

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



---

Número 313

11 de diciembre de 2020

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 11 de diciembre de 2020

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-1911/2020 RGEF.26228.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre medidas que está adoptando el Consejo de Gobierno para apoyar al sector del transporte discrecional en la actual situación de pandemia de la COVID-19.

**2.- PCOC-1924/2020 RGEF.26479.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto al material móvil de Metro de Madrid, objeto de la próxima compra por parte de la Administración.

---

**3.- PCOC-1974/2020 RGEF.26929.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuáles son los 117 proyectos que tiene previsto poner en funcionamiento el Gobierno Regional en materia de movilidad por un importe de 5.000 millones de euros, gracias a los fondos europeos de recuperación.

**4.- PCOC-1982/2020 RGEF.27023.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre acciones que va a llevar a cabo el Consejo de Gobierno para afrontar la gestión de los fondos del mecanismo para la recuperación y la resiliencia que reciba la Comunidad de Madrid en materia de movilidad.

**5.- PCOC-2044/2020 RGEF.27914.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre causas que han llevado al Consejo de Gobierno a tomar la decisión de externalizar el servicio de conservación de la Campaña de Vialidad Invernal en las zonas 2b Norte (Buitrago) y 8 Oeste (Chapinería).

**6.- PCOC-2054/2020 RGEF.27948.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta qué impide a Metro de Madrid sacar a concurso público la licitación de todos los locales comerciales que dispone la red de Metro de Madrid.

**7.- C-2408/2020 RGEF.27947.** Comparecencia del Sr. Presidente de Red Autónomos, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación actual de los comercios que pertenecen a la Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

### **8.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 34 minutos. ....	19415
— <b>Modificación del orden del día:</b> El punto sexto pasa a tratarse en tercer lugar, PCOC-2054/2020 RGEF.27948. ....	19415
— <b>PCOC-1911/2020 RGEF.26228. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo</b>	

<b>Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre medidas que está adoptando el Consejo de Gobierno para apoyar al sector del transporte discrecional en la actual situación de pandemia de la COVID-19. ....</b>	19415
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar dando por formulada la pregunta.....	19415
- Interviene el Sr. Director General de Transportes y Movilidad, respondiendo la pregunta.....	19415-19417
- Intervienen el Sr. Vinagre Alcázar y el Sr. Director General, ampliando información. .	19417-19419
<b>— PCOC-1924/2020 RGEF.26479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto al material móvil de Metro de Madrid, objeto de la próxima compra por parte de la Administración.....</b>	19419
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	19419-19420
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta.....	19420-19421
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	19421-19423
<b>— PCOC-2054/2020 RGEF.27948. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta qué impide a Metro de Madrid sacar a concurso público la licitación de todos los locales comerciales que dispone la red de Metro de Madrid. ....</b>	19423
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo, formulando la pregunta. ....	19423
- Interviene la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A., respondiendo la pregunta.....	19424-19425
- Intervienen el Sr. Pérez Gallardo y la Sra. Consejera Delegada, ampliando información.....	19425-19426
<b>— PCOC-1974/2020 RGEF.26929. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuáles son los 117 proyectos que tiene previsto poner en funcionamiento el Gobierno Regional en materia de movilidad por un</b>	

<b>importe de 5.000 millones de euros, gracias a los fondos europeos de recuperación.</b> .....	19426-19427
- Interviene la Sra. Acín Carrera, formulando la pregunta. ....	19427-19428
- Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....	19428-19429
- Intervienen la Sra. Acín Carrera y la Sra. Viceconsejera, ampliando información. ....	19430-19431
<b>— PCOC-1982/2020 RGEF.27023. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre acciones que va a llevar a cabo el Consejo de Gobierno para afrontar la gestión de los fondos del mecanismo para la recuperación y la resiliencia que reciba la Comunidad de Madrid en materia de movilidad.</b> .....	19431
- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar, formulando la pregunta.....	19431
- Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....	19431-19432
- Intervienen el Sr. Vinagra Alcázar y la Sra. Viceconsejera, ampliando información....	19432-19435
<b>— PCOC-2044/2020 RGEF.27914. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre causas que han llevado al Consejo de Gobierno a tomar la decisión de externalizar el servicio de conservación de la Campaña de Vialidad Invernal en las zonas 2b Norte (Buitrago) y 8 Oeste (Chapinería).</b> .....	19435
- Interviene el Sr. Nolla Estrada, formulando la pregunta. ....	19435
- Interviene la Sra. Viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, respondiendo la pregunta. ....	19436
- Intervienen el Sr. Nolla Estrada y la Sra. Viceconsejera, ampliando información.....	19436-19439
- Se suspende la sesión a las 10 horas y 50 minutos. ....	19439
- Se reanuda la sesión a las 11 horas y 6 minutos.....	19439
<b>— C-2408/2020 RGEF.27947. Comparecencia del Sr. Presidente de Red Autónomos, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación actual de los comercios que pertenecen a la</b>	

<b>Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	19440
- Exposición del Sr. Presidente de Red Autónomos. ....	19440-19443
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Portero de la Torre, el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Vinagre Alcázar.....	19444-19454
- Interviene el Sr. Presidente, dando respuesta a los señores portavoces.....	19454-19457
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	19457
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	19457
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 16 minutos. ....	19457



*(Se abre la sesión a las 9 horas y 34 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que consten en el acta. ¿Hay alguna sustitución por parte de algún grupo? *(Pausa)*.

Como segunda cuestión preliminar, de acuerdo con el artículo 107.3 del Reglamento, se plantea una modificación en el orden del día, consistente en que la PCOC 2054/20, que figura inicialmente como punto sexto, pase a tramitarse como punto tercero, de manera consecutiva a la PCOC 1924/20, en cuanto a que ambas serán respondidas por la consejera delegada de Metro de Madrid. ¿Se acepta por asentimiento esta modificación? *(Pausa.)* Queda aceptada.

Damos paso al punto primero del orden del día.

**PCOC-1911/2020 RGE.26228. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre medidas que está adoptando el Consejo de Gobierno para apoyar al sector del transporte discrecional en la actual situación de pandemia de la COVID-19.**

Comparece para contestar en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, el ilustrísimo señor director general de Transportes, don Abel Bueno García. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación de las preguntas es de diez minutos, repartidos a partes iguales entre el diputado y el Gobierno, en tres turnos respectivos. Tiene la palabra para formular la pregunta, en el primer turno, el señor diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. La doy por formulada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, para contestar, tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Transportes, don Abel Bueno García.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Bueno García): Gracias, señor presidente. Señoras y señores diputados, muy buenos días. Comparezco hoy ante esta comisión, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, como ha explicado bien el presidente, para informar sobre las medidas...

El Sr. **PRESIDENTE**: Acérquese el micrófono porque no se le escucha.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Bueno García): Como decía, para informar sobre las medidas que está adoptando la Comunidad de Madrid para apoyar al sector del transporte discrecional en la actual situación de pandemia de COVID.

El sector del transporte discrecional de viajeros por carretera ha sido enormemente afectado por la crisis sanitaria y social. Dicho sector comenzó a resentirse en el mes de febrero debido a la reducción de turistas provenientes de Asia, y su situación, lejos de mejorar, continuó agravándose debido al cierre de la actividad docente, la suspensión de todo tipo de viaje turístico y, finalmente, por el estado de alarma. Esto supuso una caída en la demanda de alrededor de un 90 por ciento. A esto hay que sumar que se trata de un sector cuya actividad es muy intensiva tanto en recursos humanos como en capital.

Ante esta delicada situación, la primera medida que adoptó la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras fue el establecimiento de una vía de comunicación directa, activa y continua con las principales asociaciones del sector con representación en el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, así como con los principales sindicatos. Gracias a esta comunicación hemos estado puntualmente informados de las necesidades y urgencias del sector, así como de las medidas que desde las empresas y asociaciones, los grandes conocedores de su realidad, se estiman necesarias para una vuelta rápida y eficiente a la normalidad. De esta manera, estamos siendo capaces de apoyarles, en aras a conseguir el objetivo común final, que no es otro que salir de esta crisis con garantías.

Me gustaría, en este sentido, resaltar algunos resultados de esta comunicación tan directa. En primer lugar, en la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras hemos sido capaces de canalizar, de manera rápida y eficiente, todas las peticiones del sector, dando traslado al Gobierno central de aquellas que excedían nuestras competencias. Asimismo, con nuestro impulso se aceleraron los pagos del primer trimestre de los contratos de transporte suscritos con las Consejerías de Educación y Políticas Sociales, a petición de las asociaciones y empresas del sector, como medida para contribuir a mejorar los flujos de caja de las empresas. Otro claro ejemplo, y con esto ya finalizo la parte referente a la comunicación, es la Resolución de 8 de octubre de 2020, de la dirección general de la que soy titular, por la que se interpreta el artículo 4.1.e) de la Orden de 5 de junio de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, por la que se regula la habilitación de los vehículos y requisitos de tratamiento y visado de utilidades de transporte regular de uso especial. Con esta regulación se permite que puedan habilitarse vehículos de transporte escolar que al inicio de curso tengan más de 10 años, pero no más de 16, de antigüedad cuando se aporte no solo el certificado de desguace sino también un certificado de exportación, lo que redundará en un gran beneficio para las empresas del sector.

Otra de las medidas adoptadas por el centro directivo que dirijo es el inicio de un proyecto para elaborar un observatorio de costes para transporte discrecional de viajeros de la Comunidad de Madrid, que orienta a las empresas del sector sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de diferentes tipos de autocares dedicados a este tipo de servicios. A su vez, es



importante resaltar el esfuerzo ímprobo realizado por el equipo de la dirección general para poder mantener este año, a pesar del estado de alarma y de la crisis sanitaria, las dos convocatorias que se vienen realizando anualmente para la obtención del certificado de competencia profesional, convocatorias muy importantes para las empresas del sector.

Por último, cabe destacar los planes y programas de ayudas y subvenciones que la Comunidad de Madrid ha puesto en marcha para paliar los efectos de la actual crisis y de las que se pueden beneficiar las empresas y autónomos del sector del transporte discrecional.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. En turno de réplica, tiene la palabra don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor director general. Muchas gracias por su comparecencia. Ante la grave situación generada por el COVID, que exige la adopción de medidas excepcionales, los servicios de transportes se han visto seriamente afectados – como muy bien ha señalado anteriormente- durante el estado de alarma, durante su levantamiento y en la actual situación de rebrote. La estrepitosa caída de la demanda supone dejar al sector en una situación insostenible y de ahí que sea necesario preservar el tejido productivo de la movilidad para que, una vez superada la crisis sanitaria, las empresas puedan seguir realizando la prestación de este servicio esencial.

En la Comunidad de Madrid el sector del transporte discrecional lo conforman cerca de 250 empresas, 7.000 trabajadores y más de 3.000 vehículos. Gran parte de la flota se encuentra en estos momentos parada, como decía anteriormente, en torno al 90 por ciento, y la incertidumbre sobre el futuro del sector es cada vez más acuciante. Comentaba usted que hay que intentar que haya una vuelta lo más rápida posible a la normalidad. El problema de eso es que nos podemos encontrar con que cuando se vuelva a una situación de normalidad muchas de estas empresas ya no existan. Por tanto, se trata no solamente de una vuelta rápida a la normalidad, sino de que en este periodo de tiempo se caigan el menor número posible de estas empresas. Para ello, es verdad, ha señalado algunas iniciativas que se han acometido por la consejería, que a nuestro juicio resultan, aun así, insuficientes, porque hacía mención a las subvenciones que se han habilitado, pero es verdad que no hay unas subvenciones específicas para el sector.

En el mes de julio, la Asociación de Empresarios de Transporte, Aetram, a través de una carta remitida al Gobierno regional reclamaba ayudas específicas al sector que, según nos han trasladado, no han recibido una contestación expresa. En dicha carta lo que en definitiva les planteaban era un plan urgente; un plan urgente de reconstrucción o pacto regional que contemplara medidas específicas para estas empresas, para asegurar su supervivencia durante esta situación de pandemia, que contemplara un plan de políticas fiscales, que incluyese deducciones, que incluyese la posibilidad de movilizar recursos específicos adaptados a las necesidades de estas empresas, un plan que considerara también el transporte discrecional como parte esencial de la movilidad en el conjunto

de la Comunidad de Madrid, un plan que contribuyera a paliar los efectos económicos en la actual situación de pandemia.

Nosotros creemos que las medidas que nos ha comentado son necesarias, pero insuficientes, y me gustaría que en su siguiente intervención nos pudiese precisar algo más en relación con alguna de estas cuestiones que le he señalado. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, para dúplica, tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Transportes, don Abel Bueno.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Bueno García): Gracias. Estamos de acuerdo en que la vuelta a la normalidad tiene que ser rápida, pero con cabeza. La vuelta a la normalidad tiene que venir con los plazos que establezcan las autoridades sanitarias, y es cierto que cuanto más se tarde más empresas entrarán en dificultades, y más, precisamente en este sector en el que hay muchas pymes y muchos autónomos que tienen más riesgo que las grandes empresas. Estamos también de acuerdo en que el sector del transporte discrecional es un sector muy importante para la movilidad en la Comunidad de Madrid y queremos darle una mayor relevancia con la ley de movilidad en la que, como saben, estamos trabajando y en la que se van a establecer planes de movilidad de empresas y planes de movilidad para eventos con gran afluencia. Creemos que, especialmente los planes de movilidad para empresa, es donde ellos van a tener una gran cabida.

Me consta que el director gerente del Consorcio Regional de Transporte también se ha reunido con las asociaciones del sector, que les ha transmitido precisamente estas ideas de nuevos modelos de negocio, de nuevas ideas para que puedan evolucionar hacia nuevos modelos de negocio que les dé una mayor resiliencia.

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Bueno García): Y le confirmo que continuamos explorando y evaluando nuevas medidas adicionales para implementar a lo largo del próximo año y que, en gran medida, tendrán que ver con los posibles fondos COVID que recibamos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención, tiene la palabra, por tiempo de un minuto y veinte segundos, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Hay dos cuestiones que yo quisiera señalar rápidamente. Una, que nos pudiese aclarar si va a haber medidas específicas de carácter económico, bonificaciones o subvenciones para estas empresas, específicas para el sector; si es posible que se contemple. Y, en relación con la cuestión que planteaba de la futura ley de movilidad, me gustaría saber si contemplan la inclusión del sector dentro del Consorcio Regional de Transportes. El tiempo que me sobra se lo cedo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le ha cedido treinta segundos, si los quiere usar.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Bueno García): Voy a ser muy rápido. En cuanto al consorcio, el director gerente se reunió con las asociaciones del sector y estuvieron analizando esa posibilidad, pero hay una serie de limitaciones técnicas, como puede ser la carencia de billeteaje, la carencia de localización, la no accesibilidad universal y una serie de condicionantes legales que impiden esta inclusión. No obstante, el Consorcio sacará sus concesiones nuevamente y ellos podrían optar a las mismas. Y, en cuanto a las ayudas de las que hablaba, hasta ahora las ayudas que está dando la Comunidad de Madrid no discriminan por sector de actividad. No obstante, como le he dicho, estamos evaluando nuevas posibilidades para el año que viene y, dependiendo de los fondos que recibamos, se podría valorar.

