

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 585

19 de diciembre de 2017

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE ESTUDIO SOBRE LA AUDITORÍA DEL ENDEUDAMIENTO Y LA GESTIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo

Sesión celebrada el martes 19 de diciembre de 2017

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-1186/2017 RGEF.12585.** Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre postura de la Consejería de la que es

---

titular respecto al endeudamiento provocado por la M-45 y que afectaría a su Consejería.  
(Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- C-884/2017 RGEP.9675.** Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre carretera M-45 bajo la supervisión de su Dirección General. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

**3.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 11 horas y 28 minutos. ....	35757
<b>— C-1186/2017 RGEP.12585. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre postura de la Consejería de la que es titular respecto al endeudamiento provocado por la M-45 y que afectaría a su Consejería. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	35757
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega exponiendo los motivos de petición de la comparecencia. ....	35757-35759
- Interviene el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez. ....	35759
- Exposición del Sr. Viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. ....	35759-35765
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, el Sr. Oliver Gómez de la Vega, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez. ....	35765-35775
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez. ....	35775
- Interviene el Sr. Viceconsejero dando respuesta a los señores portavoces. ....	35776-35778
- Se suspende la sesión a las 12 horas y 48 minutos. ....	35779
- Se reanuda la sesión a las 13 horas y 1 minuto. ....	35779
<b>— C-884/2017 RGEP.9675. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre carretera M-45 bajo la supervisión</b>	

<b>de su Dirección General. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	35779
- Exposición de la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras. ....	35779-35782
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, el Sr. López Rodrigo, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez. ....	35782-35793
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras dando respuesta a los señores portavoces. ....	35793-35796
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	35796
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	35796
- Se levanta la sesión a las 14 horas y 5 minutos. ....	35796



*(Se abre la sesión a las 11 horas y 28 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todas y a todos. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Estudio del Endeudamiento de la Comunidad de Madrid. Quiero comunicar que hemos recibido solicitud de delegación de comparecencia de la Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, doña Rosalía Gonzalo, en el Viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, el señor Valverde Bocanegra. ¿Lo acepta la Mesa? *(Asentimiento.)* La Mesa lo acepta. Comenzamos con el primer punto del orden del día.

**C-1186/2017 RGE.12585. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre postura de la Consejería de la que es titular respecto al endeudamiento provocado por la M-45 y que afectaría a su Consejería. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Doy la bienvenida al compareciente. En primer lugar, tiene la palabra el señor Oliver, del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, para explicar las razones que motivan la comparecencia por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Muchas gracias, señor Valverde Bocanegra, por venir hoy aquí; sin embargo, tenemos que preguntarnos por qué hoy la Consejera no ha querido venir. No sabemos muy bien si es porque no se sabe bien los números de la M-45 o porque sabe que en su Consejería hay algo que no está bien y no quiere venir a dar la cara. En cualquier caso, su comparecencia hoy aquí parece constatar más la segunda de las hipótesis que la primera, porque estamos seguros de que ustedes conocen los números aunque no nos los quieran dar.

Como saben ustedes, ayer solicitamos la suspensión cautelar de los pagos a las concesionarias de la M-45, porque entendemos que tras el informe de la Cámara de Cuentas, que es de 2005, y la denuncia que hemos presentado a Fiscalía, se dan elementos suficientes como para que la Comunidad de Madrid suspenda dichos pagos hasta que se resuelva, si se han vulnerado los derechos de los y las madrileñas.

Usted ha sido de casi todo en la Comunidad de Madrid; ha sido diputado en varias Legislaturas, aparte de Director de Recursos Humanos en Metro y Director Gerente de Metro, pero nos vamos a centrar sobre todo en dos periodos de su vida sobre los que, como estuvo y está, quizá nos pueda ayudar a entender ciertas dudas un poquito mejor: entre el año 2001 y el año 2003, justo cuando se hace entrega de la M-45, usted es Viceconsejero de Obras Públicas y Urbanismo, y en esa parte nos centraremos ahora un poquito. Luego fue usted Director General de Infraestructuras, Viceconsejero de Organización Educativa y Viceconsejero de Empleo. Entre 2003 y 2005, es decir, justo antes de empezar la Legislatura, usted fue Director Gerente del Consorcio Regional de

Transportes, y actualmente ocupa el mismo cargo que tenía en el periodo 2001-2003, y es el Viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, con lo cual, también nos va a venir fantástico que usted venga hoy aquí.

Centrándonos en la etapa 2001-2003, en el año 2001 se empezaron a disparar los presupuestos de las obras de la M-45. De esa fase nos interesa saber cómo y quién autorizaba los modificados de las obras o si había algún tipo de control, porque, como usted sabe, empezamos licitando la obra por 279 millones de euros, pasamos a 360 millones de euros en el concurso, y parece que acabamos, según comparecientes anteriores, en 510 millones de euros. Particularmente, nos interesa julio de 2002, concretamente el día 25 de julio, porque se producen una serie de modificaciones a los pagos de las concesiones; es más, según la Cámara de Cuentas –espero que usted haya tenido oportunidad de leer el estudio-, la Comunidad de Madrid no tenía estudios de vialidad en los que se recogiese la justificación del sistema de financiación propuesto. Todos los comparecientes han dicho que se hizo para cumplir una norma europea, pero es que eso no ha quedado reflejado absolutamente en ningún documento; entonces, si esa es la justificación, queremos saber cómo puede ser que se justifique una cosa sin plasmarla siquiera en un documento oficial y que sea todo de viva voz. ¿Usted también asegura que esto se hizo para cumplir una norma europea, cuando no consta en ninguna parte?

En el año 2002 se entregaron subvenciones directas. Eso, según la Cámara de Cuentas, constituye una participación de la Comunidad de Madrid en la financiación de las infraestructuras. Se registran presupuestariamente los subconceptos denominados "Gratuidad de Peaje", lo que es contrario a la definición de los propios pliegos de este peaje como subvención ligada al uso de la infraestructura. ¿Puede darnos alguna explicación de cómo pudo ocurrir esto? Es decir, ¿cómo puede ser que mientras que la Comunidad de Madrid justificaba un pago en diferido de las infraestructuras se decidiese en el año 2002 abonar la cantidad de 81 millones de euros de manera directa a las concesionarias? No entendemos muy bien cómo puede ocurrir eso cuando decían que no se podía.

En el año 2015 usted ostenta el cargo de Viceconsejero. No solo nos preocupa cómo se hizo, nos preocupa qué va a hacer la Consejería de aquí en adelante. ¿Podría decirnos cuánto se ha pagado a día de hoy? Queremos saber los números, señor Viceconsejero. ¿Cuántos pagos por sentencias hay pendientes? ¿Cuánto nos queda por pagar en total y cuántas sentencias más se esperan? ¿Tiene la Consejería, en la que usted es Viceconsejero, algún número claro? Porque a mí me consta que desde el Partido Popular se han quejado mucho de los números que nosotros hemos ido dando, pero es que ninguno de ustedes ha dicho nada sobre cuánto nos va a costar esto en el futuro, y creo que es un dato que los madrileños y las madrileñas merecemos conocer. ¿O es que tienen una ligera vergüenza de reconocer cuánto nos va a costar?

Con todos estos datos, y si ha recogido usted mis preguntas, queríamos saber –y esa era la intención por la que solicitábamos la comparecencia de la Consejera- qué piensa hacer ustedes para atajar este problema que se ha dado en la Comunidad de Madrid, cuánto queda por pagar y qué

reequilibrios piensan hacer ustedes, si es que no piensan hacer nada un poco más drástico, habida cuenta de la situación en la que nos encontramos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. *(El señor Gómez-Angulo Rodríguez pide la palabra.)* Dígame, señoría.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: Gracias. Pido la palabra, en virtud del artículo 115, a efectos de que se cumplan los artículos 70 y 209 del Reglamento. Quiero recordar que el señor Valverde Bocanegra comparece por delegación de la Consejera, llamada a comparecer hoy aquí, para un motivo concreto, que es el que figura en el orden del día, y el Reglamento ampara al compareciente a referirse al motivo concreto. Entiendo, de la introducción hecha por el portavoz del Grupo solicitante de la comparecencia de la señora Consejera, que ha ido más allá del motivo de la comparecencia de la señora Consejera, y casi ha hecho un repaso al currículum profesional público del señor Valverde. Es posible que el señor Valverde esté en condiciones de contestar, o no, pero, en todo caso, creo que hay que atenerse a los motivos de la comparecencia de la Consejera, señora Gonzalo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Bien. Tomada nota, la comparecencia es respecto al endeudamiento provocado por la M-45, por tanto, los números que afectarían a la Consejería. Señor compareciente, tiene usted la palabra.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Valverde Bocanegra): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, señor Oliver, quería empezar agradeciendo la oportunidad que nos brinda con esta comparecencia de poder dar algunas explicaciones, sumadas a las que yo creo que ya se han ido produciendo a lo largo de estas últimas semanas o de estos últimos meses en las distintas sesiones que se han producido de esta Comisión. Me corresponde, en este caso, comparecer en representación, y por delegación, de la Consejera de Transportes en virtud del artículo 209. La Mesa ha aceptado y, por lo tanto, poco más puedo decir. Lo que sí puedo asegurarle es el interés de la Consejera en participar en esta Comisión, sin ningún género de dudas; hoy está en el Consejo de Gobierno y ha considerado, en virtud de ese artículo que le permite esa opción, delegar en mi persona. Por lo tanto, yo intentaré arrojar toda la luz posible en su nombre, aunque seguramente habrá cosas que no les convenzan o de las que no quieran ser convencidos; aquí hay dos maneras de ver las cosas.

Ha empezado, como decía el señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular, haciendo una referencia histórica a los sitios por los que he pasado y he tenido el honor y la suerte de poder trabajar y hacer cosas por Madrid y por los madrileños. Yo creo que cualquier persona que lleve años en el servicio público puede estar orgullosa de las cosas que se hacen, a pesar de los ruidos que siempre hay en el entorno.

Me ha hecho una serie de preguntas que no tienen que ver con el objeto de la comparecencia sino con temas del pasado. Yo, en la medida de lo posible, voy a intentar responder. Evidentemente, no tengo los detalles; estamos hablando de cosas de hace 20 años por lo que no es

fácil poder dar demasiada información al respecto. Por supuesto que la Comunidad de Madrid, como cualquier Administración, tiene sistemas de control en la ejecución de las obras y, si pregunta si había control, si había supervisión y si había Dirección Facultativa, por supuesto que en la M-45, como en cualquier otra obra o concesión, la Administración tenía una Dirección Facultativa, que era la que tenía la responsabilidad y la obligación de velar por el cumplimiento de lo pactado y de proponer, en su caso, los posibles modificados que pudieran ocurrir. Es verdad que en el año 2002 se produce un reajuste, que es consecuencia de un aumento importante y notable en la inversión, especialmente del tramo 1, que es el tramo más complejo de la carretera M-45, como consecuencia de las exigencias del Ministerio de Fomento en su momento y de AENA, Navegación Aérea, para garantizar la seguridad en el movimiento de aeronaves en el entorno de Barajas y que, al parecer, obligó a hacer una sensible modificación al trazado original de la M-45, obligando a hacer unos movimientos para deprimir la calzada de forma importante. No recuerdo exactamente los datos, pero vamos, serían más de 20 metros lo que había que mover la cota de la calzada; una calzada llena de vías colectoras y de infraestructuras, es decir, estructuras, puentes o túneles, que suponía una mayor complejidad, añadido al retraso que eso suponía en la puesta en servicio. Esas son las causas que originan esa modificación de las condiciones originales, ese reequilibrio conforme a derecho, conforme a lo que los pliegos y la legislación aplicable establece, con todos los informes, también informes jurídicos, correspondientes; por lo tanto, ahí no hay mucho más que aportar.

Ha habido a lo largo del tiempo una serie de modificaciones que no han tenido que ver con decisiones administrativas sino con otro tipo de decisiones, que han sido las decisiones judiciales, porque este ha sido un proceso que ha estado judicializado desde el origen y, por lo que veo y por lo que le he escuchado adelantar también en su primera intervención, también están ustedes intentando judicializarlo, en alguna medida, por algún informe de la Cámara de Cuentas, del que en estos momentos desconozco el alcance que tiene; pero, como no conozco el tenor ni el dato del alcance de lo que pretenden, difícilmente voy a poder dar mi opinión.

Lo que yo sí creo es que al margen de todas estas cosas de las que se llevan hablando años –especialmente en estos últimos meses en el seno, y fuera, de esta Comisión- hay algo que es innegable y en lo que todos estamos de acuerdo, que es la virtud y la necesidad que ha podido generar una movilidad garantizada, especialmente para los madrileños, en la zona en la que discurre la M-45, que une el este con el suroeste; une barrios desde la zona de Carabanchel, atravesando polígonos, parques empresariales e industriales, Vallecas, Vicálvaro y unos municipios como Coslada y San Fernando con la Carretera Nacional 2. Eso ha permitido a lo largo de los años que haya un desarrollo económico que, sin una vía tan importante, de gran capacidad como la que en su día se concibió, hubiera sido impensable ver y concebir cómo sería en este momento Madrid.

En las últimas décadas, las infraestructuras en la economía mundial, según todos los autores reconocidos que escriben sobre este asunto, se han vertebrado en torno a tres tipos: las infraestructuras de transporte, las infraestructuras energéticas y las infraestructuras de comunicación. Y, en el caso de las infraestructuras de transporte, las carreteras forman y son un elemento absolutamente esencial, porque sin ellas el resto de modos no podrían funcionar correctamente. Es

verdad que ha habido una fuerte demanda desde los años noventa para hacer este tipo de infraestructura, no solamente en la Comunidad de Madrid sino en toda España y en todos los países de la Unión, y había que atender esa demanda creciente de movilidad –es decir, el número creciente de vehículos que circulaban por las carreteras-, había que combinarlo con las fuertes restricciones presupuestarias procedentes del modelo de estabilidad presupuestaria europeo. Las infraestructuras de mayor demanda, como digo, fueron las de carreteras, que eran las que generaban y necesitaban un importante esfuerzo inversor.

Bajo estas circunstancias de excepcional interés, tal como aprobó el Consejo de Gobierno en su momento y como establecía el Plan Regional de Estrategia Territorial que articulaba el sector logístico, conectaba las zonas industriales, como le comentaba antes, del suroeste de la región, con Barajas, el Aeropuerto y el Centro de Mercancías, el Corredor del Henares y las instalaciones de mercancías de Vicálvaro y Coslada. Cuando se debatía sobre este asunto, la necesidad de dotar de una nueva infraestructura de alta capacidad en aquel entorno, hay que recordar que la M-40, que era el único anillo, o la única circunvalación que podía absorber en aquel momento toda esa demanda ingente, estaba absolutamente colapsada. En el arco entre la Nacional 5 y la Nacional 1 de la M-40 había más de 100.000 vehículos; en el arco de la Nacional 401 a la Nacional 4 había hasta 140.000 vehículos diarios. No cabía duda en aquel momento de la necesidad de acometer una nueva infraestructura que pudiera absorber parte de ese tráfico para descongestionar y poder posibilitar y darles salida a muchos madrileños que necesitaban ir y venir, entrar o salir de las distintas ciudades que esta vía cosía.

Si no hubiera existido la M-45, muchos vecinos madrileños habrían visto afectada su vida diaria y habrían seguido perdiendo millones de horas a lo largo de los años por los colapsos que había y que en alguna otra carretera de Madrid todavía seguimos viendo; la carretera Nacional 1, por ejemplo, en este momento está también en una situación de colapso importante y, por eso, el Ministerio de Fomento, a petición de la Comunidad de Madrid, está trabajando en una alternativa a la Nacional 1. Esperemos que en breve se puedan empezar a ver los frutos de ese trabajo.

