

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 90

3 de diciembre de 2019

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE VIGILANCIA DE LAS CONTRATACIONES

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Tamara Pardo Blázquez

Sesión celebrada el martes 3 de diciembre de 2019

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-342(XI)/2019 RGEF.9806.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.<sup>a</sup> María del Carmen López Ruiz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentra la convocatoria de licitación anuncio de la convocatoria del contrato de servicios titulado con el número de expediente C.A. 5/2018 Laboratorio Clínico Central correspondiente a la población incluida en el área de influencia de los Hospitales Infanta Sofía, Infanta Cristina, Infanta Leonor, Sureste, Henares y Hospital del Tajo, de regulación armonizada, para su adjudicación por procedimiento abierto.

---

**2.- C-1416(XI)/2019 RGEF.11153.** Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre el contrato de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", con número de expediente 6011900392. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).

**3.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 2 minutos. ....	4301
- Interviene el Sr. Martínez Cantero comunicando las sustituciones en su Grupo.....	4301
<b>— PCOC-342(XI)/2019 RGEF.9806. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María del Carmen López Ruiz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentra la convocatoria de licitación anuncio de la convocatoria del contrato de servicios titulado con el número de expediente C.A. 5/2018 Laboratorio Clínico Central correspondiente a la población incluida en el área de influencia de los Hospitales Infanta Sofía, Infanta Cristina, Infanta Leonor, Sureste, Henares y Hospital del Tajo, de regulación armonizada, para su adjudicación por procedimiento abierto.....</b>	4301
- Interviene la Sra. López Ruiz, formulando la pregunta.....	4301-4302
- Interviene el Sr. Director General de Gestión Económico-Financiera y Farmacia, respondiendo la pregunta. ....	4302-4303
- Intervienen la Sra. López Ruiz y el Sr. Director General, ampliando información.....	4303-4306
<b>— C-1416(XI)/2019 RGEF.11153. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre el contrato de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", con número de expediente 6011900392. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).....</b>	4306
- Interviene la Sra. Pérez Muñoz, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	4306-4307

- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A. ....	4307-4310
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Alonso, la Sra. Cuartero Lorenzo, la Sra. Pérez Muñoz, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Moraga Valiente y el Sr. Vinagre Alcázar. ....	4310-4321
- Interviene la Sra. Consejera Delegada, dando respuesta a los señores portavoces. . .	4321-4324
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Alonso Alonso, la Sra. Cuartero Lorenzo, la Sra. Pérez Muñoz, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Moraga Valiente y el Sr. Vinagre Alcázar. . . .	4324-4329
- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica. ....	4329-4330
<b>— Ruegos y preguntas.</b> ....	4330
- Interviene la Sra. López Ruiz. ....	4330-4331
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 minutos. ....	4331



*(Se abre la sesión a las 10 horas y 2 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Empezamos esta sesión de la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones. En primer lugar, les pregunto si hay alguna sustitución en los Grupos Parlamentarios. ¿En Vox?

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: No.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿En Ciudadanos?

El Sr. **MARTÍNEZ CANTERO**: Sí, en Ciudadanos, me sustituirá después Juan Rubio.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿En Más Madrid? *(Denegaciones.)* Pues pasamos al primer punto del orden del día.

**PCOC-342(XI)/2019 RGE.9806. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Sra. D.ª María del Carmen López Ruiz, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentra la convocatoria de licitación anuncio de la convocatoria del contrato de servicios titulado con el número de expediente C.A. 5/2018 Laboratorio Clínico Central correspondiente a la población incluida en el área de influencia de los Hospitales Infanta Sofía, Infanta Cristina, Infanta Leonor, Sureste, Henares y Hospital del Tajo, de regulación armonizada, para su adjudicación por procedimiento abierto.**

Para responder a la pregunta tenemos como invitado al Director General de Gestión Económico-Financiera y Farmacia, Rafael Barberá de la Torre. De conformidad con el artículo 196 del Reglamento, el tiempo máximo para la tramitación de esta pregunta es de diez minutos, a repartir entre la diputada autora de la pregunta y el representante del Gobierno que contesta, y les recuerdo que tanto la diputada autora de la pregunta como el representante del Gobierno disponen de cinco minutos cada uno, a repartir en tres turnos. En primer lugar, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, doña María del Carmen López Ruiz.

La Sra. **LÓPEZ RUIZ**: Gracias, Presidenta. En primer lugar, quería felicitar al Director General por su nuevo cargo, así como a los trabajadores del Laboratorio Clínico Central que están siguiendo esta Comisión por streaming.

Señor Director General, como bien sabrá, hace poquitos días, en la Comisión de Sanidad, se abordó este tema, no en sí la licitación, pero sí el tema del laboratorio, y el señor De la Puente Andrés ya llegó a confirmar que, con respecto a esta licitación, a este contrato, hay una baja temeraria, que en sí no pasaba nada ya que es una práctica normal dentro de las empresas. Está en el acta de la Comisión de Sanidad; no es una cosa que nosotros nos inventemos. Esto me preocupa, e imagino que sería un error; me preocupa que se hagan estas manifestaciones.

Me gustaría que nos dijera si ya hay empresa adjudicataria; cuál es el valor de la adjudicación de esta empresa; si es necesario continuar con este servicio y que lo sigan llevando empresas privadas, es decir, la externalización. Si es verdad que, como bien ustedes refieren -y así lo dice la Ley de Contratos-, para explicar que este hecho -la salud- pueda ser externalizado tienen ustedes que decir por qué y si es verdad que ustedes lo justifican por una falta de medios en este momento, ya le digo yo a usted que no es verdad: no hay ninguna falta de medios en este momento. Tenemos un servicio de salud muy potente en Madrid, tenemos un servicio de salud garantista de la calidad para los ciudadanos. Por lo tanto, señor Director, va a ser muy difícil que nos explique realmente cuál es el problema.

Tanto en los pliegos de prescripciones técnicas como en lo demás hay lapsus y comentarios que se hacen; luego, si quiere, en el segundo turno, se lo decimos, pero, por favor, explíquenos realmente este contrato, a qué es debido, cuál es la cuantía, y si es verdad que se trata de una cuantía menor de la que había, a pesar de que la población necesitada de esa asistencia ha aumentado un 6 por ciento; no lo entendemos. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. A continuación tiene la palabra para contestar, en representación del Gobierno, el Director General de Gestión Económico-Financiera y Farmacia, don Rafael Barberá de la Torre.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y FARMACIA** (Barberá de la Torre): Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Gracias a la diputada del Grupo Socialista por la pregunta.

En primer lugar, quiero decirles que este contrato, que se empezó a licitar ya hace tiempo, ha sufrido retrasos, primero, porque hubo un recurso por parte de UGT y, después, porque hubo otro recurso por parte de Laboratorios Echevarne; ambos fueron desestimados por el Tribunal Administrativo de Contratación Pública. Por tanto, una vez superados esos trámites iniciales, esos recursos, se inició el trámite normal.

Lógicamente, se comprobaron las tres ofertas que había, que eran Eurofins Megalab, Analiza UTE y Unilabs UTE. Una vez hecha la comprobación, se verificó si cumplían la cláusula 1.11 del pliego, que establece los parámetros objetivos que permiten identificar los casos en que una oferta se considera anormal. Se observó que la oferta realizada por Analiza UTE podía incurrir en presunción de anormalidad y se le requirió por los órganos de contratación, mediante trámite de audiencia, a este operador económico que justificara razonadamente las condiciones de su oferta y fuesen susceptibles, por tanto, de determinar su viabilidad. Asimismo se le solicitó la justificación de que el precio ofertado no estaba por debajo de los precios de mercado y de que no se incumplían las disposiciones relativas a la protección medioambiental, social o laboral; todo ello acatando el artículo 149.9 de la Ley de Contratos del Sector Público.

Analiza UTE respondió a ese trámite y, en contestación a la justificación aportada por este licitador, el grupo de expertos del área de laboratorio realizó un informe el 13 de junio de 2019 en el

que solicitaban a este operador económico detalle de cómo atender la distribución de puestos de trabajo desarrollado en su plan de gestión. Con fecha 30 de septiembre se emitió un informe técnico en el que se concluía, una vez recibida la información de Analiza, que los datos objetivos permitían identificar que no se trataba de una baja temeraria que conllevara un riesgo para la realización y la calidad de la actividad de licitación. Al mismo tiempo, el 4 de octubre de este año, la Gerencia Asistencial de Atención Hospitalaria emitió un informe en el que se concluía que este licitador aportaba información suficiente que avalaba el cumplimiento de las condiciones descritas en el pliego de prescripciones técnicas.

Con las informaciones anteriormente expuestas, la Mesa de Contratación acordó elevar al órgano de contratación la propuesta de ejecución de este contrato a favor de Analiza UTE, requiriendo a dicho licitador la presentación de la documentación recogida en la cláusula 15 del pliego de condiciones administrativas particulares, así como la constitución de la garantía definitiva.

Una vez comprobada la documentación referida en el punto anterior, se acordó elevar al órgano de contratación de forma definitiva la propuesta de adjudicación a favor de Analiza UTE al ser la mejor oferta, al haber obtenido la puntuación más alta de todas las presentadas y cumplir todos los requisitos exigidos en el procedimiento.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Director General. A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña María del Carmen López Ruiz.

La Sra. **LÓPEZ RUIZ**: Señor Director, tengo una duda. He mirado todos los expedientes y también las notas internas referidas a este contrato que se han emitido desde las diferentes Direcciones, y tengo una duda que me gustaría que me aclarara: ¿se va a permitir la subrogación de estas técnicas a otras empresas o de la propia empresa en otras instalaciones fuera del laboratorio? ¿Se va a seguir permitiendo que se esté haciendo aproximadamente un 1 por ciento de las técnicas o pruebas fuera de las instalaciones del laboratorio? Espero que no, porque sería, a mi entender, un poquito grave.

Respecto a lo que usted ha comentado sobre la baja temeraria, le voy a decir que hay una nota entre las Administraciones o entre las Direcciones competentes en la materia de este contrato que ustedes mismos llegan a firmar. Además han pedido un informe al Comité de Expertos que ha valorado esta técnica, y dicen muy bien respecto a la baja temeraria que el licitador podría dar respuesta al cumplimiento de la PPT, si bien se expresan dudas de la posibilidad de mantenerlo en el tiempo. Esto me preocupa mucho porque si la Comisión de Expertos que ustedes han tenido para valorar este contrato dice esto, de verdad, le ruego, señor Director, que se dé una vuelta a este contrato, que se retire este contrato, y, es más, le volvería a pedir -como llevamos pidiendo mucho tiempo- que, de verdad, en esta materia, la salud de los ciudadanos, volvamos a revertir este servicio, que es lo más importante que tenemos para cuidar a nuestros ciudadanos.

Hay otra cosa que me preocupa muchísimo, y es la subrogación de los trabajadores. Además, en respuestas que dan ustedes en el Portal de Transparencia a las empresas, me preocupa

mucho que se llegue a decir que no es necesario, que la Ley de Contratos no lo exige. ¡Hombre!, no es posible que en los contratos de limpieza sí se haga la subrogación casi en la totalidad, que en los contratos de diferentes servicios se haga la subrogación y que, en este, la Administración llegue a contestar que no es necesario porque la ley así nos lo dice. Estamos hablando de técnicas y de profesionales con muchísima experiencia y, además, de muchísima calidad.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el Director General de Gestión Económico-Financiera y Farmacia, don Rafael Barberá de la Torre.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y FARMACIA** (Barberá de la Torre): Muchas gracias. Vamos a ver, lo que miramos aquí es si se cumplen los requisitos que hay en el pliego. En el pliego aparecen una serie de cuestiones que son cumplidas según los técnicos. Había una cuestión relativa al personal. Es cierto que en la propuesta de Analiza, si no recuerdo mal, se garantizaba que al menos el 97 o el 98 por ciento del personal se iba a quedar; entonces, hay un margen en el cual nosotros consideramos que se cumple ese requisito de mantener al personal que actualmente está en ejercicio.