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

**PCOC-1924/2020 RGEF.26479. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno Regional respecto al material móvil de Metro de Madrid, objeto de la próxima compra por parte de la Administración.**

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, doña Silvia Roldán, consejera delegada de Metro, (*Pausa.*) Muchas gracias. Conforme a lo previsto en el artículo 196 del Reglamento de la Asamblea, el tiempo máximo para la tramitación de la pregunta es de diez minutos repartidos a partes iguales, cinco minutos cada uno, entre el diputado y el Gobierno para sus tres turnos respectivos. Tiene la palabra, para formular la pregunta, la ilustrísima señora diputada doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Buenos días, señora Roldán. El tema que hoy traemos no es nuevo, porque venimos preguntando desde 2018 cuándo llegarán los 67 trenes que se anunciaron para Metro de Madrid ese mismo año. Desde 2018, nos vamos a 2019, cuando el consejero, el señor Garrido, dice que casi, casi, casi ya están los pliegos de esta compra y que se procederá a ello a finales del año 2019 o al comienzo de este año 2020. Acaba 2020 y esta licitación no ha salido. Ahora el señor consejero nos dice que la compra va a ir a cargo de los fondos europeos. Es más, ayer, en la pregunta a la que respondió en el pleno, habló de 69 trenes en lugar de 67 –no sé si es un lapsus o si es que hemos aumentado en dos- y no sabemos si para ello ya ha pasado por el visto bueno de Hacienda y del señor Lasquetty o todavía no. Lo que hoy sabemos es que, una vez adjudicado el contrato, nos vamos a 25 o 28 meses de plazo de fabricación, por lo tanto, por muy bien que vayan las cosas, parece difícil que lleguen hasta el final de esta legislatura.

Pero hoy no me quería centrar tanto en el cuándo –aunque siempre estaría bien que nos lo adelantara- sino que me quería centrar un poco más en el cómo, dado que a mediados del mes pasado nos enteramos de que Metro de Madrid estaba estudiando los tramos más adecuados para poner en circulación trenes sin conductor. Es más, el consejero dijo que esta medida estaba en fase

de maduración, que tal y como van los plazos de licitación no sé exactamente tampoco qué significa esa maduración. Así que le pregunto por los planes, pero un poco más centrado en este último aspecto. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Para contestar tiene la palabra doña Silvia Roldán, consejera delegada de Metro.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Buenos días. Vamos a ver, un poquito por aclarar la situación y ver dónde estamos. En las comparencias que he realizado aquí les indicaba que cuando llego a Metro de Madrid uno de los principales objetivos que teníamos, prioritario, era mejorar la capacidad de transporte de la red. Eso implicaba dos actuaciones principales: una, la contratación de personal, maquinistas y personal de conducción, y dos, la adquisición de nuevo material rodante. En el caso de la contratación de conductores, hemos empezado la contratación, como saben, este año y ya vamos a cubrir en total los 145 –para ser exactos en el número- que teníamos previstos respecto a los 300 que inicialmente fueron anunciados. Hemos sufrido un retraso evidente en todo el proceso de contratación por el hecho de la pandemia; es así, tenemos que reconocerlo, hay unos meses de retraso respecto a la actualización y el material rodante.

El pliego, en el año 2019 está prácticamente terminándose desde el punto de vista técnico y preparado para seguir todos los trámites de licitación. A principios del año 2020 el pliego, desde el punto de vista técnico, está totalmente terminado después de haber realizado un diálogo competitivo con todas las empresas del sector para ver cuál era la evolución tecnológica que iban a sufrir los trenes en los treinta años de vida útil, lo cual era importante que lo reflejaran los pliegos. En ese momento se inicia un proceso, que para nosotros era vital, que era asegurar todos los pasos administrativos necesarios para poder licitar el pliego; también con un retraso, lo tengo que decir así, sufrido por la pandemia.

¿Cuáles son los trámites que hemos realizado? Por una parte, el pliego ha sido informado por la Abogacía de la Comunidad de Madrid. Como saben, nosotros como empresa pública no tenemos que realizar este trámite, no es obligatorio, pero, no obstante, para nosotros era vital. Al ser un pliego tan importante y de tal relevancia nos era vital que no solamente nuestro departamento de Asesoría Jurídica hiciera un informe sino que, además, contara con el visto bueno y el beneplácito del servicio de Abogacía de la Comunidad de Madrid, y así hemos procedido; se ha informado favorablemente, como digo, por el servicio de Abogacía de la Comunidad de Madrid. Y, aparte, iniciamos un proceso de diálogo con la Consejería de Hacienda para establecer cuál era el marco económico que va a dar soporte y viabilidad financiera a esta operación que emprende la compañía. Para ello ha sido necesario, por una parte, firmar el contrato programa y aprobar y tener el visto bueno por parte de la Consejería de Hacienda del estudio de viabilidad de la compañía, que incluye no solamente la viabilidad de la contratación de estos 300 maquinistas sino también la viabilidad financiera de la compañía, que demuestra que el EBITDA que vamos a tener durante los años en los que se realiza esta actuación de compra de trenes tiene una rentabilidad o un rating favorable para

que la Consejería de Hacienda dé su visto bueno, y ese es el visto bueno que también obtenemos de la Consejería de Hacienda. El último trámite, como no podía ser de otra manera con un pliego tan importante y tan relevante como este, es que hemos considerado muy importante dar cuenta al Consejo de Gobierno y a la Junta de Accionistas de la actuación que finalmente autorizaría el Consejo de Administración de la compañía.

Bien. Respecto al número de trenes, en el pliego son inicialmente 60 trenes con un presupuesto de 680, pero incluye una modificación, una posible modificación, de un 15-20 por ciento, lo que puede hacer que se amplíe a 69 trenes. ¿Y esto por qué? Tiene su justificación, porque una compra de un material rodante de tal calado y de tal envergadura tiene que ir totalmente acoplado y alineado con las ampliaciones de red que está realizando también la consejería. ¿De acuerdo? De ahí el número de trenes que se decía. Y van destinados a la línea 6 y a la línea 8, fundamentalmente, 45 y 15 trenes en el caso de ejercer la compra de los 60 trenes, pero permitirán, además, realizar la reorganización de toda la flota de material rodante de gálibo ancho de las líneas 7, 7B, 9, 10, 10B y 12. ¿De acuerdo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para repreguntar o replicar tiene la palabra su señoría doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Bueno, la primera pregunta que iba a hacer era sobre asegurar el destino de los trenes y más o menos ya nos la ha contestado: la línea 8 y la línea 6. Yo también contaba con la línea 10, pero me he apuntado ya lo nuevo. Lo segundo era el coste. Hemos cambiado un poco los números; siempre habíamos venido hablando de 67 trenes, de 6 coches, por 765 millones, lo que significaba aproximadamente 1,9 millones de euros por coche. Hace un par de meses Transportes Metropolitanos de Barcelona y Alstom firmaron el contrato por el que se fabricarían, por 268 millones de euros, 42 trenes de 5 vagones cada uno, lo que significaba 1,27 millones de euros por coche. Es decir, teníamos en las cuentas iniciales 1,9 millones de euros por coche; en Madrid, versus 1,27. Quería saber por qué nuestros coches costaban un 33 por ciento más.

Vuelvo a retomar el tema de los trenes sin conductor, porque me parecía interesante que hoy pudiésemos resolverlo no solo para nosotros sino también para, desde aquí, dar una respuesta a la parte social. Llevo meses hablándoles y preguntándoles por el objetivo 28 de los objetivos departamentales de 2020, que están modificados ya en base a elementos del COVID, concretamente la división de organización y calidad. Ese objetivo, el 28, se refiere a la eficiencia en el coste operativo, es decir, al coste de estación por viajero y al coste de circulación por viajero. El indicador o hito que ustedes marcaban para este año era la reducción del presupuesto de gasto de personal de estaciones y de conducción. Claro, yo planteaba que, si uno de los pilares básicos para el funcionamiento de Metro es, obviamente, el personal y esta Administración tenía como objetivo la reducción del gasto vinculado a ello, pues, claro, probablemente vayamos a mayores niveles de externalización o a poder externalizar algún servicio que no estábamos contemplando. Si ahora en realidad ponemos sobre la mesa un servicio de conducción sin maquinistas, pues, claro, ahí es de donde se podría prescindir de esos trabajadores. Quería, por favor, que nos aclarase este tema. No

estamos hablando o yo no lo estoy abordando desde un punto de vista de digitalización o de modernidad, o en todo caso no sería una digitalización o una evolución socialmente justa. Si Metro pretende implantar tramos de circulación sin conductor, ¿cuáles son?, ¿qué plazos tienen para instaurarlos?, ¿cuál es el compromiso de la Administración con los trabajadores actuales de Metro de Madrid?

Por último, para que esto fuese posible, es decir, para la implantación de trenes sin conductor, tendría que haber un incremento económico grande. Hablan en algunos estudios de 400 millones de euros para que todos los sistemas tecnológicos asociados a esa nueva tecnología pudieran funcionar. Me gustaría saber si este asunto se está considerando también o no. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para dúplica tiene la palabra doña Silvia Roldán Fernández; le quedan cuarenta y tres segundos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muy poquito. Vamos a ver, por intentar contestar de manera rápida. Voy a mirar el indicador al que usted hace referencia, ¿vale?, para saber exactamente cuál es el parámetro con el que está calculado, pero, en cualquier caso, a las pruebas me remito. Creo que nosotros estamos procediendo a hacer una contratación como nunca se ha hecho en Metro de Madrid respecto de conductores. Como le digo, son 145 este año, 200 para el siguiente, para cumplir el compromiso de los 300 maquinistas que estaban anunciados, y en un proceso de negociación del convenio colectivo en el que se está estudiando la necesidad de contratación de personal o la necesidad de personal en todas las categorías profesionales, no solamente en la de los conductores, en la de los maquinistas. Eso, por una parte.

En relación con el tema de la automatización, en el pliego de prescripciones técnicas se dice que son trenes en GoA 2, ¿de acuerdo? GoA 2, pero con posibilidad de evolución a GoA 4. GoA 4 es el sistema que permite el driverless, la conducción sin conductor. Lógicamente, en trenes con un periodo de vida útil de treinta o treinta y cinco años, no apostar por una posible evolución -yo desconozco cuál va a ser el futuro- desde el punto de vista estratégico sería un error. Pero es que voy más allá. Hablan de un sobre coste respecto a contratar ahora mismo en GoA 4, pero la realidad es que, por coche, el coste diferencial de contratar en GoA 2... Realmente en GoA 3, porque ahora mismo los fabricantes solamente fabrican ya en GoA 3. Nosotros, para poder operar en GoA 2, tenemos que ir a un GoA 3 rebajado o con prestaciones mermadas. Entonces, la diferencia que hay entre un GoA 3 y un GoA 4 son 65.000 euros por coche. Efectivamente, nosotros procedemos a contratar trenes con seis coches; 65.000 euros por coche. Con la diferencia...

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

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): De que, si ahora mismo, estratégicamente, no se decide que los pliegos tengan que salir en GoA 4, los trenes que llegaran en GoA 3, luego, no podrían tener la posibilidad tecnológica de migrar a GoA 4. ¿Vale?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención tiene la palabra doña María Acín Carrera por cuarenta segundos.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchísimas gracias. Bueno, en el tema de la contratación de personal siempre nos hacemos una pequeña trampa, porque no hablamos de incrementos realmente netos, estamos cubriendo reposiciones y también personal que se perdió en el ERE de 2013. Entonces, bueno, damos la bienvenida a que se contraten maquinistas, obviamente, pero la pequeña trampa está en que ese incremento no es neto. Y, luego, claro, deja la posibilidad abierta o no cerrada en esta comisión de esa posible evolución tecnológica hacia una conducción sin conductor, pero a la vez el consejero del ramo está hablando de un proceso o de un proyecto que está sobre la mesa. Y eso es lo que no hemos conseguido hoy tener claro: si está sobre la mesa, en qué fase está, más allá de la tecnología que lo va a permitir. Simplemente eso: ¿va?, ¿no va?, ¿el año que viene?, ¿dentro de dos o dentro de cinco? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación damos paso al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-2054/2020 RGEF.27948. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Javier Pérez Gallardo, diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al Gobierno, se pregunta qué impide a Metro de Madrid sacar a concurso público la licitación de todos los locales comerciales que dispone la red de Metro de Madrid.**

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, doña Silvia Roldán Fernández, consejera delegada de Metro. Tiene la palabra para formular su pregunta el ilustrísimo señor diputado del Grupo Parlamentario Vox en Madrid don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera, por venir a hablar sobre este tema otra vez; ya sé que hace dos comisiones hablamos un poco sobre este problema que tienen los locales comerciales de Metro de Madrid. En esa comisión se nos hizo más o menos un análisis histórico de lo que pasaba, de cuál era el origen del problema, en dónde estábamos más o menos, pero por falta de tiempo nos quedamos un poco sin la solución y sin ver cuál es el futuro de estos locales.

En esa comisión se nos dijo que iban a salir licitaciones y que estaban en fase de estudio previo de esas licitaciones los locales comerciales, y yo hoy quería preguntar en concreto qué impide - para esos 170 locales que una vez hubo en Metro de Madrid, dependiendo de si están bajo rasante, si no, en los que se hicieron obras o no- que salga mañana mismo, por ejemplo, una nueva licitación para que pequeñas empresas, autónomos o quien sea pueda apuntarse a ese concurso y licitar por un local comercial.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para contestar tiene la palabra doña Silvia Roldán.



La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Efectivamente, hace un mes más o menos di bastante información respecto a la situación de los locales comerciales en Metro de Madrid. Para hacer un breve, brevísimo, resumen, saben que es un contrato que viene desde el año 1995, firmado con Metromatic, y que finalizaba exactamente en el año 2005, pero que se prorrogó dos años más y que posteriormente se renovó o se volvió a formalizar un convenio con todos los comerciantes que en ese momento existían dentro de la red de Metro a través de la asociación de comerciantes; se firma en el año 2007 con finalización 31 de diciembre de 2018. De este convenio se derivan a su vez todos los contratos específicos e individuales con cada uno de los locatarios, que establecen y recogen las mismas condiciones que establecían en ese convenio. El convenio, como les decía, no solamente recogía toda la situación que tenían que cumplir los locales comerciales –bueno, realmente no se recoge en el convenio, se recoge en una adenda posterior que se realiza de este convenio- sino también todas las posibles situaciones de cierres temporales o cierres definitivos y cómo abordaría el convenio la compensación o la solución ante esta situación.

Como saben también, durante todo este proceso, durante toda esta vida de los locales comerciales, aparece una serie de normativa que afecta a la Comunidad de Madrid y órdenes específicas desarrolladas por la Consejería de Transportes, como la Ley de Dinamización de la Actividad Comercial, el Reglamento de Usos Asociados y la orden técnica que establece los requisitos técnicos constructivos necesarios para la implantación de los usos asociados dentro de los locales comerciales en Metro de Madrid. A partir de ahí, se comienzan con estas prescripciones una serie de reparaciones o de renovaciones en once locales comerciales, que son los que se renuevan o en los que se hace la inversión, y se lleva a cabo un proceso de reubicación -en algunos casos cierres definitivos- de todos los locatarios –ya les di un poco la explicación de la situación-. A día de hoy, tenemos en total nueve locales que siguen ocupados por locales comerciales que están en actividad con contratos que se encuentran finalizados.

Yo les indicaba en la anterior comparecencia que íbamos a proceder de manera inmediata a contratar un estudio de viabilidad que nos permitiera analizar la viabilidad técnica de los locales comerciales, focalizándonos en los locales sobre rasante. ¿Por qué? Miren, yo desde el punto de vista técnico tengo que asegurarme de que se cumplen absolutamente todas las condiciones para proceder a una licitación que sea absolutamente ajustada a la ley y sobre todo que sea ajustada a que se obtengan todos los condicionantes y todo lo necesario para obtener la licencia municipal. Debe ser así. O sea, antes de licitar algo tenemos que estar absolutamente seguros de que estamos sacando algo que cumple las prescripciones de manera milimétrica.