No hay que olvidar tampoco –es un dato que no se debe obviar- que nada más inaugurar esta vía en el año 2002, ya partió con 72.000 vehículos diarios; es decir, por encima de la expectativa que había y de la previsión. Esto permitió derivar más de 40.000 vehículos que lo hacían hasta ese momento por la M-40 y dio la posibilidad de descongestionar la M-40 y permitir el tráfico fluido en la M-45, que en estos momentos, en algunos de sus tramos, llega a superar los 107.000 vehículos diarios.

En el momento en que se plantea acometer la obra de la M-45, la posibilidad de afrontarla con gasto directo era inviable. En primer lugar, por falta de liquidez y, en segundo lugar y lo que es más importante, por las restricciones impuestas al déficit y al endeudamiento con la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea y del Pacto de Estabilidad y Crecimiento.

Permítanme que les insista, supongo que lo habrán oído en algún otro momento, en que en aquel momento había una necesidad de mantener el déficit público por debajo del 3 por ciento, y el endeudamiento debía ser inferior al 60 por ciento. Esto obligaba a una reducción de las inversiones públicas en términos monetarios, exigiendo recurrir a modelos de concesiones administrativas, como el peaje en sombra, que no aumentaban el endeudamiento de las Administraciones que lo acometían.

Existe cierta desconfianza, quizás por desconocimiento de los sistemas de concesión administrativa, con el peaje en sombra, en virtud del cual una empresa concesionaria se hace cargo del proyecto de construcción, financiación, mantenimiento y explotación de la misma, y en contraprestación se le compensa con una cifra variable dependiendo del tránsito que tenga, hasta un tope máximo de usuarios, durante un número fijado de años.

Entre las ventajas reconocidas del peaje en sombra se encuentra el hecho de que los viajeros no deben buscar unas rutas alternativas más económicas allá donde no existiera peaje duro y, además, no incurren en gastos relacionados con el cobro del peaje y, sobre todo, al igual que en los peajes convencionales, se optimiza la infraestructura ya que el concesionario asume los riesgos de la construcción.

Las limitaciones presupuestarias que han tenido durante los últimos años gran parte de las Administraciones Públicas en el ámbito de la Unión Europea han justificado la utilización de recursos del sector privado para acometer grandes proyectos de infraestructura pública. Abordar estos grandes proyectos con inversión privada se presentaba incluso como una necesidad impulsada desde las instituciones comunitarias.

Fue precisamente la Comisión Europea quien advirtió de la necesidad de fomentar estas fórmulas y canalizó su interés por la colaboración público-privada a través de diversos documentos, ofreciendo su éxito en los diferentes países como un adecuado recurso de financiación para el futuro inmediato.

Desde Europa comenzó a trasladarse a las Administraciones Públicas que, sin perder su función indelegable de ente fiscalizador y garante de seguridad pública, deberían fomentar las alianzas con el llamado Tercer Sector.

Inicialmente, se planteó como una solución para la realización de la Red Transeuropea de Transporte, después llevaría al Libro Verde sobre la colaboración público-privada y diversas normas de Derecho Comunitario en materia de contratación pública y concesiones, como la Directiva 2014/23, que supone la ampliación del objetivo de la regulación comunitaria frente a las normativas nacionales. En nuestro caso, para la M-45, la Ley 13/1995, de Contrato de las Administraciones Públicas, la Ley 3/1991, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y la Ley 8/1978, de Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

El Libro Verde, que hacía referencia al fenómeno de la colaboración público-privada en las restricciones presupuestarias, lo justificaba también en la necesidad de aprovechar los conocimientos

del sector privado. Incluso en el apartado 22 cita el modelo de concesión de cánones abonados por los usuarios del servicio –peaje duro- y también describe otro modelo a partir de las subvenciones concedidas por los poderes públicos, lo que se ha conocido como peaje en sombra.

Asistimos pues, veinte años después, a un juicio extemporáneo sobre la forma en que se decidió abordar la construcción de una infraestructura de transporte vital para nuestra región. Se ha dicho todo, y no siempre con rigor desde el punto de vista jurídico y económico, en estas últimas fechas. Además, se juzga ahora contando con datos con los que hace más de veinte años no se contaba. Me refiero a las interpretaciones jurídicas que las distintas instancias judiciales han dado a cuestiones tan relevantes como el pago de los justiprecios de los más de 800 procedimientos administrativos de expropiación forzosa tramitados en la M-45, con la doctrina acuñada por los tribunales sobre los sistemas generales. Estas interpretaciones han sido claramente beneficiosas para las empresas concesionarias y han alterado significativamente el modelo de concesión, tal y como fue definido en origen, debiendo asumir la Administración unos cuantiosos pagos con los que no contaba. No obstante, el Gobierno no pone en tela de juicio las decisiones judiciales; todo lo contrario, asume y ejecuta las mismas porque cree y respeta el Estado de Derecho. Se ha criticado también las cantidades que en concepto de cánones son abonadas por la Administración a las tres concesionarias.

Señorías, todo en esta vida se puede revisar y se puede reformular, todo ello con los instrumentos jurídicos que el ordenamiento pone al servicio de la Administración, pero nunca se pueden incumplir por parte de los poderes públicos las obligaciones contractualmente asumidas, y aquellos que así lo propongan demuestran una total falta de respeto por el Estado de Derecho que antes mencionaba.

La Administración está obligada a asumir los compromisos vigentes de pago con las concesionarias de la M-45, y así se está haciendo, incluso incrementando las cantidades que, como antes señalaba, los órganos judiciales están reconociendo a favor de las concesionarias. Esto es lo que este Gobierno está haciendo porque es lo que debe hacer.

No obstante, y como ya les adelantó la señora Consejera hace unas semanas, la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras está trabajando desde el pasado ejercicio en un reequilibrio económico-financiero del contrato de concesión de obra pública de la M-45.

La Administración debe hacer uso de esos instrumentos jurídicos que el ordenamiento pone a su disposición para que en el caso de detectarse un desajuste en las prestaciones acordadas entre las partes, se pueda exigir su ajuste. Se trata de un principio general de nuestro Derecho que en todo contrato, con independencia de su naturaleza jurídica, se ha de procurar que las prestaciones que las partes se obligan a dar, entregar y recibir, sean equivalentes desde el punto de vista económico.

Ese equilibrio o equivalencia de prestaciones, determinado en el momento de celebrar el contrato, debe mantenerse posteriormente durante el tiempo que dure su ejecución, en aplicación del principio general de vigencia de las condiciones contractuales. En el fondo, se trata de una técnica que permite devolver a las partes la situación inicial cuando durante la ejecución del contrato falla el

reparto de riesgos pactados. Así lo ha admitido nuestra jurisprudencia, y tal y como señala el Tribunal Supremo en una sentencia del 19 de septiembre del año 2000, el equilibrio económico de la concesión debe entenderse como la búsqueda de la igualdad entre las ventajas concedidas al concesionario y las obligaciones que le son impuestas, compensando así los beneficios probables y las pérdidas previsibles, persiguiendo una honesta equivalencia entre lo concedido y lo exigido al mismo.

Además, el equilibrio juega en ambas direcciones, esto es, tanto si la alteración de las condiciones iniciales perjudica al contratista como si perjudica a la Administración. Se trata de una cuestión compleja que debe ser muy bien planteada y que con toda certeza terminará, como otros asuntos, en los tribunales.

Los técnicos de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras están realizando un estudio previo cuyo objeto es valorar todas las opciones posibles de reequilibrio económico-financiero previstas en la ley y basadas en los fundamentos de Derecho necesarios para motivar la propuesta, partiendo todo ello del modelo económico-financiero vigente.

En definitiva y para concluir, señorías, durante todas estas sesiones supongo que han podido tener una idea clara de los detalles en esta Comisión de Estudio. Han analizado las razones que llevaron al Gobierno a la decisión de optar por un modelo de colaboración público-privada para acometer la construcción y explotación en un momento de restricciones presupuestarias nacionales y europeas, debiéndose concluir que no había otra opción salvo la de no hacer la obra, claro está, pero no parece que esa decisión hubiese sido correcta dadas las circunstancias que en aquel momento concurrían. El procedimiento administrativo de contratación contó con la supervisión administrativa de legalidad y con todos los filtros necesarios para que fuera ajustado a Derecho.

También, supongo, han hablado de las condiciones concretas y pactadas en los contratos de concesión y en los pliegos, el cálculo del canon de la concesión, la actualización y todos los parámetros. En todo momento la Administración, y como no podía ser de otra manera, ha atendido las obligaciones de dicha concesión.

La gestión desde el punto de vista operativo de la carretera, la conservación de la vía y la supervisión de la Administración es algo que está realizando en términos pactados. A continuación también podrán profundizar en este asunto; así como en las vicisitudes judiciales que han concurrido alrededor de la concesión, con los incrementos de los pagos en expropiaciones que han elevado significativamente los justiprecios y las sentencias que han reconocido mayores pagos. De nuevo la Administración, y como no podía ser de otra manera, ha atendido tales decisiones judiciales.

Y, por último, y lo que en mi opinión es más importante, la innegable necesidad de la infraestructura en un momento en el que había un grave problema de movilidad con una M-40 colapsada y esperándose nuevos desarrollos urbanísticos que habrían sido imposibles de abordar. Creo que también es innegable el éxito de la infraestructura desde el punto de vista de la utilización porque desde el primer momento el nivel de uso fue de alta intensidad, y no podemos decir lo mismo de otras Administraciones que optaron por sistemas similares de peaje en sombra para hacer sus

infraestructuras. Ahora, lo que corresponde y lo que toca, señorías, es trabajar por parte de los técnicos de la Consejería en el reequilibrio económico y financiero, antes citado, para la defensa del interés público de todos los madrileños. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ahora van a intervenir los representantes de los diferentes Grupos políticos. En primer lugar, tiene la palabra la señora Alonso del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Valverde. Tengo apuntado que usted fue Vicepresidente de Obras Públicas y Urbanismo en la etapa 2001-2003, y de nuevo Vicepresidente de Transportes, Viviendas e Infraestructuras en esta nueva Legislatura desde 2015. Voy a basar mi intervención sobre dos hechos que considero fundamentales en su trayectoria y de especial interés en su comparecencia. El primero de ellos, como le mencionaba ahora, por razón de sus cargos; son dos etapas en las que ha tenido vinculación directa con la M-45. Y el segundo de ellos, precisamente por el ejercicio de su responsabilidad actual, sobre todo y en concreto; por esta renegociación de las condiciones de estas concesiones que en sus últimas palabras nos ha venido a mencionar.

Por seguir un orden, voy a empezar por remitirme a la etapa 2001-2003, cuando siendo usted Viceconsejero sustituye a don Luis Peral -que también ha comparecido días atrás- y es entonces cuando se pone en uso la M-45; también es en su etapa cuando se producen los primeros reequilibrios de las tres concesiones. Hablamos de una carretera dividida en 3 tramos, cada uno de los cuales adjudicado a una concesionaria, y para las que los presupuestos iniciales, 1998, distan mucho de los que ya estaban aprobados cuando se ponen en uso. De un presupuesto inicial en el tramo 1, de 168 millones de euros se pasa a 291 millones; de un presupuesto inicial en el tramo 2, de 199 millones se pasa a 291 millones también; en el tramo 3, se pasa del presupuesto inicial de 128 millones a uno final de 172 millones. Pues bien, son unas concesiones sobre las que en 2002 se autorizan estos reequilibrios de los que usted tiene que tener conocimiento; y es que son unos reequilibrios muy especiales, muy trascendentales, tanto por su cuantía como por la fórmula tan compleja que mencionaba el otro día, pero creo que por mi intervención de ahora y con su presencia, van a adquirir mayor importancia.

Le decía que las cuantías eran trascendentales porque estos reequilibrios aumentan, para el tramo 1, en 90 millones de euros; para el tramo 2 en 51,6 millones y para el tramo 3 en casi 30 millones, en 29.7000.000 euros. Pues bien, si esto es importante, tanto o más lo es la fórmula de compensación que para ello se estableció y sobre la que la propia Cámara de Cuentas nos decía: "La Consejería ha contratado los servicios de una empresa independiente para la fijación de las nuevas condiciones derivadas de los reequilibrios. Los informes han sido emitidos por dicha empresa señalando importantes limitaciones porque la información que les fue proporcionada no había sido auditada ni verificada por expertos independientes. Por otra parte, la Consejería no ha aportado justificación suficiente de que todas las modificaciones de condiciones que han dado lugar a estos acuerdos para restablecer el reequilibrio, hayan tenido como origen causas imputables a la propia

Administración". Pues bien, tan grave como entender que estos acuerdos que se admitieron y los importes que he mencionado, aceptaban pagos que la Consejería no ha justificado que correspondan a la Administración, y quiero recordar que suponían un 80 por ciento de incremento sobre las cantidades iniciales. Lo considero de especial importancia, y aunque lo comenté en la comparecencia anterior se lo vuelvo a decir a usted, porque en esta ocasión lo voy a vincular a unos efectos posteriores que también considero demoledores, y que son los que luego veremos que derivan de las sentencias.

En cuanto a este coste, quisiera añadir un dato más a los comentarios que sobre los reequilibrios hace la Cámara de Cuentas, y es que se esfuerza en obtener un cálculo real del coste financiero que nos ha calculado esta empresa independiente, y que dice cuánto nos cuesta, cuánto pagamos por estos costes y qué traducción en coste financiero nos está haciendo esta empresa. Simplemente, concluye que en el tramo 1 se hace un incremento de 123 millones de euros, que se traduce en más de 300; esto es, incrementa los costes –no es que incrementen, ¿eh?, queda todavía por ver si el incremento, como había dicho antes, era realmente originado por la Administración-, bueno, asumiendo que los costes fueron incrementados en un 73 por ciento, la fórmula de cálculo que se les aplica nos lleva a incrementar los pagos en un 117 por ciento. Estamos diciendo que la traducción que se hace en estos reequilibrios, la fórmula que se establece y que va a sentar precedente –como luego diré-, traduce el coste que nos solicita la concesionaria en aumentar 2,5 veces –exactamente 2,52 veces- el pago que hacemos por los costes admitidos en el tramo 1; pero, en el tramo 2, la traducción es del 2,35 -cada euro que se admite como coste en el acuerdo del Consejo de Gobierno, multiplica por 2,35 veces el pago-, y en el tramos 3, por tan solo 1,76.

Para terminar, la Cámara de Cuentas achaca esta diferencia a que se produce, lisa y llanamente, por la falta de control financiero que se está realizando. Como le estaba diciendo, estos acuerdos de 2002 sientan precedente en la forma de calcular los restablecimientos de equilibrios financieros y fueron reiteradamente instados por las concesionarias cada vez que nos solicitaban reequilibrios. Por no agotarme en cifras, que sería demasiado exhaustivo, voy a limitarme simplemente al tramo 1. En el tramo 1 habíamos admitido un primer reequilibrio de 90 millones y, posteriormente, se solicita un reequilibrio de 27 millones; 27 millones que son admitidos, y para ello se firma un acta de conformidad firmada en el año 2006 por la Consejería con Concesiones Madrid, la concesionaria del tramo 1, en el que ambas partes se comprometen a restablecer el equilibrio financiero sobre la base del último modelo aprobado por Consejo de Gobierno del 25 de julio de 2002, tomando exactamente como precedente lo que había puesto en evidencia y censurado la Cámara de Cuentas en los términos que le he explicado; y de ello se derivarían nuevas tarifas e ingresos máximos que serían admitidos por la Comunidad a partir de abril de 2007. Esta acta, después de ser firmada y admitida por la Comunidad, no llega a realizarse. Por el contrario, sobre ella se van acumulando nuevas reclamaciones en los mismos términos y con los mismos alegatos en las que las concesionarias solicitan más expropiaciones; en el caso de este primer tramo, hasta 21 nuevas expropiaciones.

