que ustedes han hecho cambios en la aplicación del Consejo de Administración del 14 de septiembre, pero hay que analizar las malas praxis para que no vuelvan a suceder, y ahí mismo creemos que hay que cuantificar los déficit de explotación del servicio de transporte en esos municipios de referencia, con el fin claro de determinar el perjuicio que se ha aplicado a los fondos públicos en el periodo de las dichas omisiones, es decir -le pongo el caso de Torrejón como ejemplo para el resto de municipios-, que se nos diga con claridad que ha habido mala praxis del Consorcio y que gestionaban de forma interesada el alcalde de Torrejón y el resto de alcaldes la financiación del transporte público.

Fíjese, parece todo un cierto paroxismo: que nos diga el Consorcio, que lo preside el señor Rollán, cuánto ha hecho de mal el señor Rollán en los años en que era alcalde de Torrejón de Ardoz. Parece un trabalenguas de una película de los hermanos Marx, pero es importante, porque si luego queremos ser buenos gestores, tenemos que reconocerlo. Yo sé que a ustedes esto del pasado más reciente no les gusta, pero a mí me choca que alguien que ha gestionado de esa forma su municipio ahora sea el que esté al otro lado de la carretera y le ponga medidas al resto de ayuntamientos. Convendría seguir esas dos recomendaciones.

Por último, y ya con esto concluyo, ¿en algún momento el Consorcio Regional de Transportes, tras conocer ese informe de la Cámara de Cuentas, dada la situación delicada de alguno de esos ayuntamientos y viniendo de una praxis injusta por parte de esos ayuntamientos, aparte de reclamárselo, como han hecho, han pensado alguna vez en asumir el propio consorcio parte de esas



cantidades por sus errores de gestión? Porque aquí ya sabe usted que, en esto de las competencias y las relaciones entre administraciones, es muy fácil echar la patada para delante, la pelota en el tejado ajeno pero nunca en el suyo propio, y algo mal ha hecho el Consorcio Regional de Transportes, aparte de lo que hicieran en esos ayuntamientos, para haber llegado a esta situación. Me vale que usted ponga medidas para intentar mejorar el presente y el futuro, pero en el análisis del pasado, como decía, también hay que tener una asunción de responsabilidades, no endosarle todo a los ayuntamientos, que lo hicieron mal, pero también el Consorcio. Comprenderá usted, señor Merino, que algo mal debieron hacer ustedes para haber llegado a esta situación que permitió a ayuntamientos que se saltaran las normas, los convenios y las formas de financiación que tenían de su transporte urbano.

Yo, por mi parte, creo que he cumplido con el tiempo esta vez. Le dejo que se explaye en su contestación. Le pido que traslade estas recomendaciones -tiene a disposición, cuando quiera yo se lo facilito, todo el informe exhaustivo que ha hecho el Partido Socialista sobre ese informe de la Cámara de Cuentas y sobre el ejercicio presupuestario, incluso sobre los operadores, con materia muy relevante, que creo que será de interés para el propio Consorcio-, pero con esas dos recomendaciones que le añadía: documentar los antecedentes, circunstancias y contextos que llevaron a esta situación y que se cuantifique cuánto de perjuicio exacto se ha llevado al Consorcio durante este tiempo. Además, hoy un caso más que llamativo, que es que el que hoy es Presidente del Consorcio es, a su vez, el que estuvo incumpliendo con el Consorcio, el señor Consejero Pedroia. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Viondi. A continuación, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Fernández-Quejo, tiene la palabra.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Gracias, señora Presidenta. Estamos tratando aquí de ver ese informe de la Cámara de Cuentas del año 2012 que tiene una parte fiscal, claramente fiscal, que es la consulta sobre la divergencia de tratamiento fiscal del IVA de las facturas de los intercambiadores que creo que es un tema del que ya hemos hablado, que es más jurídico y fiscal que de otro tipo y en el que no vamos a entrar más porque yo creo que la explicación del Consorcio es suficiente. También hay otro tema, que el Consorcio nos explique cómo y por qué los ayuntamientos debían o firmaban convenios y pagaban o no pagaban. Estamos analizando el año 2012. Yo le puedo decir que soy miembro del Consejo de Administración del Consejo de Transportes desde hace 20 años. He visto pasar Consejeros, Directores Generales, sindicatos, usuarios... ¡Ya no queda nadie! El día que me vaya yo del Consorcio me van a tener que hacer un homenaje, porque ya no queda nadie. Mire, desde que yo estoy allí -hace ya 21 años, ya lo conozco-, siempre hay divergencias entre los ayuntamientos a la hora de firmar el convenio o no firmarlo. Antes se firmaban unos convenios, porque era un acuerdo entre las partes. ¿Qué ocurre? Que siempre hay divergencias en cuanto a si la línea es urbana o no es urbana -es interurbana-, porque ahí está la trampa. Si es interurbana la paga el Consorcio; si es urbana, no paga el Consorcio, el 50 por ciento del déficit de explotación. Si de repente discurre por una carretera de la Comunidad de Madrid y sale del casco urbano también se puede uno agarrar a eso y todas esas divergencias, por lo que yo sé, son las que hacían que en un determinado momento, unos municipios firmaran tranquilamente los convenios y otros no los firmaran

