

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 614

20 de febrero de 2018

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 20 de febrero de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-137/2018 RGEF.1742.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cantidades económicas que se han abonado a la concesionaria de Metro Ligero Oeste desde 2007 hasta 2017 por cada uno de estos conceptos: explotación del servicio, pago de la obra y compensación tarifaria.

---

**2.- PCOC-182/2018 RGEF.2162.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre fecha en que se recibió el "Estudio de Viabilidad para las nuevas líneas de metro ligero desde la Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón y desde Colonia Jardín a Boadilla del Monte", solicitado por la empresa MINTRA para la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en la actualidad Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda.

**3.- C-53/2018 RGEF.445.** Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Jesús Mora de la Cruz, Responsable de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre conocer su valoración sobre el endeudamiento que supuso el Metro Ligero. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 11 horas y 21 minutos.....	37613
<b>— PCOC-137/2018 RGEF.1742. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cantidades económicas que se han abonado a la concesionaria de Metro Ligero Oeste desde 2007 hasta 2017 por cada uno de estos conceptos: explotación del servicio, pago de la obra y compensación tarifaria.....</b>	37613
- Interviene el Sr. Vicente Viondi formulando la pregunta. ....	37613
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes respondiendo la pregunta. ....	37613-37614
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Director Gerente ampliando información. ...	37614-37615
<b>— PCOC-182/2018 RGEF.2162. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre fecha en que se recibió el "Estudio de Viabilidad para las nuevas líneas de metro ligero desde la Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón y desde Colonia Jardín a Boadilla del Monte", solicitado por la empresa</b>	

<b>MINTRA para la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en la actualidad Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda. ....</b>	37615
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito formulando la pregunta.....	37615
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras respondiendo la pregunta.....	37615-37616
- Intervienen el Sr. Gutiérrez Benito y la Sra. Directora General ampliando información.....	37616-37618
<b>— C-53/2018 RGEP.445. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Jesús Mora de la Cruz, Responsable de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre conocer su valoración sobre el endeudamiento que supuso el Metro Ligero. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	37618
- Interviene la Sra. Serra Sánchez, Clara, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	37618-37620
- Exposición del Sr. Secretario General Técnico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. ....	37620-37622
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, la Sra. Serra Sánchez, Clara, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Ramos Sánchez.....	37622-37631
- Interviene el Sr. Secretario General Técnico dando respuesta a los señores portavoces. ....	37632-37635
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	37635
- Intervienen el Sr. Gutiérrez Benito y el Sr. Gómez-Angulo Rodríguez. ....	37636
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 43 minutos. ....	37636



*(Se abre la sesión a las 11 horas y 21 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todas y a todos. Vamos a comenzar la sesión. En esta sesión se han incorporado preguntas orales que a partir de ahora van a ser una práctica para aquellos Grupos que lo consideren oportuno. Pasamos al primer punto del orden del día.

**PCOC-137/2018 RGE.1742. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre cantidades económicas que se han abonado a la concesionaria de Metro Ligero Oeste desde 2007 hasta 2017 por cada uno de estos conceptos: explotación del servicio, pago de la obra y compensación tarifaria.**

Ruego a don Alfonso Sánchez, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Saben que para la tramitación de la pregunta cuentan con diez minutos: cinco minutos para el que la formula y cinco minutos para la réplica. Señor Viondi, tiene la palabra.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Gracias, Presidente. Con respecto a este nuevo formato, la pregunta es concreta: por anualidades de 2007 hasta 2017, ¿cuál es el pago de cada uno de los conceptos? El Gerente lo conoce por el escrito presentado. ¿Cuánta cantidad ha cobrado la concesionaria por la explotación del servicio? ¿Cuánto se le ha abonado por pago de obra y cuánto por compensación tarifaria? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viondi. Tiene la palabra el señor Sánchez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Viondi, de conformidad con el convenio de colaboración suscrito el 6 de abril del año 2006 por MINTRA, Madrid Infraestructuras del Transporte, y por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, y el contrato de concesión de obra pública para la construcción y explotación de las líneas de Metro Ligero de la Comunidad de Madrid T2, entre Colonia Jardín y Pozuelo, y T3, entre Colonia Jardín y Boadilla del Monte, y del pliego de cláusulas administrativas, el Consorcio Regional de Transportes retribuye a la sociedad concesionaria en función de la demanda contractual de viajeros por la tarifa técnica; en ningún caso se establece un procedimiento divisorio, como está solicitando: explotación del servicio, pago de la obra y compensación tarifaria o, en su caso, reparto de los importes liquidados.