Además, es evidente que la valoración económica, que es la que tenía más peso a la hora de adjudicarlo, al tener un precio más bajo y comprobar que se cumple con una serie de elementos... Por ejemplo, los reactivos que utilizan, según he podido ver, son más baratos que otros. No sé si consiguen mejores precios o no, eso no lo sé; yo no soy técnico y no puedo entrar a discutirlo, evidentemente, pero sí hago la valoración económica y, claro, si hay una diferencia importante, los técnicos me dicen que económicamente es viable y desde el punto de vista de Gerencia Hospitalaria también lo cumple, evidentemente, nosotros no podemos entrar a contradecir eso, vamos a aceptar la propuesta.

En cualquier caso, eso no significa nada. Nosotros hacemos la propuesta, se hace y, si no se está de acuerdo, hay quince días para presentar un recurso. Si estuviéramos equivocados, ese recurso se admitiría y, por tanto, tendríamos que echarnos atrás en nuestra decisión. Es decir, lo que nosotros decimos no es el último paso; hay una posibilidad de que, en el caso de que nos hayamos equivocado, las empresas que se vean afectadas puedan recurrir esa resolución y, por tanto, haya otro planteamiento diferente posteriormente. No está cerrado el caso, ni mucho menos. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: De nuevo tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña María del Carmen López Ruiz.

La Sra. **LÓPEZ RUIZ**: Pues me alegro muchísimo de que no esté definitivamente asignado este contrato; creo que estamos a tiempo de retirarlo. Mire, es un contrato un poquito extraño, porque así se hizo, y además es un modelo que doña Esperanza Aguirre implantó, y, ¡hombre!, es un contrato muy especial dentro de la externalización de la sanidad. Estas empresas cuentan ahora mismo para su explotación con 433 cesiones en las diferentes instalaciones; solamente tiene 190 en propiedad. Tiene 146 elementos de la Consejería en propiedad puestos a disposición de esta entidad adjudicataria; entre ellos, hay estanterías, diferentes equipos tecnológicos de muchísima potencia,



carísimos. ¡Hombre, imagínense ustedes si en la licitación de farmacias la Consejería pone también ambulancias a disposición de estas empresas!; ¡sería un negocio redondo!

Por lo tanto, señor Director, de verdad, reflexionen; tenemos tiempo. Recuperen este servicio, recuperen la calidad, y sí que le pido a Ciudadanos que no entre en la deriva en la que ya entró el Partido Popular de expoliar la sanidad de Madrid; de verdad, recupérenlo. No es un tema político, no es un tema electoral, no es un tema, ni muchísimo menos, de pelearnos unos con otros. Simplemente, yo seguiré siempre defendiendo a la sanidad pública. Creo que la sanidad de Madrid es de las mejores que tenemos y, de verdad, estamos preparados. No puede ser que ustedes digan que es que en este momento carecemos de medios para abordar este servicio, porque no es cierto. Han hecho grandes inversiones en los laboratorios de gestión directa de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Para finalizar tiene la palabra el Director General de Gestión Económico-Financiera y Farmacia, don Rafael Barberá de la Torre.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y FARMACIA** (Barberá de la Torre): Muchas gracias, Presidenta. Vamos a ver, en cuanto a los medios, yo tengo un informe de la anterior Dirección General de Asistencia Sanitaria que decía que era necesario hacer esto; por lo tanto, yo no voy a discutir. Yo, que soy la parte económico-financiera –además, en ese momento yo no estaba aquí, pero aunque hubiera estado-, llevo la parte financiero-económica y la parte que me toca en relación con ella, pero yo no soy técnico ni soy médico, ni enfermero, ni técnico de laboratorio, ni nada de esto, y si un director general que es un médico de conocido prestigio, que lleva años en el mundo de la medicina y ha realizado mucha actividad en la gestión pública en sanidad, me dice que considera que esto es así, no le voy a llevar la contraria, evidentemente.

Respecto a hacerlo público o no, yo creo que ya estamos entrando en un tema más ideológico que técnico. (*Denegaciones por parte de la señora López Ruiz.*) Sí, sí, doña Carmen, ya lo sabe usted porque hemos hablado mucho de esto en otros sitios. Nosotros lo que hacemos es externalizar el servicio para dar un mejor servicio; lo público no siempre significa lo mejor, y es una idea que a veces confundimos; parece que lo público es lo mejor. Lo que estamos dando es un servicio público; no estamos ni privatizando la sanidad ni nada por el estilo, que yo sé que ustedes están muy en esa línea. Lo que estamos haciendo es dar un servicio público a través de una serie de empresas, por lo que hay una colaboración público-privada para mejorar el servicio y que el sistema funcione mejor, y esto hace, y lo sabe usted igual que yo -o mejor que yo, porque usted sí está en el sector sanitario-, que Madrid tenga la mejor sanidad de toda España. Entonces, si somos los mejores de toda España y hacemos esto, yo considero que lo estamos haciendo bien; no sé lo que piensa usted. Si fuéramos los últimos, ¿qué diríamos? ¡Hombre!, que la cosa funciona muy mal. A lo mejor hay otros que no están en la línea que estamos nosotros y no van tan bien. A lo mejor hay que plantearse que el sistema no es hacerlo todo más público sino intentar compaginar una parte pública y una parte que sea de colaboración público-privada que nos permita a todos beneficiarnos de la aportación de la parte privada y de lo que tiene la parte pública. Yo creo que eso en Madrid funciona

muy bien, y este contrato, insisto, puede funcionar así, y ha funcionado así; no ha funcionado mal, por lo que yo creo.

El nuevo que empieza ahora, o que puede empezar, espero que lo haga bien, igual que el anterior; pero, en cualquier caso, insisto -ya centrándome en el contrato-, si se considera que Analiza UTE no es adecuada y hay recursos, y esos recursos justifican claramente que la decisión que hemos tomado no es la correcta, nosotros no tenemos ningún problema en aceptarlo; si, evidentemente, esa resolución del Tribunal correspondiente nos dice: pues esto no es así porque ustedes no han valorado esto, esto y esto y, por lo tanto, su decisión no es la más adecuada... En este momento, de verdad, nosotros consideramos que ha habido informes técnicos, de técnicos que sí saben de lo que están hablando y ha habido una serie de discusiones en la Mesa de Contratación. En la Mesa de Contratación hay técnicos, hay un interventor y hay un letrado o una letrada, que son los que ponen, de alguna forma, muchas veces en duda lo que se está planteando desde el punto de vista técnico, iy en ninguno de esos casos, en ninguna de las Mesas se ha planteado eso! Por tanto, consideramos que la resolución que hemos hecho está sujeta a Derecho y se puede plantear -insisto, si alguien no está de acuerdo y considera que no es así- el recurso, el que pueda hacerlo, evidentemente; el que tenga las condiciones para poder hacerlo, que presente el recurso y, si es aceptado, no se preocupe, doña Carmen, que seguramente nosotros, como no puede ser de otra manera, tendremos que aceptar la resolución y tomaremos las medidas necesarias para poder corregir la situación que se pueda causar. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Finalizada la pregunta, pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-1416(XI)/2019 RGEP.11153. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre el contrato de "Servicio de mantenimiento de la infraestructura de la red de Metro de Madrid", con número de expediente 6011900392. (Por vía del artículo 209.1.b) del Reglamento de la Asamblea).**

Para sustanciar esta comparecencia, el Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras ha delegado en doña Silvia Roldán Fernández, Consejera Delegada de Metro de Madrid. Invitamos a doña Silvia Roldán a ocupar su puesto. (*Pausa.*) De conformidad con los artículos 210 y 209 del Reglamento de la Asamblea, tiene la palabra, en primer lugar, un representante del Grupo Parlamentario Más Madrid, autor de la iniciativa, por tiempo máximo de tres minutos, al exclusivo objeto de precisar las razones que motivan la comparecencia.

La Sra. **PÉREZ MUÑOZ**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Consejera Delegada. Traemos aquí la solicitud de esta comparecencia porque nos parece muy relevante la calidad de los servicios de Metro de Madrid. Cuando supimos de la apertura de esta licitación, nos pareció imprescindible saber más sobre el contrato, las premisas que han llevado a abrir esta licitación, cómo se quiere asegurar la calidad del servicio del mismo, y también agradeceríamos que nos informaran

sobre los criterios que han primado un peso económico del 80 por ciento en la valoración de las adjudicaciones y, en definitiva, nos gustaría saber más acerca de este contrato, de las razones que les han llevado a abrir la licitación y cómo van a asegurar que se cumpla la calidad mínima necesaria para la red de Metro de Madrid. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Seguidamente tiene la palabra la señora Consejera Delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Buenos días a todos. En primer lugar, me gustaría dar las gracias a sus señorías por el interés mostrado en Metro de Madrid. Llevo tan solo unas pocas semanas al frente de la compañía y ya son dos veces las ocasiones en las que me ha tocado comparecer en sede parlamentaria, algo que, por otro lado, estoy encantada de hacer siempre que ustedes me lo soliciten.

Si la semana pasada acudí a la Comisión de Transportes a explicar los planes globales de Metro de Madrid para la presente Legislatura, hoy nos ocupa un tema mucho más concreto, pero no por ello de menor calado: el contrato para los trabajos de mantenimiento e infraestructura de la red de Metro. Concretamente el 1 de octubre de 2019, la Comisión Ejecutiva de Contratación mostró su conformidad a los pliegos para el mantenimiento de las estaciones, túneles, depósitos y dependencias de la red de Metro de Madrid, siendo aprobados por la Comisión Ejecutiva de Contratación Delegada del Consejo de Administración en su condición de órgano de contratación y conforme a los poderes otorgados a tal efecto.

Informarles también de que desde el pasado 12 de noviembre tienen disponible en el Portal de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid toda la documentación relativa a esta licitación: la Memoria justificativa, el pliego de prescripciones particulares, la corrección de errores y las aclaraciones, a excepción del pliego de prescripciones técnicas que fue declarado confidencial por tratarse de infraestructuras críticas. Como les decía, se trata de un contrato que tiene cierta complejidad pues va destinado a mejorar el mantenimiento que Metro de Madrid hace en su infraestructura, y por eso quiero explicárselo en detalle. La función principal de cualquier sistema de transporte público es trasladar a los viajeros desde un punto A hasta un punto B con unas garantías de seguridad, rapidez y confort. Para poder llevar a cabo esta función principal es necesario también llevar a cabo otras tareas complementarias, en este caso tareas de mantenimiento, que garanticen el óptimo estado de la red para que este servicio se preste con las mejores condiciones posibles, como decíamos anteriormente, de seguridad, rapidez y de confort, y estas labores de mantenimiento se realizan en muchos ámbitos: en los trenes, en las vías, en las estaciones, en los túneles, en las luminarias.

El mantenimiento, así, en general, es una tarea muy compleja y muy extensa que se realiza en muchos ámbitos de cualquier red de transporte y, por supuesto, también en Metro de Madrid. Y, dentro de todos los ámbitos y elementos que hay que mantener, se realizan distintos tipos de mantenimiento: el preventivo-predictivo, correctivo, de urgencia, complementario. De esta forma, el

objeto del contrato al que nos referimos hoy es prestar los servicios de mantenimiento de estaciones, túneles, depósitos y dependencias de la red de Metro de Madrid. Son objeto de este contrato las actividades de mantenimiento destinadas a la conservación de la infraestructura, y hago una mención: túneles, instalaciones auxiliares, grandes estructuras en estaciones, así como la arquitectura, acabados y, en general, todas las actividades relacionadas con los oficios clásicos de las obras de construcción.