y dijeran que tenían que defender a sus ciudadanos, porque pensaban que, aunque circulaban por uno de sus cascos urbanos y de sus municipios, luego daban el servicio, de repente, a otro de al lado, como es el caso ese que se ha resuelto de San Fernando de Henares y algunos más. Luego otros que daban servicio –lo que decía el señor Rubio- a un hospital, a algo intercomarcal, que era más una función de la Comunidad y en eso siempre han estado discutiendo los ayuntamientos. Quizá por eso, por lo que yo sé, en la mayoría de los casos en que no se han firmado convenios, no se firmaron porque siempre ha habido discusiones y al no firmarse el convenio, de repente, algunos ayuntamientos decían que no pagaban; de todos los signos, señor Viondi porque ahí había de todo.

Mire, yo he visto discusiones en el Consejo del Consorcio en las que se han propuesto muchas veces –y luego no se ha acabado de concluir nada- hacer lo que en teoría había que haber hecho: quitar el servicio a esos ayuntamientos, suspenderlo en lo que se pague o no se pague. Pero, al final, la conclusión a la que llegábamos todos era que había que requerirles, hay que ver la manera de que paguen, hay que fraccionarles el pago, pero tienen que pagar y a ver cómo. ¿Por qué? Porque al final lo que íbamos a hacer es un daño a los ciudadanos y por culpa de que no se llegaba a un acuerdo. En algunos casos, era una gestión municipal, porque no se tenía dinero para cubrir esos costes y en otros muchos casos era por divergencias del tipo de las que les he citado, de por dónde discurre la línea y si es urbana o no y a quién le corresponde.

Yo sé que en el Consejo de Administración, que siempre había un representante socialista, además, una persona solvente, que tenía un conocimiento muy exhaustivo del transporte, que era el señor Morales, al final concluíamos que los ciudadanos no tenían la culpa, Consejero tras Consejero, y que lo que había que hacer era reclamar a los municipios e intentar solucionar el problema. Lo que ha hecho el Gerente del Consorcio es olvidarse de los convenios y aplicar la norma que aprobó el Consorcio, el Consejo de Administración, en el mes de septiembre, en la que a los municipios se les gira el 50 por ciento del déficit, lo asumen y, si no, se les reclama y, si no, se les compensa a través de la Comunidad de Madrid. Además se ha hecho una cosa bastante buena desde hace años y es que se les manda, antes de la elaboración de su presupuesto, la cifra estimada a la que van a tener que hacer frente en el Consorcio al año siguiente para que se presupueste y se incluya en el presupuesto.

Yo creo que las cosas están bien hechas. Ha habido mil casos de este tipo, no solo los que se han citado; hay muchísimos ayuntamientos que han tenido retrasos y deudas con el Consorcio, ya le digo que muchos porque no estaban de acuerdo en que las líneas fuera de una manera o de otra. Yo me he preocupado siempre de pagar al Consorcio, porque yo no he tenido disfunciones con el Consorcio cuando he sido Alcalde, pero las he tenido muy cerca, en municipios muy cercanos. Otros se enfadaban y defendían a sus ciudadanos porque decían que la línea solo tenía tres servicios al día y tenía que tener seis y, como no le ponían los seis, se enfadaban y decían: ahora no pago.

Mire, son muchos los casos y muchas las divergencias que ha habido y es lógico; un alcalde lo que intenta es defender a sus ciudadanos, aunque se enfrente con la Comunidad de Madrid, sea de su signo político o no. Hay veces que uno está en el sillón de alcalde y hay veces que está en el sillón de la Comunidad de Madrid. Eso no significa que haya existido un perjuicio. Efectivamente, ha existido

un perjuicio y habrá que aplicar a lo mejor un recargo en la deuda. Yo sé que el Consorcio va a dar las máximas facilidades siempre y cuando se les garantice el pago y se van a recobrar absolutamente todas las cantidades que haya que recobrar. Mire, cuando un pequeño municipio tiene un urbano, tendrá que pagar tanto el déficit de población como el que no tiene un urbano. Hay municipios que han empezado con un urbano y de repente lo han quitado porque no podían asumir el déficit de población, y le hablo de municipios de 17.000 o 18.000 habitantes, que ya no son tan pequeños. Si un municipio pide un urbano, pues le tendrán que pagar, y si tiene que asumir el 50 por ciento de su explotación, pues habrá que asumirlo.