Paso a enumerarles los pagos realizados a la sociedad concesionaria entre los años 2007 y 2017, y lo haré en millones de euros: en el año 2007, entre los meses de septiembre a diciembre, 8,9 millones de euros; en 2008, 27,9 millones de euros; en 2009, 31,2 millones; en 2010, 31,2 millones de euros; en 2011, 39,7 millones de euros; en 2012, 78,4 millones de euros; en 2013, 79 millones de

euros; en 2014, 85,5 millones de euros; en 2015, 86,9 millones de euros; en 2016, 89,2 millones de euros y, en 2017, 92,7 millones. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Viondi, tiene la palabra.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: La verdad es que no me ha dado tiempo de hacer la suma. Soy de Letras y no he conseguido sumar inmediatamente las cantidades de 2007 a 2017, pero sí parece que estamos hablando de un auténtico despilfarro económico. Estamos hablando de más de 600 millones de euros que hemos abonado en diez años por un servicio como el de Metro Liger Oeste. Si esta es la Comisión de Endeudamiento, entiendo que el Gobierno Regional es muy consciente de que ha sido un despilfarro económico la inversión que realizaron los anteriores Gobiernos del Partido Popular, encabezados por don Francisco Granados, continuados por doña María Dolores de Cospedal y rematados, en la inauguración, por el señor Manuel Lamela con la Presidenta Regional en ese momento: Esperanza Aguirre.

Usted dice que en la tarifa técnica no viene tal distribución, que es el concepto de los sumatorios; pero viendo la elevación anual y gradual de los costes, en la que no ha habido ni una sola reducción en ningún año sino que hemos partido de 27 millones en 2008 –cuando Metro Liger Oeste está plenamente en funcionamiento durante los doce meses- y hemos casi cuadruplicado el coste para 2017, cuando ya rondamos casi los 100 millones, y ante las críticas que hemos vertido los Grupos de la oposición –especialmente el Grupo Parlamentario Socialista- durante toda esta Legislatura y la anterior, ustedes han anunciado un expediente de reequilibrio sobre el que no han dado ni un solo detalle pero que han calificado en una cantidad de alrededor de 18 millones de euros. Si no tienen la capacidad de distribuir los importes entre lo que se paga por explotación, por obra y por compensación tarifaria, nos gustaría saber cómo sacan ustedes la cantidad de 18 millones de euros de reequilibrio. Si estamos pagando 92,7 millones y hemos llegado a pagar tan solo 31,2, ¿por qué motivo se reducen solo 18 millones? Si en 2008 se pagaban solo 27,9 y ahora estamos cuadruplicándolos, ¿por qué solo se pretende reducir este importe un 20 por ciento si se ha demostrado de forma palmaria, con los datos que ha dado el Gerente del Consorcio como miembro del Gobierno de Cifuentes, que se ha cuadruplicado? ¡Y ustedes solo lo quieren reducir un 25 por ciento!

Me queda muy poco tiempo de intervención. Me reservo más preguntas sobre las cantidades concretas, y estamos seguros de que el Gobierno Regional volverá a aparecer por aquí a explicar todo este despilfarro acumulado de más de 600 millones de euros en diez años.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Viondi. Señor Sánchez, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Viondi, las cantidades pagadas obedecen, única y exclusivamente, al contrato suscrito, como le he dicho en mi primera intervención; por tanto, lo que hacemos desde el Consorcio es pagar al concesionario lo que está firmado en documentos contractuales.

En cuanto al reequilibrio, se está aplicando ya desde el Consorcio Regional de Transportes. En 2017 se aplicó un reequilibrio de 18,9 millones de euros y la estimación para 2018 es de prácticamente 21 millones; por tanto, ya se está aplicando la nueva tarifa. Las cifras de 2017 revertirán a la Administración de las facturas que hay que pagar en 2018. Por mi parte, nada más, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez. Quiero recordarles que, en Comisión, las preguntas tienen una duración de diez minutos: cinco para la persona que pregunta y cinco para la que responde. Esta pregunta ha sido bastante escueta; no sé si porque no conocían esa situación.

Pasamos al segundo punto del orden del día.

**PCOC-182/2018 RGE.2162. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre fecha en que se recibió el "Estudio de Viabilidad para las nuevas líneas de metro ligero desde la Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón y desde Colonia Jardín a Boadilla del Monte", solicitado por la empresa MINTRA para la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en la actualidad Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda.**

En principio, esta pregunta la iba a sustanciar yo, pero la sustanciará el señor Gutiérrez y va a contestar la Directora General de Carreteras e Infraestructuras, señora Pérez Esteban. Señor Gutiérrez, tiene la palabra.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Una pregunta previa, señor Presidente: ¿el tiempo que no use el Gobierno para contestar puedo usarlo yo?