Precisamente es en estas sentencias, todas ellas desfavorables a los intereses de la Administración, donde se puede encontrar lo que se alegó en estas concesiones para oponernos a

estos reequilibrios, y se pueden utilizar ahora en la renegociación, que es por eso por lo que le decía que iba a basar mi intervención en estos dos hechos. Decía la Administración que no paga las expropiaciones porque está en la convicción de que el contrato de concesión está siendo tan favorable en su conjunto para las concesionarias, que, a pesar de los elevadísimos costes y sobrecostes de las expropiaciones, no se ha producido desequilibrio económico para las concesionarias, ¡es eso lo que alegan para no cumplir el acta de conformidad! Por esto, no se accede a las peticiones de restablecimiento que les formulan hasta que llega a formularlas, a sentenciarlas y a agotar el recurso el Tribunal Supremo. Todas las sentencias han sido desfavorables y hemos empezado a pagarlas. Creo que este año ya hemos admitido 210 millones de euros.

Pues bien, la Comunidad se opone a pagar los reequilibrios porque dice que no existe riesgo concesional ni desequilibrio que perjudique, también explica y alega que el tráfico real ha sido tan superior al previsto que ha originado 50 millones de euros más de los que esperaba la concesionaria, que el contrato está absolutamente desequilibrado a favor del contratista y también señala que, según sus cálculos, los 100 millones de euros que estaban obligados por contrato a destinar a conservación no se han producido, no alcanzan más allá de 50 millones de euros. Yo sé que ambas alegaciones fueron desestimadas, y precisamente son desestimadas alegando el informe que antes he citado. Por eso me he extendido tantísimo en él, porque cuando se deciden ustedes a contratar los servicios de esta empresa independiente, nos hace un informe que multiplica por 2,5 los costes que admite sin ninguna solvencia ni rigor, y además nos mete en todo este embrollo y sienta estos precedentes.

Quiero finalizar mi intervención diciéndole simplemente que he tomado los datos de estas sentencias del Tribunal Supremo y del informe de fiscalización que hizo en su día la Cámara de Cuentas, pero en la última comparecencia algunos mencionaron un informe Echeverría del que no he tenido conocimiento y sé que además tampoco voy a conseguirlo; no se ha publicado porque entiendo que no se llegó a aprobar, pero quizá usted también encuentre ahí nuevos razonamientos o nuevos alegatos para defender esta negociación.

Espero haber tenido al menos la oportunidad de asegurarme de que usted conoce las inquietudes que en esta Comisión despierta la M-45, que nos preocupan sobremanera los costes que ella comporta, que entendemos que ni los costes son proporcionados, o por lo menos no están debidamente justificados, ni las condiciones son tan rigurosas como deberían haber sido. Además, quiero llevar a su ánimo que, si ya hemos pagado cientos de millones por esta concesión, nos quedan otros cientos por pagar si se mantienen las condiciones actuales y los plazos vigentes de 2029 y 2032. Por último, quiero transmitirle la esperanza de que sean capaces de reconducir estas condiciones para el futuro. Muchas gracias, señor Valverde.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso. Ahora tiene la palabra el señor Oliver por el Grupo Parlamentario Podemos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Señor Valverde Bocanegra, hoy usted viene en representación de la Consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid y no ha respondido a

ninguna de las preguntas que yo le podría haber hecho a la Consejera. Se las resumo otra vez, por si quiere tomar nota: ¿cuánto ha pagado la Comunidad de Madrid por la M-45? ¿Cuánto nos queda por pagar? ¿Cuántas sentencias judiciales sobre expropiaciones quedan por abonar? Usted no ha respondido a ninguna de estas cuestiones; le rogaría que en su siguiente turno intentase contarnos lo que ha venido a explicarnos hoy en representación de la Consejera.

Ustedes siempre hablan de la necesidad de esta carretera. La M-40 está igual de colapsada ahora que en aquel momento, ¿planea la Consejería construir la M-46? ¿Entra dentro de sus planes? Porque si hoy estamos igual y justifican ustedes esa necesidad en base al colapso que sufría la M-40 en aquel momento, ahora deberían plantearse construir la M-46.

Además, si lo valoramos ex ante, ustedes lo justifican porque se usa mucho. Entonces, lo que ustedes están diciendo implícitamente es que el éxito de esta carretera es el fracaso de Metro Ligero, del TFM, del tren de la Warner, de la línea 7B, de MetroSur, de MetroNorte... Si eso es lo que ustedes nos quieren decir, podemos hablar; si es un fracaso absoluto todo lo que han hecho ustedes en los últimos veinte años, lo podemos entender.

Además, sigo sin encontrar ningún documento que diga por escrito que la Unión Europea nos impedía endeudarnos y que ustedes lo hicieron a pesar de las recomendaciones de la Unión Europea. Sigo sin encontrar ningún documento que lo justifique, porque todos ustedes lo han ido diciendo a lo largo de estas comparecencias, pero no hay ningún documento en el que ponga eso por escrito. ¿Quién se atreve a firmar eso?

Luego, hablaríamos desde el punto de vista legal. Dijo el Secretario General Técnico, el señor Mora de la Cruz, y también el resto de los siguientes comparecientes, que todo era legal. Sin embargo, de lo que nos hemos dado cuenta es de que ustedes modificaron ad hoc las leyes para que el peaje en sombra pudiese ser posible sin presentar un solo papel que lo justificase. Como decíamos la representante de Ciudadanos y yo mismo, hasta la Cámara de Cuentas se hace eco de esta información. Por cierto, no es el PRET lo que ustedes justifican, es el documento de bases; le recuerdo que el PRET nunca llegó a ser aprobado y usted debería saberlo.

Por otra parte, tenemos un concurso que está diseñado para evitar la competencia, y le voy a explicar por qué: los pliegos de este concurso –sé que no es su competencia, pero lo digo para que conste en el Diario de Sesiones- hablan del proyecto constructivo. ¿Sabe usted cuánto cuesta hacer un proyecto constructivo para todos los tramos de esta carretera? En torno a 5 millones de euros. ¿Cree usted que hay alguna empresa que esté dispuesta a perder 5 millones de euros sin llevarse seguro ese contrato? ¡Me da que no!

Además, el tiempo para la entrega de la documentación era escaso. Hoy, la Comunidad de Madrid, con medios técnicos mucho mejores que en 1998, da seis meses para redactar este proyecto, solo el proyecto, no la licitación de la obra, pero ustedes entienden que el proyecto de la mayor obra que ha construido la Comunidad de Madrid hasta ese momento se puede hacer perfectamente en cuatro meses, a no ser que, como indicaba el señor Plaza Rivero, hubiese cierto conchabeo entre las

empresas licitantes y probablemente hasta tuviesen la información con anterioridad, pero, bueno, eso tendrá que determinarlo un juez.

Hasta ahora hemos visto que ustedes modificaron la ley para hacer un determinado sistema concesional sin nada que lo justificase, sacaron el mayor concurso público de la Comunidad de Madrid de carreteras con unas barreras de entrada que en la práctica eliminaban cualquier competencia que no interesase, y las concesionarias presentaron unos proyectos con unos sobrecostes desmesurados, después de negociar en un procedimiento sin publicidad. ¿Ustedes no se dieron cuenta de que les estaban timando? ¿De verdad? Me llama la atención, porque muchos de ustedes eran diputados en aquella época. ¿No les llamaba la atención? ¿O nos estaban timando a todos? Al final, lo que ocurre es que lo pagamos todos. Y lo malo de todo esto es que solo acabamos de empezar.

La construcción finaliza siendo usted Viceconsejero y se decide indemnizar a las empresas de manera directa, en contra de sus propios principios, con más de 80 millones de euros. ¿Nos puede volver a explicar todo ese proceso? Yo sé que el señor Gómez-Angulo no está de acuerdo con que usted hable de periodos pretéritos, pero es que los periodos pretéritos nos están afectando a los pagos actuales. Usted era Viceconsejero cuando se autorizaron dichos pagos y cuando se aumentó la tarifa en más de un 20 por ciento.

Por si esto fuera poco, todas las sentencias –y no hablo solo de expropiaciones- se han perdido; hemos dejado de pagar a las concesionarias en determinados periodos; hemos hecho reequilibrios y hemos perdido todos los reequilibrios; en las expropiaciones ya ni entro, porque tenemos aproximadamente unos 30 juicios pendientes.

Vamos a las concesionarias. ¿A usted le parece razonable, señor Valverde –y usted es Viceconsejero ahora-, que las empresas concesionarias en los últimos cinco años hayan tenido beneficios superiores al 20 por ciento todos y cada uno de los años y algunos años hayan tenido beneficios de hasta el 49 por ciento? Si quiere, le dejo los libros de cuentas para que usted les eche un ojo y luego me diga si le parece razonable. A mí me parece que yo invertiría en una situación como esa si supiese que la Administración me va a pagar un 50 por ciento de beneficio algún año y más de un 20 con certeza todos los años seguidos. Para que tengan una idea, un depósito en un banco como mucho ahora da un 2 por ciento.

Llevan ustedes 18 años con este tema encima de la mesa y no han hecho nada; hasta ahora no han hecho absolutamente nada, solo pagar cada día más a unas sociedades concesionarias que se lucran todos los días con el dinero de todas y todos los madrileños. Y esto no solo desmonta el mito de que ustedes son buenos gestores sino que directamente siembra la duda de si ustedes sobrevivirían en cualquier empresa privada; tengo yo serias dudas de que en cualquier empresa privada ustedes no estuviesen despedidos desde hace mucho tiempo. Nosotros llevamos mucho menos tiempo que ustedes y hemos sacado los números de cuánto nos va a costar, que ustedes no nos quieren decir: de los 300 millones que íbamos a pagar inicialmente, vamos a llegar a 3.000 si se completan los cálculos que nosotros tenemos. Y nuestro Grupo Parlamentario ha planteado una serie

de escenarios según los cuales podemos recuperar la carretera por un coste muy inferior al que estaríamos pagando si siguen ustedes gobernando y sin hacer nada. Lo repito, ustedes llevan 18 años con este tema encima de la mesa, y no es un problema de falta de competencia técnica, en la Administración hay técnicos extraordinarios, que hacen fantásticamente su trabajo, el problema es que esto no es una decisión técnica, es una decisión política. No es casualidad que todas las empresas que han formado parte de esta concesión estén en los sumarios de la Púnica, de la Gürtel, de la Lezo... Entiendo que a ustedes eso les debería llamar la atención.

Ayer, la señora Cifuentes decía en Onda Cero que la Comisión de Investigación solo servía para investigar el pasado y que no nos importa el futuro de los madrileños. Bueno, fueron ustedes los que llevaron el caso del Canal a la Fiscalía. Todos sabemos que las decisiones que tomó su partido, y usted y la señora Cifuentes -que no lleva 18, lleva 26 años en esta casa-, tienen un enorme impacto en las políticas que ahora podemos hacer, y no es una cuestión del pasado, señor Valverde Bocanegra, sino del presente y, sobre todo, del futuro. Si ustedes tienen de verdad la voluntad de hacerlo, lleven este caso también a Fiscalía para empezar a trabajar de verdad. Parafraseando a la Ministra Báñez en 2012, no es que nosotros hayamos vivido por encima de nuestras posibilidades, es que ustedes han gobernado por encima de nuestras posibilidades. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Oliver. Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**. Gracias, señor Presidente. Buenos días a todos y a todas. Señor Valverde Bocanegra, bienvenido a la Comisión. He de decir que al Grupo Parlamentario Socialista nos ha sorprendido que 24 horas antes de la celebración de la Comisión, sabiendo el Gobierno Regional y la Consejera que estaba citada a comparecer aquí desde hace dos semanas, hayan decidido hacer este cambio de cromos; teníamos a la titular y nos hemos quedado con el suplente. El suplente, supuestamente, viene a informarnos de lo que iba a decirnos la Consejera y, si usted está poniendo en su boca las palabras que tenía preparadas la Consejera, tengo que decirle que ha sido una falta de respeto clara y nítida al conjunto de los miembros de esta Comisión. No le voy a hablar de su pasado, eso lo dejaré para más adelante, pero usted debería haber traído datos y haber dado respuesta a algunas de las cuestiones por las que llevamos planteando aquí desde hace más de tres meses, porque usted es conocedor de sobra, ¡de sobra!, de las cuestiones que hemos preguntado aquí, de los datos que hemos requerido aquí, porque usted, a día de hoy, es un responsable político de esta Consejería. Los comparecientes anteriores, excepto el señor Mora, como Secretario General de la Consejería, carecían de información del día de hoy, se basaban en la información de cuando ellos gestionaron y tomaron las decisiones. Me parece que usted ha venido -tengo que decirlo- a faltarnos al respeto, porque hay cuestiones que usted no nos ha contestado. La opción de la Consejera de decir que había Consejo de Gobierno, cuando sabe perfectamente que los martes es Consejo de Gobierno, sabe perfectamente que esta Comisión de Endeudamiento se celebra los martes... ¡Lo sabe perfectamente! Entonces, le pido que mande un mensaje a la señora Rosalía Gonzalo, que le diga claramente, con estas palabras, que, a nuestro juicio, ha hecho un ejercicio de cobardía política. ¡Sí, señor Valverde, cobardía política!

Con respecto a usted y los datos que nos ha facilitado hasta ahora, la verdad es que me ha dejado estupefacto, porque pensaba que usted, que es el gurú de esa Consejería, el referente para todos los Consejeros que han ido pasando por allí durante muchos años, nos iba a aportar muchos más datos, mucha más clarividencia, en lugar de repetirnos machaconamente los mismos argumentos políticos que nos daban otros cargos del Partido Popular en Legislaturas anteriores. Es muy sencillo que usted nos pueda dar respuestas, porque incluso un funcionario fue más avezado, más valiente que ustedes, y nos habló de una estimación de cifras de lo pagado hasta el día de hoy, usted está allí y entiendo que la Consejera tenía preparada la intervención, y lo único que ha hecho ha sido recoger la intervención que tenía preparada. ¿Me puede decir usted, como miembro del Gobierno actual, como Viceconsejero de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, cuánto dinero han pagado los madrileños por la concesión, y con las sentencias judiciales, desde el inicio de la obra hasta el día de hoy? ¿Qué estado de ejecución tiene el presupuesto de 2017 a 30 de noviembre? Es una pregunta muy sencilla que usted tiene que facilitarnos, y no venga con lo del valor del dinero respecto a la progresión económica... ¡No, no, no! ¿Cuánto? ¡Dígallo! Porque, si no lo dice, me preocupo más, porque no lo sabría, y siendo usted el Viceconsejero lo tiene -y usted lo sabe perfectamente-, el problema es que no lo quiere dar y entonces estaría faltando al respeto una vez más al conjunto de la Comisión. Usted sabe lo que se ha pagado, porque, si dos funcionarios en esta Comisión se han adelantado a hablar de cifras sobre pagos pendientes, usted, como responsable político, tendrá una previsión de los gastos en el presupuesto de 2018 y de años en adelante; más si cabe cuando el señor Pedro Rollán, del cual usted también era Viceconsejero, nos anunció un día después, ¡justo un día después!, de la comparecencia de un funcionario que nos dio una estimación posible hasta el final de las concesiones de alrededor de 2.000 millones, un expediente de reequilibrio -del que imagino que usted era concedor, dado que es el suplente del Consejero, es decir, el Viceconsejero del Gobierno Regional-, que es algo por lo que le han preguntado los otros dos Grupos Parlamentarios. Y yo insisto, se lo vuelvo a preguntar: ¿han iniciado ustedes un expediente de reequilibrio? ¿Han cifrado en ese expediente de reequilibrio una cantidad exacta? En esa previsión, ¿sabe usted cuánto dinero hay que pagar todavía cuando acaben las concesiones? ¿Cuántas sentencias judiciales aún están pendientes de sentencia firme en los juzgados de Madrid sobre las expropiaciones de la M-45?