El presupuesto base de licitación son 35 millones de euros sin incluir el IVA, que van destinados a cubrir esta necesidad durante cuatro años, con la posibilidad de realizar dos prórrogas de seis meses. Estaríamos hablando de un importe anual de 25 millones de euros, y paso a describirles cuál es la parte correspondiente a cada una de las tipologías de mantenimiento: mantenimiento correctivo, 2,98 millones/año; mantenimiento preventivo-predictivo, 3,27 millones/año; presupuesto de urgencia sobre alto impacto, 0,5 millones/año; presupuesto de actuaciones complementarias, 0,5 millones/año. El contrato se ha dividido en trece lotes, y las empresas pueden presentar ofertas a todos los lotes que deseen con las excepciones que se especifican en el contrato, que están supeditadas a la Ley 31/2017, de contratación de servicios especiales.

Respecto al procedimiento de licitación y al criterio de adjudicación, se trata de un procedimiento abierto que se adjudica en base a una serie de criterios que garantizan la mejor relación calidad-precio; en este caso, 80 por ciento de criterios económicos y 20 por ciento de criterios cualitativos o técnicos. En este punto es importante poner de relieve que en ningún caso desde Metro de Madrid damos importancia solo al precio, dejando de lado y menospreciando la calidad, porque no hay nada más lejos de la realidad. Para poder participar en esta adjudicación, todas las empresas que se presenten deben cumplir con una serie de requisitos de solvencia económica y técnica, perfectamente detallados; por tanto, son los profesionales de Metro de Madrid los encargados de preparar los pliegos, de tal forma que se garantiza el cien por cien de la calidad de los trabajos. Una vez que se garantiza que los cumplen, se valora la documentación técnica. Cada licitador debe presentar una Memoria técnica, en la que deben reflejarse la identificación y descripción de las tareas y procedimientos para el correcto cumplimiento de la prestación del servicio, según se establece y está descrito en el pliego de prescripciones técnicas, teniendo en cuenta la tipología de los trabajos, los tiempos de respuesta y las afecciones a los viajeros, al servicio de trenes y a los empleados de Metro. Deben presentar también la organización de medios materiales para el cumplimiento de los tiempos de respuesta; la forma en la que se identificará y tratará la documentación generada durante todo el proceso de prestación del servicio, el plan específico de control de calidad y el análisis del impacto ambiental. Todos estos aspectos son valorados técnicamente; por tanto, suelen ser valoradas técnicamente las ofertas que superan esta solvencia.

Además, indicarles que, en el pliego de condiciones particulares vienen especificadas las posibles causas de resolución del contrato, así como las penalizaciones por incumplimiento y su cuantía en los siguientes supuestos: el incumplimiento por parte del contratista de las obligaciones en materia medioambiental, social o laboral, en particular el incumplimiento o retraso, y el retraso reiterado en el pago de los salarios, conllevará una penalidad económica del 2 por ciento del precio

del contrato. Cuando el contratista haya incumplido cualquiera de las condiciones especificadas en los pliegos, se impondrán también penalidades del 2 por ciento del precio del contrato, y por demora en la ejecución de los trabajos, por causa imputable al contratista y acumulación de avisos en las condiciones y cuantías, también se pondrán penalidades.

En este punto de mi intervención es cuando quiero explicarle los tres fundamentos sobre los que se justifica este contrato que es necesario, porque es necesario, recurrente y, además, ha sido actualizado. En primer lugar, es un contrato necesario porque recoge actuaciones en materia de mantenimiento que son imprescindibles para ofrecer un servicio de calidad a los usuarios de Metro de Madrid ya que no dispone de los medios materiales para llevar a cabo tareas de esta envergadura con recursos propios, y es que la infraestructura de Metro de Madrid es mucho más amplia de lo que se puede ver a ojos de un viajero, que se reduce a estaciones y túneles. Existen otros elementos, que detallaré brevemente a continuación, y en todos ellos se deben realizar labores de mantenimiento, como son: los cañones de acceso, los cuartos técnicos, los centros de atención al viajero, los depósitos, las cocheras, los elementos auxiliares o los pozos de bombeo, por hacer un listado de todos los elementos que cubre el contrato. Ustedes me dirán que estos trabajos pueden realizarse internamente, y yo les digo que es materialmente imposible afrontar con recursos propios los más de 20.000 avisos que recibimos cada año y, además, hacer un mantenimiento preventivo para adelantarnos a las posibles incidencias que pudieran surgir. Y aquí es donde tiene sentido este contrato, y enseguida les explicaré por qué.

En segundo lugar, es un contrato recurrente porque no es la primera vez que se licita un contrato de este tipo, si bien hay una serie de cambios que mejoran los anteriores y que también explicaré a continuación. Históricamente se ha repetido este contrato para los ámbitos de depósitos y estaciones, de elementos de obra de túnel y de conservación de estaciones.

En tercer lugar, es un contrato actualizado. ¿Y cuál es la diferencia con los anteriores contratos? Anteriormente, los contratos de mantenimiento se dividían en tres: uno para túneles, otro para estaciones, y otro para depósitos y dependencias. En esta ocasión se ha decidido agrupar todos en un único contrato; de esta forma se reducen los costes administrativos y generales y se consiguen mayores sinergias y mayor productividad. Además, los contratos anteriores incluían solo el mantenimiento correctivo e inspecciones preventivas realizadas por el personal de servicio de obras cuando se recibían los correspondientes avisos desde el COMIT. El último contrato, desarrollado entre los años 2016 y 2020, ampliaba su alcance incluyendo mantenimientos preventivos siempre que la disponibilidad presupuestaria lo permitiera. El contrato sobre el que estamos hablando hoy incluye dentro de su alcance el preventivo-predictivo programado; de ahí su actualización.

¿Por qué se toma la decisión de ampliar el alcance del nuevo contrato? Con el propósito de mejorar, por supuesto, porque la coyuntura ha cambiado y no podemos afrontar nuevos problemas si hacemos siempre lo mismo; no podemos seguir en el año 2020 haciendo lo mismo que hacíamos en el año 2004 porque las cosas también son distintas. Metro de Madrid cada vez tiene más usuarios, más instalaciones, más estaciones, más ascensores, y la infraestructura requiere un mantenimiento.

Conviene también hacer hincapié en la elevada edad que tiene nuestra red de Metro de Madrid, que acaba de cumplir cien años; al igual que ocurre con las personas, cuanto más mayores nos hacemos, requerimos de más cuidados, y más recurrentes y más intensivos. Hay que añadir que los contratos anteriores coincidieron con épocas de crisis en las que existía una gran limitación presupuestaria; en esta ocasión se establece un contrato con una necesidad económica real. Es importante aclarar que, desde el punto de vista de la gestión, es un contrato mucho más eficaz puesto que las actuaciones ahora están planificadas y profesionalizadas. Estamos mejorando la forma de gestionar el mantenimiento para tener una capacidad mayor y mejorar la resolución de incidencias. Además, como he comentado anteriormente, hay que diferenciar entre el mantenimiento correctivo, que era el que se hacía antes, al preventivo-predictivo, que hemos incluido ahora y traerá notables mejoras en el posterior mantenimiento de las infraestructuras, puesto que nos adelantamos a los problemas. Y nada mejor que verlo con un ejemplo claro: anteriormente se limpiaba un pozo cuando se recibía un aviso; ahora, al incluir el mantenimiento preventivo, se planifica y se profesionaliza la limpieza de este pozo, estableciendo un calendario de actuación periódica. Lo mismo pasa con los tejados de los templetes, que se llenan de hojarasca, o con los canalones, que se llenan de porquería; se revisa antes y se limpia para evitar posteriores problemas.

Como soy consciente de que el tiempo es limitado, prefiero detenerme aquí para que sus señorías hagan los comentarios que consideren, a los que responderé encantada en mi siguiente tiempo de intervención. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: A continuación, para fijar sus posiciones, hacer observaciones o formular preguntas, intervendrán los representantes de los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor y por un tiempo máximo de siete minutos. Tiene la palabra, en primer lugar, la portavoz del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **ALONSO ALONSO**: Muchas gracias. Gracias a la compareciente por estar aquí. Entrando en materia, de lo que traen aquí las compañeras de Más Madrid y el motivo de la comparecencia, en primer lugar, me gustaría manifestar toda mi solidaridad con los trabajadores y las trabajadoras de Metro, que están llevando a cabo ahora mismo una huelga que tiene que ver con lo que ellas consideran como una degradación del servicio debido, a nuestro modo de ver, al modelo de desinversión que se ha producido en la red de Metro; una desinversión que ha reducido hasta en un 40 por ciento las inversiones en la red en la última década, y eso tiene que ver con ese modelo que ustedes defienden de colaboración público-privada y que tiene más que ver con privatización encubierta de servicios.

En ese sentido, y entrando totalmente en harina, en el contrato que traemos hoy aquí queremos manifestar nuestra disconformidad, primero, con los criterios utilizados. El hecho de que todo el peso, el 80 por ciento del peso, esté en criterios económicos nos hace recordar experiencias del pasado que abren la puerta a un mal servicio y a una degradación del mismo, y esto ya lo hemos visto en otro tipo de contratos: cuando el peso está en la parte económica, se deja siempre de lado la

calidad del servicio, se producen recortes, se produce un servicio peor o las propias empresas terminan desestimando dicho contrato.

El deterioro en la red provoca incidencias diarias, y eso lo hemos estado viendo en los últimos tiempos, tanto en el mantenimiento -que es de lo que estamos hablando ahora- como en la frecuencia del servicio, etcétera. Es evidente, y se ve, cómo se están externalizando cada vez más servicios -hablamos de las tareas de mantenimiento, pero también del primer nivel de help desk- y cada vez más se tiende a que ese modelo termine siendo gestionado por empresas privadas.

Teniendo en cuenta el presupuesto que se va a destinar a este servicio, a su externalización, y que se ha puesto encima de la mesa a las empresas que puedan estar interesadas en este contrato -35,6 millones de euros-, creemos que se podría hacer con ese mismo presupuesto de una manera pública y aumentando la plantilla de Metro; es decir, si cada trabajador o cada trabajadora de Metro viene costando al año unos 35.000 euros, ¡haga cuentas de cuántos trabajadores y trabajadoras se podrían contratar con ese dinero! Evidentemente, las plantillas aumentarían, son plantillas con experiencia que llevan muchos años trabajando, bien en el servicio de mantenimiento, bien en un servicio de help desk, etcétera, que conocen perfectamente la red de Metro y que tienen experiencia sobrada frente a gente o empresas que son nuevas en esto, que se van a tener que poner al día y que, evidentemente, no van a poder prestar el servicio de calidad que ya realizan nuestros trabajadores y trabajadoras de la red de Metro.