El Sr. **PRESIDENTE**: No, señor Gutiérrez. *(Risas)*.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Vale, muy bien. Muchas gracias. Señora Directora General de Carreteras, ¿en qué fecha se recibió el denominado estudio de viabilidad para las nuevas líneas de Metro Ligero de Colonia Jardín y Pozuelo de Alarcón en la Consejería de Transportes e Infraestructuras?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Tiene la palabra la señora Pérez Esteban.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Buenos días, señorías. Estoy aquí de nuevo, esta mañana, a petición del Grupo Parlamentario Podemos, para responder a su pregunta sobre en qué fecha se recibió el estudio de viabilidad para las nuevas líneas de Metro Ligero desde Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón y desde

Colonia Jardín a Boadilla del Monte solicitado por la empresa MINTRA, según indican, para la Consejería de Transportes e Infraestructuras. Así formulan la pregunta.

Como bien conocen, y ya comentamos el otro día, el 20 de abril de 2006 se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 93 la Resolución de 12 de abril de 2006, de MINTRA, Madrid Infraestructuras del Transporte, por la que se hace pública la convocatoria del concurso por procedimiento abierto para la adjudicación del contrato de concesión de obra pública para la construcción y explotación de las líneas de Metro Ligerero de la Comunidad de Madrid T1, entre Pinar de Chamartín-Sanchinarro-Las Tablas; T2, entre Colonia Jardín y Pozuelo de Alarcón y, T3, entre Colonia Jardín y Boadilla del Monte.

Pues bien, según me indican los técnicos de la Dirección General, en el pliego de cláusulas administrativas particulares por el que se rigió dicho procedimiento de licitación se indicaba que se ponía a disposición de los licitadores el estudio de viabilidad económico-financiera. Concretamente en la cláusula 10 del pliego de cláusulas administrativas particulares se indicaba que la documentación disponible para los licitadores será puesta a disposición de los mismos en los servicios de copistería designados por el órgano de contratación; en particular, la siguiente documentación: el pliego de cláusulas administrativas particulares y sus anexos, el pliego de prescripciones técnicas particulares y sus anexos, así como el estudio de viabilidad económico-financiera. Por tanto, tal y como me indican los técnicos de la Dirección General, ya que el estudio de viabilidad económico-financiera se puso a disposición de los licitadores con el resto de la documentación del contrato, parece lógico pensar que su fecha sea anterior a la convocatoria del concurso para la adjudicación del contrato de concesión, es decir, previa al 20 de abril de 2006. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Esteban. Señor Gutiérrez, tiene usted la palabra.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: ¿Me puede indicar, señor Presidente, cuando me quede un minuto?

El Sr. **PRESIDENTE**: Sí, no se preocupe.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Señora Pérez Esteban, a usted le parece lógico que esté antes de la convocatoria de la licitación del 20 de abril pero usted no me ha dado ninguna fecha. Yo le he preguntado la fecha en que tiene registro de entrada en la Consejería de Transportes e Infraestructuras el llamado estudio de viabilidad económico-financiera, y usted no me ha dado ninguna fecha; ahora, a usted le parece razonable que sea previa a la licitación. ¡Eso me parece estupendo!

Quisiera saber qué opinión tiene usted respecto de la sustitución de todos los informes que el artículo 227, en sus apartados 1 al 5, recoge como necesarios para llevar a cabo un proceso de concesión de obra pública y que, en este caso, son sustituidos por el apartado 6 y, en concreto, el llamado plan de viabilidad económico-financiera, que nosotros llamamos un relato de lo acontecido o



de sucesos. Usted sabe perfectamente que es necesario motivar la sustitución de los informes y sustituirlo por un informe de viabilidad económico-financiera; por tanto, ¿quién motiva ese proceso de sustitución? ¿Tiene usted constancia de quién lo ha motivado? Porque, según el artículo 227, tiene que ser la Administración concedente. ¿Usted cree que la Administración concedente, artículo 227, apartado 6, de la Ley de Contratos de la Administración Pública, es lo mismo que la entidad contratante? Le rogaría que me diese su opinión. ¿Administración concedente es lo mismo que entidad contratante?

En segundo lugar, usted sabe que el apartado 6 dice expresamente que, en el caso de que se sustituyan todos los informes por un informe de viabilidad económico-financiera, o meramente un relato de sucesos -así lo llamamos nosotros-, de sucesos ya acontecidos -y tendremos ocasión en la comparecencia siguiente de explicar lo de sucesos ya acontecidos-, ¿cómo me explica usted que, sin embargo, antes de licitar, antes del famoso abril de 2006, es necesario un proyecto o anteproyecto? ¿Le consta a usted que fue elaborado un proyecto o anteproyecto por la Administración concedente antes de la licitación?