Fíjese que no le he hecho un alud de preguntas, ni le he preguntado todavía por su pasado, le he preguntado por su presente, que es por lo que hicimos comparecer a la Consejera: para que diera luz a los datos del presente. Se lo repito, por si no lo ha anotado todavía: ¿cuánto se ha pagado a día de hoy? La última ejecución es el 30 de septiembre, entiendo que usted, como Gobierno, lo tendrá incluso más actualizado que nosotros, pero le pido a 30 de noviembre. ¿Cuánto queda pendiente de pagar? Porque, si un Gobierno es serio y razonable, tiene una previsión de pan de gasto. ¿Y dónde está el expediente de equilibrio anunciado por el señor Pedro Rollán, anterior Consejero, hace más de tres meses? ¿Cuántas sentencias judiciales están pendientes de llevar a cabo? Podría estar diez minutos repitiendo constantemente estas mismas preguntas, pero es que usted debería haber traído los deberes hechos de casa, es decir, desde la propia Consejería, porque, si usted no los tiene, tiendo a pensar que la Consejera pretendía venir a esta Comisión sin ofrecer ningún dato más;

si no, ¿por qué ha huido de esta comparecencia? Para no tener que dar la cara por la falta de datos por los que le estamos preguntando el conjunto de los Grupos Parlamentarios.

Cuando le pregunto por lo que está pendiente de pagar es porque el Grupo Parlamentario Podemos ha decidido presentar un escrito ante la Fiscalía Anticorrupción y lo está valorando. Usted ha dicho aquí, en sede parlamentaria, si yo no me he equivocado al escucharle, que usted no conoce nada de ese escrito, que no es conocedor del mismo. Señor Valverde, usted sabe que lo conoce, ¡usted lo sabe, lo conoce!, porque ustedes han estado revisando en la Consejería el escrito que presentó el Grupo Parlamentario Podemos. ¡Diga la verdad! (*Denegaciones por parte del señor Vicepresidente de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.*) Sí, usted lo conoce. (*Denegaciones por parte del señor Vicepresidente de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.*) Usted lo conoce, usted lo sabe perfectamente. ¡Hágame caso!, ¡hágame caso!, aquí lo negará, pero usted sabe que lo han estado mirando y que lo han estado comprobando.

Y ahora le hablo de su doble condición, porque usted ha sido gurú de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras durante mucho tiempo, por lo que me voy a su pasado y las mismas preguntas que le he hecho en el presente se las hago para el pasado, pero añado una más: ¿en ese periodo usted nunca se planteó abrir un expediente de reequilibrio? ¿Usted nunca se planteó que la concesión estaba siendo perjudicial para las arcas públicas? ¿Por qué lo hace ahora, en el año 2017, y no pensó hacerlo en el periodo 2001-2003, cuando usted también era Viceconsejero? ¿A usted le pareció en aquel momento que todo era correcto y, 14 años después, entiende que hay un desajuste claro en las condiciones que se pactaron con la concesionaria? Me gustaría también que me contestara a esa pregunta.

Mire, el último ejercicio presupuestario, el que hoy está en vigor, es el del año 2017. Usted era responsable, Viceconsejero, durante la elaboración del presupuesto de 2017 y la previsión en carreteras de peaje era de 113 millones, de peaje en la sombra. En el último ejercicio liquidado ustedes tuvieron un coste final de 158 millones y, a pesar de eso, siguieron indicando que la previsión para 2018 era de 113 millones, pero es que, hasta septiembre de 2017, ustedes han autorizado crédito hasta 202 millones de euros; son datos facilitados por su propio Gobierno. ¿Me puede asegurar que los 83 millones que usted ha planificado para el año 2018, que pasado mañana se van a votar en los presupuestos, van a ser los que finalmente paguen los madrileños? ¿Tiene la certeza y la seguridad jurídica de que lo que usted ha puesto en un presupuesto se va a cumplir, cuando es de una concesión que deriva del pasado, de hace más de 15 años, cuando empezó a pagarse esta concesión? ¿Usted me puede asegurar que a día de hoy se va a pagar lo que pone en los presupuestos? ¿Usted me puede asegurar que la cifra que ustedes han puesto, de la Consejería, es la que finalmente se va a tener que abonar? No me lo puede asegurar, ¿no? O sea, me está diciendo que desde el año 2001 hasta el año 2017, en la práctica totalidad de los presupuestos había una desviación sistemática de las cantidades que ustedes presupuestaban para la M-45 con lo que finalmente se ha pagado. Si a día de hoy no lo sabe, miedo me da pensar que ustedes sigan gobernando, porque todas las cantidades que aparezcan en los próximos presupuestos significarán

que no tienen la ratificación y la seguridad de que es lo que van a tener que pagar finalmente los madrileños. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viondi. Ahora tiene la palabra el señor Gómez-Angulo por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias por su comparecencia, señor Valverde Bocanegra. Varias cosas antes de ir a un tema en el que quería insistir, porque incluso en la última sesión de esta Comisión se me quedó en el tintero; una expresión ya manida. La intervención del portavoz socialista me da pie a ratificarme en la postura que yo mantuve, como miembro, que lo soy también, de la Mesa de esta Asamblea, cuando se plantearon las dos comparecencias anunciadas para hoy: la de la señora Consejera de Transportes y la de la señora Directora General de Carreteras, y es que yo insistí en que, a tenor de la literalidad, iliteralidad!, de las mismas, estas dos comparecencias, bajo mi punto de vista, debieran haberse visto en la Comisión de Transportes, que entiende los asuntos de Transportes. ¿Por qué? Porque creo que en la intervención -por ceñirme exclusivamente a la intervención del último portavoz que ha hecho uso de la palabra- he contado hasta cinco veces "el día de hoy", "el día de hoy", "a día de hoy". Claro, esta Comisión se planteó para estudiar el endeudamiento y la gestión pública de la Comunidad en Legislaturas pasadas; entonces, "a día de hoy", y "a día de hoy", y "a día de hoy", los datos que maneja el actual equipo de Gobierno o el actual equipo responsable de la Consejería de Transportes – el Gobierno de Cristina Cifuentes lleva dos años y medio gobernando- deben tratarse en la Comisión que lleva a cabo el seguimiento y el control de Gobierno en materia de Transportes, que es la Comisión de Transportes. A lo mejor ahí, señor Viondi, encuentra usted la razón por la que la señora Gonzalo, Consejera responsable de este ramo, ha optado por delegar su comparecencia hoy aquí. Creo que en el Parlamento y en la vida política hay razones que hay que sopesar antes de denominar "cobardía política" a una actitud que viene amparada legalmente en el Reglamento, como es la posibilidad de la delegación de comparecencia de una Consejera. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *iCon 24 horas!*) No, perdón. Señor Viondi, el escrito de delegación de la señora Consejera tuvo entrada en esta Cámara, en esta Asamblea, el viernes, 15 de diciembre. Compruebe usted el registro; porque usted ha dicho 24 horas, y no es cierto. En consecuencia... (*Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*) Señor Presidente, yo no interrumpo a ningún portavoz cuando está haciendo uso de la palabra.

En consecuencia, creo que hay que analizar las razones políticas que pueden llevar a un Consejero a tomar esa decisión en virtud del tema por el que tiene que informar, que es, efectivamente –y se ha puesto de manifiesto por otros portavoces-, qué números son los que manejan, que es lo que ha estado latente absolutamente en las comparecencias; luego es un tema que se puede estudiar en el control al Gobierno en la Comisión de Transportes, y para eso está establecida la Comisión de Transportes en esta Asamblea. Así que busque usted ahí también alguna razón de la delegación de la señora Gonzalo antes de hacer calificativos que, a mi juicio, ¡hombre!, políticamente son absolutamente incorrectos y que yo, desde luego, como portavoz del Grupo Popular, rechazo, aunque ya sé que no se ha dirigido a ella como miembro, que lo es también, del

Grupo Parlamentario Popular sino como Consejera de Transportes. Pero, insisto, en política y en el Parlamento hay que buscar otra serie de razones antes de opinar.

Por cierto, ha hecho usted mención a que, efectivamente, los martes se celebra Consejo de Gobierno; pero es que, además, hoy, martes, el Consejo de Gobierno se celebra en Parla, con lo que hay un desplazamiento fuera de Madrid de todo el Consejo de Gobierno con la Presidenta y, por tanto, son más difíciles de atender algunas obligaciones parlamentarias. Ahora bien, posiblemente esa no sea la causa sino más bien esta otra que yo le he dicho, en la que quiero insistir que tanto esta como la siguiente comparecencia, e incluso la siguiente mucho más, debieran haberse visto en la Comisión de Transportes, porque, yendo al literal de la comparecencia que hoy pretendía traer aquí a la Consejera, que ha delegado en el Viceconsejero, es –textualmente– para hablar sobre el endeudamiento que ha producido la M-45, respecto al endeudamiento provocado por la M-45, podría haber comparecido la señora Consejera y decir: mire usted, endeudamiento ninguno, porque la operación se hizo de tal manera que se llevaba a cabo un sistema de pago que no computara como endeudamiento de la Comunidad de Madrid; y se podría haber despachado la pregunta en ese tenor, ¿no? Pero, en fin, no es eso lo que nos ha traído aquí ahora. Yo creo que el señor Valverde ha dado unas explicaciones sobre su visión y podrá contestar a las cuestiones que ustedes le han planteado.

Yo quería insistir en un extremo que estuvo latente, a mi juicio, en dos comparecencias importantes que se produjeron en la anterior sesión: la del señor Peral y la del señor Beteta, acerca de la situación que se encuentra el primer Gobierno de Alberto Ruiz-Gallardón en 1995 sobre la no disponibilidad de los más de 20.000 millones de pesetas para hacer frente a gastos, como citó el señor Peral –creo–, tales como el gasto farmacéutico, la deuda farmacéutica, por ejemplo, entre otros, del Hospital Gregorio Marañón, y que supusieron –según las notas que yo tomé– dejar de invertir, nada más que en construcción de carreteras en el año 96, 573 millones de pesetas de entonces; ique es que se olvida un poco esto del “de entonces” cuando se hacen los cálculos tan rápidos para llegar a los 3.000 millones! Y, efectivamente, yo no sé dónde está escrito, pero lo que sí es cierto es el tratado de la Unión Europea del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, en virtud del cual España no podía superar –y usted lo sabe– el 3 por ciento de déficit ni el 60 por ciento de endeudamiento respecto al PIB, y eso se aplicó radicalmente en aquellos años.

En efecto, hay un tema que es el que quería referir –no sé si voy a tener tiempo–, porque se me quedó en el tintero –y lo dije en alguna de las intervenciones; no en la primera, en la que ya me refería a la mía del 19 de septiembre, en la que hice pública la posición del Grupo Popular respecto a la necesidad de la construcción de la M-45–, que dije entonces y lo digo siempre en este tipo de Comisiones, y es que a mi Grupo, y a mí como portavoz, nos preocupa la legalidad. Es decir, que las acciones que se hayan llevado a cabo, ya no solo, por supuesto, por este Gobierno sino por cualquier Gobierno, se ajusten en todo momento a la legalidad. Y creo que en este tema, en algunos flecos que quedaron, insisto, en la anterior Comisión respecto a por qué se llevó a cabo el procedimiento negociado, y que ha salido reiteradas veces en esta Comisión, creo que, además de las explicaciones que dio el señor Peral, y que me permito recordar aquí, todo esto se hace al amparo de la Ley 13/1995, de los Contratos de Administraciones Públicas, que fue una Ley promovida en 1995 por un

Gobierno Socialista. En el artículo 130 de esa Ley, como explicó el señor Peral, se establece la posibilidad de un nuevo contrato de concesión de obras públicas que permite la financiación mediante capital privado de la construcción de carreteras con la prestación para el contratista del derecho a explotar la obra o bien de dicho derecho más el de percibir un precio. Y, efectivamente, como se ha apuntado aquí, hubo alguna modificación legal en función de un –creo que lo explicó el señor Peral- Dictamen de la Comisión Permanente del Consejo de Estado, que llevó a modificar algunos artículos de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, pero con el exclusivo objetivo de adaptarlos absolutamente a la legalidad que es, insisto, lo que a mí en este momento me preocupa, y que creo que se hizo, como ha quedado demostrado en esa intervención ajustada a la más estricta legalidad.

Respecto al procedimiento negociado, regulado también en la misma Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, evidentemente -para no dar una lectura pormenorizada porque está en la ley-, la adjudicación final de los tres tramos con la invitación a todas las empresas que concurren a la primera parte del concurso, tal y como dice la legislación, la actuación de la Administración vino ajustada entonces radicalmente al artículo 74.4 de la citada ley, al artículo 140 apartado 1 a) de la citada ley y al artículo 160.2 e) de la citada ley. Esto es lo que quería dejar de manifiesto en esta intervención, señor Presidente. Muchas gracias de nuevo, señor Valverde, por su comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez-Angulo. *(El señor Vicente Viondi pide la palabra.)* Sí, señor Vicente.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Solicito simplemente una aclaración, a razón que el señor Gómez-Angulo me ha mencionado en varias ocasiones. Quiero decirle que si el escrito entró el viernes 15 de diciembre, no se ha notificado al conjunto de los portavoces hasta el lunes, es decir, 24 horas. Desconozco que hubiera entrado el viernes 15. Y, segundo, si una vez que estaba convocada y confirmada, existe el ejercicio de la cortesía parlamentaria por parte del Gobierno Regional para haber avisado al resto de los miembros de los Grupos Parlamentarios para habernos notificado esta modificación. Incluso hubiésemos tenido la capacidad de poder haber adaptado la Comisión a su presencia, sustituyendo el orden del día y buscando una posibilidad para que se presente; no como se ha hecho, de una forma injusta para el resto de Grupos Parlamentarios para poder reaccionar a la falta de presencia de la Consejera Regional. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. *(El señor Gómez-Angulo Rodríguez pide la palabra.)* Ha hecho una puntualización procedimental y le pido brevedad.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: No hay mucha autoridad moral para hablar de cortesía parlamentaria a quien ha denominado de cobardía parlamentaria la ausencia...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ha hecho una precisión de tiempo. No hagamos una valoración. Gracias. Señor Valverde, tiene usted diez minutos, aunque si necesita más, no hay problema.

El Sr. **VICECONSEJERO DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Valverde Bocanegra): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, quiero iniciar mi segundo turno agradeciendo al portavoz del Grupo Parlamentario su intervención. Ha dicho, y ha dicho bien, muchas de las cosas que en este turno yo también pretendía debatir y discutir con alguno de los portavoces. Rechazo absolutamente la expresión del portavoz socialista cuando se refiere a la Consejera por haber delegado, ejerciendo una función que contempla el Reglamento de esta Asamblea y que ha sido aprobado por la Mesa de la Comisión y, por lo tanto, con todas las bendiciones desde el punto de vista reglamentario y jurídico. Creo que utilizar esas expresiones aporta muy poco. No quiero seguir ahondando en lo que puedo opinar.

También quiero agradecer en general todas las intervenciones, el tono que han utilizado todos los portavoces, para intentar obtener más información y datos en cuanto a la M-45 se refiere. Por ejemplo, empezando por las preguntas que hacía la señora Alonso, quiero aclararle que en el año 2002 el Consejo de Gobierno aprobó un reequilibrio a propuesta del Director General de Carreteras, del Director General de Suelo, de la Dirección Facultativa y con la aprobación también del contratista. Ese es el trámite que cumplió con todos los requisitos de informes técnicos, informes jurídicos y de Intervención previos a cualquier asunto que se lleva a Consejo de Gobierno. Por lo tanto, entiendo que está todo en orden.