Nosotras apostamos claramente por un servicio público de calidad, estamos en contra de su modelo y de sus políticas, que creemos que, además, han ido degradando no solo a Metro sino a todos los servicios públicos de esta región. En concreto, los servicios del transporte son una alarma, y no es casualidad que hoy tengamos una huelga de Metro y de EMT. En este sentido, quisiéramos que reconsideraran los criterios, por lo menos del contrato. Ya sé que no nos vamos a poner de acuerdo, porque ustedes tienen un modelo y nosotros tenemos otro totalmente diferente, y seguramente no nos vamos a poner de acuerdo en esto, pero en lo que sí podemos llegar a ponernos de acuerdo es en los criterios que se utilizan para asignar estos contratos y que prime, por lo menos, más la calidad del servicio, teniendo en cuenta que es un servicio público vital, que es algo más que un transporte que nos lleva de un punto A a un punto B, sino que es algo que articula la ciudad de Madrid y la Comunidad, porque, además, Metro Madrid engloba otras ciudades, ¡es algo más! En ese sentido, nos gustaría que, por lo menos en esto en lo que a lo mejor podríamos llegar a un acuerdo, se cambiasen los criterios y que primase mucho más la calidad del servicio y no tanto los criterios económicos porque, insisto, ya hemos tenido experiencias muy negativas en el pasado; cuando los criterios económicos han tenido prácticamente todo el peso del contrato y la calidad ha brillado por su ausencia, los problemas han aflorado por doquier. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Vox por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Gracias, señora Presidente. Buenos días, señora Consejera Delegada. Realmente se trata de un contrato importante, de un contrato muy interesante. En cuanto a la documentación a la que hemos tenido acceso, lo primero que me sorprendió es esta imposibilidad de acceder al pliego de prescripciones técnicas. La verdad es que yo me preguntaba el motivo por el cual no hemos podido acceder, y usted nos indica ahora que es porque se trata supuestamente de una infraestructura crítica. Bueno, lo que son o no son infraestructuras críticas no es algo que se decida de forma unilateral por las comunidades autónomas; la Directiva de Seguridad Nacional es la que define las infraestructuras críticas. Y, en relación a su protección, yo no he encontrado, desde luego, ningún vínculo que diga que un contrato de mantenimiento, que el pliego de las prescripciones técnicas de un contrato de mantenimiento de infraestructuras –que tampoco he encontrado su definición como infraestructuras críticas- deba ser confidencial; es más, aunque fuera confidencial la información en cuanto a la protección de infraestructuras críticas, hay solo unos determinados aspectos que se consideran críticos para permitir el funcionamiento de esas infraestructuras en casos en los que haya unas amenazas importantes en cuanto a la seguridad y la defensa. No obstante, no dudo de que pueda existir y de que yo no haya podido encontrar esta vinculación; lo que sí me sorprende es que esta supuesta confidencialidad, basada en la protección de infraestructuras críticas –que, como indico, está regulada por todo lo que deriva de la Directiva de Seguridad Nacional- sea accesible, simplemente con un certificado electrónico, sin aludir en ningún momento a la firma de un compromiso de confidencialidad. Desde mi punto de vista, es un razonamiento bastante poco sólido porque, si realmente lo que necesitamos es proteger una información para tener acceso a información clasificada, sobre todo cuando estamos hablando de algo tan serio como la protección de infraestructuras críticas, créame que un certificado electrónico, por mucho que lo haya emitido la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, no te habilita para ello. Yo sé que esto no ha sido gestión suya –esto usted se lo ha encontrado hecho-, pero a mí esto me lleva más a pensar que lo que se quiere es tener claro qué empresas han sido las que han accedido a la información correspondiente a cada lote, lo que sí te da perfectamente el certificado electrónico de la persona a la que accede.

Por otro lado, como no he podido acceder, efectivamente, al pliego de prescripciones técnicas, en el documento en el que me voy a basar, sobre todo, es en la Memoria justificativa de la necesidad del contrato. Efectivamente, nadie duda de que el contrato sea un contrato necesario; el mantenimiento del Metro es necesario. Sí es verdad que me sorprende que, dentro de la justificación, en el informe de necesidad no entran ustedes a explicar qué parte del mantenimiento de la red, ahora mismo, se está haciendo con medios propios y qué parte se está haciendo con medios ajenos. El mismo día que usted compareció –sé que no se pudo quedar a la intervención- el representante de los trabajadores del Metro aludía, precisamente, a esta circunstancia: muchas de las tareas de mantenimiento se realizan por parte de personal del Metro y otras muchas ya se realizarán por parte de personal externalizado. Pero este problema, que es un problema importante de los efectivos, se despacha con un simple: “no va a haber subrogación”, tanto en el pliego de cláusulas administrativas como el informe justificativo de la necesidad del contrato. Desde mi punto de vista es insuficiente, desde luego, para justificar la necesidad y más para justificar el presupuesto base de licitación; por tanto, deberíamos saber qué acciones se tienen previstas tanto de mantenimientos preventivos como



de mantenimientos correctivos, qué parte se tiene previsto que asuma Metro de Madrid y qué parte se tiene previsto que asuma la empresa adjudicataria.

Otro tema que me parece superimportante, y que tampoco aparece en la justificación de la necesidad, es el estado en el que se van a ceder las instalaciones para su mantenimiento por un tercero. Es verdad que se prevé una visita a las instalaciones, pero creo que, efectivamente, es de similar importancia el mantenimiento de algunas de las infraestructuras del Metro, no de todas, como para que exista un informe técnico que diga que, cuando se ceden, bien por parte del Metro, bien por parte del anterior adjudicatario, para que se pase de ser mantenidas por un determinado operador a ser mantenidas por otro, exista un certificado técnico que nos diga que efectivamente las instalaciones se mantienen. ¿Por qué? Porque después, ante cualquier defecto en el mantenimiento que pueda provocar –esperemos que no y para eso se mantienen las vías o se mantienen las estaciones- un accidente, de verdad, se pueda determinar la responsabilidad del mismo y no nos movamos en una inseguridad jurídica que finalmente nos repercute a todos.

Por otro lado, también me han llamado la atención, por ejemplo, mantenimientos, como el del Metro Ligero. El Metro Ligero no es propiedad –que yo sepa- de Metro de Madrid y, sin embargo, la gestión del mantenimiento se está metiendo dentro de este contrato sin que se diga de qué manera se van a repercutir los precios.

Para finalizar, lo último que quería remarcar también es que, en cuanto a la valoración del presupuesto base de licitación, se dice que se hará a precios de mercado. Bueno, estos precios de mercado, los que estamos más o menos habituados a ver proyectos de infraestructuras, normalmente no se refieren a una base de precios publicados, se refieren a unos precios publicados de la hora/hombre que por lo menos formen parte del cálculo de costes de Metro, y aquí simplemente se alude a unos supuestos precios de mercado que no es que yo haya visto el precio sino que lo que no veo es la justificación; como justificamos dentro de los proyectos, yo me he ido a la base de precios tal o me he ido a ofertas de proveedores, o me he ido al sueldo base, o me he ido al salario mínimo interprofesional, convenios colectivos, etcétera. Por mi parte nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Más Madrid por un tiempo máximo de siete minutos.

La Sra. **PÉREZ MUÑOZ**: Gracias, señora Consejera Delegada, por la amplia información que nos ha dado. En primer lugar, nos parece importante remarcar la importancia de Metro de Madrid como transporte ecológico, rápido y seña de identidad de Madrid, sin embargo, es cierto que en los últimos años la ciudadanía ha visto cómo este servicio se ha visto degradado en muchas de sus circunstancias, la frecuencia ha aumentado, las aglomeraciones también han aumentado, tenemos también el problema del amianto y esta semana además es de actualidad porque tenemos la huelga. Estos serios problemas nos parecen de vital importancia como para darles una solución eficaz, urgente, estable y a largo plazo.

En la Memoria justificativa del contrato que nos trae aquí -como nos comentaba la señora Roldán- la justificación es que, debido al tamaño y complejidad de las infraestructuras, es necesario contratarlo externamente, porque el tamaño de la plantilla de personal propio y las especializaciones impiden abarcar toda la red. Para el Grupo Parlamentario Más Madrid esta razón sería al contrario: si tenemos una infraestructura compleja, amplia, muy grande y con una necesidad de plantilla cada vez mayor, lo más importante sería hacer una plantilla estable, con un conocimiento muy amplio de la red y no traspasar esta responsabilidad a empresas que cada cuatro años van a cambiar -pueden cambiar o no, pero puede existir la posibilidad de que cambien-, y tener una plantilla y una metodología propia que nos asegure el mantenimiento de esta infraestructura y de esta red, por supuesto, compleja, amplia y con una necesidad de plantilla muy elevada, pero esto no debería ser un problema, al contrario, deberíamos poner todos nuestros esfuerzos en ampliar esta plantilla, que sea una plantilla de calidad y con conocimientos muy elevados. De hecho, mucho del personal actual es el que tiene el conocimiento de la red y será el que quizá tenga que traspasar a los empleados y empleadas contratados por estas empresas cómo se hace este mantenimiento.

Con respecto a los lotes, se puede optar a todos los lotes, pero la Memoria justificativa pone que solo se podrán adjudicar dos a cada empresa. Esto, como concepto, nos parece perfecto, porque así mejoramos la concurrencia y además limitamos que las empresas de gran volumen sean las que se lleven todo el contrato, pero, por otro lado, nos preocupa la coordinación entre distintas empresas haciendo servicios muy similares en líneas diferentes. Aquí volvemos a lo mismo: nos parecería mucho más eficaz una plantilla propia, con una coordinación única y común que asegure que no existen estas incoherencias o esta problemática entre diferentes empresas que puedan hacer sistemas diferentes de gestión y que pueda llevar a problemas y además a diferentes conocimientos incluso del personal.

También, como comentaba antes, el mantenimiento va a ser necesario siempre y lo de cada cuatro años tener que volver a abrir la licitación, con el periodo de transición, de cambios..., que incluso en la Memoria justificativa se proponen dos prórrogas porque yo creo que es obvio que vamos a necesitar este servicio siempre y ampliarlo lo máximo posible. Es otra razón más. Estamos dando razones justificativas de que sería mucho más eficaz con una plantilla propia que no cambie cada cierto tiempo, además el conocimiento será cada vez mayor, más eficaz, más eficiente, y la reorganización puede ser incluso más fácil, porque no tenemos que hablar con diferentes empresas sino que es una única coordinación; además hay que adaptarse, porque comentábamos que no es lo mismo 2004 que 2019, pero tampoco va a ser lo mismo 2028, habrá cambiado la red y será mucho mejor que la plantilla haya ido creciendo con esta red y pueda adaptarse a estos cambios.

Coincido con la compañera de Unidas Podemos en que la insuficiencia de medios no nos parece suficiente razón, porque el presupuesto que se ha puesto sobre la mesa para esta licitación sería muy eficaz para poder ampliar la plantilla, para poder mejorar el sistema de calidad de mantenimiento de la red de Metro y asegurar, además, una plantilla que nos dé servicio preventivo, correctivo y de emergencia durante un largo plazo, estable y continuo.

Si ponemos el foco en los criterios que se van a seguir para decidir las empresas, me alegro de que se vaya a exigir unos requisitos técnicos a las empresas pero, si el 80 por ciento de la nota final de la empresa la va a dar el precio, evidentemente las empresas van a abaratar sus costes para poder acceder a esta licitación hasta los puntos que se mantengan; esto se puede traducir en un descenso de la calidad del servicio o en un descenso de las condiciones laborales del personal contratado. Esto nos preocupa mucho, porque abaratar los costes del personal, aparte de lo inapropiado que es que los servicios básicos de la Comunidad de Madrid se cubran con malas condiciones laborales, también puede provocar una mayor rotación: si un puesto de trabajo está mal remunerado o no tiene unas condiciones laborales adecuadas, la gente va a intentar cambiar de trabajo; esta rotación va a repercutir también en el servicio final, porque el personal que ya tiene el conocimiento va a cambiar y vamos a tener que estar formando a gente nueva de continuo.

Celebramos el plan de mejora que plantea Metro de Madrid; creemos que es necesario y creemos que es imprescindible poner todos nuestros esfuerzos para que Metro vuelva a ser una seña de identidad de la Comunidad y que volvamos a sentirnos orgullosos todas las madrileñas y los madrileños de este servicio, pero consideramos que, con una plantilla amplia, estable, con altos conocimientos y altas capacitaciones, este plan de mejora sería mucho más efectivo.

En resumen, para terminar, esperamos que la decisión tomada y que los pliegos que se han puesto sobre la mesa den una respuesta adecuada, porque sí que creemos que es de vital importancia que Metro de Madrid tenga un mantenimiento adecuado, que sus trabajadores y trabajadoras tengan unas condiciones laborales adecuadas y dignas y que podamos recuperar el servicio de Metro de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenida, señora Consejera. Voy a agradecer a Podemos 1 y a Podemos 2 que me hayan rejuvenecido y tener que volver a los argumentos de los años ochenta; yo estoy encantado, no hay ningún problema.