Y, luego, por último, ¿cómo entiende usted que en el informe de relato de sucesos, llamado viabilidad económico-financiera, se diga que el coste proyectado de la obra se ha realizado en base a los contratos que ya han sido formalizados? ¿Se está haciendo un estudio? ¿Y dice que el estudio de la viabilidad económico-financiera parte de unos costes de contratos que ya se han realizado? Decía usted que este informe tiene que ser previo a la licitación. Si es previo a la licitación, ¿cómo es posible que este informe ya dé una cifra en función de contratos realizados? La pregunta es: ¿estaban ya firmados los contratos antes de la licitación pública? La licitación pública es el 20 de abril de 2006. Usted decía: es normal que el informe de si esto es viable sea previo a esa licitación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Le queda un minuto.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Y el informe dice que ya están las cifras formalizadas por contratos ya formalizados; por eso lo llamamos relato de sucesos.

Otra pregunta: ¿cómo es posible que un informe de MINTRA no tenga verificación digital de autoría y fecha? Porque hay otros informes de la Administración que tienen una verificación digital de autoría, fecha y registro de salida. Este informe de MINTRA no tiene ninguna verificación de autoría o fecha de salida.

Por último, es evidente que todo este galimatías de fechas -se pone el carro delante de los bueyes- tiene lugar en 2004, 2005 y 2006. En esa época, la señora De Cospedal era la Consejera de Transportes e Infraestructuras. ¡Es inevitable!, itenemos que hacerla comparecer, como así hemos registrado! Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Señora Pérez Esteban, tiene la palabra.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Mire, señor Gutiérrez, en mi comparecencia de la semana pasada yo les indicaba que no puedo conocer de primera mano lo que sucedió hace diez o doce años, ino puedo conocerlo!, y difícilmente puedo valorarlo con rigor puesto que no estaba aquí. Sí puedo -y lo indicaba el otro día- facilitarles cuanta información soliciten formalmente y que se encuentre en los registros de la Dirección General; para eso, desde luego, aquí me van a tener siempre. Pero, de verdad, no puedo hacer valoraciones ni facilitarles información de primera mano de lo que sucedió en aquel momento.

Lo que yo le indicaba es que parece lógico pensar que, si en los pliegos del contrato de concesión se pone a disposición de los licitadores el estudio de viabilidad, el estudio de viabilidad era previo. Es lo que le he indicado y lo que le puedo seguir indicando; ahora, no me pida que haga valoraciones o que le informe de primera mano de lo que sucedió hace diez o doce años porque yo no estaba aquí. Lo siento, no puedo darle esa información de primera mano; iyo no estaba aquí! Eso sí, cualquier documentación que me requieran formalmente, por supuesto, a su disposición. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Esteban. Vamos a pasar al tercer punto del orden del día.

**C-53/2018 RGEF.445. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Jesús Mora de la Cruz, Responsable de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre conocer su valoración sobre el endeudamiento que supuso el Metro Ligerero. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece el señor Mora de la Cruz, responsable de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes. Buenos días; bienvenido, Tiene una primera intervención de cinco minutos la señora Serra.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señor Mora; gracias por comparecer. Como sabrá, en esta Comisión estamos muy interesados e interesadas en el Metro Ligerero porque es una obra que, como ya se ha puesto de relieve varias veces, ha supuesto un grandísimo endeudamiento para los ciudadanos y ciudadanas de Madrid y tenemos mucho interés en conocer los detalles de cómo se puso en marcha y qué estudios de viabilidad y de demanda se hicieron para que este haya sido el resultado.

Tenemos mucho interés, pero nos estamos topando con algunos problemas que son obstáculos, algunos de ellos un tanto extraños, porque algunos comparecientes no quieren venir y deniegan nuestra invitación; comparecientes que tenían responsabilidades en aquel momento y eran responsables directos de poner en marcha el proyecto del Metro Ligerero que deniegan la invitación que les hacemos a esta Comisión. Después, tenemos comparecientes, como la señora Directora General

de Carreteras, que son responsables hoy pero que no saben lo que ocurrió en ese momento; por tanto, no nos pueden responder. Nos topamos con cosas tan extrañas como, efectivamente, esta situación, por lo que simplemente pedimos la fecha de registro de un documento público que tiene que estar en la Dirección General de Carreteras puesto que MINTRA se integró en la Dirección General de Carreteras y las actuales personas responsables no nos saben decir exactamente la fecha de ese documento, lo que nos parece complicado de explicar.

En cualquier caso, tenemos suerte porque usted sí era responsable en aquellos tiempos; de hecho, en 2003, usted tenía la responsabilidad de Secretario General Técnico, cargo que también ostenta hoy, y, por tanto, esperamos que usted sí nos pueda contestar a algunas de las preguntas. En principio, quería preguntarle si puede, por favor, detallar, contar con detalle, cuál es el procedimiento, cuál tiene que ser el procedimiento, para poner en marcha el proyecto del Metro Ligerero en relación a lo que ha preguntado mi compañero Eduardo Gutiérrez sobre cuáles son los documentos, los estudios de viabilidad y cuándo tienen que hacerse. Nosotros hemos estado leyendo la ley –luego, le haré unas preguntas más detalladas-, y quiero saber lo siguiente: ¿cuál es el procedimiento que legalmente es necesario seguir para que se ponga en marcha una obra como el proyecto de Metro Ligerero? ¿Qué estudios de viabilidad hay que hacer, y cuándo? ¿Qué estudios de demanda hay que hacer, y cuándo?