Esa es la razón por la que contratamos un estudio de viabilidad de los locales sobre rasante, que hoy les puedo decir que se encuentra contratado ya; o sea, hace un mes nosotros decíamos que lo íbamos a hacer y este contrato ya se encuentra firmado –no les voy a decir la empresa, pero lo tenemos ya en funcionamiento-. Va a ser un contrato de tres meses, que nos van a dar la viabilidad de 4 locales comerciales que se encuentran sobre rasante: 3 en Aluche y 1 en la estación de Arganzuela. Y les voy a decir en qué consiste exactamente este estudio de viabilidad. Vamos a revisar



los datos y la comprobación de toda la documentación tanto en plantas y definición geométrica como en todas las instalaciones disponibles; vamos a realizar calas y comprobaciones que sean necesarias para determinar la naturaleza y el estado de los elementos constructivos; ¡muy importante!, vamos a hacer un análisis de la normativa a cumplir para que sea posible la obtención de la licencia de actividad -fundamental!, como les digo, así como el de detallar la actividad que es posible en cada local, y la realización de las consultas necesarias a los organismos encargados de otorgar la licencia de actividad, que en este caso es el Ayuntamiento de Madrid. Es decir, vamos a hacer -creemos- todo el trabajo técnico necesario para asegurar que la licitación, como les decía, a pesar de que sea un único lote, será con contratos individuales, que es una de las cosas que también preocupaba de manera importante a los comerciantes, y de todo este estudio se deliberará además la memoria en los presupuestos de ejecución.

Como le digo, este es el primer trabajo que estamos haciendo para los locales que están sobre rasante, pero de la misma manera, para todos los locales que están bajo rasante, hemos iniciado las conversaciones con el Ayuntamiento de Madrid, con los organismos, con los departamentos que están encargados de estos estudios técnicos y de la posibilidad de dar estas licencias de actividad, y nos indican que a día de hoy la infraestructura de Metro de Madrid no se construyó -su primigénesis- para albergar locales comerciales y que la realidad es que los locales comerciales que están bajo rasante van a tener bastante dificultad para obtener esta licencia de actividad. Hemos elevado una consulta por escrito al Ayuntamiento de Madrid para tener más información, para poder seguir estudiando este tema y sobre todo para encontrar una solución, pero creo realmente que es una posición correcta por parte de Metro de Madrid estudiar desde el punto de vista técnico todos los condicionantes para asegurar que la licitación va a ser transparente y absolutamente fiable a la hora de dar la adjudicación a estos locales comerciales.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Ha consumido todo su tiempo. Para repreguntar o replicar tiene la palabra el ilustrísimo señor diputado Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada, por la explicación. La verdad es que actualmente estamos en una situación de crisis en este país y esto hace necesario que se dé certidumbre por parte de las administraciones y por parte de los Gobiernos a los ciudadanos, y en este caso creo que no hay mucha certidumbre, sobre todo en la solución. De los 170 locales comerciales que una vez hubo en Metro de Madrid, hoy, lo que se nos ha dicho es que solamente en 4 de los que están sobre rasante se está haciendo un estudio para ver si cumplen o no todas las medidas legales, según todas las normativas tanto municipales como autonómicas, para poder tener esas licencias. El problema es que Metro de Madrid hizo inversiones en locales tanto bajo rasante como sobre rasante; por ejemplo, sobre rasante, el dato que nos dio usted en la última comparecencia fue de 5 locales en 2016 y ahora ya son 4; se hicieron obras en 27, de los cuales, 22 eran bajo rasante y no se van a poder abrir. Si tengo que sacar alguna certidumbre, es que no hay esperanza para los locales bajo rasante de Metro de Madrid, ¡que no tiene por qué ser algo malo ni bueno!, pero si realmente no puede haber locales bajo rasante en Metro de Madrid, ¡pues digámoslo!

Eso es un poco lo que pido; creo que, por mucho que sea poco correcto políticamente y una medida poco electoral, si la realidad es que bajo rasante no va a poder haber locales, que se diga. Ahora bien, se podría discutir si esa es la realidad o no, es decir, si hay formas de hacerlo viable o no. Yo creo que también es cuestión de voluntad política, porque este servicio que dan es una buena actividad económica que creo que puede ser totalmente compatible; de hecho, hemos visto en muchos intercambiadores, por ejemplo, que sí tienen esas dimensiones especiales que pueden ser los condicionamientos para que se les dé las licencias, y lo pueden tener otros sitios de Metro de Madrid; hay muchísimas estaciones con grandes distribuidores, con vestíbulos en los que igual pueden tener esto. Mi pregunta hoy, si me puede dar la Mesa diez segundos más, es si, de los 170 locales, solamente nos estamos planteando hacer una licitación de 4 de ellos porque los otros 166 no cumplen con ninguna normativa y no va a ser posible que les den una licencia de actividad.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Por aclarar los números que ha dicho, nosotros ahora mismo estamos realizando el estudio de viabilidad de 4 locales, pero, sobre rasante, Metro de Madrid cuenta con más locales comerciales. El primer lote que hemos llevado para realizar el estudio de viabilidad son estos 4 primeros; eso, por una parte. Y, segundo, los locales que se adaptaron fueron 11. Fueron 11 los locales sobre los que se realizó la adaptación a la norma de usos asociados; 11 de ese total.

Cuando habla de ciento treinta y tantos locales, creo que nos estamos remontando al año 1995. La realidad es que, si no me equivoco, los locales comerciales como tal, tanto sobre rasante como bajo rasante -no se lo digo exactamente-, son como treinta y tres, ¿de acuerdo? De los cuales, como le digo, habría que quitar los que están sobre rasante.

Respecto a los que están bajo rasante, creo que he sido muy clara. Lo que yo no voy a hacer es sacar una licitación de algo que no va a llegar a buen puerto. Mi obligación, como técnico, es asegurarme de que va a cumplir no solamente todas las prescripciones técnicas sino, además, todas las especificaciones que piden el resto de las Administraciones, como es lógico. Por lo tanto, nosotros estamos haciendo este trabajo con el Ayuntamiento de Madrid y, hasta la fecha -también ellos nos dan sus argumentaciones técnicas-, nos dicen que no hay viabilidad para que se les otorgue licencia municipal a todos los locales comerciales que estuvieran bajo rasante. Esta es la realidad. *(Suena una alarma.)* ¡Uy!, creo que nos tenemos que ir. *(Risas.)* En realidad, es para que me calle. *(Risas.)*

El Sr. **PRESIDENTE**: Efectivamente. Ha finalizado el tiempo *(Rumores.)* Tengo un botón aquí debajo. (La Sra. **DELEGADA CONSEJERA DE METRO DE MADRID S.A.**: *Para que se calle ya de una vez, vamos a hacer que salte la alarma.*) *(Risas.)* Damos paso, si les parece, al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-1974/2020 RGEF.26929. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María Acín Carrera, diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cuáles son los 117 proyectos que**

**tiene previsto poner en funcionamiento el Gobierno Regional en materia de movilidad por un importe de 5.000 millones de euros, gracias a los fondos europeos de recuperación.**

Comparece para contestar, en representación del Gobierno, cumplimentada la previa comunicación a la Mesa de la comisión, la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, doña Consolación Pérez Esteban. *(Pausa.)* Tiene la palabra, para formular su pregunta, la ilustrísima señora diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid, doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Gracias, presidente. Buenos días, viceconsejera. *(Suena una alarma.)* Igual, sí nos tenemos que ir. Gracias por su presencia hoy aquí. Yo creo que hay temas en que merece la pena que sea el Gobierno el que comparezca, incluso a petición propia. Aunque es estupendo que venga usted, y contaba con ello, también es bueno que sea el consejero el que dé cuentas de este plan, básicamente, porque creo que 117 proyectos y 5.000 millones de euros son marcar y fijar el rumbo de unas políticas públicas para varios años. La establece y, por tanto, creo que es un elemento bastante más central de lo que nos podamos creer.

Ayer, en el pleno, el consejero habló de los tres ejes en los que se centraría el gasto de este plan. *(Suena una alarma.)* Voy a parar por si acaso. *(Pausa.)* ¿Sigo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Según me comentan -me van a informar ahora-, están mirando si es el ascensor, la alarma o lo que sea. Si quiere continuar...

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Sí, continuo, continuo..., que nos pille bailando, claro. *(Risas.)* Ayer el consejero habló de los tres ejes en los que se organizaría el gasto de este plan. Habló de la digitalización, de sostenibilidad ambiental, en el que incluyó la renovación de la flota de los buses y la compra de trenes, y de un tercer eje de cohesión territorial, con las ampliaciones de las líneas 5 y 11.

Yo entendiendo la dificultad de venir a esta comisión y detallarnos 117 proyectos; si quiere yo me callo en nada y le traspasamos mi tiempo para que nos conteste mejor, pero, como va a ser difícil, me gustaría que nos contase algo nuevo. Es decir, de las medidas que se detallaron ayer y las que hemos conocidos por los medios, la única nueva es la instalación de paneles solares en los aparcamientos del Plan Aparca+T, pero las anteriores -las ampliaciones de metro, la renovación de flotas y demás- son medidas que ya conocíamos. Varias de ellas son medidas arrastradas desde la legislatura pasada que ahora se empaquetan y se las pone un lacito y nos vamos al Plan de Recuperación europeo con ellas. No es una táctica nueva, esto se hizo, por ejemplo, también con la Estrategia de Municipios Rurales, es decir, se cogen medidas aisladas y se configura con ello un plan. *(Suena una alarma.)* Entonces le pido que nos cuente novedades de estas 117 medidas, que seguro que habrá alguna novedad y relevante.

Por último, respecto al trámite, entiendo que la Comunidad de Madrid aprueba ahora estas iniciativas propuestas, es decir, pasa el filtro del señor Lasquetty, que nos gustaría saber qué tal va, después, iría al nivel estatal y de ahí a la Unión Europea. Entonces, también me gustaría que nos

detalle un poquito el tema del procedimiento y, ya le digo, empezando por si el señor Lasquetty los acepta o no. Muchas gracias.

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Como saben, siempre me alegra estar aquí, especialmente en estos momentos al comprobar que están bien de salud. La verdad es que en estos tiempos las cuestiones cotidianas son excepcionales. *(Suena una alarma.)* Lo de la alarma me tiene un poco preocupada. Estamos en 2020, pocas bromas. *(Risas.)*

El Sr. **PRESIDENTE**: No. Me acaban de decir que están haciendo pruebas.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Vale. ¡Fantástico!, entonces, vamos allá. *(Risas.)* Haciendo pruebas... Bueno, entonces, ¿vamos allá? *(Rumores.)* El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que, como saben, tiene como finalidad impulsar las reformas y las inversiones de los Estados miembros de la Unión Europea en respuesta a la pandemia que, muy a nuestro pesar, nos está tocando vivir. Estas inversiones, como saben, tienen que ser coherentes con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, que se estructura en torno a cuatro ejes transversales: la transición ecológica, la transformación digital, la igualdad de género y la cohesión social y territorial.

En la consejería creemos en la movilidad basada en esos ejes vertebradores, por lo que hemos abordado la apuesta por la obtención de estos fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia con enorme ilusión y vocación de servicio público. En este punto, la verdad es que me gustaría -y lo hago expresamente- agradecer el esfuerzo realizado por los trabajadores de la consejería para sacar adelante un planteamiento coherente de recuperación de la economía de la región basado en inversiones estructurales en materia de movilidad.

Paso a detallarles casi esquemáticamente, por la premura del tiempo, algunas líneas de actuación. En primer lugar, ya conocen el proyecto de la línea 11, que supone la creación de una nueva diagonal, que va a atravesar la ciudad desde el extremo noreste hasta el suroeste, así como la adquisición de material móvil para su explotación. Se trata de un proyecto que propone un cambio estructural de la red de metro, generando un nuevo mapa de movilidad, que permita el diseño de nuevas rutas más cortas y cómodas, una apuesta por el transporte público de alta capacidad, sostenible, rápido, flexible y seguro como motor de la recuperación económica de la Comunidad de Madrid.

Somos conscientes, por otro lado, de que el transporte y la movilidad es un sector de actuación preferente en la lucha contra el cambio climático. No en vano el 27 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero está asociado al mismo, según datos procedentes del Libro de la Energía en España de 2018. Por eso, queremos que buena parte de la capacidad inversora se

destine, en los próximos años, a la transformación ecológica de la movilidad y el transporte de la Comunidad de Madrid y apostamos por un proyecto integral que prevé inversiones en las infraestructuras y en la modernización de la flota hacia vehículos de transporte regular de viajeros más eficientes y menos contaminantes, así como en el propio mobiliario urbano relacionado con el transporte por carretera y ferrocarril. Son proyectos que se complementan con propuestas de la Dirección General de Carreteras relacionados con la mejora de firmes, asociada a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero o al uso de mezclas asfálticas con absorbentes o la migración hacia luminarias más eficientes en el consumo de energía de tecnología tipo LED y la instalación de telemandos para la regulación lumínica a distancia.

En otro ámbito, en la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras apostamos de forma decidida por proyectos de digitalización e innovación en la movilidad y el transporte. No cabe duda de que las nuevas tecnologías están transformando la actividad económica y la sociedad. Nuestra apuesta por la transformación digital constituye un proyecto global, integrador y unificado.

El Consorcio Regional de Transportes ha venido desarrollando en los últimos años actividades de investigación e innovación, con la participación del sector privado y las universidades, para la aplicación de tecnologías avanzadas en todos sus campos de acción, lo que permite estar en disposición de proponer cuatro líneas de actuación asociadas de forma directa a la transformación digital del transporte público regular de viajeros en nuestra región. En concreto, proyectos de transformación digital de las propias infraestructuras ligadas al transporte regular de viajeros, la transformación digital de la gestión de la movilidad, la digitalización de procesos y automatización.

Metro de Madrid también propone proyectos en materia de digitalización. Entre otros, podemos destacar la transformación digital de la estación 4.0. Necesitaríamos más tiempo para desarrollar estos aspectos, pero no quiero dejar de decir que, honestamente, creo que la cohesión social, dirigida a favorecer el acceso equitativo a los servicios públicos, y la territorial, a fin de lograr la coherencia interna del territorio en la mejor conectividad de sus habitantes, debe ser prioritario dentro de las políticas públicas. En este sentido, la movilidad en nuestra región actúa como una palanca de cohesión territorial y social, integrando dentro de un mismo... ¿Se me acaba el tiempo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Cincuenta y un segundos.

La Sra. **CONSEJERA VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): En fin, lo que quiero decir es que proyectos estables, como el Plan Aparca+T de intercambio intermodal, y la nueva Línea 11, entre otros, están alineados de forma muy directa con la palanca del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, mejorando la accesibilidad a centros urbanos, en especial a la capital y a las áreas de empleo, mejorando la eficiencia del sistema de transporte.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para el turno de réplica, tiene la palabra la señora diputada doña María Acín Carrera.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Como le decía, básicamente, recopilamos medidas que este Gobierno ya tenía sobre la mesa, y las empaquetamos para que vayan al fondo europeo. Supongo que, si se aprueban, supondrá un ahorro sustancial para esta consejería; mi pregunta es si no se aprueban, es decir, si en los pasos que tienen que dar ahora, en la Hacienda estatal y europea, estos proyectos, o alguno de ellos, no pasan los filtros -por motivos que yo no puedo saber-, pero si esto sucede, ¿qué pasa con estas medidas, que varias de ellas, como le digo, vienen prometidas desde la legislatura pasada? También quisiera hacerle tres comentarios respecto a lo que nos ha contado, y el resto del tiempo, si es que me sobra, lo cedo, de verdad.

Otro de los ejes que marca la Unión Europea es el de la igualdad de género y en ningún plan -ni ayer el consejero ni hoy- se nos han detallado medidas concretas que aborden la realidad de que mujeres y hombres nos seguimos desplazando de forma distinta, con las mujeres como protagonistas, en el transporte público, es decir, donde ustedes podrían incidir; de esto no se ha hablado nada.