Siempre estamos con lo de la herencia recibida. Hace 20 años la herencia recibida que tuve fue de más de 2.000 millones de hace 20 años. Yo no me quejo; llegué, me puse a pagar y punto y se acabó, que es lo que hay que hacer. Al final no hay que andar mirando qué te han dejado y qué es lo que no te han dejado, porque si no estás perdido. Lo que hay que hacer es ajustar el presupuesto y entre esas deudas hay que pagar las que se tienen con el Consorcio; eso, siempre y cuando el Consorcio haga lo que hace, que está dando las máximas facilidades a todos los municipios para afrontar esa deuda, siempre y cuando tenga unas garantías. No creo que se produzca un perjuicio tan grande como el que usted dice. Mire, también la Comunidad, en muchos momentos, ha tardado en pagar, y cuando tarda en pagar cinco meses, a los ayuntamientos también se les produce un perjuicio, y los ayuntamientos al final no reclaman contra la Comunidad porque si reclaman les da poco más o menos que lo mismo; ese perjuicio no es tal o es en las dos direcciones.

Yo creo que la labor que está haciendo el Consorcio es buena, que el nuevo Director Gerente tiene claro que esas medidas cumplen perfectamente el informe de la Cámara de Cuentas y que, ahora mismo, lo que hay que hacer es seguir trabajando y recobrar ese dinero que se debe por parte de los ayuntamientos, bien de forma aplazada, bien de forma directa o bien compensándoles con los futuros ingresos que tengan de la CAM, porque en lo que estoy de acuerdo es en que todos tenemos que pagar, pequeños y grandes; si tenemos un servicio, tenemos que hacer frente a él porque lo que no puede ser es que haya ciudadanos de primera y de segunda a la hora de pagar.

Otra cosa que quería decirles: si usted no paga al Consorcio, la deuda la tiene computada en su liquidación del presupuesto municipal y la reclamación la tendrá hecho; así que, como instrumento financiero para ocultar deuda, tampoco creo que sea muy claro. Por lo demás, quiero dar mi felicitación al Director Gerente; creo que ha tomado las medidas que tenía que tomar de acuerdo al informe. Le agradezco que nos visite otra vez, que ya es el invitado de honor de esta Comisión cada quince días, como se ha dicho antes. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Concluidas las intervenciones de los Grupos Parlamentarios, es el compareciente el que toma la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID** (Merino de Mesa): Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, quiero agradecerles también el tono de sus intervenciones. Han planteado distintas

cuestiones y empiezo por el señor Rubio, que ha planteado alguna cuestión que se sale un poquito de lo que han dicho el resto de portavoces, que está en relación con la posible financiación futura, la ley de financiación y la posibilidad de repercutir sobre centros comerciales u otro tipo de centros, que puedan beneficiarse del transporte. Quiero decir que ahora mismo desde el Consorcio se está trabajando, se están poniendo los primeros mimbres de una posible financiación del transporte, que estamos convencidos que es necesaria, pero, lógicamente, entendemos que cualquier modificación o cambio de modelo tiene que estar consensuada por todos o, al menos, por la gran mayoría; cualquier cambio que se produzca en el transporte, independientemente, de que sea o no necesario, si no va con el consenso de la gran mayoría de los agentes sociales, es tarea destinada al fracaso. Creo que es un sector con el suficiente calado en el ámbito social para que no hagamos experimentos y tratemos de hacer algo que sea una solución de futuro, que garantice el mejor transporte público para los ciudadanos, que es de lo que se trata.

Han coincidido, aunque con distintos enfoques, en un momento determinado en cómo se prevé llevar hasta las últimas consecuencias esta norma que trata de regularizar el procedimiento de cobro a los ayuntamientos, cómo se ve el futuro, cómo se va a examinar el pasado. En este sentido, me gustaría decir que lo más importante es que la situación no se repitiera y creo realmente que con las medidas que se han tomado hasta la fecha se ha conseguido, con independencia de que si hay que tomar más medidas se tomarán, por supuesto; entendemos que desde la gestión de un organismo público los procedimientos tienen que estar en continua revisión para tratar de adaptarnos a las situaciones que puedan ir surgiendo y atenderlas como corresponde.

Se está dando una doble circunstancia; por un lado, los ayuntamientos se están encontrando de alguna manera sorprendidos, porque a la hora de gestionar las cantidades que tenían que aportar al Consorcio no se cumplían los plazos con el rigor que yo he recogido en mi intervención anterior, en cuanto a realizar automáticamente la correspondiente reclamación nada más pasar el plazo y la posterior vía ejecutiva. Entendíamos que si del informe de la Cámara de Cuentas se deduce... Yo en ningún momento veo irregularidades, pero sí posiblemente procedimientos y prácticas que habría que mejorar o insuficiencias en los procedimientos, que es a lo que estamos tratando de hacer frente. Pero, desde luego, si el procedimiento que existía era un procedimiento que podría dar lugar a situaciones como las que se han producido entendemos que ya no se van a producir.