La Ley de 2003, Reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, habla, efectivamente, de un estudio de viabilidad que tiene que hacerse con anterioridad, obviamente, a decidir cuándo se hace una obra y, además, dice que ese estudio de viabilidad, en ocasiones especiales, puede sustituirse por un estudio de viabilidad económico-financiera; de hecho, la ley dice en concreto que, por la naturaleza de la obra o la cuantía de la inversión, se puede considerar suficiente un estudio de viabilidad. Yo le quería preguntar si cree que la obra del Metro Ligerero es una obra, no sé si porque es una cuantía pequeña que usted considera que se puede acoger a esta excepción de hacer un estudio de viabilidad económico-financiera; entiendo que esta excepción a lo que la ley establece tendría que ser para obras de una cuantía pequeña, y yo no sé si el Metro Ligerero a usted le parece que es ese tipo de obra pública que no debe tener un estudio de viabilidad normal como el que establece la ley. Esa es mi primera pregunta.

También le quería preguntar si es normal que se justifique esa excepción por las prisas. Tenemos el estudio de viabilidad elaborado por MINTRA sobre el que, insistentemente, preguntamos cuál es su fecha, y dice que por la necesaria celeridad hay que sustituir ese estudio de viabilidad por un estudio de viabilidad económico-financiera. ¿Usted considera que las prisas, en una obra pública como esta, son suficiente justificación como para que no se hagan las cosas como es debido?

Le quería preguntar también si usted sabe de cuándo es ese estudio de viabilidad, aparte de que me diga, por favor, cuándo cree que debería ser; es decir, cómo se hace legalmente este procedimiento y qué opina sobre lo que estamos sacando a la luz en esta Comisión desde la pasada sesión, y es que parece que ese estudio de viabilidad se hace con posterioridad a algunos contratos porque en el propio estudio de viabilidad así se dice. Entonces, le quería preguntar si usted considera que es conforme a la ley que un estudio de viabilidad que, obviamente, tiene que ser previo a

cualquier decisión posterior, puesto que se trata de estudiar la viabilidad de un proyecto, se haga con posterioridad a la firma de contratos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Para terminar, quería preguntarle, puesto que usted tenía responsabilidades en ese momento, si sabe usted cuándo empieza el proyecto de Metro Ligeró, qué Gobierno lo concibe y de dónde parte, de qué Gobierno parte este proyecto y en qué fecha en realidad empieza a estar en los planes de los Gobiernos de la Comunidad de Madrid; si puede usted decirme si este proyecto de Metro Ligeró es del Gobierno de Esperanza Aguirre o si es anterior y, por tanto, es del Gobierno del señor Gallardón, del que usted formaba parte. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Serra. Ahora tiene la palabra don Jesús Mora de la Cruz, responsable de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, en principio por quince minutos, pero, si necesita más, no tenga ningún problema.

El Sr. **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Mora De la Cruz): Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señoras y señores diputados. Me temo que de los quince minutos me van a sobrar bastantes; y me temo eso porque el objeto de la comparecencia es conocer mi valoración sobre el endeudamiento que supuso Metro Ligeró. ¡Ese es el objeto de mi comparecencia! Ahora veo que usted me hace una serie de preguntas muy detalladas, de las cuales entenderá que no le puedo dar respuesta en este momento; es decir, esto es como si voy a una oposición y me preguntan sobre temas que no estaban previstos en el temario. Si a mí se me hubieran indicado toda esta serie de preguntas con tiempo suficiente, me las hubiera preparado y me las hubiera estudiado; si me hace comparecer para hablar sobre mi valoración sobre el endeudamiento que supuso Metro Ligeró y se me hacen preguntas técnicas, incluso con fechas, entenderá que, por mucho que yo intente contestarle, yo sea incapaz de contestar en este momento a las preguntas técnicas que usted me hace, ¡y lo lamento!

Quisiera hacer una pequeña corrección: en la época en la que se pone en marcha Metro Ligeró, yo no era responsable de la Consejería. En la época de Metro Ligeró, ¡yo ni siquiera estaba trabajando en la Comunidad de Madrid! (La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: *¿Qué época es esa?*)

En 2003 yo dejé de trabajar en la Comunidad de Madrid y me fui al Ayuntamiento. Metro Ligeró es posterior; por eso repito que información de primera mano no podré darle porque no estaba en la época; información concreta, como la que usted me pregunta ahora, intentaré, evidentemente, analizarla y, si tengo la información, gustosamente se la daré. De lo que sí puedo hablar con conocimiento de causa es de lo que se ha hecho en la época en la que yo fui Secretario General del Consorcio, de 2003 a 2015, o Secretario General Técnico de la Consejería, de 2015 a 2018 –es decir, en estos momentos–, que es básicamente todo lo relacionado con el reequilibrio que se ha puesto en marcha de esta concesión, con lo que, como ha indicado el Gerente del Consorcio, la reducción es

prácticamente un 20 por ciento de los costes de las aportaciones que hace el Consorcio a Metro Ligero.