Señora Consejera, enhorabuena, de verdad, por esta gestión que ha hecho de recursos humanos en cuanto a la convocatoria de huelga que habían hecho los maquinistas. Aprovecho para recordar a la portavoz de Podemos que quien ha convocado huelga hoy es Solidaridad Obrera, solo un sindicato, inada más!, que por cierto es minoritario, ni siquiera es mayoritario en el Comité de Empresa, pero, bueno, como se arrogan la representación de todo el mundo, supongo que ahora su sindicato también tendrá la representación del cien por cien de los trabajadores de Metro.

Bueno, hablemos de esta comparecencia. Yo lo voy a diferenciar, siguiendo la línea argumental que se ha seguido hasta ahora, en el porqué del criterio económico, el porqué del riesgo del servicio y algunos conceptos básicos sobre externalización y privatización.

Antes de hablar del criterio económico, debemos hablar de que, de cara a una externalización, tenemos un pliego de condiciones técnicas que, técnicamente, equivale a un acuerdo de objetivos a nivel de servicios. ¿Qué nos describe esta documentación? Pues qué procesos son los que se externalizan, qué procedimientos se tienen que utilizar, qué nivel de reporte y qué formato de reporte se va a hacer y cuál es el alcance de los servicios. En definitiva, lo que nos encontramos es un plan de trabajo; un plan de trabajo que en la parte preventiva lo que pretende fundamentalmente es la reducción de costes operativos, la previsión, es decir, la disminución de ese tipo de incidencias, y, en definitiva, incrementar el nivel de servicios. Y en la parte correctiva lo que vamos a hacer, por generación de procedimiento -me resulta ridículo tener que llegar a este nivel de detalle-, es la reducción de este tipo de incidencias y la reducción de los tiempos de resolución, por una cuestión muy fácil: porque es el incremento de la base de datos de conocimiento, y podremos, además, incrementar las labores preventivas frente a las correctivas. ¡Esto se llama gestión! Parece que es difícil de entender, por lo menos para algunas personas.

Si todas las empresas deben cubrir esta parte, lo único que nos queda como aspecto diferenciador parece que es el dinero; con lo cual, permítame felicitarla por este tipo de ejecución en la adjudicación de contratos.

¿Cómo garantizamos la calidad del servicio? Entiendo y comparto la preocupación. Bueno, nosotros preferimos hablar de nivel de servicio, entre otras cosas porque la calidad es el séptimo proceso de todo el proceso de gestión -el vector de gestión- no solamente una parte, pero vamos a centrarnos. Cultura de externalización a la que nos han acostumbrado las instituciones hasta ahora: "mi responsabilidad termina una vez que he adjudicado el contrato"; bueno, nosotros no lo vemos así y entendemos que en Metro no se está haciendo así; es más, este modelo ha hecho mucho daño. Nos podemos ir, por ejemplo, al contrato de conservación de la carretera de Burgos que ha adjudicado Fomento hace tres semanas y vemos que es exactamente este modelo; es decir, si la cosa falla, ¡pagamos los españoles!, entre otras cosas, porque los indicadores de cumplimiento del nivel del servicio los pone en manos del adjudicatario, es decir, ponemos juez y parte para poder ejecutar el servicio, y mientras tenemos a nuestro Estado a por uvas.

El modelo que entiendo que se está aplicando en Metro -corríjame si me equivoco-: no se externaliza la gestión en ningún caso, se externaliza una parte del servicio. Entendemos que sigue siendo responsabilidad de Metro la prestación de ese servicio y por eso pensamos: ¡oh, un gran cambio que parece que nadie quiere entender!, gestión de recursos a gestión de servicios; es un cambio importante, pero sigue siendo gestión, de servicios en este caso.

Hay un concepto que parece que aquí nadie tiene en cuenta, que se llama oficina de proyecto; la oficina de proyecto tiene como obligación, de hecho, se forma precisamente para ello, controlar toda esa evolución del servicio: los indicadores de los objetivos de nivel de servicio y qué umbrales definimos para cada uno de ellos; en definitiva, la gestión de cambio, que es lo que estamos haciendo cada una de las veces y el control del mismo. Por cierto, incluye también el traspaso de servicio, lo digo para su tranquilidad; está incluido, está previsto en todo este tipo de contratos.

Y ahora vamos a la visión global: externalizar versus privatizar. ¡De verdad que me he quedado anonadado! Ahora resulta que externalizar un servicio, o sea, que vengan a limpiar mi casa implica que estoy cediendo parte de mi casa, ¡que estoy privatizando parte de mi casa! Yo no lo entendía así. No sé, es un cóctel de conceptos que me resulta difícil llegar a entender, sobre todo, a estas horas de la mañana. Como visión global, ¿qué se puede externalizar? Todo lo que no sea core de la empresa. Y, si no recuerdo mal, si no estoy mal informado, Metro se dedica a transportar personas, a mover gente de un sitio a otro; ese es su objetivo fundamental: ¡mover personas de la manera más eficiente posible!, no limpiar -tenerlo limpio sí, pero no la función de limpiar-. Aquí lo que nos proponen es inflar la empresa: vamos a llenar Metro de cerrajeros, soldadores, albañiles, ebanistas, fontaneros, en definitiva, ¡de todo lo necesario para mover un tren!, porque es fundamental, ¡sin fontanero, no podemos mover el tren, eso lo tenemos todos claro!

En definitiva, ¿cuál es el modelo por el que parece que quieren que apostemos tanto Podemos 1 como Podemos 2? Primero, ¡arruinar Metro!, esa es la parte fundamental. Segundo, que el cien por cien de los empleados sean públicos. ¡Pero, hombre, no nos quedemos en Metro, vamos a hacerlo en todo el país!, ¡todo el país con empleados públicos!, ¡no vamos a andarnos con tonterías si tenemos la oportunidad de cambiar todo! (*Risas.*) Bueno, ese modelo, por si no lo sabe, yo les informo -soy uno de esos maniáticos a los que les gusta leer-, ya se probó en el siglo XX y fracasó en el siglo XX. ¡Por cierto, estamos en el siglo XXI!, lo digo para ponernos un poco en situación.

Por cierto, señores del PSOE, estos son los señores que quieren gobernar con ustedes o ustedes quieren gobernar con ellos. ¡Ojito, átense los machos!, que dirían en términos taurinos. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*) (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Más Madrid.*) (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie.*)

Por último, lo que le pido es que, de ahora en adelante, Metro se gestione como se tiene que gestionar y no les deje, por favor, llevarnos a la "URSI", que es la "Unión de Repúblicas Socialistas Ibéricas", ¡que parece que es donde queremos llegar! Y yo lo siento, pero socialista no, ibérico sí y además contento. Por favor, siga así, señora Consejera, y enhorabuena por el trabajo que está haciendo. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **MORAGA VALIENTE**: Gracias, Presidenta. En primer lugar, quiero saludar la presencia y dar la bienvenida a la nueva Consejera Delegada de Metro, doña Silvia Roldán. También quiero agradecer sus explicaciones; de hecho, coincidimos tanto con su planteamiento que casi se hace innecesaria la intervención de este portavoz. También tenemos que agradecer la oportunidad que nos da el hecho de que se haya presentado esta iniciativa por parte del Grupo Más Madrid; sinceramente, me han parecido muy interesantes las intervenciones de todos los portavoces.

Sí tengo que decir que nosotros no somos conversos respecto a lo que es Metro en su conjunto. Como Partido Popular, hemos demostrado durante muchos años nuestra convicción en esta

infraestructura; creemos que, como infraestructura centenaria que es, está jugando un papel fundamental para el desenvolvimiento de los ciudadanos de la ciudad de Madrid en su conjunto, un papel absolutamente trascendental.

Sí tenemos que decir que, desde luego, no es lo mismo el Metro que se creó en el año 1919, ni el Metro de 1980, ni siquiera el Metro de 1994, que el Metro de Madrid que tenemos en este momento. Estamos hablando, además, de una infraestructura con una envergadura y unas dimensiones muy importantes: es la tercera infraestructura de Metro por importancia de Europa y la novena del mundo; es decir, estamos hablando de más de 300 estaciones nada más y nada menos, y estamos hablando de cerca de 300 kilómetros de infraestructura; por tanto, la dimensión es muy importante.

Cuento como anécdota que en el año 1995, cuando el Partido Popular introdujo en su programa electoral que se iba a construir un determinado número de kilómetros de Metro, concretamente 170, nadie dio un duro por esa promesa electoral, que el señor Gallardón, por cierto, cumplió estrictamente y se construyeron los 170 kilómetros de Metro. Posteriormente, en el año 1999, también se habló de la construcción de MetroSur, poca gente apostó –desde luego, de los Grupos de la oposición, ninguno- por que se construyera MetroSur y ahí está MetroSur; también podemos hablar de la línea circular, etcétera. Por tanto, esa es una labor e históricamente también hay que reconocer a la gestión del Partido Popular. Naturalmente, a partir del año 2003, Esperanza Aguirre también hizo una labor muy importante en ese sentido, de modo que nosotros, en relación con Metro, no somos conversos.

Como decía y como se ha reconocido aquí, efectivamente, Metro de Madrid ha evolucionado de una manera muy importante en los últimos años. Ha crecido de un modo casi exponencial, lo que lleva aparejado –y esto es de lo que hoy venimos a hablar aquí precisamente- que las labores de mantenimiento también sean muy importantes. Estamos hablando, en este caso concreto, de un contrato de servicio de mantenimiento de en torno a 35 millones de euros, un contrato que se planifica con una vigencia de 2020 a 2023, con más de 7 millones de euros de gasto en previsión durante cada uno de esos años; por tanto, estamos hablando de cifras a tener en consideración.

En este caso concreto, tal y como usted ha comentado, estamos hablando de un contrato sujeto a la ley, concretamente, a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre el procedimiento de contratación en los sectores de agua, energía, transportes y servicios postales, cuyo procedimiento de adjudicación –que a nosotros nos parece, además, que hay que subrayarlo- es un procedimiento abierto, pero que respeta estrictamente, hasta donde hemos llegado –que es la fase de licitación, el procedimiento de licitación inicial- los principios básicos de publicidad y libre competencia.

Nos gustaría saber, llegados a este punto, señora Consejera Delegada, cuántas empresas se han presentado, porque ha finalizado el plazo de licitación, si no tengo mal entendido, el 12 de noviembre a las 12 horas. Por tanto, lo que se abriría ahora es el plazo de adjudicación, que, dicho sea de paso, también ya hay establecido y previsto un plazo máximo en todo el procedimiento de seis

meses, y nos gustaría saber cuántas empresas se han presentado a la licitación y si, en su caso, se ha presentado algún tipo de recurso especial al Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, que también tiene su importancia en esta fase. Ustedes saben que se puede presentar recurso especial, que se puede interponer recurso ante el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid en todo el proceso de licitación, adjudicación, hasta la formalización del contrato, y esto tiene su importancia.

Como ustedes saben también, inmediatamente después, en su caso, una vez emitida resolución por el Tribunal Administrativo de Contratación, siempre cabe interponer recurso ante el contencioso-administrativo; es decir, que todo el proceso es absolutamente garantista, que tiene su importancia, y que hay que subrayarlo aquí, porque estamos hablando de un contrato, además, de una dimensión muy importante. Nosotros creemos, señora Consejera Delegada -y lo tenemos que decir aquí-, que se ha ceñido estrictamente al procedimiento legal establecido, como he comentado.

Se ha hablado aquí también por parte de otros intervinientes de que estamos hablando de un contrato que da mucha importancia al carácter predictivo o que tiene un carácter preventivo, como en la medicina: más vale prevenir que curar; creemos que eso es muy importante y que marca una diferencia sustancial y cualitativa importante respecto a contratos similares anteriores. Creemos que, efectivamente, este tratamiento predictivo sirve fundamentalmente para adelantarse a posibles incidencias o a situaciones no deseadas, o a problemas, para poder preverlos y, en ese sentido, también aminorar costes, en su caso. Naturalmente, como se ha apuntado aquí, también permite una mejor y una mayor planificación, permite establecer calendarios de actuación; en definitiva, permite una mejor gestión, como se ha apuntado aquí, yo creo que muy adecuadamente.