En cuanto al otro expediente, desconozco el alcance del asunto de la Cámara de Cuentas. Lo miraré y, en cualquier caso, lo que sí agradezco es el ánimo y el estímulo que nos transmite para seguir trabajando para reordenar o reorientar, en la medida de lo posible, ese reequilibrio que se tiene que hacer como consecuencia de hechos producidos o como consecuencia de situaciones de pago, flujos de caja o inputs que se han producido en el modelo económico de la concesión para que se pueda llevar a un punto de equilibrio razonable y que respete las reglas del juego. Ahí seguiremos trabajando.

Preguntaba el señor Viondi si está en marcha. Se está trabajando exhaustivamente por los técnicos de la Consejería para poder empezar cuanto antes las notificaciones al concesionario para iniciar los procesos que administrativamente hay que dar para cumplir con toda la legalidad porque, como decía antes, sin ninguna duda estos asuntos terminarán una vez más también judicializados.

El señor Oliver pregunta cuánto se ha pagado. Tienen toda la información; se les ha remitido absolutamente toda la información de todos los pagos que se han realizado desde el origen de la M-45 hasta la fecha. Por lo tanto, aquí no hay ninguna ocultación, no hay ningún miedo ni ninguna situación de falta de transparencia. Tienen la información ustedes y algún otro Grupo Parlamentario que también la ha solicitado y todo aquel que la quiera tener.

En cuanto a los futuros, que es otra de las insistentes preguntas, antes quería hacer una matización, y es la siguiente: el objeto de esta comparecencia era fijar la posición de la Consejería en cuanto al endeudamiento de la M-45. Acaba de apuntar el portavoz del Grupo Parlamentario Popular cuál podría ser la respuesta. No hay endeudamiento por la M-45, y le puede hacer gracia o algo por el

estilo, pero hemos hablado en términos rigurosos, ha reclamado el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista respeto, y tenemos todo el respeto a esta Asamblea, a esta Comisión y a estos diputados que se sientan aquí y que representan a los madrileños. Por eso, si tenemos respeto, además de utilizar las expresiones correctas y utilizar lo menos posible insultos o cosas por el estilo, también tenemos que intentar utilizar correctamente el lenguaje y entrar en los asuntos que tienen que ver con las cuestiones económicas o jurídicas. Por eso creo que es importante decir y volver a repetir lo que decía -y dudaba- sobre si esto era de aplicación, que por qué se había acometido así y cuál era el documento que ataba a la Administración para tener que recurrir a fórmulas extrapresupuestarias para que no figuraran las deudas en los balances de la Administración.

Si nos trasladamos al año 1999, cuando se plantea por primera vez la construcción de esta infraestructura, de conformidad con el protocolo número 20 del Tratado de la Unión Europea, el déficit público no puede superar un valor del 3 por ciento del PIB y, adicionalmente, la proporción entre deuda pública y PIB no puede rebasar el valor del 60 por ciento. Este, señorías, es el tope de endeudamiento que puede tener el país para que no se considere en situación económica de inestabilidad presupuestaria. Es una nueva norma que se aplicaba a todas las Administraciones españolas y especialmente al Gobierno de la Nación y a las comunidades autónomas. No olvidemos que en aquella época España se jugaba el acceso a la Unión Monetaria, es decir, a la entrada en el euro porque, como bien se ha repetido también aquí, cuando se inicia este expediente se inicia en pesetas. Ese era el momento en el que España estaba haciendo enormes esfuerzos, tanto desde la Administración Central como desde todas las Administraciones periféricas y todos los españoles, para conseguir ese objetivo de convergencia que nos llevó a poder entrar, cuando muchos consideraban que era algo imposible e inviable, en el euro y estar en el equipo de los vencedores, de los ganadores o de los que están a la cabeza de la Unión Europea.

El compromiso de la Unión Europea exigía a los Estados miembros y, por ende, a las Administraciones territoriales, en especial a la española a través de una resolución del Consejo Europeo de junio 2000, a que hiciera un especial llamamiento para realizar esfuerzos perseverantes por parte de los Estados miembros para acelerar el saneamiento fiscal en curso, para lograrlo lo más rápido posible y mantener a medio plazo posiciones presupuestarias próximas al equilibrio o con superávit. Con el fin de garantizar el cumplimiento de tales obligaciones se había creado el Sistema de Cuentas Nacionales y Regionales aprobado por el Reglamento de la Comunidad Europea 223/96, del Consejo de 25 de junio de 1996, y que se debía aplicar a todas las entidades públicas que desarrollaban su actividad en la Unión.

La Oficina de Estadística de la Unión Europea, Eurostat, a través de la aplicación del SEC95 - que es como se conoce a esa normativa- ha interpretado y desarrollado el alcance de las distintas normas de contabilidad. No olvidemos, señorías, que la estabilidad presupuestaria ha ido unida a la configuración de la Unión Económica y Monetaria. Pues bien, el SEC95, hoy en día renovado como SEC 2010, establecía los criterios utilizados para determinar si una operación se consolidaba en el balance de dicha Administración Pública y, por tanto, debía computarse o no como endeudamiento. Pues bien, los criterios que se aplicaron a la hora de articular esta concesión consiguieron que

Eurostat encuadrara fuera de deuda la operación que en aquel momento se planteaba, por lo tanto, ni técnica, ni contable, ni presupuestariamente hay deuda. Lo que no se puede obviar es que hay compromisos de pago, pero eso nada tiene que ver con la deuda; los compromisos de pago derivan de los contratos que se establecieron, de los siguientes y subsiguientes cambios o devenir de ese contrato. Por lo tanto, al no estar consolidada no puede hablarse de endeudamiento y no puede haber una opinión sobre el endeudamiento que no existe; bien es cierto que sí hay compromisos de pago que duran hasta el final de la concesión. Si lo que usted me pregunta es cuánto falta por pagar, lamento no poder concretárselo.

Decía el señor Viondi que le parecía espantoso que no hubiera precisión en el dato al céntimo ajustado de cuál es la previsión de una partida presupuestaria y su gasto final efectivo, y esto ocurre, dentro de la Administración, en todos los capítulos y en todas las partidas y dependerá, finalmente, del número de vehículos que circulen. Dependerá de las sentencias que adquieran firmeza o no y dependerá del reequilibrio que se va a tramitar; por lo tanto, difícilmente se puede uno ajustar al céntimo en cuanto a las partidas que figuran en los presupuestos. El presupuesto no deja de ser la estimación, y dentro de esa estimación puede haber variaciones; igual que hay estimaciones de gasto en una inversión que cuando sale a licitación baja... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *¿Cuál es la estimación?*) La estimación es la que figura en el presupuesto. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *¿Y de aquí hasta el final de la Comisión no hay una estimación?*) No sé, si esto es un debate abierto... (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *Si tiene la respuesta a la pregunta, la puede dar.*) Sí, la respuesta está clara!, no se pueden sumar peras y manzanas; el dinero con el paso del tiempo varía su valor, con lo cual no es fácil. Si le digo que hay pendiente un reequilibrio, si hay pendientes sentencias –que también a la pregunta si había o no pendiente alguna sentencia, queda pendiente de adquirir o no firmeza una sentencia de expropiaciones del tramo 3, que esa todavía no está-, hay que ver la aplicación del IPC y hay que ver, en fin, cómo se va a trabajar y, sobre todo, como se va a plantear ese reequilibrio que es lo que en este momento de verdad tiene ocupados a los técnicos de la Consejería, sacar el mejor esquema posible para poder defender los intereses de los madrileños.

Entiendo que alguno pueda tener alguna frustración, pero el principio de la comparecencia difícilmente se puede cumplir porque a la pregunta o al objeto de la comparecencia no hay respuesta. Podríamos hablar de los compromisos de pago. Les repito que para calcular el compromiso de pago hay que hacer la suma de previsiones de euros, que a lo largo de los años van a ir variando por los distintos input que le he referido: reequilibrio, aplicación de posibles sentencias a favor o en contra del concesionario de la Administración y la aplicación del IVA, y eso hace que no sea posible hacer la estimación del dato exacto, de cuál es la previsión de pago. El tiempo lo irá diciendo. En el resto, en lo que ya se ha pagado, ustedes, señorías, tienen desde hace tiempo todos los papeles, todos los datos y todos los expedientes de pago desde el origen. Por lo tanto, repito, no pueden decir que este Gobierno no esté facilitando los datos y que no puedan hacer su labor parlamentaria. Yo creo que si somos rigurosos -repito, yo soy especialmente respetuoso con esta Asamblea, con esta Cámara y con sus señorías-, también tenemos que ser rigurosos con el respeto al trabajo que hacen y a la representación que tienen de los madrileños en esta Asamblea. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Si les parece hacemos un descanso y, a continuación, seguimos con el siguiente punto del orden del día.

*(Se suspende la sesión a las 12 horas y 48 minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 1 minuto).*

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Vamos a continuar con el siguiente punto del orden del día.

**C-884/2017 RGE.9675. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre carretera M-45 bajo la supervisión de su Dirección General. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Damos la bienvenida a doña María Consolación Pérez, Directora General de Carreteras e Infraestructuras. La portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos ha comunicado que no quiere hacer uso de su turno introductorio; así, pues, doy directamente la palabra a la Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoras y señores diputados, muy buenos días. Comparezco esta mañana a petición del Grupo de Ciudadanos para informarles sobre la supervisión de la M-45, que entiendo que es el objeto de esta intervención.

Si me lo permiten ustedes, para situarnos muy brevemente –porque creo que han sido ampliamente informados sobre los detalles de esta vía- y para ponernos en contexto, comenzaré indicando que, como saben, la carretera M-45 es una autovía integrada en la red principal de carreteras que discurre desde la M-40, en Leganés, hasta la A-2, en San Fernando de Henares. Une las grandes poblaciones del sur de la Comunidad con el Corredor del Henares y se construyó como una carretera de circunvalación de gran capacidad, con tres carriles en cada uno de los sentidos, con objeto de aliviar en lo posible el volumen de tráfico que discurría por la M-40 y para constituir una infraestructura fundamental para el desarrollo urbanístico de la zona sureste de la Comunidad, comunicando al mismo tiempo las grandes poblaciones del sur con el Corredor del Henares, tal y como indican los respectivos decretos del Consejo de Gobierno de 24 de septiembre de 1998 por los que se adjudica la concesión de obra pública en cada uno de sus tramos.

Permítanme también indicarles muy brevemente que del estudio de la intensidad media diaria que edita anualmente la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y que publica en la página web "Madrid.org", se concluye que los tramos de carretera con mayor volumen de tráfico registrados en la red en 2016 corresponden a dos tramos de la M-45; concretamente, al tramo entre los enlaces de Leganés y Getafe-Villaverde, con 107.524 vehículos/día, y el tramo entre el enlace de Getafe-Villaverde y la A-4, con 101.068 vehículos/día. Teniendo en cuenta que la media de la red

principal de carreteras de la Comunidad de Madrid en 2016 ha sido de 22.779 vehículos/día, se confirma la importante demanda de tráfico que soporta la M-45.

Señorías, entrando de lleno en el tema que nos ocupa -la supervisión de la M-45-, tengo que decirles que desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se realiza un riguroso seguimiento de las obligaciones de conservación, explotación y vigilancia de la carretera contenidas en los pliegos. Efectivamente, los pliegos recogen de forma pormenorizada las obligaciones de los concesionarios en esta materia. Para la verificación y seguimiento de las actuaciones de conservación, explotación y vigilancia de la M-45, se realizan al menos una vez al mes con carácter ordinario, y siempre que sea preciso, reuniones en las que participan técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, la asistencia técnica de Contte Consultores S.L., los representantes de las empresas encargadas del mantenimiento de la vía y los de las sociedades concesionarias. Como les digo, el objeto de estas reuniones es la supervisión del sistema de control de las obligaciones de conservación, explotación y vigilancia contenidas en los pliegos. En concreto, se analizan los informes en estas materias, se estudian las incidencias del tráfico, se revisan las actuaciones previstas y se comprueban las que se han realizado, se valoran las indicaciones de la asistencia técnica y se efectúa visita a la vía para comprobar in situ la situación y el desarrollo de las cuestiones que les he detallado.

Pasemos, si les parece, a definir qué entienden los contratos de concesión firmados por "tareas de conservación, explotación y vigilancia", que, en definitiva, es aquello que los técnicos supervisan en modo continuo. Me referiré en primer lugar a las operaciones de conservación, en segundo a las de explotación y finalizaré con las de vigilancia.

Pues bien, las actuaciones de conservación se definen en los pliegos de forma pormenorizada, considerando como tales las operaciones destinadas a mantener la carretera y su zona de dominio público en un nivel óptimo de servicio. Se detallan las operaciones de conservación ordinaria tales como la limpieza de calzadas, isletas, arcenes y cunetas, el segado y despeje de vegetación en arcenes, cunetas y medianas, la poda de árboles y arbustos, la limpieza de elementos de iluminación – en fin, no quiero cansarles-, etcétera, y se establece una periodicidad con carácter general, sin perjuicio de que puedan y se deban ejecutar de forma inmediata siempre que sea necesario. En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinarias, se establece la obligación de llevar a cabo, en primer lugar, auscultación de firmes, y así se realizan mediciones periódicas de parámetros tales como la regularidad superficial, el coeficiente de rozamiento, deflexiones, perfil transversal, textura y fisuración. Las actuaciones sobre el firme que se derivan de los estudios de auscultación se realizan en los meses de verano a fin de minimizar los inconvenientes que las mismas puedan producir a los usuarios de la vía. Tanto la programación como las propias actuaciones, como ya les estaba indicando anteriormente, se realizan bajo el control y la supervisión de la asistencia técnica y con la verificación de los técnicos de la Dirección General.

En segundo lugar, en lo relativo a las labores de conservación de puentes, se realiza por parte de la empresa de mantenimiento una inspección básica con carácter anual. Además, se efectúa una inspección principal cada cuatro años y siempre que sea necesario, dependiendo del resultado de

la inspección principal. Consecuentemente, se emiten informes sobre las inspecciones realizadas, que se facilitan a la asistencia técnica y se analizan en las reuniones de verificación a las que me he referido, concretándose en las mismas las actuaciones que de ellas se deriven; todo ello, insisto, bajo la supervisión de los técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

En tercer lugar, en cuanto a la pintura, se establecen obligaciones en los pliegos relativas a requisitos esenciales de visibilidad nocturna y diurna en la señalización horizontal, atendiendo a diversos parámetros. A mayores, los técnicos de la Dirección General han acordado con las concesionarias el repintado de toda la vía cada dos años, con independencia de las actuaciones que se deriven de las auscultaciones de marcas viales que se realicen atendiendo a la periodicidad pactada en los pliegos.

Pasemos a continuación a detallar la supervisión que la Dirección General efectúa de las operaciones de explotación. Las sociedades concesionarias presentan con carácter general, mensualmente, un informe de los datos de tráfico registrados a través de las estaciones de toma de datos existentes, especificando el conteo de vehículos. Estos datos son verificados por la sociedad Contte Consultores, encargada de la asistencia técnica de la concesión, y posteriormente son validados por los técnicos de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, que determinan el volumen real de tráfico de la carretera. Esto es lo que posteriormente, como saben, dará lugar a las obligaciones de pago derivadas de las anualidades.

En tercer lugar, me voy a referir a las operaciones de vigilancia, entendiendo por servicio de vigilancia, según se establece en los pliegos, la atención por la que se ponen en conocimiento de los técnicos de la Dirección General lo antes posible las anomalías y las incidencias que puedan afectar al estado y funcionamiento de la carretera, adoptándose -desde luego, de forma inmediata en función de la gravedad e importancia- las medidas necesarias para su corrección. La vigilancia se realiza de forma permanente, a diario, y se refuerza por servicios de vigilancia específicos según está previsto en los pliegos en situaciones que así lo demandan, tales como pueda ser la campaña de vialidad invernal.