Si bien comparezco, evidentemente, de manera gustosa a esta sesión, lamentablemente poco puedo aportar respecto al objeto de esta comparecencia, que era la evaluación sobre endeudamiento. En primer lugar, porque endeudamiento es una competencia que, obviamente, corresponde a la Consejería de Hacienda, tanto en su gestión como, en su caso, en su determinación y en su gestión respecto tanto de la reducción de la deuda como de la posible reestructuración de la misma; competencia de la Consejería de Hacienda, no de la Consejería de Transportes. En cuanto a la determinación de un gasto como deuda o no deuda, tampoco es competencia de la Consejería; en su caso, entiendo -porque no es una materia con la que yo acostumbro a tratar- que le corresponde al Estado, entiendo también que le corresponde a la Intervención General del Estado -y, repito, con poco conocimiento de la materia- qué se considera o qué no se considera deuda en cada momento concreto. Por tanto, desconozco si Metro Ligero es deuda desde el punto de vista técnico -insisto, lo desconozco-, pero de lo que no tengo ninguna duda es de que Metro es un compromiso de gasto de carácter plurianual, ide eso no hay ninguna duda!, pero también es un compromiso de gasto de carácter plurianual todo contrato plurianual, y también es un compromiso de gasto de carácter plurianual la cobertura de puestos de trabajo derivada de cualquier OPE; la contratación de un funcionario a lo largo de toda su vida -diez, veinte o cuarenta años- es un compromiso de gasto de carácter plurianual. ¿Qué eso sea considerado deuda? Yo creo que técnicamente no es deuda. ¿El caso de MLO es técnicamente deuda? No lo sé, porque repito que no tengo responsabilidades en la materia; lo que sí le digo y afirmo es que, evidentemente, es un compromiso de gasto carácter plurianual durante toda la vida del contrato; isin ningún tipo de duda!

Puedo hacer alguna valoración puesto que me preguntaba sobre el endeudamiento que supuso Metro sobre la concesión, que es la figura en la que se incardina este contrato. Metro Ligero es una concesión como otra cualquiera. Las concesiones tienen una serie de ventajas, que creo que no son discutidas por prácticamente nadie en el sector: permiten acometer grandes inversiones; si la concesión se sustituye por un contrato de obra tradicional, en el que el pago de la obra se produce en paralelo a la ejecución de la misma, prácticamente ninguna Administración Pública podría hacer grandes obras porque las presiones presupuestarias serían absolutamente inasumibles, y le pongo un ejemplo: si Metro Ligero costó alrededor de 600 millones, el presupuesto inicial de la Consejería el año pasado fue de menos de 300 millones, con lo que no hay capacidad presupuestaria, evidentemente, para asumir con cargo a un contrato de obra una infraestructura como la de Metro Ligero y, por tanto, hay que hacerlo a través de una concesión. También la concesión permite utilizar la financiación del sector privado, que es quien adelanta los gastos de la inversión, con lo que se elimina, como antes le decía, la correspondiente presión en el presupuesto público del ejercicio. También permite que la explotación, por definición muy compleja en las concesiones, se encomiende al sector privado, que es quien asume su riesgo y ventura, incluso permite la participación del beneficiario de la obra -que es el usuario- en su financiación, que es lo típico de los peajes duros, en los cuales el usuario de la autopista paga con cargo a su bolsillo el coste de la obra; coste de la obra que no se imputa a gasto de la Administración sino que a la Administración le resulta gratis porque lo paga el usuario.

Insisto, señorías: las concesiones no se computan como deuda; tradicionalmente, las concesiones no se computan como deuda, y eso ha permitido, repito, hacer grandes infraestructuras públicas en la Unión Europea, que establece unos límites presupuestarios muy rigurosos, incluso ha permitido que los Estados puedan contratar grandes infraestructuras sin que eso repercuta en su presupuesto ni en la deuda de cada uno de los Estados, porque, si no fuera así, como antes decía, gran parte de las obras de infraestructura no se podrían haber realizado con la implicación que ello supone para el mercado de trabajo, obviamente, y para el conjunto de la economía de carácter europeo.