Respecto a las circunstancias que ello ha traído, ahora mismo estamos en contacto directo con todos los ayuntamientos, con independencia de la situación en que se encuentran, tratando de llegar y encontrar acuerdos con ellos que se ajusten a sus necesidades. Hablaban del Ayuntamiento de Pedrezuela, me he juntado varias veces con ellos, con Rafael y con parte de su equipo, viendo la problemática y viendo cómo podríamos afrontarla. Hablaban también del Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz; con el ayuntamiento de Torrejón de Ardoz como con otros muchos Ayuntamientos también se está en contacto para tratar de ver cómo se pueden afrontar las cantidades que adeudan. De una u otra forma se está en contacto con todos los ayuntamientos para tratar de que puedan regularizar su situación sin que dejen de cumplir las funciones o que esto pueda afectar a las funciones que tienen

que cumplir todos los días, de dar servicios a sus vecinos. En este sentido, es en esta línea en la que estamos trabajando, en la que vamos a trabajar y en la que seguiremos trabajando.

Por último, hay algo que avanzaba la señora Díaz y que a mí también me gustaría poner de relieve. Es evidente que este informe de más de 120 hojas, detallado, pormenorizado, aunque es verdad que concluye en dos recomendaciones, a lo largo del análisis que va desarrollando del funcionamiento del Consorcio, llega a conclusiones en determinados momentos por las que entendemos que, es verdad, que recoge ciertas insuficiencias en los procedimientos, en los procesos, en la coordinación y en el funcionamiento. Nosotros entendemos que debemos ser sensibles a las mismas, con independencia de que aparezcan recogidas en las conclusiones del informe. En este sentido, tampoco hemos esperado a que se emitiera el informe sino que desde el mes de septiembre desde la Dirección Gerencia se vienen emitiendo instrucciones que vienen a tratar de fijar y clarificar el funcionamiento de los distintos órganos y servicios del Consorcio, con objeto de conseguir la mayor eficiencia y el mejor servicio para los ciudadanos.

Muy rápidamente, les diré que con fecha 30 de septiembre la Dirección Gerencia dictó tres instrucciones: una, por la que se establece el Plan de Disposición de Fondos de Tesorería; una segunda instrucción sobre el procedimiento de pago de la nómina en el Consorcio Regional de Transporte acorde con las reglas generales de la Comunidad de Madrid, y una tercera instrucción sobre los gastos administrativos a imputar en la cuenta de operaciones comerciales del Consorcio Regional de Transportes. Con fecha 29 de octubre de 2015 se dictó una instrucción sobre procedimientos de contratación. El 11 de enero de 2016 se dictó una instrucción sobre la tramitación y seguimiento de los gastos con financiación afectada. El 29 de febrero se dictó una instrucción sobre el procedimiento de facturación, y el 1 de marzo se ha dictado una instrucción sobre el procedimiento de facturación, cobro y elaboración de documentos de ventas en las oficinas de gestión de la tarjeta de transporte público de la Comunidad de Madrid. Paralelamente, se han llevado a cabo medidas de reorganización jerárquica y funcional de cara a conseguir la mejor coordinación entre las unidades y el trabajo común de los distintos servicios; por ejemplo, se ha nombrado un Jefe de División que ahora aglutina las áreas comerciales y económico financieras, que en un momento determinado podría deducirse del informe que podría haber ciertas disfunciones.

Hemos tomado las medidas que entendíamos que debían adoptarse por lo que decía el informe, pero no descartamos que haya que tomar alguna más. Como ya he comentado anteriormente, entendemos que la gestión de cualquier organismo humano, y en un organismo público con más razón, los procedimientos, el funcionamiento y los programas tienen que estar en continua revisión para tratar de adaptarse a las necesidades de los mismos. En esa línea hemos trabajado desde el mes de septiembre; ya digo que no se esperó para actuar a que llegara el informe referido, sino que previamente, casi tres meses antes, se tomaron medidas para tratar de subsanar las posibles insuficiencias que se derivaban del mismo. En eso se ha trabajado, en eso estamos trabajando y en eso seguiremos trabajando en el futuro. Como siempre les digo, esperamos contar con su colaboración, porque el transporte público se lo merece, y los ciudadanos, que son los últimos beneficiarios del mismo, por supuesto que también. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Agradecemos la asistencia del compareciente una vez más en esta Comisión. Pasamos al quinto punto del orden del día.

— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** —

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

*(Eran las once 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](http://www.asambleamadrid.es)

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

**TARIFAS VIGENTES**

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



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

Asamblea de Madrid