En definitiva, desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, como han podido apreciar, se efectúa una intensa supervisión de la M-45, como no podía ser de otra manera, dado que se trata de una vía con intensidades diarias de tráfico superiores a la media de las carreteras de la Comunidad de Madrid, con tramos concretos en los que las intensidades son casi cinco veces superiores a la media, y por la que circulan vehículos pesados, con un porcentaje medio del 12,40 por ciento.

Espero haber dado respuesta a las cuestiones planteadas relativas a la supervisión que se ejerce desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, que, en definitiva, se concretan, como han podido ver, en un seguimiento riguroso del cumplimiento de las obligaciones del contrato.

Me complace comunicarles que en el escaso tiempo que llevo al frente de la Dirección General he podido comprobar cómo se lleva a cabo dicho seguimiento, y cuentan ustedes con mi implicación absoluta en el mismo, al servicio de los intereses de todos los ciudadanos de la

Comunidad de Madrid. En mí encontrarán siempre un compromiso, para lo que dedico toda mi responsabilidad y trabajo. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora. Comenzamos el turno de intervención de los Grupos Parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra la señora Alonso por tiempo de diez minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señora Pérez Esteban. Sobre la M-45 han llovido sentencias de todo tipo, bueno, de todo tipo en cuanto a contenido, porque los contenidos han sido distintos pero el denominador común, lo que las une a todas, precisamente ha sido el peor que nos podíamos esperar, el ser desfavorables a los intereses de la Comunidad. Y es que nuestra M-45 tiene sentencias por expropiaciones -hasta 800 expropiaciones se llevaron a cabo, y las sentencias han sido numerosas también-, pero también tiene sentencias por el procedimiento acumulativo, y tiene sentencias incluso con una reclamación de gastos financieros que supera los 2.400.000 euros. Y a esto añadimos unas pésimas conclusiones que nos facilita la Cámara de Cuentas, una vez que hizo una fiscalización, al referirse a los reequilibrios de 2002, que he mencionado al compareciente anterior. Entiendo que todo ello apunta bien a que los contratos eran malos en origen o bien a que lo han sido la gestión que posteriormente se ha realizado, incluso ambas cosas, pero el problema es que ambas quedan bajo la responsabilidad de la Administración, y el hecho es que necesitamos conocerlas en profundidad, y más en esta Comisión. Es por ello por lo que nos tenemos que preguntar cómo están funcionando estos contratos de concesión; preguntarnos si son contratos eficientes, si tienen un coste justificado y si la Administración debe asumirlos como proporcionados y correctos.

Todo ello tiene que encontrar respuesta porque, en lo referente a los presupuestos, estamos viendo que, desde que se inicia el proyecto, los pagos que se van comprometiendo se han multiplicado, y multiplicado, y siguen en ascenso. Porque, cuando hablamos de reequilibrios, hemos comprobado que solamente funcionan a favor del concesionario, y además funcionan de una forma que no parece ni rigurosa ni suficientemente controlada, y cuando hablamos de descuentos en los pagos al concesionario por penalizaciones o incumplimientos estos parecen no tener transcendencia.

De todo ello, en definitiva, es de lo que quería hablar con usted y solicitarle información. Porque es verdad que todos los riesgos de la concesión, los riesgos que asume la Administración, todos los riesgos de las concesionarias encuentran su amparo en el contrato, y además, también en la práctica, hasta el punto de que la propia Cámara de Cuentas duda de si no se trata de un arrendamiento financiero. Y es que dicen que todo lo detectado supone la disminución del riesgo de demanda de las sociedades concesionarias hasta poder aceptar la consolidación de estos activos de las cuentas y su calificación como arrendamientos operativos y financieros. Como decía, todos los posibles riesgos de la concesionaria encuentran amparo en el contrato, pero es que encima lo hacen asegurándole unas rentabilidades de entre el 8,31 por ciento para Euroglosa 45, tramo 3, hasta el 10,05 por ciento del tramo 1 de Concesiones Madrid, con el añadido de que estas rentabilidades se extienden a las demoras en los pagos de sanciones, que posteriormente han tenido gran

transcendencia, hasta llegar a suponernos nuevas deudas y deudas millonarias. Entonces, quisiera que, además de informarnos sobre las aportaciones que usted está realizando en la negociación que actualmente se lleva a cabo, nos hablara sobre las consideraciones que le merecen aspectos fundamentales de estas concesiones, aspectos como expropiaciones, como control de gastos, como régimen de sanciones y como compromisos a futuro que tenemos sobre ellas.

Así, por ejemplo, empezando con expropiaciones, teníamos unos datos de partida en el proyecto inicial para acometer esta obra, la M-45, de un presupuesto de 342 millones, y solamente en ellos se incluía un máximo de 11,5 millones para expropiaciones; en concreto, se fijaba un límite de 5,5 millones para el tramo 1, de 0,1 millones para el tramo 2 y de 5,9 millones para el tramo 3. Pues bien, cuando pasamos ya, no a los acuerdos de 2002, que para el tramo 1 se admitían 21 millones más de expropiaciones, sino directamente a las sentencias de 2015 y 2016, todas ellas sobre expropiaciones, nos estamos yendo a cantidades de 76 millones para el tramo 1, de 33 millones para el tramo 2 y 47 millones para el tramo 3; imás de 156 millones! Y solamente estamos hablando de los principales, porque, como le comentaba en el párrafo anterior, a esto se le aplica unas adiciones de intereses de entre el 8,31 y el 10,05 de adición anual. Quería conocer si es práctica habitual para nuestra Administración, y se mantiene en la actualidad, delegar la potestad de expropiación a terceros, porque entiendo que es, cuando menos, cómodo, pero no sé hasta qué punto es eficiente incluso prudente.

Hemos delegado en la concesionaria la potestad de expropiación, incluso el pago –el pago también está-, si bien, lo hemos amparado bajo la fórmula de reequilibrios para que pueda recuperarlo. Pero es que establecimos este mecanismo para que la concesionaria recuperara el importe destinado a expropiaciones y yo en los contratos no he visto que se articulase cláusula análoga para la Administración, y cuando digo análoga no digo exactamente en los mismos términos, pero sí que permitiera simplemente que nuestra Administración recuperara la gestión de estas expropiaciones cuando se desborden, además de en los límites previstos, incluso en otros superiores, o al menos una cláusula en la que se contase con la autorización en determinados supuestos. Porque tampoco entiendo qué razón tiene no remitirnos para los intereses de demora al interés legal del dinero y sí hacerlo en la rentabilidad pactada con las concesionarias; no veo qué ventajas aporta a la Administración.

Un párrafo a añadir a ello: la Cámara de Cuentas, en su día, decía que los derechos y bienes expropiados no habían sido escriturados aún a nombre de la Comunidad ni incluidos en su inventario; supongo que se regularizó, pero, bueno, algo dice de la eficiencia con que se ha tratado el tema.

En cuanto a los descuentos de los pagos por concesiones, el régimen sancionador, no conozco cuántos descuentos se están aplicando ni si este régimen estipulado para sanción a usted le parece adecuado, pero la Cámara de Cuentas decía haber comprobado que no habrían afectado las cantidades que se habían pagado a las concesionarias ni siquiera en los casos de variación superior al 10 por ciento del número de accidentes reales, que era el porcentaje máximo pactado; no estoy hablando de medidas de calidad sino de penalizaciones por accidentalidad. Y es que, en cuanto a los

descuentos, también decía que en este apartado eran descuentos que parecían no tener trascendencia, y eso a pesar de que en la cláusula 4.1C6 del PCAP se había estipulado que tendrán incidencia en la cuantía a abonar a las concesionarias accidentes, cierre de carriles, etcétera. Y una duda que me planteo: ¿Estas cantidades están pactadas como descuentos reales? Esto es, ¿se aplican directamente sobre el neto que vamos a liquidar a las concesionarias y reducen por tanto las cantidades máximas anuales reconocidas? ¿O pasan a formar parte del resto de conciertos y al final quedan diluidos, se les aplica el límite y no tienen trascendencia en el pago final? Si pudiera aclararme la duda, se lo agradecería.

Otra cláusula de la que hablaba, sobre la que hay sentencia y juega en nuestra cuenta, es el acumulativo. Habíamos previsto que cantidades excesivas de tráfico, por así decirlo, no tuvieran repercusión, lo que se llama banda 4, y anular estos importes, pero debimos redactar tan sumamente mal la cláusula que esto, en la práctica, no ha dado sus frutos, y la sentencia recoge que lo que no se paga un año puede satisfacerse en años posteriores.

Para finalizar, que veo que me queda poco tiempo, quisiera hablarles sobre el control de las concesiones y, en este sentido, cuanto me interese sobre los pagos de la concesionaria, se me remitió eso, a que en las tarifas pactadas ya los incluyen, y como ya los incluyen, la gestión de la Administración es contar coches y aplicar tarifas.

Un poquito más ahondaba en una intervención uno de nuestros primeros comparecientes, me comentaba que lo que la Comunidad lo que tenía que hacer sobre la concesión es revisar el informe mensual que elaboraba la asistencia técnica, a eso se limitaba el control según él nos contaba. Y ahora me queda la duda, el informe lo realiza la asistencia técnica y ¿a nuestra Administración quién la entrega? ¿La propia asistencia o nos viene ya de mano de la concesionaria? Es una duda que me gustaría aclarar.

Quisiera saber si usted, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas como Directora General de Carreteras, sé que lleva muy poco tiempo, pero si no lo ha hecho hasta ahora quizá esté entre sus previsiones asumir el ejercer la asistencia con voz y sin voto al Consejo de Administración de la sociedad concesionaria, ¿es atribución suya? Nadie me ha contestado si hasta ahora o en algún momento de la concesión se han llevado a cabo. También tiene atribuida la potestad de recabar la información que considere necesaria tanto administrativa como financiera y contable o inspeccionar por sí misma, usted misma, las instalaciones y servicios. Quiero recordarle que también es atribución suya actuar hasta el momento final de la propia concesión como máxima representación de la Administración concedente. ¿Es usted quien ejerce esa potestad? Y, en este sentido, mi última pregunta: si es capaz de informarnos de cuantos asuntos tenga usted conocimiento que tienen trascendencia económica y nos comprometen a futuro o incluso de las aportaciones que usted misma está realizando en la negociación actual. Muchas gracias por todo y por su comparecencia, por asistir a nuestra cita. Gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Alonso. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, el señor López.

El Sr. **LÓPEZ RODRIGO**: Muchas gracias, Presidenta. Quiero agradecer a la señora Pérez que haya asistido, esta es la primera vez que comparece en esta Comisión y estoy seguro de que no será la última. Mire, llevamos meses trabajando, leyendo proyectos, los modificados y también meses escuchando intervenciones de Wikipedia en las que nos explica lo que aparece en la Wikipedia de la M-45 y en la que se nos leen lo que dicen los contratos. Nosotros les hemos traído aquí para otras cuestiones, porque, cada vez que hacen eso, generan oscuridad y, cuanto más oscuridad generan, más claridad tenemos nosotros sobre lo que está pasando. Después de estos cuatro meses de comparecencia, hemos sacado algunas conclusiones. Mire, la primera es que este es un proyecto que está lleno de recovecos, que tiene muy poca transparencia y en el que todo el mundo dice que pasan cosas, cuando me refiero a todo el mundo me refiero a los técnicos de la Consejería, algunos excargos de la Consejería, algunos diputados del Partido Popular, que fuera de esta sala dicen: ¡uf!, ¡si contásemos!; pero que luego nadie quiere contar, no nos dan los números; le hemos pedido los números, por si no lo había entendido yo se lo tuiteé ayer diciendo: queremos que nos den los números; y ustedes no nos dan los números; no nos los da usted, no nos los da el Viceconsejero. Entonces, queremos saber qué es lo que está pasando ahí. Algo pasa, porque el primer día que traemos un compareciente y da dos cifras, que nos hemos gastado mil y faltan otros mil, a la siguiente semana la ponen a usted de Directora General de Carreteras y cambian a la Consejera. Algo está pasando y en los mentideros se decía.

La segunda cuestión es que esto no es el pasado, es el presente, estemos pagando, aunque pone en los presupuestos 83 millones, este año vamos a volver a pagar 183 millones; entonces, estamos pagando por una cuestión que costó 300, 3.000, y ese cálculo lo hemos hecho en euros corrientes. Es un cálculo bien hecho que aquí, en esta Comisión, como les he dicho alguna vez, todos somos ingenieros, todos somos de ciencias y manejamos la economía. Este proyecto es un sumidero para las carreteras, estamos gastando 170 o 180 millones al año por 37 kilómetros, cuando en el resto de los 2.500 kilómetros apenas van 30. Y no es el pasado, porque llama la atención que casi todos los cargos o excargos de la Consejería que viene siguen en la Consejería, salvo los que se han jubilado; o sea, es un grupo que se mueve y que, por tanto, tiene pleno conocimiento de lo que está pasando. Esto es una conclusión, esta Consejería, esta autopista es lo que engancha ese viejo PP con este nuevo PP; en el fondo, todos son lo mismo y aquí nos lo están enseñando.

Mire, el primer compareciente dio ese titular: 1.000 millones y debemos otros 1.000; a partir de ahí, nadie más ha vuelto a decirlo. Y es llamativo, cuando pedimos su comparecencia, la de la Consejera, el portavoz del Partido Popular nos dijo que no tenía mucho sentido porque iban a contar lo mismo. Nuestra experiencia es que cada técnico, cada funcionario que trae de la Consejería, nos cuenta una cosa, pero nadie acaba dándonos el número, por eso le hemos traído, para que nos dé los números, y usted no nos ha dado ningún número. Llamamos a la Consejera, la Consejera no ha querido venir, no sabemos si es que se esconde o tiene algo que esconder o que no se sabe los números. Si tiene algo que esconder es un problema, porque todo el mundo dice que esta carretera

tiene un problema, y si no se sabe los números tiene otro problema. Ninguno de los dos problemas son especialmente buenos para su Consejería.

Cuando intentamos traer este tema, el Partido Popular, obviamente, no quiso, el Partido Socialista sí nos decía que, bueno, que esto ya estaba amortizado, y nosotros estamos seguros de que está amortizado. Está tan amortizada esta carretera que es necesario que hagan algo para que esto no siga en la situación en la que está, pero no les vemos moverse. Todos estos cambios de la Consejería son un poco del gato pardo, cambiar todo para que todo siga igual, y que los mismos técnicos funcionarios que han pasado por diferentes áreas, diferentes subdirecciones, sigan en el mismo sitio.

Mire, cinco elementos claves que nos parece que tiene esta carretera y que es un problema. El primero es que en esta carretera no hubo planificación sino premeditación, o sea, no estaba en ningún soporte técnico, no estaba en el Plan de Carreteras de 1994-2001; la sacaron de un día para otro en el año 1997 y, curiosamente, tuvieron que cambiar la Ley de Carreteras 9 meses antes para que esto entrase, cuando nadie sabía lo que era un peaje sombra, nadie sabía que es en este tipo de carreteras, el Gobierno hizo este cambio. A mí no me importa mucho el pasado, me importa mucho más el presente, no es cierto que esta carretera no endeude, en la Comunidad de Madrid la Presidenta Cifuentes nos endeuda en 3.000 millones al año, y dentro de esos 3.000 está esto, porque da igual donde mueven el dinero, igual no lo contabilizan como deuda, pero, con lo que se endeuda, pagan esto para pagar otra cosa, entonces, se están endeudando 3.000 millones al año. Entonces, hicieron este cambio para poder hacer una carretera que no estaba en ninguna planificación, que no estaba en ninguna planificación, cuando nadie sabía lo que era un peaje sombra.

El segundo es que se produjo una adjudicación un poquito a dedo; se hace pública una convocatoria, se presentan una serie de empresas y curiosamente -la probabilidad existe, pero es muy baja- en cada tramo gana una de las UTE, lo cual les dio facilidad para luego estar en el concurso en el que ya no había un concurso como tal. Llama la atención, y nos da la sensación de que eso es raro también, porque estas mismas empresas están en el Metro Ligero, en los hospitales hipoteca, en la M-30 y están en la Gürtel, en la Púnica y, sobre todo, en el caso Bárcenas. Entonces, igual simplemente es casualidad, pero para nosotros es un tema preocupante.