Nosotros también participamos de algo que he anotado aquí, que usted ha comentado, que es un contrato necesario, porque entendemos que da un mejor servicio respecto a contratos anteriores. Creemos también, como usted ha dicho -coincidimos plenamente-, que es, por otra parte, un contrato habitual, que es recurrente; este tipo de contratos se ha hecho en otras ocasiones, pero, insisto, introduce elementos cualitativos, como el hecho de que se introduzca un nuevo enfoque respecto a que se divide en líneas, en trece lotes, en trece líneas; es decir, permite un mejor tratamiento del servicio de mantenimiento y, naturalmente, coincidimos también con usted en que es un contrato que actualiza y mejora contratos anteriores desde un punto de vista operativo y también desde un punto de vista también económico, por lo tanto, coincidimos en ese sentido plenamente.

La Sra. **PRESIDENTA**: Por favor, vaya finalizando.

El Sr. **MORAGA VALIENTE**: Concluyo diciendo que, efectivamente, Metro ha evolucionado, ha crecido y necesita servicio de mantenimiento acorde a las necesidades y envergaduras propias del año 2019; en ese sentido, creemos que este contrato es el contrato que Metro de Madrid necesita para su mantenimiento. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Buenos días, señora Roldán; bienvenida a esta Casa. En primer lugar, quiero agradecer sus explicaciones y la capacidad de síntesis que ha tenido para, en poco tiempo, por lo menos hacernos un dibujo general de este contrato. Respecto a este contrato, la principal preocupación para el Grupo Parlamentario Socialista es garantizar la calidad del servicio de Metro de Madrid; Metro de Madrid que, como ya se ha dicho anteriormente, es piedra angular del transporte en la Comunidad de Madrid. Ya tuvimos ocasión cuando nos visitó anteriormente en la Asamblea de trasladar nuestra preocupación por la situación en la que se encontraba Metro de Madrid antes de su llegada y coincidimos en la necesidad de revertir esa situación realizando todas las mejoras necesarias. Un ejemplo puede ser este contrato de mantenimiento, que, como señalaba usted misma, es un salto de calidad en relación a los anteriores contratos y en relación a cómo se afrontaban las situaciones de degradación en las que se encontraban las infraestructuras de Metro de Madrid, porque es obvio y evidente que para garantizar la calidad del servicio es necesario garantizar la idoneidad de todas las infraestructuras de Metro de Madrid.

En ese sentido, en cuanto a este contrato, sí es cierto que hay un punto de discrepancia que podemos tener y es en cuanto a los criterios que se han establecido para la licitación: el peso de los criterios económicos, ese 80 por ciento frente a solo el 20 por ciento de los criterios cualitativos y técnicos. Es verdad que nos ha hablado del cumplimiento de criterios de solvencia que tienen que tener todas las empresas que participen en esta licitación, pero al final se pueden establecer este tipo de criterios desde un punto de vista a veces un tanto no objetivo o que no esté suficientemente clara la objetividad para determinar esos criterios de solvencia, a nuestro juicio. En ese sentido, nosotros sí que hubiésemos reclamado y sí pediríamos un mayor peso de los criterios técnicos y cualitativos a la hora de tomar este tipo de decisiones, porque eso nos permite tener más garantías de que no solamente se van a resolver este tipo de licitaciones en base a cuestiones meramente económicas que posteriormente puedan repercutir de manera negativa en los trabajos que se van a realizar.

En cuanto a los fundamentos que nos ha trasladado que han motivado este contrato...; bueno, ¿necesario? ¡Evidentemente, claro; es necesario! Nos ha hablado de que Metro de Madrid no tiene recursos para acometer este tipo de trabajos y esto nos llevaría a una pregunta: ¿entonces, hasta ahora, cómo se estaban realizando este tipo de trabajos? Es verdad que hay una parte de trabajos de mantenimiento que realizaba la plantilla de Metro de Madrid y hay otra parte que se estaba realizando a través de externalización, pero sus palabras me llevan a la conclusión de que hay determinados trabajos que son necesarios, que a partir de ahora se van a poder desarrollar con este contrato, que anteriormente no se estaban desarrollando. Me gustaría que usted nos aclarase esta cuestión.

En cuanto al principio o fundamento de recurrencia, es evidente y ha sido así; ha habido contratos anteriores de los que se deduce que no tenían el alcance para acometer determinados trabajos en la red y que eran necesarios. En cuanto a la actualización, pasamos a un modelo de mantenimiento predictivo, que nosotros compartimos, pero también nos preocupan algunas cuestiones en relación a este punto, como, por ejemplo, cómo se va a realizar, cuál es la operativa



que se va a seguir, la metodología que se va a seguir con este tipo de actuaciones; es decir, ¿se van a realizar a demanda?, ¿se van a realizar de una manera pautada?, ¿va a haber un servicio a disposición completa?, ¿quién va a determinar cuándo, cómo y de qué manera se hacen este tipo de actuaciones?

De la misma manera, nos preocupa también la coordinación de la gestión de las diferentes actuaciones en las diferentes líneas, porque nos vamos a encontrar estaciones en las que coinciden diferentes líneas y, si la licitación no coincide con las mismas empresas, cómo se van a coordinar este tipo de actuaciones en algunas de las estaciones en las que coincidan varias líneas.

Otra cuestión que nos llama la atención es cómo se van a afrontar las condiciones y riesgos laborales de los trabajadores de las empresas que sean adjudicatarias de la licitación, cuál va a ser el criterio que se va a seguir en relación a política de riesgos laborales. También nos gustaría saber si este tipo de contratos tienen algún tipo de efecto sobre la plantilla de Metro; es decir, sobre la tasa de reposición, si va a afectar de alguna manera, porque para nosotros es importante. Ya expusimos en su momento, en la Comisión de Transportes, la necesidad de que se establezca un plan de empleo para Metro de Madrid; entonces, quisiéramos saber si hay algún tipo de incidencia en relación a la plantilla con este contrato.

Para ir finalizando y no pasarme en el tiempo, hay una reflexión general que nos gustaría hacer...

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

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, Presidenta. Ya voy terminando. Nos gustaría saber si se ha valorado la posibilidad de incrementar la plantilla de Metro en lo referido a este tipo de actuaciones de mantenimiento en vez de externalizar, de cara al futuro. Nosotros entendemos que sería deseable y que, pese a lo que se ha comentado anteriormente, abarataría costes y daría una mayor seguridad en cuanto a que se dispondría de personal cualificado, con una plantilla, además, consolidada que permitiría afrontar de cara al futuro este tipo de actuaciones con mayor rigurosidad. Muchísimas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. A continuación, para contestar a los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra, por un tiempo máximo de siete minutos, la señora Consejera Delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Muchas gracias. Como son muchas las preguntas, me he hecho un guion intentando dar respuesta a todas ellas de manera ordenada. Lo primero de todo es que, efectivamente, una de las primeras cosas que nosotros hemos hecho –en mi caso, como Consejera Delegada de Metro de Madrid- ha sido tener reuniones con los representantes de la empresa y ofrecer desde el primer momento diálogo para escucharles, para ver cuáles son sus reivindicaciones y cuáles son los puntos en los que podemos mejorar Metro de Madrid, porque así lo entiendo. El conocimiento está en sus trabajadores y debemos

escuchar qué tienen que aportarnos, y en este proceso estamos: intentando encontrar puntos de encuentro para mejorar Metro de Madrid, que realmente es lo que nos interesa a todos.

De la misma manera, quiero decir que también, en parte por mi perfil técnico, estoy abierta a cualquier discusión técnica; es decir, les doy la buena noticia de que cualquier ofrecimiento respecto a valorar o considerar nuevos procedimientos de licitación o nuevos porcentajes respecto a adjudicaciones -un 80/20 por ciento- yo estoy dispuesta a valorarlo y estudiarlo, porque debe de ser así. Además, yo vengo de trabajar en una empresa pública desde hace dieciséis años, como saben, licitando contratos públicos y específicamente siete años en mantenimiento. He vivido la época de la crisis, he sido absolutamente consciente de los procedimientos en los que se producían estas licitaciones, en las que se primaba la parte económica por la coyuntura en la que nos encontrábamos enmarcados dentro de esta crisis económica, pero, efectivamente, podemos estudiar y reestudiar estos porcentajes de consideración para adjudicar.

Como les digo, para ponerles un poco en antecedentes, si hacemos un análisis del histórico de la recurrencia de estos contratos, los contratos anteriores se hacían con una adjudicación solamente en términos económicos, y en este caso hacemos una valoración, porque ya estamos incluyendo la parte del 20 por ciento de valoración técnica. Con esto les quiero decir que, efectivamente, soy consciente de todo el proceso de crisis en el que hemos estado inmersos en el país y la contratación pública no ha sido ajena a eso; entonces, estamos en proceso de mejorarlo. Esto lo puse de manifiesto en la comparecencia que hice hace unas semanas: les indiqué que iba a hacer una revisión de todos los procesos que teníamos dentro de la compañía, y en este proceso estamos, tanto de los técnicos como de los económicos; en definitiva, estamos trabajando sobre ello.

Respecto al tema de la externalización, quiero expresar de forma muy clara que en ningún caso es externalización en el sentido de privatización. Para nosotros, los 7.000 trabajadores que tiene la compañía son fundamentales, son los que tienen el conocimiento y el know how de la compañía, son los que nos están aportando soluciones ahora mismo. Como les indicaba hace una semana, estoy entrevistándome con ellos para intentar encontrar los problemas o los principales puntos en los que hay que empezar a trabajar de manera urgente. Este contrato hace una contratación de gestión de servicios. Les puedo dar datos técnicos del servicio de conservación y obras, que es personal de obra civil, que es personal de Metro: actualmente hay una plantilla de 54 personas; estas personas son las que atienden los avisos más urgentes, aquellos en los que hay que actuar de manera más rápida. Son 54 personas las que atienden estas incidencias y, efectivamente, viene produciéndose una reducción de este personal provocado por el efecto del ERE, de la crisis económica... Son datos técnicos que quiero poner encima de la mesa, pero también quiero decir, tal cual anunciaba hace unas semanas, que no solamente estamos preocupados por hacer un análisis de todos los procesos de la compañía sino que también somos conscientes de que es necesario hacer un estudio de planteamiento respecto al plan de empleo a estos cuatro años; como dije, estamos estudiando este plan de empleo que cubrirá todas las áreas de la empresa.

Respecto a la solvencia técnica y económica, hacían mención a si tienen conocimiento del trabajo que van a desarrollar. Una de las cosas que nos da tranquilidad respecto a este punto es que, dentro de la solvencia tanto técnica como económica que se solicita, tienen que presentar una declaración responsable, que después se valida para hacer esta valoración técnica, que incluye la experiencia que tienen en trabajos similares; por tanto, son empresas que, efectivamente, tienen el conocimiento para poder realizar estos trabajos. Como saben, son 13 lotes para cada una de las líneas, incluyendo Canillejas y ML1; ML1 se incluye porque nosotros tenemos tanto la operación como la explotación y, dentro de la explotación, está la parte de gestión de mantenimiento. Si les parece, además, les voy a detallar exactamente a qué nos referimos con esta parte de mantenimiento preventivo para que tengan totalmente claro cuáles son las labores que se han incluido como novedad dentro de este pliego.

Respecto al tema de las infraestructuras críticas, en el pliego de prescripciones técnicas no se incluyen planos, pero se incluye la ubicación de determinados pozos, en concreto, pozos de bombeo, que por su relevancia se consideran críticos, y se especifica el número en cada una de las estaciones, lo que da pie a un cálculo presupuestario, junto con la periodicidad y el mantenimiento preventivo que hay que aplicar. Por tanto, se considera por parte de la empresa que son infraestructuras críticas, porque se da mucha información respecto a la ubicación de los pozos de bombeo, los pozos de aguas fecales... Por ello, consideramos que en este punto hay que tener un poquito de precaución.