Por último, tradicionalmente se ha hablado de una gran ventaja de las concesiones, y es una ventaja filosófica: la solidaridad intergeneracional; es decir, que pague la obra no solo la generación que la contrató sino también las generaciones que la usan y disfrutan. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *¡Los nietos!*) Esto es algo muy antiguo; en la Edad Media, para pasar un puente, se pagaba el portazgo, que era una manera de financiar por el usuario la obra pública. Las concesiones no son ninguna novedad, son algo muy antiguo; por tanto, ¿cuál es mi valoración –que es lo que se me pregunta- sobre las concesiones? Pues, en principio, positiva sobre la figura de las concesiones.

Entrando ya en la valoración sobre el endeudamiento que supuso Metro Ligerero, en principio, y por definición, tengo una opinión positiva sobre cualquier infraestructura que genere valor público en la sociedad. ¿Cuál es el valor público que ha generado Metro Ligerero? Básicamente el objetivo que se planteaba: la reducción del tráfico rodado; en mayor o menor medida, con mayor o menor éxito - eso sí es discutible-, pero desde el punto de vista de cuál es la filosofía, ha cumplido con este.

No puedo hacer una valoración sobre el coste de la operación porque mi perfil es jurídico, no es económico ni ingeniero y, por tanto, no puedo hacer una valoración sobre si sale muy caro o no, si el sobrecoste es mayor o menor. Sí le indico que, según los pliegos, la TIR del proyecto era de alrededor del 5 por ciento, según tengo entendido, y en conversaciones de café con ingenieros de la Consejería me dijeron: cuando saque el Estado las concesiones del mantenimiento de las carreteras, lo razonable es que sea una TIR de alrededor del 10 por ciento -repito, conversaciones de café con ingenieros, porque, como les indico, no tengo ninguna formación económica en la materia-. De lo que sí puedo tener una opinión y una valoración es sobre lo que les he dicho al comienzo de mi intervención, sobre el proceso de reequilibrio de la misma, que entiendo que pueda resultar interesante para los miembros de esta Comisión y que lo dejaré para la segunda parte de mi intervención. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mora. Ahora tienen la palabra 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, señor Presidente. Buenos días, señor Mora; bienvenido a esta Comisión. Voy a hacer dos puntualizaciones previas a mi intervención puesto que usted ha hablado de endeudamiento y ha hablado de periodos. La primera es que he mirado su

trayectoria, su vinculación con Metro Ligero, y he intentado centrar toda mi intervención en los dos periodos de su responsabilidad: de 2013 a 2015 y de 2015 a la actualidad. Y la segunda puntualización es acerca de lo que usted acaba de mencionar sobre el endeudamiento. Para hablar de endeudamiento, puesto que estamos en la Comisión de Estudio sobre la Auditoría del Endeudamiento y la Gestión Pública de la Comunidad de Madrid, me voy a referir al endeudamiento no de que, como usted dice, no corresponde sino que compete a Hacienda, porque a Hacienda le compete hablar de cómo financiamos la deuda que se genera y a Hacienda le corresponde saber cómo se contabiliza, sino que de lo que voy a intentar hablar con usted va a ser precisamente de las decisiones que se han tomado y han generado deuda; incluso de algo peor: no de las decisiones que se han tomado sino de las omisiones que se han cometido.

Empiezo mi intervención después de haber hecho las puntualizaciones sobre su introducción. Mire, hace poco, en la comparecencia anterior -no en la que acaba de realizar la Directora General de Carreteras sino en la que realizó en la anterior Comisión-, yo solicitaba a la Directora General de Carreteras e Infraestructuras información sobre el reequilibrio de 19 millones de euros, y ella me daba una información muy escasa o, mejor dicho, muy escueta porque empiezo a creer que es la única que hay. Ella nos informó de que se había solicitado basándose en cuatro indicadores de costes, y dio una explicación un poco técnica; concluía diciendo -al menos así lo entendí- que este expediente quedaba en suspenso. Y me sorprendía esta información porque lo que había leído en La Vanguardia -y así lo cité aquí- el 14 de noviembre de 2017 era que nuestra Presidenta Cifuentes había anunciado el ahorro de 19 millones de euros en los gastos de Metro Ligero. Decía que eran 19 millones de euros de gasto en el año 2017 y que con ello -repito mis palabras de la intervención anterior, que no eran sino las de la Presidenta- "se bajaba de los 94 millones de euros de gasto previstos a tan solo 75 millones de euros efectivos." Yo esperaba que, tres meses después -estamos finalizando febrero-, cuando la Directora General me informara sobre esto, me hubiera confirmado a esa fecha que ya estaba realizado el reequilibrio o, cuando menos, me diera una fecha de plazo para aplicarlo. Ahora el señor Sánchez recuerda que sigue sin estar aplicado, aunque haga un anuncio para otro posterior.

