



INFORME DE GESTION DEL CUARTO TRIMESTRE DEL 2024

DICIEMBRE 2024

1. ANTECEDENTES

El Pleno del Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 30 de marzo de 2004, aprobó la gestión directa del servicio público de reforma, mantenimiento y gestión de la vía urbana Calle 30 y las vías de acceso vinculadas a la misma a través de sociedad mercantil local, así como la constitución de una sociedad mercantil bajo la forma de sociedad anónima, denominada Madrid Calle 30, S.A.

Posteriormente, en su sesión de 23 de diciembre de 2004, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid modificó la forma de gestión del servicio público sustituyendo el régimen de gestión directa a través de sociedad mercantil local por la gestión indirecta a través de sociedad de economía mixta.

El 27 de abril de 2005 la Concejalía de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras decidió convocar concurso público para la selección de socio privado en la sociedad de economía mixta, siendo el objeto del contrato la reforma, conservación y explotación de la M-30 mediante la forma de sociedad de economía mixta, previa selección del socio privado de la misma.

El 12 de septiembre de 2005 se firma el “Contrato relativo a los Servicios de Gestión Integral de la M30” entre el Ayuntamiento de Madrid y la sociedad mixta Madrid Calle 30, así como el “Contrato relativo a ciertos Servicios de Conservación y Explotación de la M-30” entre Madrid Calle 30 S.A. y Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A. (EMESA).

Ambos contratos fueron objeto de tramitación de un expediente de modificación del servicio público iniciado con fecha de 27 de abril de 2007.

Posteriormente, el 29 de septiembre de 2011, se tramita la aprobación en Junta de Gobierno de la subrogación, por parte del Ayuntamiento de Madrid, de la deuda financiera de la sociedad Madrid Calle 30, S.A., lo que conlleva a la elaboración de un nuevo reequilibrio financiero de la sociedad Madrid Calle 30, S.A.

La gestión de Madrid Calle 30 se rige por los documentos contractuales que vinculan a los tres agentes intervinientes: El Ayuntamiento de Madrid, la empresa de economía mixta Madrid Calle 30 y EMESA.

La gestión diaria de la conservación y la explotación viene determinada por el Manual de Explotación de la Infraestructura, los documentos contractuales y sus modificaciones. Las actuaciones de mantenimiento correctivo, que vienen

sobrevenidas, suponen asimismo una tarea esencial de la gestión diaria si bien resultan ajenas a la conservación programada de la infraestructura.

El Manual de Explotación es un documento clave en la conservación y la explotación de la infraestructura y, es por ello, que está en constante revisión y mejora para adecuar la conservación a las necesidades de la infraestructura y garantizar unos adecuados estándares de calidad.

Asimismo, parte esencial de la gestión de la sociedad es la tramitación y ejecución de los proyectos de renovación y mejora necesarios para la infraestructura que pueden venir determinados por diversos motivos:

- Obsolescencia o finalización de la vida útil de los elementos
- Mejora en las prestaciones bien sea por motivos tecnológicos o de seguridad.
- Rehabilitación de infraestructuras para prevenir posibles fallos.

En el presente documento se realiza un informe de gestión de Madrid Calle 30 a lo largo del cuarto trimestre del año 2024.

2. PROYECTOS DE RENOVACIÓN

La renovación y mejoras en los elementos de la infraestructura suponen un hito fundamental en la gestión de Calle 30. La situación de los proyectos vinculados a la gestión de Madrid Calle 30 es la siguiente:

2.1.- Proyectos en ejecución.

- Renovación de la Gestión Centralizada de los túneles de Calle 30, de importe 12,5 millones de euros, adjudicado en 2 lotes. Proyecto financiado por Fondos Europeos dentro del plan de recuperación, transformación y resiliencia. Finalizado en Octubre.
- Proyecto de renovación de Instalaciones de Alumbrado Exterior (dividido en 4 lotes) con tecnología led con lo que se consiguen unos ahorros elevados en el consumo eléctrico y reducción de las emisiones de CO2 a la atmósfera; por importe de 19,5 millones de euros. Proyecto financiado por IDAE. Finalizados lote 1, 2 y 3. Firmado modificado del lote 4.
- Proyecto de adecuación de exutorios del bypass, por un importe de 1,3 M€. Finalizado.
- Rehabilitación de la pasarela de Maques de Zafra, por un importe de 3 M€. Proyecto financiado por Fondos Europeos dentro del plan de recuperación, transformación y resiliencia. Iniciado en abril 2024. Firmado un modificado con aumento de plazo de ejecución hasta abril del 2025.

- Demolición de la pasarela de San Pol de Mar. Finalizado en Diciembre 2024.

2.2.- Proyectos en licitación.

- Implantación de una arquitectura de seguridad en la red informática de explotación de Calle 30.
- Proyecto de remodelación de la pasarela de Ramon y Cajal fase 2.
- Rehabilitación del pozo de bombeo 15NC15.
- Colocación de balizas de GPS en los túneles de la M-30.

2.3.- Proyectos en redacción.