Y, respecto a la cohesión social, es algo que tampoco se ha abordado, en tanto que vuelven a estar sobre la mesa algunas medidas que nosotros hemos defendido, como pudieran ser un abono social, o revisiones de tarifas o diferentes opciones, pero que fueran en este camino también de la cohesión social y no solo territorial.

Sobre la línea 11, decirles que nosotros presentamos en 2017 este proyecto; el gobierno no lo quiso aceptar. Me gustaría que nos dijera, si pudiera, porque probablemente no esté entre sus competencias, por qué se ha cambiado este nuevo recorrido, dado que pierde un poco esa capacidad que tenía inicialmente de ser circular y ahora se desvía hacia Valdebebas, el gran lugar de centrifugar más recursos. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora. Le concedemos un minuto o minuto y medio para que pueda contestar.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchísimas gracias. Señora Acín, es seguro. Iba a decir probable, pero es seguro que este repaso, que he realizado en tan breve espacio de tiempo, es sin duda injusto en cuanto a que es superficial. El trabajo, que se ha desarrollado desde la Consejería, para establecer un plan integral de actuación para presentar a Europa para optar a la obtención de estos fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, icréame que ha sido intenso! Me gustaría poder entrar más en detalle, pero es verdad que es escaso el tiempo.

Me preguntaba acerca de qué sucederá si no se obtienen estos fondos. La verdad es que yo, ahora mismo, no quiero pensar en esa opción, quiero trabajar con la ilusión de que vamos a conseguir todos esos fondos, y, en cualquier caso, les cedo el testigo en el sentido de que entiendo que en algún momento se aprobarán los presupuestos en esta Asamblea, y ahí contamos con todos ustedes para apoyar todas las políticas de movilidad, porque, de verdad, desde la consejería creemos

profundamente en que la movilidad debe asentarse en los ejes vertebradores que marca Europa y que van a conformar la movilidad en los próximos años.

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

**PCOC-1982/2020 RGEF.27023. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre acciones que va a llevar a cabo el Consejo de Gobierno para afrontar la gestión de los fondos del mecanismo para la recuperación y la resiliencia que reciba la Comunidad de Madrid en materia de movilidad.**

Comparece también para contestar a esta pregunta la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Tiene la palabra, para formular su pregunta, el señor diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, viceconsejera. Bueno, la pregunta ya la ha formulado el propio presidente, solamente acotaría, en relación a la misma, que en la anterior PCOC se ha hablado de los proyectos en sí y el objeto de esta pregunta es saber precisamente los procedimientos y mecanismos que se van a emplear a la hora de afrontar la gestión de los fondos europeos. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**. Para contestar, tiene la palabra la ilustrísima señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Muy buenos días, señor Vinagre. Me pregunta por las acciones que se van a llevar a cabo para afrontar los fondos del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia que reciba la Comunidad de Madrid en materia de movilidad, pues bien, yo le digo que estamos deseosos, y hasta impacientes, por abordar este importante reto de gestión.

Hasta ahora hemos llevado a cabo todas las acciones que están al alcance de nuestra mano para conseguir que estos fondos asociados a la movilidad lleguen a la Comunidad de Madrid, y créame que no está resultando fácil porque se trata de un escenario nuevo y, en muchas ocasiones, más de las que nos gustaría, con importantes indefiniciones, pero ahí están los trabajadores de la consejería analizando las oportunidades que se ofrecen, cambiando el planteamiento, conforme se van marcando líneas por parte del Gobierno de España, y volviendo a cambiarlo las veces que haga falta, porque Madrid se merece el impulso decidido de su economía y la movilidad es una palanca indiscutible para la recuperación de nuestra región.

Le agradezco, de verdad, el planteamiento positivo de su pregunta, y enviado más, espero que la Comunidad de Madrid reciba importantes aportaciones del Mecanismo de Recuperación y



Resiliencia en materia de movilidad, y también confío en las acciones en las que el Gobierno de España está trabajando para permitir que la gestión de estos fondos -por la que usted me pregunta- sea ágil y efectiva. Desde la modificación legislativa, a la que en algún momento se ha hecho referencia en los medios de comunicación para reforzar la colaboración público-privada hasta la necesaria modificación de la Ley de Contratos del Sector Público.

Y le diría más, le diría que este es un momento para estar a la altura de las circunstancias y que España no se merece una gestión ineficaz de estos fondos procedentes de la Unión Europea, y, por ello, precisamos un escenario normativo que permita tramitaciones ágiles de los procedimientos administrativos, desde los ya mencionados procedimientos de licitación y adjudicación de contratos hasta los asociados a la obtención de autorizaciones medioambientales, etcétera. Espero que el Gobierno de España despeje cuanto antes estas incógnitas respecto a la gestión de los fondos y no dude ni un momento que, desde la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, pondremos todo nuestro esfuerzo en esta gestión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, y para el turno de réplica, tiene la palabra don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Compartimos plenamente esa afirmación de estar a la altura de las circunstancias. Estamos seguros de que el Gobierno de España está poniendo todos los medios a su alcance para facilitar que haya una gestión ágil, una gestión segura de todos estos proyectos, de la misma manera que esperamos y deseamos que desde la Comunidad de Madrid, desde todas las instancias de la Comunidad de Madrid, esa misma agilidad, esa misma eficacia, permita que se puedan alcanzar los objetivos, que no pueden ser otros sino la consecución de la mayor cantidad de recursos económicos que permitan que, efectivamente, en la Comunidad de Madrid, y en el objeto que nosotros tenemos en el ámbito el transporte y la movilidad, podamos tener esos recursos con los que poder pilotar las acciones que nos permitan ir hacia el futuro de una movilidad sostenible, de una movilidad acorde con los tiempos que vivimos.

Hay varias cuestiones que sí me gustaría plantear. Es verdad que se plantean algunos mecanismos para articular la cogobernanza de estos fondos. Se habla, por ejemplo, de las conferencias sectoriales específicas, que van a ser una parte fundamental para el conocimiento de las necesidades de inversión de los respectivos territorios. No sé si nos podría aportar algo en relación con su funcionamiento. Se habla también de la firma de convenios con los ministerios, en este caso con el Ministerio de Transportes, para la gestión y ejecución de fondos. También me gustaría saber cómo se está avanzando en relación con la firma de estos convenios.

Igualmente, me gustaría que nos pudiese detallar qué papel van a jugar las entidades locales en cuanto a la articulación de mecanismos de colaboración con la Comunidad de Madrid para la obtención de estos recursos. Hay una cosa a la que me parece que anteriormente se ha hecho mención: hay un paso también muy importante que se tiene que dar dentro de la Comunidad de Madrid, que tiene que ver con la Consejería de Hacienda, y me gustaría saber cuál es el mecanismo



exacto que se sigue dentro del Gobierno regional en cuanto a la articulación de los procedimientos que permiten trasladar los proyectos a la Consejería de Hacienda y cómo esta, a partir de ahí, hace las oportunas actuaciones de una manera ágil y eficaz para poder alcanzar posteriormente las cotas superiores, que en este caso sería trasladar los proyectos al Gobierno de España. Muchas gracias.

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): ¿Cuánto tiempo tengo?

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene dos minutos y cincuenta y cinco segundos.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Vamos a ello, en dos minutos y cincuenta y cinco segundos. La verdad es que plantea cuestiones muy interesantes y lo que sí le puedo decir es que nosotros estamos abiertos a todas las herramientas que plantee el Gobierno de España; a todas y cada una. Desde el inicio de este planteamiento, del mecanismo de recuperación y resiliencia, hemos ido avanzando en la línea que se nos ha ido marcando, en ocasiones con dificultades porque había, como le decía, ciertas indefiniciones, pero no vamos a escatimar ni un solo esfuerzo para, en primer lugar, optar a conseguir estos fondos y, en segundo lugar, una vez conseguidos, para gestionarlos de la manera más eficaz posible.

Mientras el Gobierno de España concreta las herramientas para la gestión de los fondos, lo que sí que puedo hacer en este tiempo que me queda es profundizar un poquitín más en los proyectos que hemos planteado, si les parece. En primer lugar, en cuanto a la línea 11, ya saben que es un proyecto que nosotros consideramos estratégico y que va a modificar la movilidad en el área metropolitana, ya que conecta con once de las doce líneas del suburbano, con el aeropuerto Barajas Adolfo Suárez, con la estación de Atocha, con los principales intercambiadores y se integrará en la red Aparca+T; es decir, vertebrará de forma eficaz el transporte público del área metropolitana. En definitiva, apostamos por una nueva línea diagonal que supone un proyecto integrador atendiendo a los criterios de cohesión social, territorial, transformación ecológica y transición digital. Y, en el ámbito de las infraestructuras del transporte colectivo, saben que también estamos trabajando en la ampliación de la línea 5.

En cuanto a la transformación ecológica de las infraestructuras del transporte, pretendemos la optimización de los grandes intercambiadores de la Comunidad de Madrid introduciendo herramientas que incrementen la eficiencia energética, además de adaptar ese tipo de infraestructuras a los condicionantes técnicos derivados del uso de nuevas tecnologías en las flotas, como son los autobuses propulsados por gas natural comprimido, los vehículos de hidrógeno y los propulsados por energía eléctrica, además de aquellos que empleen sistemas mixtos. Además, esto se verá completado con la instalación de puntos de recarga eléctrica para la flota de autobuses del servicio de interurbanos de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la red de aparcamientos de intercambio modal, se plantea la dotación de estas infraestructuras con áreas integradas de recarga que incluyan zonas reservadas para alimentación de energía eléctrica de los autobuses interurbanos eléctricos, la bicicleta eléctrica y el vehículo privado eléctrico, así como elementos de cubrición con paneles fotovoltaicos que aporten o coadyuven en las necesidades de consumo de energía eléctrica. En relación con la transformación ecológica del material rodante, se prevé la renovación del parque de autobuses con energías más eficientes.

Y, en cuanto a los procesos de digitalización e innovación a los que hacíamos referencia, el Consorcio ha apostado por cuatro grandes líneas de actuación: la transformación digital de las infraestructuras; la transformación digital de la gestión de la movilidad, destacando la implantación de un sistema Mobility as a Service, en el que se sitúa al usuario en el centro de la actuación; la digitalización de procesos desde la planificación y la explotación del sistema del transporte público hasta la atención al usuario y, en concreto, en cuanto a la innovación, se podrán materializar los trabajos de investigación llevados a cabo en el Centro de Innovación en los últimos años para satisfacer las necesidades de los ciudadanos que, obviamente, cada vez son más exigentes en cuanto a sus necesidades de conectividad, agilidad de pago, fiabilidad del servicio, comodidad o seguridad y, además, demandan un servicio más personalizado, integrado, seguro y sostenible.

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muy rápidamente -y me da rabia dejármela siempre para el final-, me queda hablar de la cohesión social y territorial porque es algo en lo que de verdad confío plenamente y me parece que es una de las líneas estratégicas de la actuación de esta consejería; considero de verdad que la movilidad supone una palanca esencial para esta cohesión social y territorial. Quiero apuntar el plan intermodal de aparcamientos, que en un 46 por ciento de su inversión está asociado directamente con este objetivo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene un tercer turno de intervención el señor Agustín Vinagre Alcázar por un tiempo de un minuto y once segundos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Quiero agradecer las explicaciones de la viceconsejera, que tienen más que ver con la anterior pregunta que con esta, pero se las agradecemos igualmente. Una sola pregunta y le cedo el resto de mi tiempo. ¿Cuál es el procedimiento establecido entre la Consejería de Transportes y la de Hacienda para gestionar los fondos europeos? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Como tercer turno de intervención, tiene la palabra por cuarenta y nueve segundos.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchísimas gracias. Como le decía ahora mismo, estamos trabajando, no en la gestión de los fondos, porque todavía no han llegado, sino en la gestión para optar a la obtención de

estos fondos y, en este ámbito, estamos teniendo reuniones con la Consejería de Hacienda para trasladarle nuestras prioridades, nuestras líneas estratégicas de actuación. La verdad es que creemos fiel y firmemente en nuestros proyectos, creemos que deben ser ejecutados y confiamos en contar con las herramientas necesarias para su ejecución, una vez obtenidos. Por eso, de verdad, permítame que yo le diga a usted: quizá usted conoce qué acciones va a llevar a cabo el Gobierno del señor Sánchez para que podamos afrontar la gestión de estos fondos, en el mecanismo de recuperación y resiliencia, que vaya a recibir la Comunidad de Madrid en materia de movilidad. Cualquier información que tenga a ese respecto, de verdad, será bienvenida por nuestra parte, porque estamos en absoluta disposición de llevar a cabo todas las acciones que sean necesarias para gestionarlas de la manera más eficaz posible.

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

**PCOC-2044/2020 RGE.27914. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Sr. D. Agustín Vinagre Alcázar, diputado del Grupo Parlamentario Socialista, al Gobierno, sobre causas que han llevado al Consejo de Gobierno a tomar la decisión de externalizar el servicio de conservación de la Campaña de Vialidad Invernal en las zonas 2b Norte (Buitrago) y 8 Oeste (Chapinería).**

Comparece también para contestar a esta pregunta la señora viceconsejera de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Tiene la palabra, para formular la pregunta, el ilustrísimo señor diputado don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señora viceconsejera. Estaba yo intrigado porque sabía que el anterior director general de Carreteras ya no iba a venir, porque ha sido cesado y ayer se publicó el cese. No sabía si daría tiempo a que viniera la nueva directora general, pero, en cualquier caso, encantado de que nos informe usted, que además ya tiene experiencia como directora general de Carreteras en la pasada legislatura.

La pregunta tiene que ver con la campaña de vialidad invernal. Sabemos que esta campaña es especialmente relevante en los diez puertos de montaña de nuestra región y, a los efectos de conservación y explotación de nuestras carreteras, esos puertos se organizan en cuatro grupos, precisamente cuatro zonas, y dos de ellas, la 2b norte y la 8 oeste, que hasta ahora atendía directamente la Dirección General de Carreteras con su propio personal –por cierto, con muchísima eficacia-, justamente ahora ha decidido el Gobierno externalizarlo y pasarlo a contratas; entonces, queríamos saber los motivos de esa decisión.

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchísimas gracias. La verdad es que, si me gusta venir aquí a darles cuenta de nuestra gestión, cuando se hace referencia a la Dirección General de Carreteras, estoy especialmente encantada porque, como sabe, tengo un pasado que me une especialmente a ella.

Mire, las causas que han llevado al Gobierno de la Comunidad de Madrid a modificar el contrato de conservación y explotación de carreteras, en concreto de los lotes 2 y 7 de este contrato, que son los que afectan a las zonas a las que usted hacía referencia -es decir, a la zona 2b norte, en el entorno de Buitrago, y a la zona 8 oeste, en el entorno de Chapinería-, no son otras que la consecución de la mejor eficacia y eficiencia en la gestión del servicio público que se presta. Le daré más detalle.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para turno de réplica tiene la palabra el señor diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor presidente. Sí, espero algún detalle más porque, claro, lo de la eficacia y la eficiencia ya está muy manido, ¿no? Sobre todo, porque tendrá que -iba a decir demostrarnos- detallar un poco más de qué manera esto va a contribuir a una mayor eficacia y eficiencia porque yo, de momento, no lo veo.

La verdad es que nos preocupa precisamente que no se pueda garantizar -ahora nos lo dirá usted- la cualificación y especialización del personal de estas contrataciones en comparación con la que tiene el personal de la propia Dirección General de Carreteras que, como digo, ha atendido muy eficazmente hasta el día de hoy estas necesidades. Nos preocupa que este invierno pueda haber en la zona de estos puertos pueblos aislados y que no se garantice uno de los objetivos prioritarios del plan de vialidad invernal, que es garantizar el acceso, entre otros, a los hospitales y centros de salud que, lógicamente, en estos momentos es algo todavía más relevante de lo que ha sido siempre.