El tercero es que el sistema de pago es un sistema de sobrebeneficios sí o sí; primero les pagan un 6 por ciento de beneficio industrial, que ganan cada una de las UTE, y sobre eso les han puesto un sistema de bandas, que es una cosa llamativa en términos de economía, con los primeros coches pagan la amortización de la carretera, con los siguientes el mantenimiento y con los terceros los beneficios. Si no hubieran pasado coches, vehículos, ¿ustedes no hubieran mantenido la carretera? Entonces, usted me cuenta estos datos de mantenimiento, pero realmente es un sistema absolutamente kafkiano y un sistema raro, porque el Viceconsejero nos decía hace un minuto que desde la primera semana pasaban 72.000 coches semanales. ¿Hicieron bien el cálculo o hicieron un cálculo para que desde el primer día las empresas ganasen el máximo? Con un añadido, que siempre había modificados y se pasaba por arriba, pero si pasaban menos coches no había modificados. El

riesgo es ninguno. Y además, hay sobrecostes. Hace dos semanas nosotros hemos llevado a la Fiscalía un informe que obviamente ustedes conocen en el que explica una comparativa: los costes de material de la M-45 y los costes de tres carreteras que se hicieron en el mismo momento y es llamativo que esos sobrecostes pueden llegar hasta el 150 por ciento, es decir, no vigilaron los sobrecostes de la carretera. El problema es que ese primer número de sobrecoste engancha a un sistema por el cual el 6 por ciento crece y luego las bandas crecen, y acabamos pagando de 303.000 en una matryoska de beneficios donde las empresas ganan sí o sí, y son las empresas que les estoy diciendo. Cuando hemos hecho el análisis de lo que declaran las empresas en el Registro Mercantil nos llama esa la atención, todos los años obtiene unos beneficios entre el 20 y el 50 por ciento. ¿Quién gana en este momento un 50 por ciento de beneficios?

El quinto punto es que son incapaces de darnos el número. El Viceconsejero ha faltado un poco al respeto parlamentario, porque le trajimos para esto y no ha dado ningún número, nos ha dicho que ya los teníamos, pero usted tampoco ha dado ningún número. Yo le pido que nos diga exactamente cuánto hemos pagado y cuánto falta por pagar. No me creo que la Consejería no sepa esto y, si no lo sabe, insisto, tienen un problema de gestión inaudito. Han vivido en unos tiempos en los que esto daba igual, pero, en este momento, esto no da igual, porque estamos hablando de millones de euros, que estamos pagando todos los días a unas empresas que ya han ganado lo que tienen.

Miren, hay dos vías para resolver esto: hay una vía política, que es ustedes tiren de la cláusula que les permite recuperar esta carretera, si lo hacen, nos vamos a ahorrar 1.500 millones de euros. El reequilibrio del que nos hablan es un reequilibrio que desconocemos, porque nos lo llevan diciendo mucho tiempo, pero nadie conoce ese reequilibrio y querríamos saber de qué va eso. La otra vía es la judicial; nosotros hemos llevado el informe a la Fiscalía para que pase a la justicia lo que está pasando con esta carretera. Ayer les pedimos una suspensión cautelar hasta que la Fiscalía decida sobre esto. Yo también se lo he tuiteado, tienen que tenerlo, si no les llegará por Registro. Es importante que lo hagan por la vía política, si no lo hacen, nosotros lo vamos a hacer por la vía judicial.

Miren, ayer leí que la señora Cifuentes afirmó que van a abandonar la Comisión de Investigación porque dicen que se sienten ofendidos por lo que mi Grupo les dice. Como habrán comprobado nosotros somos claros pero poco ofensivos. Lo que sí es ofensivo es que durante 20 años esto haya pasado en esta comunidad y estén en todos los casos de corrupción; es ofensivo que vengan y no nos cuenten lo que está pasando con la M-45, sabiendo que hay sobrecostes porque todo el mundo dice: ¡uuf, cómo está esa carretera! Es ofensivo que el Canal de Isabel II esté como esté; eso es ofensivo, para lo otro hay que tener la piel un poquito más gruesa.

Mire, algún compareciente nos ha dicho que hay que mantener la seguridad jurídica por los contratos firmados. El contrato de Emissão, que pasó por esta Comisión, estaba firmado con la cuestión del Interventor, con la firma puesta, y eso hoy se llama operación Lezo. Nosotros les pedimos hoy que recuperen esta carretera y, si no la recuperan, la va a recuperar la justicia, con

contratos firmados con la firma del Interventor y, aparentemente, con toda la corrección, pero todas y todos sabemos que esa carretera está funcionando inadecuadamente y que estamos pagando por encima de lo que debemos.

Le pido de nuevo que, por favor, nos diga qué hemos pagado y qué falta por pagar, díganoslo, si no nos lo dice, nosotros seguiremos pensando que, cuanto más oscuros son ustedes, más claro lo tenemos nosotros y vamos a seguir por esta vía; no vamos a parar hasta que recuperemos para todos los madrileños y madrileñas esta infraestructura. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor López. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Vicepresidenta. Bienvenida, señora Directora General. Yo no voy a hacer un relato del pasado, ya se ha encargado el señor López de hablar bastante del pasado, incluso de hablar de amortización; lo que estamos amortizando es la deuda y el despilfarro de la M-45.

Mire, al hilo de otra de las comparecencias aquí se ha hecho mención a que deberíamos hablar del pasado y el endeudamiento para las cuentas públicas no es una cuestión que solo trate el pasado, afecta al presente y afecta al futuro, señor Gómez-Angulo; por tanto, todo lo que venga del endeudamiento que existe a día de hoy en las cuentas públicas merece ser tratado en la esta Comisión, sobre todo cuando vamos a los datos. (*Asentimiento por parte del señor Gómez-Angulo Rodríguez.*) Claro que merece ser tratado; le agradezco además que asienta con la cabeza. Lo presupuestado para el año 2018 nos dice que para reposición y mejora de carreteras hay 50 millones; solo con el pago de la M-45, con una previsión a la baja comparado con los últimos años, en los que se ha disparado finalmente lo que se ha tenido que pagar con respecto a lo que estaba presupuestado, ya hay una diferencia de 36 millones de euros. Es decir, usted, señora Directora General, que gestiona la cuenta pública, sabe –y me gustaría que contestara– si la M-45 supone un lastre para las cuentas de su Dirección, cuando para inversión usted solo tiene 53 millones y solo para pagar la M-45 tiene 86. ¿Considera que es un lastre económico para la gestión pública de su Dirección General? Esa es una de las primeras preguntas que me gustaría que me contestara.

Le vuelvo a insistir, no me cansó –sé que somos muy cansinos con este asunto–, pero es que usted tiene una diferencia con el señor Valverde Bocanegra. Él era el gurú de la Consejería durante muchos años, y sigue siéndolo, y usted la novata, porque lleva muy poquito tiempo, y yo siempre he confiado mucho en que las personas que llegan, lo hacen con buenas intenciones, con ganas de transparencia y con ganas de claridad; así que estoy seguro de que usted, como me han avalado muchos de los miembros de su propio Grupo Parlamentario, es usted una persona seria y rigurosa, y como persona seria y rigurosa quiero que me conteste: usted, como Directora General, ¿sabe cuánto se ha pagado desde el inicio de las concesiones hasta la fecha de ejecución de 30 de noviembre? ¿Lo sabe usted como Directora General? ¿Pidió usted, al acceder a su responsabilidad, saber cuánto se había pagado? Me gustaría que me contestara a esa pregunta.

Con respecto a lo que queda pendiente por pagar, vuelvo a lo que le decía, me han hablado de usted como una persona seria y rigurosa, y como persona seria, rigurosa y conocedora de la función pública, entiendo que usted, al acceder a su cargo de Directora General y viendo las cuentas como se las he detallado, habrá pedido una estimación de cuánto queda por pagar de la M-45, al menos en los próximos años, ya no me excedo a decirle hasta el fin de las concesiones, vistos los desajustes presupuestarios de los últimos años, que han sido brutales entre lo que se presupuestaba con respecto a lo que realmente se pagaba. Como usted es una persona seria y rigurosa, tendrá esa estimación. ¿Entiendo que sí, señora Directora General? Como los informadores que hablan bien de usted dicen que es usted una persona muy rigurosa y, además, el señor Valverde Bocanegra nos ha anunciado que hay sentencias pendientes en el tramo 3, usted sabrá perfectamente la cuantía de ese proceso judicial y lo que le puede suponer a las arcas públicas a la hora de hacer una nueva valoración de costes; como es seria y rigurosa, estoy convencido de que habrá traído el dato y nos lo va a aportar. Como usted es una persona rigurosa, sabe que para hacer una estimación no hay que juntar peras con manzanas, hay técnicos que llevan trabajando toda la vida en la Consejería, que muchos incluso fueron los que iniciaron el procedimiento y aún siguen en la Consejería; por lo tanto, habrá esa estimación, habrá una valoración, habrá unos cálculos estimados como todo buen gestor público tiene a la hora de manejar el dinero de todos los madrileños y madrileñas. Yo confío en que usted nos lo aporte.

Un añadido más, esto que le voy a decir usted se lo encontró hecho. El día 18 de septiembre compareció aquí el señor Maíllo –si no recuerdo mal su nombre-, que fue el único que no nos aportó... (El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ:** *Fue el señor Millán, el día 19.*) Perdón, el señor Millán, agradezco al resto de la Comisión que me recordaran el nombre. Compareció el día 19 y fue el único que aportó una cifra, ¡y es funcionario, eh, no es un político!, como nos dijo abiertamente en su intervención. El día 19, el señor Rollán, ipso facto, insisto, ipso facto, anunció un expediente de reequilibrio para la M-45, una vez que el señor Millán pronunció las palabras. Estamos hoy a 19 de diciembre, es decir, han pasado 90 días, y usted entró en la Consejería hace algo más de 70 días, ¿dónde está ese expediente de reequilibrio? ¿Dónde están los cálculos? Porque el señor Valverde Bocanegra nos ha dicho que están trabajando en ello. Entiendo que usted, como es una persona seria y rigurosa, y hablan de su labor, sabrá y nos podrá adelantar por dónde va a ir encaminado el expediente de reequilibrio con alguna cifra. Y, como es una persona seria y rigurosa, y ha demostrado su eficacia –su Consejería no directamente usted como Directora General-, porque conoce el caso de otro expediente de reequilibrio, en Metro ligero, ¿no? (*Asentimiento por parte de la Directora General de Carreteras e Infraestructuras.*) Pues el día 11 de octubre, ¡11 de octubre!, doña Rosalía, Consejera actual de Transportes, anunció en el Pleno del Parlamento Autonómico que se iba a iniciar, ¡se iba!; no es que se estuviese trabajando, ¡se iba a iniciar un expediente de reequilibrio! Y, portentosamente, los técnicos de la Consejería en un mes ya tenían elaborado el expediente de reequilibrio y ya estaba convenientemente filtrado a un medio de comunicación con una cifra exacta; publicado en el diario “El País” el 14 de noviembre y cifrado en 19 millones de euros. Perdone que le exponga este hecho comparado, señora compareciente: el expediente de la M-45 se anuncia hace 90 días y a día de hoy no se sabe nada y el de Metro Ligero en un mes ya está preparado, calculado y presentado a los

medios de comunicación. ¿Me puede dar datos más contundentes de ese expediente de reequilibrio que llevan 90 días preparando ustedes? Porque los técnicos no difieren, son todos de la Consejería.

Acabo diciendo que el endeudamiento no es una cuestión del pasado, porque lastra las cuentas del presente, y usted sabe perfectamente que puede que estén lastrando las cuentas del futuro contando que estas confesiones se van hasta los años 2029 y 2032. Por tanto, hace falta una claridad por parte de los Gobiernos Regionales actuales, los cuales se jactan, ise jactan!, de decir constantemente que no tienen absolutamente nada que ver con los anteriores Gobiernos, aunque todos tengan el carnet del Partido Popular. Yo le pido que dé un paso adelante y nos ofrezca, con la seriedad y el rigor que le avalan, todos estos datos y nos conteste todas las preguntas que le hemos hecho. No quiero caer en el saco de incluirla en el conjunto de todos los mandatarios del Partido Popular, de los del pasado y los del presente, que llevan haciendo un ejercicio constante de falta de transparencia a la hora de aportar datos a esta Comisión. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vicente Viondi. Paso la palabra al señor Gómez-Angulo, del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, doña María Consolación Pérez Esteban, Directora General de Carreteras e Infraestructuras, por su comparecencia hoy en la Comisión de Endeudamiento. Yo tenía anotadas aquí algunas cosas para decir, pero, evidentemente, se producen algunas afirmaciones que no puedo por menos, como portavoz del Grupo Popular y como miembro de esta Comisión -porque al fin y al cabo este es un debate parlamentario al margen de la presencia aquí de un compareciente, en este caso de un compareciente, como es la Directora General-, que hacer algunas puntualizaciones. Vamos a ver, al contrario que los diputados que ocupan la bancada del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, yo no soy de ciencias, ya lo dije en otra ocasión, soy de letras, entonces, si no leo mal, el objeto de la comparecencia de la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras, cuya petición creo que estaba formulada con anterioridad a que doña María Consolación Pérez fuera nombrada Directora General -porque si no entiendo que se hubiesen dirigido a ella como Directora General y en el orden del día figura Director General, pero, en fin, ella asume la comparecencia en su condición del cargo que ahora ocupa- dice: para informar sobre carretera M-45 bajo la supervisión de su Dirección General. Por tanto, tengo que entender, al ser de letras, que es bajo la Dirección General que ella ocupa ahora y desde que la ocupa, en cuyo caso vuelvo a mi intervención de la comparecencia anterior: si justificada estaba en el caso de la Consejera su comparecencia en Transportes, en el caso de esta comparecencia, y a tenor de las intervenciones habidas muchísimo más, estaba el caso de la Directora General. Se habla de que, claro, la gestión actual conlleva el lastre del pago, pero para lastre el que he dicho antes: los 20.000 millones de pesetas que se encontró el Gobierno del señor Ruiz-Gallardón en 1996, y ahí sí que hubo una reducción, como he dicho antes, en las inversiones en carreteras.

Pero, bueno, voy a referirme a varios temas que quería comentar respecto a las comparecencias de hoy. Señor López, no es lo mismo debatir con su señoría o con el señor Oliver en

relación con la alusión que ha hecho usted a unas declaraciones de ayer de la Presidenta Cifuentes sobre algunos incidentes habidos en el seno de la Comisión de Investigación. Yo no voy a hacer ahora aquí ningún juicio de valor porque no corresponde, pero simplemente remito a su señoría la lectura del Diario de Sesiones y a las intervenciones que sistemáticamente lleva a cabo su compañera de escaño, que no de comportamiento, la señora Espinosa. Entonces, vería usted si la Presidenta de un Grupo Parlamentario y a su vez Presidenta del Gobierno de la Comunidad tiene razón para la queja o no, porque es extender una mancha de aceite a todos y cada uno de los miembros de un partido político. Yo le considero una persona lo suficientemente sensata y razonable para ser consciente de que esto no se pueda hacer sistemáticamente y de un modo tan injusto, tan infundado y tan ofensivo para la honestidad y la honorabilidad del 99,9 por ciento de los militantes del Partido Popular. Entonces, como esas declaraciones son sistemáticamente producidas por una diputada de su Grupo, esa es la queja, con toda la razón a mi juicio, que ha llevado a cabo la Presidenta de la Comunidad.