Como les indicaba, el importe preventivo previsto son 3,27 millones al año. ¿Cómo se calcula este importe? Se calcula en base a un análisis del mantenimiento, de la periodicidad y de las actuaciones de preventivo que se van a realizar, que son: en pozos de ventilación, dos veces al año; en los pozos de bombas, una vez al año; en drenajes exteriores de estaciones, dos veces al año; en drenajes interiores de estaciones, una vez al año; en drenajes interiores de salidas de emergencia, una vez al año; en cubiertas de templete de acceso, dos veces al año, y en cubiertas de templete de ascensores, dos veces al año. Se calcula en base al número de actuaciones programadas que se considera que son necesarias realizar y a un "preciario" único, que está incluido en el pliego de prescripciones técnicas; es decir, por responder a la pregunta que hacían, dentro del pliego de prescripciones técnicas está determinado el "preciario" en base al número de horas/persona y medios necesarios para realizar estas labores... *(La señora Cuartero Lorenzo pronuncia palabras que no se perciben.)* Está incluido dentro del "preciario" el pliego de prescripciones técnicas y, en base a estos precios establecidos, con las periodicidades programadas, se calcula el importe para cada una de las líneas, con el número de infraestructuras que, como les digo, se especifican dentro del pliego, y se determina el precio total dedicado al mantenimiento preventivo. Por tanto, existe una planificación a priori, con una periodicidad en la que se van a atender estas actuaciones, que es la novedad que se añade con respecto a las actuaciones que se estaban realizando anteriormente en las que básicamente se atendían las actuaciones de mantenimiento correctivo y, ante los avisos que se realizaban a través del COMMIT, se llegaba a resolver la incidencia. En este caso, se considera que el adelantarnos a estas situaciones, el poder hacer un mantenimiento preventivo, va a reducir el número

de incidencias y, por tanto, también el número de avisos de mantenimiento correctivo que será necesario atender.

Efectivamente, ya se ha cerrado el proceso de licitación, el de presentación de ofertas. Son catorce las empresas que se han presentado para todos los lotes y ninguno de los lotes se ha quedado desierto en la presentación de ofertas; es una composición tanto en UTE como en empresas únicas y, a día de hoy, no tenemos constancia de ningún recurso administrativo.

¿Cómo se realizaban anteriormente los trabajos? Como les he ido explicando, tenemos la plantilla de Metro de Madrid, que en los contratos anteriores cubría el mantenimiento correctivo de los incidentes o avisos que se recibían a través del COMMIT, y la modalidad o el punto importante que añade este contrato es la gestión del mantenimiento preventivo, que, como les digo, va a venir a mejorar o a reducir, obviamente, el número de avisos que se van a recibir con carácter de urgencia. Cuando hablamos de que es un contrato que se tiene que pensar a nivel global o con mucho tiempo - porque es una labor que se tiene que realizar durante mucho tiempo-, el punto importante que se añade en este contrato, que es el análisis del preventivo, también nos va a permitir hacer una valoración de si las periodicidades que se aplican a priori son suficientes o es necesario realizar alguna modificación. Como comprenderán, en determinadas líneas se considera que el número de adaptaciones que hay que realizar son una o dos intervenciones al año pero, con la experiencia que vamos a poder sacar de este contrato, podremos llegar a una optimización de este proceso, en el que quizás podremos determinar que en algunas líneas haya que ampliar esa programación porque, a lo mejor, tenemos una casuística más compleja y es necesario hacer más actuaciones de preventivo y, sin embargo, en otras líneas haya que hacer menos actuaciones de preventivo; con lo cual, consideramos que el periodo de estos cuatro años nos va a permitir ajustar este procedimiento y llegar a una optimización plena.

Con respecto a cómo se va a gestionar la concurrencia de distintas líneas, quiero decirles que la adjudicación es por líneas, los trece lotes son por líneas, incluyendo el depósito de Canillejas y ML1; una vez que se resuelva la adjudicación para cada una de las líneas, cada una de las líneas tendrá claramente determinada cuál es la ubicación de estos pozos, templetes y demás a los que antes hacía referencia. En el caso de que se diera la concurrencia de dos o tres líneas, se determinará y se dejará muy claro cuál es la competencia de cada uno de los adjudicatarios que tienen la obligación de hacerse cargo de estas instalaciones.

La Sra. **PRESIDENTA**: Por último, finalizamos la comparecencia con los turnos de réplica y dúplica si lo Grupos Parlamentarios lo desean. ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie? (*Asentimiento*).

La Sra. **ALONSO ALONSO**: En primer lugar, quiero agradecer el talante de la compareciente y que haya tenido a bien abrirse a ciertas propuestas. Como siempre, parto de la base de que su modelo y el nuestro son muy diferentes; la visión que tenemos nosotras es muy diferente a la suya, pero teniendo en cuenta que nuestra posición es que se aumenten las plantillas de Metro,

que no se oferten esas licitaciones y que se apueste por una gestión cien por cien pública, pedimos que, por lo menos en este caso, si se va a hacer, que se cambien los criterios y que no sean los criterios económicos los que tengan el mayor peso y sí la calidad del servicio. Y eso se lo digo teniendo en cuenta situaciones desastrosas del pasado, en concreto con la línea de Metro. No sé si es conocedora de los incidentes que hay en Alcalá de Henares, precisamente por una mala actuación en las obras del Metro, que han llevado a que haya ahora mismo una situación bastante crítica para los vecinos, donde hay problemas en edificios, etcétera. Lo que queremos evitar es ese tipo de actuaciones y que, por el mero hecho de querer correr, de querer hacer ciertos recortes o de querer poner el foco en cuestiones que no son las de la excelencia del servicio, la calidad del servicio y el servicio a la ciudadanía, se produzcan ciertos fallos. En ese sentido, le agradezco su talante.

También quiero responder al señor del PP 2, porque aquí ha venido a echarnos en cara ciertas cuestiones a los demás en lugar de hablar de la comparecencia, y quiero decirle una cuestión: usted a mí me dice que no hay huelga de Metro, que el sindicato minoritario o mayoritario... El sindicato mayoritario de maquinistas de Metro ha desconvocado la huelga porque quiere seguir negociando, pero los problemas en Metro existen, los problemas son diarios y, si quieren ustedes seguir escondiendo la cabeza, háganlo; a lo mejor cuando la levanten la fila de atrás ha pasado a su puesto y les ha arrasado Vox.

Nosotras estamos orgullosas de querer generar una confluencia, de llevarnos bien con el Partido Socialista y de querer gobernar con el Partido Socialista; siempre lo hemos dicho, no lo hemos ocultado y, evidentemente, preferimos un Gobierno progresista para España que no el "trifachito" que ustedes han editado primero en Andalucía y reeditado después en Madrid. Si quiere usted darme a mí lecciones de gestión, le voy a recordar que ustedes han gestionado poco y que, allí donde lo han hecho, lo han hecho de manera deficiente, como es el caso de Arroyomolinos o el caso de Valdemoro, donde han quebrado el Ayuntamiento. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario Vox en Madrid?

La Sra. **CUARTERO LORENZO**: Sí. Gracias, señora Presidenta. Me sumo al agradecimiento por el tono siempre constructivo de las intervenciones de la Consejera Delegada, aunque voy a reincidir en mis argumentos con respecto a dos de las cuestiones, principalmente a la supuesta confidencialidad del pliego de prescripciones técnicas. Soy perfectamente consciente de que no es de su responsabilidad la elaboración y la tramitación hasta el momento de su publicación de los pliegos, pero quiero recalcar que tenemos que distinguir entre lo que es un servicio esencial y un servicio que nosotros consideramos superimportante de una infraestructura crítica o una infraestructura estratégica, de aquello que realmente para nosotros puede ser muy importante para permitir la operatividad. El Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad es el competente para vigilar todas aquellas infraestructuras que por parte del Gobierno central –no del Gobierno autonómico- se incorporan al Inventario de Infraestructuras Críticas. Insisto, puede que a mí me falte documentación; el Inventario de Infraestructuras Críticas, efectivamente, como ustedes comprenderán, es clasificado y no tiene acceso a él cualquier persona, pero sí es cierto que, si es

necesario, hay que aludir a él. Aquí estamos hablando de una infraestructura crítica contemplada en el inventario e insisto en que hay que estar siempre de acuerdo con las directrices que el Consejo de Seguridad Nacional da en cuanto a la protección de infraestructuras críticas. Es decir, si se tratase de eso, tendríamos que tener requisitos de seguridad para el personal que vaya a tener acceso a las instalaciones, a la documentación, a las comunicaciones. Insisto, una cosa es una infraestructura crítica y, por lo tanto, si efectivamente usted me dice: "mire, pues esto ha sido declarado infraestructura crítica en el año tal", yo no tengo ningún inconveniente que poner, pero que se aluda a la protección de unas infraestructuras críticas y, después para el acceso al pliego lo único que se solicite es un certificado electrónico..., o nos estamos equivocando mucho al decir que es una infraestructura crítica, o estamos cometiendo una negligencia al permitir el acceso a esos pliegos simplemente por identificarte con un acceso electrónico.

Por otro lado, en cuanto a la determinación de precios -y creo que estará usted totalmente de acuerdo conmigo-, es el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas el que textualmente dice que no deberán figurar... O sea, no define el contenido del pliego de prescripciones técnicas, es verdad; lo que sí dice es lo que no debe estar y define el pliego de cláusulas administrativas generales y particulares. Los precios, la determinación de precios, siempre son materia del pliego de cláusulas administrativas particulares, reservándose solo para el pliego de prescripciones técnicas -como estoy segura de que usted conoce mucho mejor que yo por su historial, aunque yo también tengo historial en contratación- el montante económico del contrato y su distribución por lotes, nada más; nunca deben estar dentro del pliego de prescripciones técnicas las bases de precios, los precios unitarios ni la formación de precios. Nada más que añadir. Insisto en que sé que no es de su responsabilidad, pero realmente me sorprende que no se haya presentado ningún recurso contra los pliegos en este sentido. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario Más Madrid?

La Sra. **PÉREZ MUÑOZ**: Sí, quería unirme a los agradecimientos a la señora Consejera Delegada por su talante y por su capacidad negociadora porque, además, sabemos que en el tema de la huelga se está esforzando para conseguir evitarla.

Me preocupan también, por otro lado, las respuestas de PP 1 y PP 2, que además en esta Consejería es muy evidente. Por un lado, el desprecio a la huelga me ha sorprendido enormemente y creo que, como ha dicho la Consejera, el personal de Metro es el gran capital que tiene esta empresa pública y tenemos que cuidarlo, valorarlo y en ningún caso despreciarlo. También me preocupa la comparación de una contratación privada; nosotros lo que estamos pidiendo es una contratación en la casa, con una empresa pública. Este concepto de lo privado y lo público que se mezcla es un poco preocupante.

También quiero una explicación de qué medidas se van a tomar para que la licitación no tenga los problemas que yo ponía sobre la mesa. En realidad no es una mejor opción que sea con plantilla propia; todas las razones que han dado de la oficina de coordinación, etcétera, con plantilla

propia podría funcionar exactamente igual. Y lo que más me ha preocupado son las dos opiniones de que les preocupaba mucho inflar económicamente Metro de Madrid, cuando sabemos lo que ha supuesto la descapitalización que se ha llevado a cabo en los últimos años de la infraestructura, cómo la hemos sufrido las usuarias de Metro, cómo hemos tenido que dejar pasar Metros -yo no había dejado pasar Metros diría que desde hace una década y ahora hay que dejar pasar Metros de lo llenos que van, que no se puede entrar- y cómo esta descapitalización ha llevado a todos los problemas que tenemos ahora sobre la mesa. Entonces, me parece muy serio que nos preocupe inflar una infraestructura que está descapitalizada y habrá que reflexionar porque vamos a llevar al precio justo. Creo que es una buena noticia inflar algo que está descapitalizado.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario de Ciudadanos? (*Asentimiento*).