La verdad es que nosotros hemos visto, por lo menos, las explicaciones o la justificación que se dio en su momento por parte de la Dirección General de Carreteras y hablaba, sobre todo, de una justificación económica, que habría que discutir, pero, en fin, me gustaría que usted nos detallase algo más y espero a ello para poder replicar. Gracias.

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Desde luego, la Dirección General de Carreteras tiene atribuidas todas las funciones de conservación y explotación de carreteras de la red de la Comunidad de Madrid, que es un servicio público esencial para el ciudadano, que permite mantener en las mejores condiciones posibles de seguridad y comodidad la circulación en las mismas; funciones que ejerce de manera ejemplar. De verdad, estoy absolutamente convencida de que todos los trabajadores de la dirección general ponen todo su empeño en esta labor.

Para optimizar la gestión de la conservación y explotación de la red, la región está organizada –permítame que le puntualice- en nueve zonas territoriales, ¡en nueve!, en un contrato que está dividido en siete lotes. Bueno, como sabe, se ha propuesto recientemente la modificación del contrato y de manera específica en estos dos lotes, y las principales causas objetivas que hicieron necesaria la modificación -una de las causas- surgen como consecuencia de la falta de medios humanos propios suficientes para realizar las actividades esenciales y para atender las actividades de conservación, entre otras, la gestión de la vialidad invernal, de forma que nos permita mantener la seguridad vial de las carreteras en estas zonas.

Esta modificación del contrato se limitó exclusivamente a incluir las actividades y operaciones necesarias para mantener la seguridad vial en las carreteras, sin incluir nuevas obras o actividades. El objeto de la modificación, según la propuesta de la Dirección General de Carreteras, consiste concretamente en incluir actividades y operaciones en estas zonas, tales como las actuaciones urgentes de atención en accidentes e incidentes en horario laboral -que ya venían siendo atendidas por la empresa fuera de ese horario en esas mismas zonas-; la vialidad invernal; la reparación de baches; la limpieza de calzada y arcones; la limpieza y reposición de elementos de señalización y balizamiento; la limpieza de elementos de drenaje... Todo ello en los tramos de la carretera que ya formaban parte del contrato; no es que en estas zonas antes no estuvieran actuando estas empresas.

Respecto a la carencia de estos medios a los que hacía referencia, se ha ido solventando en las últimas campañas de vialidad mediante la asignación provisional desde otras unidades y servicios de la secretaría general técnica, incluso de otros organismos públicos de la Comunidad de Madrid, con la consiguiente detracción de dichos medios y su afección al desarrollo de sus actividades y, en muchos casos, teniendo que encomendar trabajos de superior categoría al personal. Esta situación deficitaria, sumada a nuevas necesidades y circunstancias surgidas en otras zonas para llevar a cabo labores de vigilancia, control y seguimiento de las actividades realizadas por las empresas, han sido determinantes para que la dirección general haya considerado imprescindible la modificación del contrato en aras de una mayor eficiencia de los recursos y del servicio.

Todo ello a lo que ha dado lugar, en realidad, es a una reestructuración de la Dirección General de Carreteras. Mire, estas labores de vialidad invernal se venían efectuando por las empresas en otras zonas; no sé por qué vamos a dudar de la solvencia de las empresas para realizar estas actuaciones. Es más, la dirección, el seguimiento de la ejecución de estos contratos y de estas actividades, va a seguir realizándolo personal propio de la dirección general, no se deja a las empresas que lo realicen a su libre albedrío y sin ningún control; se controla el seguimiento y se hace un seguimiento exhaustivo.

Le decía que se ha hecho una reestructuración y que el personal propio se ha reubicado y se han asignado tareas también fundamentales en la conservación y explotación; entre otras, el apoyo en la dirección de los contratos de la estrategia de conservación –ya saben: ejecución de firme, estructuras, etcétera-, además de actividades en las que era imprescindible dar cobertura, como el

mantenimiento de la Vía Verde del Tajuña, tareas derivadas de la vigilancia ambiental en la M-501 o el apoyo a las tareas de control de aforos de tráfico, etcétera.

Entre otras actuaciones, lo que sí le puedo decir es que se ha aprobado un expediente...

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

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muy rápido. Le digo que se ha aprobado un expediente de movilidad funcional para estos trabajadores, en concreto para los que tenían la categoría profesional de conductor, para que puedan ejecutar funciones propias de técnico especialista II, y los de técnico de mantenimiento V también. Y todo ello se ha realizado previa negociación con todas las organizaciones sindicales; es más, con el consenso de todas ellas, con la excepción de UGT –lo sentimos en este caso-, pero hemos actuado con el consenso de la inmensa mayoría de la representación sindical.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para su tercer turno de intervención tiene la palabra el diputado socialista don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora viceconsejera, pero yo no le había hecho ningún planteamiento sindical; eso corresponde a los sindicatos. Lógicamente, a mí también me interesa que los trabajadores de la consejería estén lo más a gusto posible, como a usted seguramente, pero sobre todo lo que me impulsa a plantear esto aquí son las dudas sobre la eficacia, de verdad, de estas decisiones en cuanto a asegurar la movilidad de los vecinos de esos pueblos, entre otras zonas de la sierra pobre de Madrid.

Efectivamente, ¿qué tienen de especial esas zonas? Pues precisamente lo que tienen de especial es lo que había hecho, como usted bien sabe, que siguieran sin depender de contrata, sino que siguieran trabajando directamente desde la consejería. Sabe usted que son muy complicadas las circunstancias -lo sabe mejor que yo- de esas carreteras, de esas zonas, y que precisamente la propia consejería hasta el día de hoy, o hasta hace un mes, no había considerado suficientemente cualificadas y con suficiente garantía esas mismas empresas.

Habla usted de que se había utilizado la figura de trabajos de superior categoría, de asignación de trabajos de superior categoría, ¡efectivamente! Por eso me llama la atención, porque en la campaña de vialidad invernal 2018-2019 la propia secretaría general técnica instó, ante la comisión paritaria del convenio colectivo para personal laboral de la Comunidad de Madrid, estos trabajos de superior categoría precisamente invocando la alta cualificación y especialización del personal de dicho centro directivo, de la Dirección General de Carreteras. Decía: el personal que ha de emplearse en dar cobertura a los servicios de las campañas es un colectivo muy especializado en relación con el catálogo de funciones... Y añadía –lo decía la secretaría general técnica de su consejería-: por lo que no es fácil la cobertura del personal que debe aunar el conocimiento de la prestación de los servicios descritos y su nivel de riesgo con los conocimientos propios en materia de conservación de carreteras. Es decir, aquello que antes era complicadísimo, incluso entre el personal de la consejería, y exigía que

fuera determinado personal de esa dirección general, ahora resulta que es muy fácil de solventar con personal que no sabemos de dónde va a salir pero que, desde luego, su experiencia va a ser cero. Aunque usted no ha hecho referencia...

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Debe finalizar.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Si me permite unos segundos para terminar, señor presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Aunque usted no ha hecho referencia a los costes, sí sé el argumento que dio por escrito la Dirección General de Carreteras y me permitirá que le diga que en esos costes no se tiene en cuenta precisamente los costes que sí va a mantener respecto del personal que, entre otras cosas, va a tener que vigilar a esas contratadas, con lo cual esa minoración de costes tampoco es real, como usted bien sabe. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Antes de dar paso al punto séptimo del orden del día, que es la comparecencia, vamos a hacer, por motivos de ventilación de la sala, un parón. Son las 10:50 horas, o sea que a las 11 horas retomamos.

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): ¿No me deja ni un segundo para finalizar?

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice en diez segundos, ipero se han comido muchísimo tiempo!

La Sra. **VICECONSEJERA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Solamente quiero indicarle que, de verdad, yo he trabajado de manera directa con los trabajadores de la dirección general y confié plenamente en que van a hacer un seguimiento de la ejecución de los contratos. Además, confíe en la exigencia de solvencia a las empresas, o sea, se exige un requisito de solvencia. Me parece grave que se diga aquí que adjudicamos contratos sin requerir una solvencia adecuada y, además, dudando de la capacidad de los trabajadores de la dirección general para hacer un correcto seguimiento de la ejecución de los contratos. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

*(Se suspende la sesión a las 10 horas y 50 minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 6 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, retomamos la comisión. Damos paso al punto séptimo del orden del día.

**C-2408/2020 RGEF.27947. Comparecencia del Sr. Presidente de Red Autónomos, a petición del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, al objeto de informar sobre situación actual de los comercios que pertenecen a la Red de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece el señor presidente de la Red Autónomos, don Francisco Ferrera, a quien le pedimos que, por favor, tome asiento. (*Pausa.*) Buenos días. Se inicia el debate con la intervención del señor presidente de la Red Autónomos, don Francisco Ferrera, a fin de informar sobre el objeto de la comparecencia por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): Buenos días. Gracias, señor presidente. Señorías, voy a cambiar un poco la intervención que tenía preparada, puesto que la verdad es que es bastante desalentadora esta comparecencia después de haber oído la intervención de la consejera delegada de Metro, en la que vuelve a seguir una línea política idéntica a la que se ha mantenido, poniendo en riesgo de nuevo a pymes y puestos de trabajo y hablando de una licitación por paquetes, en la que las pymes y los autónomos nos sentimos en desigualdad de condiciones que las grandes empresas.

En cualquier caso -ahora sí empiezo con la intervención-, quiero comenzar esta comparecencia agradeciendo a los grupos del arco parlamentario que nos hayan mostrado su apoyo; nos han mostrado su sensibilidad y nos están ayudando a que el pequeño comercio no desaparezca del Metro de Madrid. Son todos los grupos del arco parlamentario salvo el Partido Popular y Ciudadanos. Es sorprendente lo de este último, puesto que cuando estaba en la oposición, desde el Ayuntamiento de Madrid, instaron -casi todos los grupos votaron a favor; incluso el Partido Popular se abstuvo- a que la Comunidad de Madrid mantuviera los comercios en el Metro; es sorprendente que, cuando ha formado parte del Gobierno, le hayamos visto en contra. Hemos tenido incluso reuniones con el vicepresidente de la Comunidad de Madrid en campaña, en las que mostró su sensibilidad y comprometió su ayuda para el mantenimiento del comercio, para que no se perdieran más pymes ni puestos de trabajo.

Agradecemos a todos los grupos que se hayan reunido -prácticamente todo el arco parlamentario; incluso con Ciudadanos nos hemos reunido en diversas ocasiones- con nuestra asociación, con la Asociación de Comerciantes de Metro de Madrid, en el intento de buscar soluciones a la expulsión del pequeño comercio de las instalaciones del ente público. Gracias; de verdad, muchas gracias. Quiero agradecer, en especial al Grupo Parlamentario Vox, su petición para que hoy yo, como portavoz de la Asociación de Comerciantes de Metro de Madrid, pueda estar aquí para reclamar públicamente una solución definitiva a este problema, que se extiende ya a lo largo de bastante más de 10 años. Muchas gracias al Grupo Parlamentario Vox.

También me gustaría instar al Grupo Parlamentario Vox a que no se duerma en el poder. Les emplazo a seguir siendo críticos con este Gobierno que necesita de su apoyo para su estabilidad y a que no sean dóciles con quienes han enquistado una situación con su nefasta gestión, su mala política



y su obstrucción a la negociación. Les recuerdo que en muchos casos, como sucedió con el antiguo delegado de Metro de Madrid don Borja Carabante, se les ha tenido que pedir, en alguna ocasión a través de burofax, que convocase la Mesa de Seguimiento de ese convenio, que negociaran y que recogieran el convenio marco en el cual se regula la comercialización de los locales de Metro.

Dicho esto, les recordaré los versos de Ángel González: "Te llaman porvenir porque no vienes nunca". Y así, siguiendo el juego del poeta, me atrevo yo a decir que a los locales del metro bien los podríamos llamar "porlicitar", porque, a pesar de las promesas, la realidad es que desde hace más de 10 años no se ha licitado nada más que un gimnasio en Nuevos Ministerios -un gran gimnasio, por cierto-, incumpliendo el convenio marco que obliga a comunicar cualquier licitación referida a los locales comerciales a la Asociación de Comerciantes de Metro de Madrid. Señorías, un incumplimiento más de Metro de Madrid.

Las promesas a las que me refiero se remontan a mucho tiempo, son las de Juan Bravo, González Velayos o, más recientemente, de don Borja Carabante, concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que lo ofreció en 2018 en Comisión de Seguimiento. O la promesa de doña Silvia Roldán en esta misma comisión hace unas semanas, donde con una maravillosa cabriola -que parece un salto mortal hacia adelante- en realidad se dieron bastantes pasos para atrás. Si ustedes se han dado cuenta -y más con la intervención de hoy-, el compromiso de la consejera no es la licitación sino llevar a cabo los estudios preliminares de una posible viabilidad a esa licitación -y, si han visto la intervención ocultando la empresa que va a hacer ese estudio de viabilidad.

¿Saben, señorías, cuántos negocios han sido empujados a cerrar desde Metro de Madrid en estos últimos años? Más de 120. ¿Saben ustedes, señorías, cuánta gente ha perdido de forma directa su empleo? Más de 700 puestos de trabajo. Y, sin embargo, doña Silvia Roldán, actual consejera delegada, se permitió decir aquí y en los medios de comunicación que Metro es un motor de empleo y que apoya a las pyme y autónomos de la Comunidad de Madrid. Pues no, por mucho que lo repitan, la tortilla francesa no es francesa, la ensaladilla rusa no es rusa y Metro de Madrid no apoya ni ha apoyado a las pymes y autónomos de nuestra región.

Cuando licitaron los espacios publicitarios, ¿saben qué empresa ganó su gestión? JC Decaux -no sé si les suena-. Es una multinacional francesa de capital chino que cotiza en bolsa y mueve miles de millones de euros, pero, lamentablemente, además ha salido a relucir en múltiples investigaciones sobre las diferentes tramas de corrupción que han asolado en estos últimos años nuestro país y, concretamente, esta región, incluyendo aquellas en las que se investiga la financiación irregular de un partido de gobierno.

Sí, señores, sí, señorías, disculpen, pero sí hablo de corrupción, y es que Metro de Madrid alienta estas sospechas, porque, ¿cómo explicar, si no, que, mientras que la Asociación de Comerciantes tenemos que cumplir con unas estrictas normas y cerrar nuestros negocios, la normativa para stands comerciales es tan laxa que permite su proliferación descontrolada? Por ejemplo, ¿saben que en la estación de Moncloa se cerraron tres establecimientos comerciales al

tiempo que se abrían 7 stands? Promocionales -pro-mo-cio-na-les-, y que se dedican a la venta -otro grave incumplimiento de mucha normativa-. ¿Tendrá que ver algo que gestione 014 Media, una filial de JC Decaux? ¿Pueden explicar por qué hay dos varas de medir, señores de Metro? ¿Pueden explicar por qué mienten y han mentido reiteradamente en los últimos años?

Desde Metro nos han estado diciendo que no había locales disponibles. ¡Falso! En Metro existen locales susceptibles de licitación pública, porque hay locales no afectados por la Ley de Usos Asociados, por ejemplo, todos aquellos locales que están en cota cero. Hablamos de un ejemplo concreto, los locales de Aluche, disponibles desde hace más de 10 años, ¡y todavía no los han licitado! Lamentablemente, no han optimizado sus recursos... (*Problemas en la conexión.*) ... sobre todo una empresa pública, que, repito, lamentablemente, es deficitaria.