- Rehabilitación del puente de Estrella Polar, por un importe aproximado de 5,0 M€.
- Mejora del drenaje en varias salidas de emergencia y pozos de ventilación.
- Proyecto de renovación del sistema de GPS en los túneles de Calle 30.
- Renovación de telecomunicaciones en los túneles de Calle 30.
- Proyecto de renovación de las instalaciones de climatización de los cuartos técnicos de los túneles de Calle 30.
- Proyecto de renovación de las instalaciones contraincendios de los túneles de Calle 30.
- Proyecto de renovación del sistema de control de accesos.
- Proyecto de embocaduras de la Avda. Ilustración.

3. GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

3.1 Supervisión del Mantenimiento de las Instalaciones.

Una de las labores principales es el seguimiento del mantenimiento realizado por EMESA sobre las instalaciones de MC30. El número de equipos que se engloban dentro del área de Instalaciones de MC30 según inventario del programa Prisma es del orden de los 18.000 agrupados en 110 clases o familias. El número de órdenes de trabajo, por año, realizadas para estos equipos es del orden de las 36.000. Dado el elevado número de equipos y de órdenes de trabajo no es posible un seguimiento individualizado del mantenimiento de cada uno de los equipos, por ello se han establecido herramientas de supervisión global para el análisis del mantenimiento.

3.2 Seguimiento del mantenimiento de obra civil.

Se realiza las siguientes labores de seguimiento:

- Revisión diaria del Cuadro de Mando. El Cuadro de Mando es una aplicación informática que entre otras cosas permite la monitorización en tiempo real de parte de los equipos.
- Revisión diaria del Informe Diario sobre el estado de los equipos, donde se monitoriza el estado, averías, alarmas o avisos de todos los equipos y sistemas conectados al Centro de Control.
- Visitas a los túneles para revisar el estado de las instalaciones, así como verificar la correcta realización de las labores de mantenimiento.
- Reuniones de mantenimiento con EMESA los lunes y jueves. En estas reuniones se revisan las principales incidencias de mantenimiento ocurridas en los últimos días, se revisa el informe diario y el cuadro de mando. También se sigue el cumplimiento del plan de mantenimiento preventivo. Adicionalmente se tratan temas puntuales relevantes relativos al mantenimiento.
- Revisión de la evolución del plan anual de mantenimiento.
- Análisis de averías repetitivas o de especial relevancia: Además de las labores relacionadas con el mantenimiento de instalaciones citadas anteriormente se han tenido diversas reuniones de trabajo con fabricantes de equipos que presentan problemas recurrentes o problemas de obsolescencia.

Es importante destacar el alcance de la campaña de 2024. Se ha actuado sobre 64.000m² equivalentes a 5.000 metros lineales distribuidos en varias zonas y sectores de la vía:

- Zona sureste: en esta zona se ha realizado la actuación más importante y de mayor afección a la calzada y a los vecinos. Por una parte, la calzada exterior de la M-30 desde el PK-10+400 al 9+400 incluidos (Puente de Vallecas), y por otro lado el otro lado la calzada interior a la misma altura (Puente de Vallecas).
- Zona norte: esta zona ha recogido un tramo de la vía de servicio de la carretera M-607 sentido salida (carril Bus) concretamente del PK-9+050 al 9+350 incluidos.
- Zona suroeste (túnel): dentro de los túneles de la M-30 se ha actuado en dos zonas concretas. Por un lado se ha realizado una mejora del firme en el túnel de la calzada exterior del tubo baipás sentido este entre el PK-15+000 al 14-000. Y, por otro lado en el tramo donde concurren la calzada

interior de la vía de servicio, el tubo baipás sentido oeste, y el ramal de acceso a ambas desde la glorieta de Marqués de Vadillo (PK-15+600 al 16+000).

3.3 Coordinación con servicios de emergencia.

Se siguen realizando reuniones de coordinación y mejorando los procedimientos de coordinación y actuación en situaciones de emergencia, así como la formación de los diferentes departamentos implicados: Bomberos, Samur, Policía Municipal, Policía Nacional y Madrid Calle 30.

3.4 Cortes de tráfico.

Diariamente se solicita a la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación las autorizaciones necesarias para la ejecución de los trabajos de mantenimiento.

3.5 Análisis diario de datos de tráfico.

Desde Calle 30 se analiza el tráfico en Calle 30 en tiempo real a través de la aplicación SETRE, midiendo la intensidad, velocidad, ocupación de la vía y trayectos realizados tanto en superficie como en túnel y su comparación con el día tipo similar.

Se realiza un análisis diario de la afección a la M-30 de las obras del Ayuntamiento de Madrid.

También se analiza la afección de las Obras que el Ayuntamiento de Madrid ejecuta en zonas limítrofes a la M30, para prever su afección y tomar las medidas adecuadas.

3.5 Obras externas con afección a la M-30.

No existen obras externas que afecten a la M-30. A primeros del 2025 se iniciara el soterramiento de un tramo de la A-5 a continuación de los túneles existentes.

3.6 Atención al ciudadano.

Como parte importante del trabajo, se siguen resolviendo dudas, solicitudes, quejas y peticiones de los usuarios de la vía o de los ciudadanos que, de una manera u otra, están afectados por ella.