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Consejera. Quiero el turno de réplica porque me acabo de enterar de que el comunismo es progresista y supongo que la semana que viene la Tierra será plana, pero en fin. El desprecio se lo hacen ustedes al 88,6 por ciento de los trabajadores. De 35 personas en el Comité de Empresa, 4 son de Solidaridad Obrera, que es la que ha convocado la huelga; es el 11,4, piensen también en el 88,6 restante. Por cierto, los datos me los ha dado un trabajador de mantenimiento de ciclo corto -lo digo para que no piensen que vienen de alguien...-, y me ha dicho también que la Consejera es accesible, siempre tiene la puerta abierta y, por ahora, como es lógico, el diálogo es su tarjeta de presentación.

Vamos al Barrio Sésamo laboral. Metro contrata a un solador; si no se rompe una baldosa, el solador de Metro se queda leyendo el Marca. Opción 2: Metro contrata un servicio, el trabajador cobra igual pero casualmente produce. ¿Por qué? Porque, si en Metro no se rompe una baldosa, el trabajador se puede ir a solar a otra obra. ¿Saben cómo se llama esto? Trabajo, calidad, trabajo sostenible. ¡Fíjense la diferencia! Un pequeño detalle. ¿Qué conocimiento queremos mantener en Metro? Desde luego, el de solar no; ingeniería, operación ferroviaria, procesos de mantenimiento, gestión de recursos humanos..., en definitiva, lo que tiene que ser la cultura de una empresa ferroviaria, lo que sería el Metroway, o si lo digo más españolizado, "Metroguai".

Y ya la única duda que me queda. Esta mañana he oído a la "Marquesa de Galapagar" decir que era muy importante y que ella garantizaba la redistribución de la riqueza. Entonces, una duda -y me da lo mismo que me conteste Podemos 1 que 2-: ¿se pretende cobrar más a quien trabaja para pagar más a quien no trabaja o, la segunda opción, cobrar más a quien trabaja para poder contratar, sin alta en la Seguridad Social -vamos a mantener el estilo Echenique, Echenique's model-, a un recadero y no quedarse sin guardaespaldas mientras se van a comprar los pañales? Cuando me aclaren esto, se lo agradeceré mucho. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **MORAGA VALIENTE**: Sí, gracias, Presidenta. Simplemente, para concluir, quiero dar las gracias a la señora Consejera Delegada por las muchas, detalladas y pormenorizadas explicaciones

que nos ha dado en relación con este contrato, que es al fin y al cabo para lo que hemos venido aquí, al margen de otras consideraciones, veleidades o comentarios fuera de lugar. Por lo demás, sin embargo, el tono de esta comparecencia ha sido satisfactorio en general por parte de todos los Grupos.

Queremos agradecer también que esté usted abierta a reconsiderar el tratamiento de los porcentajes de adjudicación, tal y como ha comentado, en lo económico y en los criterios de calidad. No quiero ser agorero, pero me da la sensación de que reconsiderar el porcentaje del tratamiento económico va a ser complicado si gobierna quien va a gobernar, porque ya solamente con anunciar la posibilidad de Gobierno que se prevé para España parece que los indicadores económicos empiezan a caer; no tenemos más que ver hoy mismo la cifra de paro, que es el peor dato de los últimos años, y me parece que no vamos a ir por buen camino. De modo que su pretensión de poder hacer esa consideración y tratar en el futuro de estudiar una reconsideración de los porcentajes va a estar complicada; insisto, sobre todo en el apartado económico.

Compartimos, por otra parte -aquí sí quiero hacer una particular puntualización-, el respeto que usted ha manifestado en relación con los trabajadores de Metro, que desde el punto de vista del Partido Popular son el principal soporte de una empresa tan importante como es Metro de Madrid y a quienes desde el Partido Popular queremos poner en valor.

Por último y para finalizar, esperemos -porque, insisto, es para lo que hemos venido aquí- que este contrato sirva, en definitiva, para dar un mejor servicio de mantenimiento al conjunto de Metro de Madrid, que al fin y al cabo es lo que se pretende. Nada más. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: ¿Desea el turno de réplica el Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Sí, gracias, Presidenta. La verdad es que escuchar al portavoz del Partido Popular hablar de sus deseos de dar un mejor servicio por parte de Metro de Madrid a los madrileños y las madrileñas y oírle hablar de la buena gestión que a lo largo de todos estos años han realizado de Metro de Madrid, cuando menos, produce un poco sonrojo si no carcajada, pero bueno. En fin, creo que si algo se ha demostrado en la comparecencia de hoy y en la comparecencia del otro día de la Consejera Delegada es que algo no se venía haciendo bien en Metro de Madrid durante todos estos años, por lo que requiere una revisión y una reevaluación y acometer la necesaria inversión para que Metro de Madrid vuelva a ser lo que en su momento fue.

Dicho esto, señora Consejera Delegada, voy a mencionar dos cuestiones simplemente. Me gustaría que nos pudiera contestar -ya que antes, por falta de tiempo seguramente, no lo ha podido hacer- sobre la posible afección que pueda tener este contrato en la plantilla de Metro de Madrid y también -la segunda cuestión- que nos aclarara algo en cuanto a la coordinación de los riesgos laborales de los trabajadores y las trabajadoras que vayan a acometer los trabajos de mantenimiento de infraestructuras.



Por lo demás, agradezco todas sus palabras, todas sus explicaciones, así como el talante que hasta el momento está demostrando. Y finalizo agradeciendo hoy la presencia de la representación sindical de Metro de Madrid, en concreto de la Sección Sindical de UGT, que se encuentra hoy aquí acompañándonos; les preocupaba la importancia de este contrato y que suponga un beneficio para Metro de Madrid y para los trabajadores y las trabajadoras de Metro de Madrid. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Interviene en dúplica y cierra el debate la señora Consejera Delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Brevemente, por terminar, quiero indicarles que para solucionar el tema de la huelga hemos ofrecido diálogo con todos los representantes de la empresa. Vamos a quitar el tema de la huelga; es diálogo con todos los representantes de la empresa, en todo momento, para encontrar puntos de encuentro y buscar soluciones. Creo que es importante no centrarnos únicamente en el tema especial de la huelga, porque a mí me parece que lo importante no es este hecho sino realizar un trabajo continuo de diálogo para intentar encontrar puntos de encuentro; suceda lo que suceda, hay que llegar a puntos de encuentro para lograr una mejor situación. Ese es el ofrecimiento que nosotros hemos hecho y creo que lo estamos poniendo en marcha desde el primer día que llegamos a la compañía.

De la misma manera, de verdad, quiero reiterar este ofrecimiento de diálogo y de análisis de todas las aportaciones que aquí realizan. Yo tengo una componente técnica y, desde el punto de vista técnico, estoy dispuesta a estudiar, analizar y debatir todo lo que deseen, porque yo creo que esto es una mejora para todos, para Metro de Madrid y, además, desde el punto de vista de la transparencia, para todos los madrileños; o sea, todas las aportaciones técnicas serán tenidas en consideración y estoy dispuesta a debatirlas sin ningún tipo de problema.

En cuanto a lo que se referían acerca de la línea de Alcalá de Henares, la línea 7b, quiero reiterar lo que ha indicado nuestro Consejero hace unos días: se va a hacer un estudio geotécnico que va a permitir determinar las actuaciones que en concreto hay que realizar en las viviendas afectadas, lo cual también creo que es un hecho importante. El problema de la línea se debe, como saben, a toda la afección del terreno por la presencia de las sales y no tanto al mantenimiento realizado. Yo creo que en Metro de Madrid se han realizado actuaciones constantes, pero, bueno, tiene una casuística especial. Quiero reiterar, por tanto, el anuncio que ha hecho nuestro Consejero, que es relevante respecto a este trabajo de identificación del terreno que se va a hacer desde el punto de vista de la afección geotécnica del terreno, lo que va a venir a redundar en determinar claramente cuáles son las viviendas que se encuentran afectadas por este hecho y sobre las que se va a actuar. También quiero reiterar el anuncio que ha hecho nuestro Consejero respecto a que está previsto que haya disponibilidad presupuestaria para poder acometer estas actuaciones.

Respecto a la afección de este contrato en cuanto a la plantilla de Metro, quiero reiterar, desde luego, el inicio de mi intervención anterior y también de la comparecencia realizada hace unas

semanas. Nuestro objetivo es conseguir una mejora o una solvencia técnica y económica de la compañía, sin menoscabo, por supuesto, de hacer un estudio de cómo tiene que evolucionar en cuatro años la plantilla de Metro de Madrid. Una cosa no impide la otra; que técnicamente se busque una eficiencia del contrato de mantenimiento no menoscaba el hecho de que se quiere hacer un estudio detallado de cómo tiene que evolucionar la plantilla de Metro de Madrid para los cuatro próximos años. Creo que esto da respuesta a lo que me preguntaban, ¿de acuerdo?

Respecto a la coordinación de riesgos laborales, obviamente, en todos los contratos que tenemos ahora mismo en Metro de Madrid esta es una de las cosas que más se cuidan. Como saben, no solamente dentro de la solvencia técnica y económica se piden una serie de requisitos que son fundamentales para que el ofertante pueda acceder a hacer la licitación, a presentar esta oferta o a tener una valoración técnica de la misma, sino que nosotros, dentro de la empresa Metro de Madrid, también verificamos todas estas actuaciones no solamente desde el punto de vista de riesgos laborales sino también desde el punto de vista de la prevención, que nos parece fundamental.

Quiero terminar reiterando, desde luego, que, efectivamente, yo no he estado en la etapa en la que se licitaba este contrato. Como les digo, reitero mi ofrecimiento a debatir desde el punto de vista técnico todo lo que consideren oportuno. Creo que esto es bueno, es beneficioso, aporta cosas nuevas a la manera de gestionar y, por supuesto, no estamos cerrados a ello, porque cualquier aportación es positiva y debe tenerse en cuenta. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Señorías, pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? (*La señora López Ruiz pide la palabra.*) Señora López.

La Sra. **LÓPEZ RUIZ**: Yo quiero hacer un ruego, a ver si hay alguna posibilidad de subsanación. Cuando nos introducimos en el Portal de Contratación Pública para ver los diferentes pliegos -no digo de este sino del conjunto-, nos encontramos algunas llamadas de atención; por ejemplo, que necesitamos DNI, que no podemos entrar porque está protegido o bien que es información clasificada y demás. Me gustaría que la Presidenta y la letrada elevaran a donde fuera pertinente, respecto a todos los obstáculos que nos encontremos especialmente los miembros de la Comisión de Vigilancia de las contrataciones, cómo podemos ir salteándolos para poder entrar en cada uno de los pliegos o en cada uno de los expedientes que necesitamos para valorarlos en su estudio. Ayer lo comenté con la letrada y, efectivamente, me imagino que algo se podrá ir haciendo.

También me gustaría que, al igual que a la Comisión se nos manda una relación de todos los contratos, incluso de los menores, si hubiera alguna posibilidad, se nos enviara una relación de todas las licitaciones; porque los contratos pasados, los contratos ya ejecutados, están bien y, evidentemente, nos aportan muchísima ayuda, pero me gustaría que se estudiara si hay alguna posibilidad de que se nos mandara una relación de licitaciones de contratos, porque nos ayudaría muchísimo a no estar todo el día buscando, ¡que parecemos hormiguitas, de verdad! Simplemente eso.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vale; tomamos nota y le decimos algo. ¿Algún otro ruego o pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo más ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 52 minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

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

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

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

**TARIFAS VIGENTES**

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



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

Asamblea de Madrid