Para el resto, pues nada, se han escudado en que no cumple la Orden de Usos Asociados de 2016 -algo que también es falso-, porque había 35 locales disponibles desde 2010, seis años antes de que se aprobase la ley, y no los licitaron. Es más, nosotros, en vista de que Metro desatendía esa posibilidad de ingresos, desde la Asociación de Comerciantes les ofrecimos gestionar la comercialización de esos locales vacíos. A fecha de hoy todavía esperamos su respuesta. Sin embargo, mientras que los locales continuaban sin uso ni aprovechamiento, desde Metro de Madrid gastaban millones de euros en acondicionar espacios, en los que ahora resulta que supuestamente no se puede desarrollar actividad comercial. ¡Señorías, menos mal que no gestionan una pyme, porque no la harían viable! Pero otra vez la doble vara de medir, vara con la que además a los autónomos y pyme nos dan buenos golpes, porque a nosotros se nos cierra, se nos echa, se nos expulsa. Les recuerdo que tenemos abiertos procedimientos de desahucio; y, sin embargo, Metro de Madrid desarrolla sin empacho actividad comercial en sus tiendas dentro del Metro, así como los stands comerciales que inundan los pasillos o con los numerosos locales del Consorcio Regional de Transporte ubicado en la misma red de Metro, a los que no se aplican estas medidas de seguridad. Y recordarán y habrán visto en televisión al Consejero de Infraestructuras visitando estos locales ilegales, ¡ilegales!, que patrocina el Consorcio Regional de Transportes y Metro de Madrid. Señores, señorías, amparándose en la Ley de Usos Asociados, han cerrado más de 50 locales por no cumplir la normativa, mientras que ustedes la incumplen en sus propios establecimientos, por ponerles algunos ejemplos, su local en Sol, la tienda de Metro, el gimnasio gigante al que me refería anteriormente, un aparcamiento de Nuevos Ministerios.

Miren, señorías, como les decía antes, a las pyme y autónomos se nos echa y, además, también se miente en esto, se dice que hemos incumplido los contratos, que estamos fuera de la ley. Hemos oído aquí, en una comisión precedente, no sé si lo recuerdan, que prácticamente somos okupas; pues bien, no ha habido un solo negocio, ni uno, que haya faltado a sus obligaciones, no solo a las económicas manteniendo los pagos al día sino también aquellas referidas a la seguridad y a la salud.

Miren, señorías, ojalá Metro de Madrid hubiera obrado con la misma diligencia para evitar las desgracias del amianto. Señorías, quien ha incumplido es Metro, porque Metro firmó un convenio

marco que no ha respetado nunca y que no respeta en la actualidad. Se hacen promesas que una y otra vez son incumplidas; por ejemplo, se habla de la reubicación de locales, pero solo se reubica a cuatro de los 50 locales, y, de esos cuatro, únicamente existen dos en activo. Enhorabuena, dos pymes menos y todos sus trabajadores en la calle. Los otros dos han tenido que cerrar recientemente, porque les denegaron la licencia por carecer de la documentación que Metro tenía que aportar y que nunca entregó. Enhorabuena, otra pyme y menos puestos de trabajo. El otro cerró en 2016 y desde entonces sigue esperando la reubicación, por eso entendemos que este convenio sigue en vigor, porque regula la situación con los comerciantes de la Asociación de Metro de Madrid. Otro incumplimiento más del convenio marco por parte de Metro de Madrid. Les recuerdo que el convenio marco recoge esta obligación, la de reubicar, y Metro de Madrid sigue incumpliendo, a fecha de hoy, este acuerdo. Al resto les obligaron a cerrar amenazando con la cercanía de la finalización de los contratos. La actual consejera delegada, doña Silvia Roldán, dijo aquí que se dieron indemnizaciones; se le olvidó decir que algunas indemnizaciones que les correspondían por contrato no se pagaron hasta un año y medio después. Quiero dejar claro esto: Metro puede, por contrato, pagar esas indemnizaciones, pero desde la Asociación de Comerciantes y Autónomos de Metro de Madrid nos preguntamos: ¿por qué Metro prefiere indemnizar a locales en activo para que se marchen en vez de acometer las obras necesarias para adecuar esos espacios y seguir creando puesto de trabajo y riqueza?

El Sr. **PRESIDENTE**: Le quedan cuarenta y cinco segundos.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): ¿Por qué no realizan, si contaban con un año de carencia, desde marzo de 2016 a marzo de 2017, esas obras? Lo que buscaban, sin ningún lugar a dudas, es hacer desaparecer a las pequeñas empresas y a los autónomos de Metro de Madrid. Por eso las indemnizaciones, la urgencia por echarnos. Hasta ahora falta ver quién tiene ya pactado su reparto, porque todo apunta a que quieren hacer algo similar a lo que hicieron con los espacios publicitarios o peor, porque aquí ni siquiera hay una licitación. Metro es una entidad pública que debe actuar por los intereses de todos, aunque eso parece que se les ha olvidado hace mucho tiempo. No hablaré del amianto, de las aglomeraciones, de los retrasos que estamos sufriendo con esta pandemia. No, eso les corresponde a otros. Nosotros somos autónomos y pymes. Lo que les quiero recordar es que cientos de locales han estado cerrados durante años con el perjuicio económico que eso supone para esta entidad pública, lamentablemente deficitaria.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene un segundo turno de intervención en el que podrá seguir explicando lo que quiera.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): Las demandas que teníamos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo puede seguir explicando en su segundo turno de intervención.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): Muy amable. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Seguidamente, se abre un turno para los representantes de los grupos parlamentarios al exclusivo objeto de pedir aclaraciones sobre lo informado. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra su portavoz, doña Sol Sánchez Maroto, por diez minutos.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Ferrera por estar aquí hoy con nosotros y venir a contarnos cómo está la situación de los comerciantes de Metro. Sabe que teníamos interés, también desde el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida, en que vinieran ustedes a comparecer y a contarnos en esta comisión, pero no hemos tenido ocasión de activar su comparecencia para el día de hoy.

Yo querría que nos aclarase algunos puntos para que al menos a nosotros nos cuadrasen mínimamente las cuestiones, para saber cómo ha ido siendo esto y cómo, sobre todo, se ha llegado a esta situación en la que nos encontramos en este momento porque, además –como bien ha comentado-, antes ha estado la señora Roldán, así que voy a intentar que me cuadre un poco con la explicación que nos ha dado.

Entiendo que inicialmente había 150 locales en Metro de Madrid y que los gestionaba una empresa que se encargaba de los subarriendos, que esa empresa en el año 2005 anunció que finalizan todos los contratos y que, a raíz de esto, y para organizarse y defender sus intereses, crean ustedes la Asociación de Comerciantes de Metro de Madrid, coincidiendo con aquella fecha -voy a saltar un poco a las cuestiones que creo que son importantes-; tiempo después, firman ustedes el convenio marco, que ha dicho -según ustedes lo están viviendo- que se ha venido incumpliendo de manera reiterada, y esto es en el año 2008, en ese momento les dan una concesión a diez años y, entre 2008 y 2014, sin embargo, a pesar de que existe ese convenio y demás, también hay una crisis, -y creo que no hubo en esa crisis los estímulos y las ayudas que afortunadamente sí se están consiguiendo implementar en esta- y ustedes pasan de tener 130 locales funcionando a 72. Luego, en el año 2010, se multiplican sus problemas y al final quedan 32 locales de todos aquellos que había. Y es en 2016 cuando tenemos este choque con la aprobación de la Ley de Usos, a la que yo entiendo que hoy hacía referencia la señora delegada de Metro. Lo que a mí me descuadra bastante es que ha sucedido desde 2016 hasta 2020 –momento en el que estamos- nosotros no lo entendemos. Quiero decir, si había que adaptarse a una normativa y adecuar locales y demás, ¿qué han vivido ustedes entre esos años? Lo que tampoco entendemos es que -a tenor de lo que hoy ha dicho aquí la consejera delegada- si se sabía o si se iba sospechando a lo largo de ese tiempo, que no se podían utilizar algunos de esos locales comerciales, o que la normativa vigente iba a desaconsejarlo, no entendemos lo que nosotros también hemos visto, que ha sido bastante la inversión en la adecuación y remodelación de muchos de esos locales, cosa que, según lo que ha dicho hoy la señora Roldán, lo entiendo menos, porque sería algo ineficiente y sin ningún sentido. A ver si de eso tienen ustedes noticia, si les han dado alguna explicación o no. No entendemos muy bien cuál es la cuestión.

También nos gustaría saber si les están dando opción a algo más. Es decir, me está diciendo usted que solo quedan dos negocios activos de todos aquellos, 150, que había inicialmente. Entonces,

no lo entendemos. ¿Cómo lo están gestionando en este momento? ¿Hay algún intermediario? ¿Se están reuniendo directamente con Metro de Madrid? Vamos, desde mi grupo parlamentario tenemos claras pocas cosas sobre este tema, porque ya le digo que lo vemos muy opaco y no entendemos la trayectoria ni el desarrollo de los hechos, pero sí entendemos que el relato y el discurso oficial del Gobierno de la Comunidad de Madrid está siendo en todo momento apoyar a autónomos, a pymes, al pequeño comercio. Lo vemos tanto aquí como en la Consejería de Economía y Empleo, que quizá también sería otro punto de enfoque. Pero, desde luego, no nos cuadra con esta trayectoria en este momento.

No sé si también se ha seguido la misma línea por parte de todos los Gobiernos del Partido Popular, porque llevamos así todos estos años, pero desde la Comunidad de Madrid ¿han visto ustedes alguna modificación en las opciones que les han dado o esto continúa exactamente igual? Nosotros creemos que esto de apoyar al pequeño comercio, a las pymes y a los autónomos no solamente está bien como relato sino que es fundamental en estos momentos. Los 700 puestos de trabajo que nos decía que se han perdido a nosotros nos parecen algo irreparable. Si fuera una cuestión de seguridad, podríamos entenderlo, pero también creemos que lo normal en una Administración con la potencia de la Comunidad de Madrid, y en este caso de Metro de Madrid, sería probable que hubiera soluciones alternativas para sostener esos comercios, esos puestos de trabajo y cumplir; hacer coincidir el relato con las acciones, que en este caso no entendemos, pero que es visible que descuadran bastante.

Después, también querríamos escuchar en el segundo turno de intervención qué propuestas tienen ustedes, si han planteado alguna a la Administración, si alguna se ha recibido... Porque entendemos que desde la firma de ese convenio no ha habido mucho acuerdo o mucho avance, ¿no? Si estamos equivocados, corriójame. También, desde luego, queremos saber cuáles son los planteamientos que tienen ustedes. Creo que sería un error no apoyar y no tratar de recuperar este tejido de pequeño comercio que, además, sabemos que es el que da vida a los barrios y el que hace incluso más seguras las calles o los pasillos, en este caso, de Metro de Madrid.

Queremos ofrecerle, como hasta el momento, todo nuestro apoyo y, en la medida de lo posible, trabajar con el objetivo común que desde luego es la prosperidad económica y, sobre todo, defender al pequeño y mediano comerciante y al autónomo, que en eso no tenemos ninguna discrepancia. Agradecerle de nuevo su comparecencia aquí.

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

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Ferrera, por acudir hoy aquí y contarnos la versión que tienen desde los pequeños autónomos y comercios que están sufriendo este problema, que realmente no coincide con la versión oficial que se nos dio en esta comisión por parte del Gobierno.

Cuando ustedes contactan con nosotros, a la vez que lo hacen con todos los grupos parlamentarios, accedimos a reunirnos con ustedes y nos contaron una situación que al principio no llegué a entender bien. Es decir, no sabía muy bien cuál era el origen de ese problema y por qué no se quería seguir licitando nuevos contratos. Aquí, en la comisión, se nos dijo que todos eran temas legales, cuestión de normativas, cuestión de procedimientos, cuestión de seguridad, cuestión de evacuación y prevención de riesgos laborales y, la verdad, se ha visto que no es así. Usted mismo ha dicho que Metro de Madrid tiene doble vara de medir según para quién. Sinceramente, creo que esto es un tema, como bien ha dicho usted, político. Por supuesto, consiste en cumplir la ley, claro que sí, todos estamos aquí de acuerdo en que hay que cumplir la ley, las normas y hacer todo lo necesario para mejorar y prosperar, pero yo pienso que no es el tema, aunque se quiera camuflar de eso. Seguramente si en unos años, al final, se adjudican a una gran empresa todos esos locales, pues nos darán otra excusa, dirán que esos ya sí que cumplen la ley.

Quiero hacer aquí un llamamiento serio a los partidos del Gobierno, Partido Popular y Ciudadanos, para que, por una parte, sean transparentes y cuenten realmente sus intenciones y, por otra, para que realmente haga un esfuerzo de apoyo al pequeño comercio y al pequeño autónomo. Entiendo que es mucho más fácil para una empresa que, además, se tiene que dedicar al transporte – Metro de Madrid no es una empresa que se tenga que dedicar a otro tipo de actividad, su actividad es el transporte-, entiendo que es más fácil decir a una empresa B, externa, “venga, gestióname estos locales”. Hombre, con 7.000 trabajadores que tiene Metro de Madrid en plantilla, creo que perfectamente tiene capacidad para hacer la gestión de lo que puedan suponer 170 locales en alquiler. No es comprensible que estén dando ese discurso de apoyo al pequeño comercio y, por otra parte, quieran deshacerse de esto.

Por otro lado, está el tema –hoy le he preguntado a la consejera- del futuro y se ve realmente un futuro muy incierto porque no es verdad que bajo rasante, de por sí, sea ilegal tener una actividad comercial. No es verdad. Está claro que bajo rasante las condiciones tienen que ser otras que sobre rasante: las evacuaciones, los incendios, todo ese tema es diferente, pero habrá que adecuarlo. Entonces, si ya la Comunidad de Madrid y Metro de Madrid hicieron una inversión importante en 2016 sobre esto, yo hoy he preguntado por qué no se han puesto a licitarlos y no han sabido o no me han querido dar una respuesta, simplemente han dado por respuesta que hay cuatro locales sobre rasante... Además, tampoco entiendo por qué tienen que hacer un estudio de viabilidad sobre esos cuatro porque no ha cambiado la norma sobre rasante. Si eran viables hace diez años, lo siguen siendo ahora porque a ellos no les afecta. No sé si usted, que está más puesto en el tema, nos podría corregir esto.

Cuando estuvimos en Aluche con Charo, que tiene ahí su local fuera de la estación, nos decía que después de veinticinco años ofreciendo el servicio, ahora no entendía muy bien por qué no podía... No quería que le diesen un local gratis ni que ese local se lo diesen a ella porque sí; no, no, quería poder acceder a la licitación, como el resto de los comerciantes y como el resto de los autónomos, de ese local. Claro, lo que no es comprensible es que para poder licitar se les expulse primero. Además, usted lo ha dicho también, ahora mismo están apostando por hacer stands y locales

de forma promocional. Con contratos por seis meses o un año, ¿qué calidad de trabajo hay ahí? Claro, tú a una empresa no le puedes pedir que haga una inversión de una cafetería para amortizarlo en seis meses o en un año. Eso es totalmente inviable.

Lo que hoy quería recalcar con esta petición para que ustedes viniesen aquí es que nos contasen realmente la otra versión del relato. No es cuestión de cumplir leyes o de cumplir normativa o no, porque yo por lo menos he visto a ambos lados de la mesa que quieren cumplir la ley y que quieren hablar sobre lo mismo, es cuestión, al final –como usted bien ha dicho-, de querer dar un servicio o querer pasárselo a otro. Aquí vuelvo a insistir en que apuesten por nuestro pequeño comercio, por el autónomo. Son el motor económico de este país. Hoy deberíamos estar aquí pidiendo a Metro de Madrid que les bajase el precio del alquiler por la crisis sanitaria, porque ha habido una disminución tremenda de los usuarios y han tenido una disminución de ingresos. Deberíamos estar pidiendo que les bajasen temporalmente el alquiler, pero no, lo que están pidiendo es poder pagarlo, que les dejemos poder ejercer su trabajo, poder seguir creando empleo –además empleo de calidad- y seguir creando servicios, ya no solamente para los usuarios del Metro, sino también en otros sitios como son los locales que están sobre la rasante a personas que no son usuarias. Realmente no lo termino de entender.