Sigo con alguna afirmación hecha por usted -ya que en alguna cosa vamos a coincidir-: dice usted que los funcionarios o los representantes políticos que pasan por la tribuna de comparecientes de esta Comisión no dicen siempre lo mismo o ha hecho alguna matización, efectivamente, a una alusión que tanto el representante del Grupo Socialista como yo hicimos en la Mesa de la Comisión de que traer a la misma sesión a la Consejera y a la Directora General era para decir lo mismo, y usted matiza diciendo que no dicen lo mismo. Mire, lo que yo creo es que todos nosotros, empezando por mí, para que no haya ningún problema, sí nos estamos repitiendo ya en exceso en el tema de la M-45. Yo lo dije en la anterior sesión, la postura de mi Grupo quedó fijada en la famosa sesión a la que hacía mención el portavoz del Grupo Socialista, el 19 de septiembre, pero su postura en la intervención que su señoría ha llevado a cabo con la compareciente de hoy, la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras, es muy conocida y, por tanto, aquí hay pocas novedades en lo que estamos diciendo los diputados. Pero sí voy a hacer un matiz que quería haber hecho antes en la otra intervención, y que me viene muy al caso, cuando usted habla de claridad y oscuridad, porque, claro, hay que aplicarse a todos el mismo rasero. Si aquí ha habido alguna oscuridad es en dos documentos: de un escrito presentado en registro hemos tenido hoy conocimiento, el otro todavía no lo conozco, en el que se solicita la suspensión de los pagos a las concesionarias de esta carretera, y el famoso escrito de denuncia a la Fiscalía, que ustedes han hecho que conocen tanto al compareciente anterior, el señor Viceconsejero, como ahora a la Directora General. Yo les puedo asegurar, iyo les puedo asegurar -y como se dice y yo lo digo muchas veces, no tengo más patrimonio que mi palabra-!, que yo no conozco el escrito que ustedes han presentado a la Fiscalía. Y yo me creo, no sé qué le contestará la señora Directora General, ipero yo sí creo absolutamente al señor Valverde cuando ha afirmado que él, como Viceconsejero, tampoco lo conoce!

Ahora bien, me dijo el otro día el señor Oliver: yo se lo enseño, o te lo enseño -de tú- en tu despacho. ¡No me lo ha enseñado! Pero suponga que me lo hubiera enseñado, que no es el caso. ¡Ese no es el trámite de claridad que tanto se reclama luego en acciones de Gobierno que debe llevar un Grupo Parlamentario!, porque si ustedes presentan un escrito a la Fiscalía que afecta a los trabajos de esta Comisión, como le dije en la sesión pasada, lo deben hacer a través de los cauces parlamentarios previstos en el Reglamento y en el trámite habitual de esta Mesa, que es dejarlo sobre

la mesa y que el Presidente de la Mesa -en este caso, la Presidenta, no Vicepresidenta, la Presidenta- tendría la potestad de poder distribuir o no el escrito entre los portavoces; luego la claridad que tantas veces exigen en aras a la transparencia al Gobierno empecemos por aplicarla a nosotros mismos. No conozco la denuncia que ustedes han presentado a la Fiscalía ni tampoco el escrito sobre la suspensión que han presentado en Registro -como este está presentado en Registro, espero verlo hoy a partir de las 14:00 horas-. Por tanto, apliquémonos a todos el mismo rasero a la hora de hacer juicios o del debate parlamentario.

No sé si tengo algún tiempo más, señora Presidenta, pero quiero reiterar algún extremo que ya se ha dicho hasta la saciedad en esta Comisión, y es reiterar también lo que está en el Diario de Sesiones, pero, sobre el tema de la expropiación creo -me refiero ahora a la seriedad con la que se manifiesta siempre; bueno, con la que se manifiestan todos los portavoces, por supuesto, pero entra en muchos detalles respecto al tema de las expropiaciones que tanto preocupa a la portavoz de Ciudadanos-, señora Alonso, que el tema de las expropiaciones efectuadas por terceros estaba, como se ha explicado aquí, en los pliegos de este concurso. Y el señor Moya, ya no... ¡Ah!, por cierto, hablando de la sesión del día 19, del señor Millán, para no confundirnos, el señor Millán -lo he buscado ahora deprisa y corriendo, porque tengo aquí el literal- no hace la afirmación en su intervención de comparecencia sino en los pasillos. Es decir, creo que estaba saliendo de la tribuna cuando hace la... (*Denegaciones por parte del señor Vicente Viondi.*) No, como digo, no he leído el literal, no tengo delante el literal del Diario de Sesiones; puedo estar confundido, yo no estoy en posesión de la verdad, pero tengo entendido que la cifra final que se ha manejado la dijo fuera de la comparecencia. Pero en el Diario de Sesiones está, si es que estoy yo confundido. Y si estoy confundido, estoy confundido y salgo de mi error. Ahora vuelvo al señor Moya. El señor Moya dio unas explicaciones absolutamente ajustadas de cómo fue una introducción de doctrina por parte del Tribunal Supremo, lo que supuso el altísimo coste que han supuesto las expropiaciones -se ha dicho varias veces-, como quiera que en los pliegos estaba concebido que hasta un determinado tope corriera a cargo de las empresas concesionarias y que, superado ese tope, era la Administración -en este caso la Comunidad- quien tenía que hacer el pago. El señor Moya -lo tengo aquí delante- lo detalló exhaustivamente, por ejemplo, el primer tramo: las hojas de aprecio en el primer tramo eran de 1,59 y 3 euros por metro cuadrado; y el Tribunal Superior de Justicia ha establecido que el precio por metro cuadrado es de 38,81 euros; esto es 17 veces más. Pero es que en el segundo tramo el Tribunal Supremo estableció que debía ser de 43,40 euros; 41 veces más. ¡41 veces más! Eso está claramente dicho en sede parlamentaria, frente a una doctrina del Tribunal Supremo, como explicó el señor Moya. ¿Por qué se valoraron los terrenos de esta manera y luego el Tribunal Supremo... ¿Y por qué ha sido un sobrecoste desmesurado? Por la doctrina del Supremo, que considera que los sueldos destinados a sistemas generales, y consideró que la M-45 era un sistema general, a efectos de subvención y valoración, se consideraba como suelo urbanizable. Está dicho. O sea, que en el tema de la expropiación no hay trampa ni cartón; es doctrina y sentencias del Tribunal Supremo y eso es.

Señora Presidenta, quizás me he excedido en el tiempo, pero quería hacer algunas matizaciones a lo que se ha dicho. Reitero el agradecimiento de mi Grupo, y mío, por supuesto, también como portavoz, señora Directora General, e insisto en que usted ha venido aquí a una

cuestión que se podía haber tratado perfectamente en el seno de la Comisión de Transportes. Muchas gracias, en cualquier caso, por su presencia.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gómez-Angulo. Para finalizar, tiene la palabra la señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Comienzo diciendo que me solicitan valoración de hechos producidos en 1998 e incluso anteriores. Permítanme que me pronuncie sobre lo que he tenido ocasión de analizar y comprobar en los menos de tres meses que llevo en la Dirección General. Para empezar, me complace muchísimo que le hayan hablado de mí, señor Viondi, como persona seria y rigurosa y, desde luego, espero demostrarlo con mi trabajo diario.

Me preguntan ustedes por los costes de la M-45. Como bien saben –creo que no les cuento nada nuevo-, la M-45 se financia por el sistema de peaje en sombra, por el que el concesionario proyecta, construye, conserva y gestiona el servicio público y se resarce de los gastos cobrando una subvención de la Comunidad de Madrid que concede a los usuarios de la carretera durante todo el periodo de la concesión. El gasto en conservación, mantenimiento, explotación y vigilancia en la carretera M-45 se repercute a las subvenciones abonadas por la Comunidad de Madrid, en atención a las tarifas establecidas en los pliegos y clausulados del contrato. Esto no significa, señora Alonso, que se realicen un seguimiento y una supervisión exhaustivos de estas actuaciones de mantenimiento, conservación, explotación y vigilancia; no nos limitamos simplemente a pagar sino que se supervisa que, efectivamente, estas actuaciones se realizan, como no podía ser de otra manera. En todo caso, los costes son los que se derivan de las obligaciones contenidas en el contrato de concesión y, como saben, estos se imputan al subconcepto 48307, "Gratuidad del Peaje de la M-45", del Capítulo Cuarto, "Transferencias corrientes", del Programa 453A, "Construcción y conservación de carreteras" del Presupuesto de la Comunidad de Madrid. Dicha partida atiende a las anualidades de los contratos realizadas por cada uno de los tres tramos en que se divide esta carretera, siendo cada uno de ellos objeto de un contrato independiente.

Para el cumplimiento de dichas obligaciones, reconocidas en el Proyecto de Presupuesto de 2018, se ha contemplado cada una de las anualidades con la correspondiente estimación del IPC, que asciende en su conjunto a 86.520.524,37 euros, con el siguiente desglose: para Tramo 1: 34.070.101,75 euros; para Tramo 2: 35.479.011,43 euros; y para Tramo 3: 16.971.411,19 euros. Esta es la práctica de gestión realizada, tanto para este como para cualquier contrato del que se deriven obligaciones de pago por parte de la Administración. En todo caso, estas obligaciones para estos contratos se concretan en las tarifas anuales indexadas al 95 por ciento, teniendo siempre presentes las anualidades máximas previstas en los pliegos y, por supuesto, atendiendo a los posibles reequilibrios que eventualmente se produzcan hasta la finalización del contrato, como consecuencia de la pérdida del equilibrio económico-financiero.

Me han preguntado por las sentencias que están pendientes de pago. Ahora mismo hay una sentencia que ha devenido firme, relativa al Tramo 1, de 4,4 millones, y estamos tramitando desde la Consejería la oportuna modificación presupuestaria para hacer frente a su pago. Hay también otra sentencia, relativa al Tramo 3, de en torno a los 47 millones de euros, que aún no ha devenido en firme. Por supuesto, a estas sentencias habrá que hacer frente.

En cuanto al reequilibrio, señorías, ya aludía en mi primera intervención a las labores de seguimiento de los contratos de concesión de la M-45, que se vienen realizando conforme a lo estipulado en los pliegos, tanto en los pliegos de cláusulas administrativas particulares como en los de pliegos de condiciones particulares técnicas y económicas, así como en el clausulado del propio contrato. Les indicaba que dicho seguimiento se efectúa de manera continuada por los Técnicos de la Dirección General de Carreteras; seguimiento que comporta también el estudio, la verificación y la validación de los datos de explotación de la concesión, de los datos de tráfico que presentan las sociedades concesionarias a través de los informes mensuales y que verifica la sociedad encargada de la asistencia técnica, hasta ser finalmente validados por los Técnicos de la División de Concesiones de la Dirección General. Desde la División de Concesiones se analizan las incidencias de la explotación y su repercusión, a fin de detectar las variaciones que puedan afectar al cumplimiento de los aspectos, también financieros de la concesión.

Señorías, como ya adelantara la Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, se están analizando y realizando los estudios pertinentes para determinar en qué medida y en qué términos las incidencias de explotación de la concesión M-45 pueden afectar al equilibrio económico-financiero. Esta Directora General puede confirmar que se están estudiando los aspectos financieros de la concesión, aunque es pronto de verdad para concretar más información, dado que es un análisis complejo, pormenorizado y no duden que tendrán puntual información cuando se finalice. Quédense, de verdad, en todo caso, con mi compromiso de que dicho estudio se realizará con observancia de la legalidad y desde el respeto a los intereses de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid y con rigor y seriedad.

En cuanto a lo que comentaban sobre la mayor inversión en el mantenimiento de carreteras respecto al resto de vías de la Comunidad de Madrid, les indico que los gastos de mantenimiento de la M-45, como saben, son asumidos en su integridad por las concesionarias y supervisadas estas actuaciones por la Dirección General. Como les indicaba la M-45 presenta un tráfico, tanto en total de vehículos como de vehículos pesados en particular muy superior a la media de carreteras de gran capacidad de la red principal. Se trata de una vía de tres carriles por cada sentido, con una media de intensidad de tráfico en todo su trazado de 79.846 vehículos/día, que, según datos que ya he aportado, la sitúan entre las más altas de la Comunidad de Madrid, y por la que además circulan vehículos pesados en un porcentaje medio del 12,40 por ciento. Además cuenta con numerosos enlaces y vías colectoras. Por tanto, para realizar la comparativa de los gastos de mantenimiento debía hacerse con vías de similares características, intensidades de tráfico y porcentajes de vehículos pesados equivalentes y, desde luego, con los indicadores de mantenimiento del rango de los recogidos en los pliegos de condiciones técnicas por los que se rige el contrato.

En cuanto a las penalidades a las que hacía referencia la señora Alonso, quiero indicar que el pliego de condiciones particulares técnicas y económicas regula pormenorizadamente la imposición de penalidades al concesionario, determinando en cada caso las sanciones a imponer. Por ejemplo, en el apartado 6.1 c) se regulan las penalidades por el retraso en el comienzo de operaciones de reparación o reposición o de la realización de las operaciones deficientemente ejecutadas. También se alude al retraso en las labores de repintado, señalando que, si transcurrido un plazo suficiente según el criterio de la Administración el concesionario no comienza las labores de repintado sufrirá una penalización que podrá alcanzar hasta cinco veces el coste del repintado; o a las penalidades por el incumplimiento del plazo de las inspecciones de las estructuras y pequeñas obras de fábrica o del transcurso del plazo suficiente en el comienzo de los trabajos de mantenimiento del firme de la carretera. Como ven, señorías, el régimen de penalidades es muy detallada pero también lo son las condiciones de control y vigilancia en el cumplimiento de las labores de conservación y explotación de la concesión prevista en los pliegos que he expuesto en mi primera intervención. La aplicación de penalidades en todo caso supone una situación irregular motivada por el incumplimiento de las obligaciones de los concesionarios. Se deriva, por tanto, de una situación no deseada en atención a los intereses de los ciudadanos que usan a diario la M-45. En este sentido tienen también mi compromiso de cumplir rigurosamente con las obligaciones derivadas del contrato de concesión en este aspecto. Por tanto, si como consecuencia de las actuaciones de inspección y control realizadas con la colaboración de la asistencia técnica se pusieran de manifiesto incumplimientos de las obligaciones establecidas por el concesionario, no duden de que se aplicarán las correspondientes penalidades de conformidad con lo previsto en el contrato.

Concluyo ya. Miren, en los dos meses que llevo al frente de mis responsabilidades como Directora General de Carreteras e Infraestructuras puedo confirmarles que bajo mi supervisión he solicitado información administrativa, financiera y contable sobre los tres tramos de la M-45; que he estudiado y consultado y me comprometo a seguir haciéndolo; que he visitado e inspeccionado las instalaciones de la M-45; que he asistido a una reunión mensual de control de las actuaciones de mantenimiento y explotación llevadas a cabo, concretamente la del tramo 3 de la carretera. En estas reuniones, señora Alonso, la empresa que lleva el mantenimiento de la M-45 facilita –lo he podido comprobar de primera mano- los informes relativos a las actuaciones de conservación y las propuestas, cuando procede; con la colaboración de la asistencia técnica, se valora por los técnicos de la Dirección General y se validan o se proponen otras actuaciones en función de lo que se habla en esas reuniones, y además se efectúa inspección a la vía para poder comprobar a qué se está haciendo referencia. Esto se lo digo de primera mano porque asistí recientemente a una de las reuniones a las que me ha dado tiempo, no he tenido tiempo a más, pero sí les digo que me comprometo a seguir realizando esta labor. En definitiva, espero cumplir con todas las obligaciones que me corresponden con el máximo rigor y como máximo representante de la Administración concedente a la que a la señora Alonso hacía referencia.

Solo me resta desearles unas felices fiestas y espero haber dado respuesta, con seriedad y rigor, a lo que me han consultado.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchísimas gracias por su intervención, señora Directora General. *(Pausa)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? *(Denegaciones.)* No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 14 horas y 5 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