También me gustaría que si pudiese nos aclarase un poco los juicios abiertos que tienen ahora por desahucio porque, claro, aquí se nos dijo en comisión que el problema era que el contrato sí o sí, que el convenio ponía que la prórroga ya había vencido. Pero, claro, si el causante del cierre – en este caso Metro de Madrid- te cierra y no cumple su parte del contrato, que es reubicarte por un tiempo, y a los comercios ahora se les está pidiendo el cierre y no se les ha dado esa reubicación, pues en el fondo hay un incumplimiento grande del contrato, de gente que tuvo que hacer su inversión, se la planificó para pagarla en diez años y resulta que solamente han podido estar abiertos durante seis. No se les ha reubicado, no se les ha dado solución, ahora han intentado ampliar y dicen que no más, les quedan todavía años por cumplir según el contrato, y se les quiere echar. Además, como usted bien dice, se les llama okupas, cuando están pagando su alquiler, aunque se lo devuelven porque es verdad que no lo pueden coger.

Lo que no entiendo es cómo están esperando que ustedes abandonen y se vayan para licitar. Un ejemplo parecido lo tenemos con los kioscos de prensa que tienen muchísimos ayuntamientos. Son pequeños autónomos, pequeños empresarios, que los tienen y los gestionan. Cuando se les acaba el convenio hay que renovarlo y tú no les dices “ve, desaloja, recoge todo y luego vuelves”. No, no, en la propia licitación das unos plazos de forma que si no te toca tienes unos plazos para abandonarlo y el que entra tiene unos plazos para entrar. Si la Comunidad de Madrid, o en este caso Metro de Madrid, no quiere hacer eso pues es verdad que se intuye lo que hay de fondo, como ha hecho con toda la parte publicitaria, de querer dársela a otra empresa.

Por supuesto que en Vox les cogemos el guante y mantenemos nuestro compromiso de seguir defendiendo a los autónomos y a las pequeñas empresas, porque pensamos que sois el motor económico de este país, dais un empleo de calidad, un servicio de calidad y que hay que apostar por



vosotros, más en una crisis como la que estamos. Las grandes empresas y las multinacionales de otros países que tienen terceros intereses, pues, bueno, ya tienen sus propios recursos para poder salir adelante. Nos parece que, sin duda, hay que apostar por este sector no solamente con palabras y con discursos, sino con hechos.

Nosotros, como le digo, seguiremos atentos. Hoy la consejera nos ha dado otro plazo de tres meses para ver a qué lleva este estudio de viabilidad, y, por supuesto, nosotros dentro de tres meses preguntaremos a la consejera delegada en qué ha quedado, cuál ha sido la solución que se ha dado y cómo lo van a hacer.

Muchas gracias de nuevo por venir y, al final, por representar a todos esos autónomos que se ven sin voz, sin nadie que dé solución, sin esperanza y sin certidumbre de saber qué va a pasar con ellos. Yo espero que realmente esto se pueda solucionar y se pueda solucionar bien. Muchas gracias.

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

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias, presidente. Yo creo que utilizaré un poquito menos de tiempo, dado que la semana pasada pudimos visitar con ustedes los locales de Plaza de Castilla. Gracias por su presencia aquí y también por las reuniones y toda la información que nos han ido facilitando para entender bien este puzle -que yo también comparto- que es complejo en números, momentos, convenios y demás.

Nos ha sorprendido también, de la respuesta que ha dado hoy la consejera delegada de Metro, que se vuelva a hablar de licencia de actividad municipal para los comercios de Metro bajo rasante. Y nos vuelve a sorprender, como le digo, primero, porque en la comparecencia que tuvimos hace tres semanas este tema no se tocó, no se abordó, y fue una comparecencia larga en la que la propia consejera delegada pudo poner esto sobre la mesa como uno de los elementos necesarios, y segundo, nos vuelve a sorprender porque es un tema que en 2016 se trató en esta Cámara. Es decir, cuando en 2016 se puso en funcionamiento el nuevo decreto que implicaba las modificaciones por condiciones de seguridad en Metro de Madrid, lo que se dijo desde la Comunidad de Madrid fue que los comerciantes que se iban a quedar en la calle por culpa del ayuntamiento, porque no les estaba dando licencias municipales. Es un tema que de repente desapareció y ha vuelto a aparecer hoy un poco por arte de magia y nos gustaría, si ustedes conocen un poco más el funcionamiento o el tipo de requisitos que tienen que cumplir ahora mismo, vía municipal, que nos lo pudiera comentar; también para poder hablarlo con nuestros equipos municipales y poder trabajar de forma coordinada y hacer también la parte de seguimiento que nos corresponde.

Nos ha sorprendido un poco también el tema de los estudios preliminares de los que ha hablado hoy la consejera delegada, en términos de seguridad y de asegurar ciertas condiciones. Claro, nos sorprende sobre todo porque hay locales que el propio Metro ya había reformado. Por lo tanto, no sabemos bien estos nuevos estudios preliminares qué vienen a certificar, ¿si el propio Metro hizo bien



las obras hace tres años o no las hizo bien? Nos ha dejado esto un poco descolocados, no tanto por la parte de los locales sobre rasante, que es una problemática un poco distinta, sino sobre todo por la necesidad de hacer unos estudios técnicos en locales reformados por la propia empresa de Metro.

También me gustaría, si pudiera en algún momento de su intervención -aparte de la parte propositiva, de cuáles son sus siguientes líneas de acción, y, por tanto, obviamente, qué nos mandatan a nosotros para que podamos apoyarles-, que nos diera un pelín el detalle cronológico, pero muy escueto, de: había 120 negocios que firmaron el acuerdo en 2008, que está vigente hasta 2018, y en 2019 hay una prórroga de un año -un poco esa cronología-, y que nos dijera exactamente qué es lo que está ahora en funcionamiento y en qué situación. Porque nos preocupa también que la Administración madrileña tenga juicios de desahucio contra varios de estos empresarios y pequeñas empresas que llevan años trabajando en el suburbano. Y ahí vamos al tema de la criminalización, que nos parece, cuando menos, preocupante, ya no solo por la vía administrativa legal, al haber emprendido acciones legales de desahucio, sino también por diferentes declaraciones que hemos escuchado en esta Cámara. Porque si estamos hablando de más 700 puestos de trabajo perdidos desde hace varios años, pues creo que la criminalización es baja y lo que tenemos es un drama y un problemón al cual la comunidad debería dar respuesta. Me gustaría saber si están teniendo reuniones o alguna Mesa de Diálogo con Metro de Madrid o si directamente, tras el fin de la prórroga del convenio a finales de 2019, se ha disuelto ese espacio de coordinación y de conversación, porque como consideramos que va a seguir siendo, al menos por ahora, un problema enquistado, nos preocupa en qué disposición de seguir hablando y negociando están por las dos partes. Sí les digo que nuestra posición desde que hemos ido conociendo el tema y demás es que, al final, consideramos que los locales comerciales de Metro de Madrid son dos recursos importantes: por un lado, por la vía de los ingresos que puede suponer para Metro de Madrid, a los cuales el propio Metro de Madrid renuncia, y, por otro, obviamente un motor de empleo para pequeños comercios y pymes que seguiremos apoyando.

Para terminar, lo que nosotros creemos que podemos hacer desde esta Cámara -lo hemos hablado un par de veces cuando nos hemos reunido, pero hoy dejo constancia en esta comisión, tendiendo obviamente la mano al resto de grupos parlamentarios en tanto que esto no sea solo un discurso y una entonación de buenas intenciones, sino porque van a llegar unos presupuestos, suponemos o esperamos, en algún momento- es meter una enmienda común en esos presupuestos, una enmienda que se articule bien, de tal forma que en el nuevo concurso que vaya a salir se introduzcan cláusulas sociales y se restrinja el concurso de los comercios de Metro al pequeño comercio y tengan también algún tipo de valoración o puntuación para los titulares de los comercios perjudicados por la no acción de Metro desde 2016.

Esta es la propuesta que nosotros le lanzamos y que nos gustaría -aparte de conocer su opinión- saber también si el resto de grupos parlamentarios quieren trabajar en esta línea, obviamente a la espera de tener un nuevo proyecto de presupuestos. Muchísimas gracias. Esperamos a su siguiente turno.

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

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Muchas gracias. También voy a ser breve. En primer lugar, le quiero expresar también todo nuestro apoyo, a pesar de que a lo largo de esta legislatura ustedes no han contactado con nosotros. Yo me llamo Daniel Portero, soy portavoz de la Comisión de Transportes y mi correo electrónico está mi cuenta de Twitter, por si usted lo necesita y quiere contactar conmigo, por si le puedo ayudar. Lo digo porque me hubiera encantado escucharle antes de oír sus palabras, ya que me han sonado muy diferentes a lo que la señora Roldán nos ha explicado.

Yo entiendo la necesidad de los estudios de viabilidad, soy ingeniero de caminos y he hecho unos pocos estudios de viabilidad, en locales comerciales también, en la estación de trenes de María Zambrano de Málaga y en la estación de Santa Justa. Y es cierto que las exigencias a nivel técnico son muy duras, son duras, y yo entiendo que para los comerciantes el cumplimiento de determinadas condiciones higiénico-sanitarias y contra incendios son complejas. Es cierto –y ahí le doy la razón- que diez años son muchos, diez años son demasiados, y hay que poner solución lo antes posible. La Orden de marzo de 2016 es exigente, es exigente y se anticipa tanto a las licencias de obra, como a las licencias de apertura y a las licencias de actividad, y usted sabe que para las tramitaciones de todas estas licencias el tiempo es largo, porque hay muchas condiciones técnicas que no se suelen cumplir: en las extracciones de humo se es muy duro y un negocio de una cafetería con una simple plancha no es lo mismo que a lo mejor un quiosco de venta de periódicos, que no tiene ninguna plancha eléctrica que pudiera producir un fuego; las condiciones de extinción de incendios no son las mismas para un quiosco que para una cafetería. Y ahora mismo lo que está haciendo la señora Roldán –y yo creo que también hay que darle un voto de confianza, pues sé que ustedes se reunieron con ella en octubre- es intentar solucionar esos problemas; denle ustedes un voto de confianza. Yo creo que ella es ingeniero industrial también y creo que tendrá las mismas ganas de solucionar sus problemas, no creo que ella tenga ningún tipo de interés en hacer obstrucción al pequeño comerciante en Madrid, y menos ahora, en la situación de pandemia que nos encontramos. Por consiguiente, le animo a contactar conmigo e intentaré ayudarle en lo que pueda. Muchas gracias.

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

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Señor Ferrera, al igual que el portavoz del Partido Popular, no he tenido el placer de que contactase conmigo, con lo cual, no he podido tener ninguna reunión con usted ni con ninguno de sus representados. Las primeras noticias que tengo de lo que me plantea, evidentemente, han sido hoy.

Desde Ciudadanos hemos apostado y apostaremos siempre tanto por autónomos como por pymes, y no son palabras, lo demostramos día a día, y, en este caso, desde la Consejería de

Economía, a lo largo de esta pandemia, creo que se ha demostrado con eficacia, eficiencia y recursos, no con palabras.

Nosotros estaremos encantados, al igual que la consejera delegada de Metro -le aseguro que es así-, en encontrar una solución: una solución viable y legal, las dos cosas. Yo le invito a que nos haga una propuesta, una solución legal y viable; legal y viable en todos los aspectos.

Usted ha sacado aquí -dicho en sede parlamentaria- todas sus sospechas de corrupción. Yo le pido, por favor, como representante de Ciudadanos, que, según salga de aquí, vaya a la Fiscalía e informe de todos los procesos de corrupción que existan ahora, en el pasado inmediato y en el pasado lejano en Metro, en toda la Comunidad de Madrid, en el Gobierno central, en el ayuntamiento y en los ayuntamientos que rodean nuestra ciudad. ¡Es nuestro objetivo!

Además, lo ha dicho con el tema de la publicidad. La verdad es que debo que reconocer que a mí me ha sorprendido más la posición de Vox que la de usted. Vox entiende que se puede externalizar el servicio de limpieza de Metro, porque la función de Metro, no lo olvidemos, es transportar pasajeros. La función de metro de siempre, y como tal está diseñado, es coger pasajeros de un sitio y llevarlos a otro. No comprendo por qué Vox entiende que se puede externalizar la limpieza, porque no es una función core, no es un objetivo de la empresa, pero parece que gestionar la publicidad, sí. A mí me gustaría recordar la diferencia entre gestión de recursos y gestión de servicios. Gestionar esa publicidad, ¿cómo lo hacemos?, ¿parcial?, ¿la parcheamos?, ¿se la damos a dos?, ¿o ponemos recursos de Metro para que lo haga? Insisto, ¡Metro tiene que transportar pasajeros!

Y esto se aplica también al tema de las pymes, que, insisto, nuestro objetivo es favorecer lo más posible el desarrollo de las pymes. Metro inicialmente se diseña para su objetivo: transportar pasajeros, no para mantener locales comerciales, que, por cierto, me gustaría que no llevara a confusión entre los puntos de información de metro, que adicionalmente hacen una labor auxiliar comercial, que es legal, con una labor comercial pura, que no es legal, según la Ley de Usos.

Si nos vamos a la Ley de Usos propia, nosotros tenemos que garantizar unas determinadas cosas, como, por ejemplo, el dèsenfumage para la evacuación de humos, ventilación y climatización. Creo que la red de metro, en ese tipo de locales, no está diseñado para eso. Hay necesidades de pozos adicionales de ventilación y cuartos PCI, control de incendios, aseos y gestión de residuos. Si Metro, ahora, en esta línea de apoyo -se lo digo de cara a una solución viable-, se plantea soportar todos los costes de estas reformas, estoy convencido de que mis compañeros de esta comisión llamarían inmediatamente a la consejera delegada para saber por qué no dedica esos recursos a comprar trenes, a contratar personal maquinista, personal de mantenimiento. En fin, esa serie de riesgos para los que de verdad se necesita, más que nada porque conocemos la situación de metro.

Entonces, resumiendo: esto es muy sencillo. Ahora mismo no existen contratos, como bien ha dicho mi compañero de Vox. Ustedes intentan pagar, pero, lógicamente, una empresa no puede cobrar algo para lo que no tiene contrato, y usted, como empresario, es consciente de que eso es así:

no puede justificar ante una auditoría ese ingreso. Lo que pedimos, de verdad, es que nos den una opción legal; una opción en la que Metro pueda favorecer el desarrollo de la actividad comercial de forma absolutamente legal -por supuesto, estoy hablando siempre bajo rasante, no sobre rasante- y respetando las normas de licitación. Por cierto, las normas de licitación nos las explicaron de forma muy sencilla: se licitaba por grupos para luego hacer adjudicaciones individuales -eso fue lo que nos explicó la consejera aquí, en Comisión-, siempre y cuando se pudiese hacer.

Respecto a las licencias, las preocupaciones y la seguridad, lo dije en el anterior caso y lo voy a volver a repetir: al final, tienen que informarse los técnicos. Yo invito a mi compañera de Podemos, -en este caso no es de Podemos sino de Más Madrid, porque Podemos no tiene representación en el Ayuntamiento de Madrid; las cosas como son: no tiene representación- a que hable con el Cuerpo de Bomberos, que son los responsables de emitir los informes técnicos, a ver si el Cuerpo de Bomberos admitiría dar una licencia de actividad a un local en estas circunstancias. Me temo que no vamos a conseguirlo, y yo, desde luego, no voy a invitar a ningún técnico municipal, autonómico o nacional, ¡en ningún caso!, a que firme un informe que va contra la seguridad de los ciudadanos. ¡Me preocupa mucho más la seguridad de los ciudadanos!, ¡y queremos mantener y promover esta actividad comercial de forma legal y segura!

Entonces, amplió, en ese caso, mi petición al señor Ferrera. El tema es muy simple: ¿qué solución daría usted -incluyendo la Ley de Contratación Pública, que en el caso de la publicidad se ha cumplido, y aquí tenemos que seguir cumpliéndola- para que todo sea legal, garantizando las capacidades, o las características, en este caso, necesarias para obtener esas licencias tanto de apertura como de actividad, y que sea segura? Lógicamente, si no es segura, no van a dar la licencia. Con eso, nos conformaríamos y contaría con todo nuestro apoyo.

Y, como le ha dicho mi compañero, el señor Portero, tanto mi correo como mi teléfono son públicos. Si no recuerdo mal, usted ha estado en contacto con compañeros de mi Grupo; con lo cual, su acceso hacía mí podía ser absolutamente directo. Sigo esperando esa llamada. Muchas gracias.

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

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Ferrera. Bienvenido a esta Casa de todos; también es la suya. Quiero comenzar mi intervención poniendo en valor el trabajo que su colectivo -estos pequeños comerciantes y autónomos- ha desarrollado durante algo más de cuarenta años en las instalaciones de Metro de Madrid. Autónomos, pequeños comerciantes y pymes que son el motor de crecimiento de nuestro país, que aportan empleo, que aportan riqueza, que aportan espíritu de emprendimiento y que son, por tanto, imprescindibles en la sociedad.

El Grupo Vox ha apelado a los partidos del Gobierno, Ciudadanos y Partido Popular, para que apoyen a este colectivo. No se olvide de que ustedes propiciaron ese Gobierno y de que tienen un grado influencia no menor sino decisivo para que el Gobierno regional pueda sacar adelante todas sus iniciativas. ¡Háganlo valer! ¡Háganlo valer! Hay, para el futuro, acciones legislativas que se pueden

desarrollar. Hay unos presupuestos futuros, como decía la portavoz de Más Madrid. El Grupo Parlamentario Socialista presentará, como cada año viene haciendo, iniciativas de apoyo a estos colectivos -espero que las apoyen-, y, en cualquier caso, creo que en este Parlamento, dado que los grupos de Gobierno no tienen una mayoría absoluta, se pueden tomar decisiones y realizar actuaciones conducentes -realmente, si hay esa voluntad- a apoyar decididamente a este colectivo.

Centrándome en el objeto de esta comparecencia, en la situación actual de los comerciantes de Metro de Madrid y en los planes para el futuro, es evidente que, a lo largo de un periodo de tiempo bastante prolongado, la actitud que ha mantenido Metro de Madrid ha sido hostil hacia este colectivo; ha tenido una actitud de obstrucción, de incumplimiento del contrato marco, que efectivamente en su momento se firmó, y ha habido, a lo largo de todos estos años, un evidente interés en desalojar los locales de Metro de Madrid para utilizarlos en otros fines sin concretar, que en ningún momento se han concretado. Ese ha sido el histórico de todos estos años. Creo que el compareciente ha descrito la situación actual perfectamente.

Por tanto, pensando en futuro, varias cuestiones. Creo que sería importante que nos pudiese aclarar, señor Ferrera, si, como decía la portavoz de Más Madrid, sigue habiendo un espacio de entendimiento entre los comerciantes de Metro de Madrid y la propia compañía, un espacio donde se pueda habilitar, encontrar, una solución dentro de la legalidad, que es lo que el Grupo Parlamentario Socialista siempre ha defendido; si, además, han realizado propuestas concretas a Metro de Madrid, nos gustaría que nos trasladara, si eso ha sido así, qué propuestas les han realizado y cuál ha sido la contestación de la compañía.

Hay algunas cuestiones un poco paradójicas. Si hay problemas en cuanto a la legalidad o a que se pueda otorgar la licencia de actividad, ¿qué sentido tenía el desembolso económico que se ha realizado en los últimos años en la actualización, en la mejora, en la reforma de los locales? Parece una cierta contradicción. En cualquier caso, hoy, la señora Roldán ha puesto encima de la mesa un nuevo elemento, que es el Ayuntamiento de Madrid. Nos ha trasladado que parece que hay dudas de que el Ayuntamiento pudiera conceder la licencia de actividad. Bueno, vamos a esperar a ver si el Ayuntamiento, efectivamente, pone negro sobre blanco por escrito, a través de un informe, esa situación; si, efectivamente, el Ayuntamiento de Madrid certifica que no otorgaría licencia de actividad a todos los comercios bajo rasante, si eso fuese así, tendríamos que ver también, quizá, desde los grupos municipales del Ayuntamiento de Madrid, aquellos partidos que tenemos representación ahí, qué vías de actuación habría que arbitrar desde el ayuntamiento, porque es verdad que, si eso fuese así, es un elemento más que tenemos que introducir en la ecuación, en esta complicada ecuación que es encontrar una solución para los comerciantes de metro. En cualquier caso, creemos que, si se diese esa circunstancia, se podrían arbitrar alternativas que fuesen viables para lo que debe ser un objetivo irrenunciable, creo que para todos los grupos que formamos parte de esta Cámara, que es preservar empleo, preservar riqueza y preservar la actividad que, durante cuatro décadas, han desarrollado pequeños comerciantes autónomos en los locales de Metro de Madrid.

Por nuestra parte, señor Ferrera, decirle que nos tiene a su disposición para echar una mano y, como he dicho, para encontrar una solución que se ajuste a la legalidad. Entendemos que es necesaria la máxima flexibilidad por parte de todos para alcanzar ese objetivo irrenunciable, que tiene que ser un acuerdo que permita la supervivencia de este colectivo. Creemos que es absolutamente necesario que se encuentren las vías –y estoy seguro de que las hay- para alcanzar ese acuerdo tan necesario. Creemos también que eso puede pasar por un proceso de licitación, que ya defendimos en la comparecencia de hace un mes y medio; un proceso de licitación que sea transparente, que se haga de manera individual, no en lotes sino de cada local. Además, que se introduzcan cláusulas sociales que permitan que puedan concurrir los pequeños comerciantes, y que, además, la obtención de uno de estos locales inhabilite poder optar a más locales para, de esa manera, garantizar realmente la concurrencia de ese pequeño comerciante, que ha sido la seña de identidad de los locales de Metro de Madrid.

Por mi parte, nada más. Reiterarle nuestra voluntad de apoyo a cuantas iniciativas se desarrollen para, desde el diálogo, encontrar esa solución, esa solución que sea legal, esa solución que sea razonable, que sea satisfactoria para todas las partes, y que, ante todo, permita la supervivencia de este colectivo que ha formado ya parte de nuestra vida durante más de cuarenta años. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, en el último turno de intervención, para contestar a los representantes de los grupos parlamentarios, toma la palabra el señor presidente de la Red de Autónomos, don Francisco Ferrera, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED DE AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): Muchas gracias; muy amable. En primer lugar, agradecer el tono de todos los grupos parlamentarios y la acogida y las ganas de colaboración. Por lo expuesto antes, y si no fuera bastante con todo lo que hemos dicho, como bien se decía, se ha gastado mucho dinero, señorías, dinero público, en reformar locales que ahora están escondidos bajo vinilos decorativos. Señores y señoras de Metro, dejen de esconder sus vergüenzas. Desde esta asociación le pedimos a Metro que vuelva a ser un servicio público de calidad y que los autónomos y las pymes, ciudadanos de esta comunidad, que pagan sus impuestos aquí, que dan trabajo de calidad aquí, puedan continuar ejerciendo su actividad en Metro de Madrid.

Como autónomos y pyme, les pedimos una reflexión acerca de sus acciones. Revertan la situación, señorías, es posible todavía, y posibiliten la reubicación de nuestras actividades! Les pedimos que prorroguen la vida de las pymes de la Comunidad de Madrid, de los autónomos de la Comunidad de Madrid, de los puestos de trabajo de la Comunidad de Madrid. Les pedimos las prórrogas de los contratos de los locales que continúan en metro, cuyos empresarios llevan sufriendo el acoso y derribo provocado por la gestión de Metro de Madrid, que en muchos casos les ha imposibilitado incluso la amortización de sus inversiones, inversiones instadas siempre por Metro de Madrid.

Como autónomos y pymes, les pedimos que liciten los locales comerciales para que puedan generar empleo y riqueza en nuestra comunidad, y que estas licitaciones sean accesibles para pymes y autónomos, con lo cual, han de cumplir el requisito de licitarse local por local; garantizar la competencia de pymes y autónomos. ¡Liciten!, para que tengamos la oportunidad de continuar con la actividad comercial en Metro de Madrid. ¡Liciten! para que, además de estar gestionados por multinacionales, también tengan opciones las pymes y los autónomos. ¡Liciten!, y, mientras, permitan mantener la actividad de los locales que permanecen abiertos en la actualidad, con prórrogas temporales. No hagan desaparecer más empresas, no hagan desaparecer más puestos de trabajo. ¡Liciten!, y permitan reconstruir el maltrecho comercio de nuestra comunidad.

Ahora les resumo nuestras importantes peticiones, y la primera, como no puede ser de otra manera, es que liciten los locales comerciales ¡ya!; paralicen los desahucios y no provoquen más destrucción de empleo de pymes de la Comunidad de Madrid; permitan la continuidad de la actividad de los que ya están; busquen alternativas, que, si las hubo antes, también son posibles ahora, y, cuando liciten, liciten local por local para que las pyme y autónomos tengan la oportunidad de competir en igualdad de condiciones.

Como ando mal de tiempo, en primer lugar, quiero agradecer al Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, representando por Sol Sánchez, su portavoz, el compromiso, el apoyo y la sensibilidad que ha tenido durante este tiempo. Como ha dicho, efectivamente, este es un conflicto que comienza en 2005, que comienza con una empresa que se llama Metromatic, que tuvo que ser desalojada por la cantidad de irregularidades que cometía. A partir de ahí, se hace un convenio marco y durante todo ese tiempo Metro de Madrid ha incumplido sistemáticamente ese convenio marco, ha puesto entre la espada y la pared a los comerciantes, ofreciendo indemnizaciones miserables que en muchos casos no servían ni para el pago de los trabajadores, haciendo desaparecer puestos de trabajo; nada más y nada menos que en la situación de las dos crisis consecutivas que vivimos más de 700 puestos de trabajo directos.

Preguntan cómo lo llevamos en estos momentos, qué sentimos. Bueno, nos sentimos, evidentemente, con una clarísima inseguridad jurídica, puesto que hay un convenio que sigue en marcha, ya que hay locales, o sea que todavía faltan por reubicar y Metro de Madrid se ha saltado una vez más, incumpliendo el convenio marco, la reubicación de esos locales, haciendo desaparecer más, incluso contribuyendo a no entregar documentación para que estos locales en muchos casos pudieran gestionar su licencia de actividad. Recuerdo al señor Rubio que, en muchos casos, los locales tienen el dèsenfumage y no tienen ningún problema para salir a licitación. Y así hay locales, incluso en cota cero –como refería antes, Aluche-, que llevan años cerrados y, a pesar de las promesas y a pesar de lo que recoge el convenio marco, por parte de Metro no se ha intentado que esos locales salieran a licitación y que todas las pymes y los autónomos de la Comunidad de Madrid pudieran estar, si así lo creían oportuno, dentro de las instalaciones de Metro.

¿Si tenemos contacto? Bueno, sí; hemos tenido contactos esta semana con dos directoras generales –fue bastante desalentador, porque no sabían ni el nombre de la consejera delegada de



Metro-, con la directora general de Autónomos y con la directora general de Comercio. Al final, tenían poco conocimiento, pero yo, en cualquier caso, se lo agradezco y espero que podamos ampliar la conversación.

Referente a Vox, don Javier, le quiero agradecer a usted personalmente cómo nos ha tratado, cómo nos ha apoyado y le agradezco que hoy estemos aquí. No le quepa ninguna duda de que los comerciantes y los autónomos queremos cumplir la ley, y se puede cumplir la ley. Puede haber alternativas en algunos casos y con el Grupo Socialista hemos visto la posibilidad de una normativa que había en el Ayuntamiento de Madrid, que en su día puso el señor Gallardón, que es el alquiler a través de la asociación de comerciantes de los mercados de abastos; sería, probablemente, una solución.

Por otro lado, dentro de Metro de Madrid no se han puesto nunca en valor las obras que se realizaron para acudir a la negociación con el ayuntamiento, más bien se ha intentado llegar a una negociación, en la que ha participado ampliamente Metro, en la que no se han puesto en valor esas obras y se han tenido que acometer unas nuevas para luego decir que esos establecimientos no cumplían la normativa. Evidentemente, es lamentable que haya habido ese descontrol, de alguna manera, de invertir en algo que no va a ser posible.

En cuanto al Partido Popular, le estoy muy agradecido –creo que se ha ausentado su señoría- por haber tenido reuniones en otra legislatura con el señor Oficialdegui. Bueno, me sabe mal responderle... La verdad es que estamos muy preocupados desde que hemos recibido la carta de la señora Ayuso, con muchísimas imprecisiones y cosas que no se ajustan a la realidad. Esta carta la tenemos aquí, tiene muchas imprecisiones y la tienen ustedes a su disposición, señorías. Voy a intentar ir rápido, porque me quedan tres minutos.

En cuanto a Ciudadanos, les diría que ustedes nos han apoyado; hablen ustedes con su gente en el Ayuntamiento de Madrid. Hicieron una iniciativa, votaron a favor, desde la Comunidad de Madrid nos mostraron también su apoyo, incluso con el cabeza de lista de su partido, ahora vicepresidente de la Comunidad de Madrid, y yo les invito a que sigan; que sigan ayudando y que sigan apoyando. Sí hemos tenido una reunión con Ciudadanos y fue bastante desalentadora; la tuvimos con el señor Pacheco y, como usted bien dice, en esta ocasión, después de lo que nos había transmitido el señor Pacheco, no hemos abundado en hablar con usted. Tomo nota y no le quepa ninguna duda de que así lo vamos a hacer. Queremos legalidad. Se puede hacer; ya se ha hecho. Lo que queremos es que Metro de Madrid siga ingresando dinero y que el comercio siga. Hay locales preparados para ello, con su dèsenfumage, algunos en cota cero, y nunca se ha hecho. En cualquier caso, le agradezco muchísimo el tono y estoy encantado de que nos diga que quieren que nos sentemos y que podamos hablar e intentar negociar una salida para el servicio público, como es Metro de Madrid, para mejorar sus ingresos y para que el comercio que estructura, da luz y seguridad a los pasillos de Metro, pueda seguir.



En cuanto al PSOE, es un grupo que nos ha acompañado siempre. Quiero agradecer a Agustín Vinagre personalmente su trabajo. Tenemos incluso algunas iniciativas pendientes y quiero decirles que, cuando hablamos de Cuerpos de Bomberos y tal, de lo que también se ha hablado, esto tiene un problema relativo, porque insisto en que hay locales dispuestos. No tengan miedo; siempre queremos, de alguna manera, por parte de la asociación, por parte de los autónomos, que haya legalidad, que haya transparencia, que el comercio siga en Metro y que no lo abandonen hasta que las licitaciones estén pendientes; que no haya pérdidas ni por parte del servicio público ni por parte de los comerciantes y autónomos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe finalizar.

El Sr. **PRESIDENTE DE RED AUTÓNOMOS** (Ferrera Rendo): Además, les dirán cómo hemos participado siempre; cuando se ha hablado de seguridad, hemos colaborado, como no podía ser de otra manera. Muchísimas gracias a todos los grupos por el tono y por la acogida que hemos tenido. Intentaremos contactar con quien no hemos contactado y esperamos que haya negociación y solución. Muchas gracias.

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

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿No hay ruegos ni preguntas? *(Pausa.)* Pues al ser esta la última sesión de la comisión de 2020, feliz Navidad de parte de la Mesa y que tengan unas buenas vacaciones.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 16 minutos).*





**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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



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

Asamblea de Madrid