Como no me encajaba bien que la señora Cifuentes, el 14 de noviembre, anunciara un ahorro y aquí se me dijera que no había nada, me tomo la molestia de investigar el expediente. Lo único que he visto en ese expediente es, a fecha 14 de noviembre, cuando se hace este comunicado y se da por hecho el reequilibrio, con una semana de antigüedad, una notificación a la concesionaria diciéndole que deberemos hacer este reequilibrio; le pregunto: ¿esto es así? ¿Sigue estando exactamente igual el expediente? ¿Qué está ocurriendo con esta negociación? Empiezo a pensar en si existe o si no existe. ¿Será una negociación fantasma como los billetes? ¿Hemos iniciado procesos fantasma y entramos ya en una especie de generación... Se lo digo porque también hay otro fantasma que quiero que usted me aclare. Vuelvo a remitirme a la prensa; esta vez el 7 de mayo, en El Confidencial, dice el señor Rollán: "La Comunidad ha negociado un reajuste de 4 millones en 2013 y de 2 millones en 2014." Yo, de este reequilibrio de 2014, no tengo constancia ni referencia, ni sé absolutamente nada; por eso le pregunto: ¿es un reequilibrio fantasma o realmente existe? Si me informa de ello, se lo agradeceré puesto que había dicho que era su competencia hablar de reequilibrios y creo que sigo estando en plazo.



Aún me falta por saber qué ha pasado con los reequilibrios de los años 2014, 2015 y 2016, porque estos reequilibrios no se mencionan por ninguna parte. Durante estos años, todos sabemos que la demanda real ha sido inferior a la garantizada y que, por tanto, debían recuperarse para la Administración los menores gastos y las menores inversiones correspondientes; pues bien, en ninguno de los documentos que llevo leídos hasta ahora me aparece mención alguna a estos reequilibrios. Lo que sí sabemos, porque así nos lo explicó la Directora General -no hoy sino en la sesión anterior-, es que no habían funcionado de forma automática. ¡Era la única explicación que se me ocurría! Si se habían estado haciendo de forma automática, cada año se descontaba en la liquidación del año y, por eso, no los localizaba y no sabía nada de ellos; ¡pero no!, me explicó claramente que no, que esto no había ocurrido. Entonces, le pregunto: ¿por qué no se han realizado los reequilibrios del año 2014, 2015 y 2016? Y más concretamente: ¿no se han realizado por oposición de la concesionaria o por falta de diligencia de la Consejería? Si hay una tercera opción, por favor, indíquemela.

Para poder valorar con un poco de objetividad las actuaciones que se están llevando a cabo, voy a referirme a cómo funcionan los reequilibrios en la concesionaria; sé que han sido previos a usted, pero quiero dejar constancia del modo de actuar. El 14 de mayo de 2010, la concesionaria solicita un primer reequilibrio para satisfacer dos complementarios que había hasta entonces y que estaban aprobados; insisto, 14 de mayo de 2010. En menos de siete meses, el 10 de diciembre, la Administración ya estaba aplicando este reequilibrio ya le había reconocido un incremento de tarifas y estaba todo acabado, sentenciado, hecho, a favor de la concesionaria; repito, 14 de mayo de 2010, la concesionaria no solamente solicita este primer reequilibrio sino que tiene a bien avisar a la Administración de que el 15 de septiembre de 2011 va a empezarse a aplicar el rendimiento mínimo de demanda. Esto es una cláusula que está en el contrato y la Administración era plenamente consciente de ello; pero, aun así, la concesionaria, un año y cuatro meses antes, da un aviso a la Administración y, además, le dice que se lo avisa al objeto de que tengan previsto su pago, puesto que la demanda está siendo mucho inferior, y doten para ello sus presupuestos oportunamente. En resumen, la Administración reconoce a la concesionaria y le aplica el reequilibrio a su favor en siete meses y la concesionaria avisa de una previsión, que no tiene por qué, pero ella se preocupa de avisar a la concesionaria de que quiere este pago y de que vaya dotando presupuestos. Esta es la actuación de la concesionaria.

Ahora pasamos a hablar de los reequilibrios de la Administración. El primer reequilibrio se efectúa en 2013, y el concepto de este reequilibrio es recuperar los gastos de 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012, ¡cinco años sin hacer los reequilibrios! –le recuerdo las palabras de omisiones causantes de deuda que citaba al principio-, y es en 2013 cuando de una vez hacen un reequilibrio y cancelan los seis años: los cinco no cobrados y el que estaba en curso. En 2014, 2015 y 2016, no tengo constancia de reequilibrios, salvo que usted me diga que aquel que comentaba el señor Rollán realmente es un reequilibrio efectuado en 2014. Por último, el reequilibrio de 2017, que son esos 19 millones que se anunciaron como un asunto cerrado y que no me consta que esté aceptado por la parte concesionaria; se lo pregunté al compareciente anterior y le insisto a usted ahora: ¿esto está aceptado?, ¿está en litigio? ¿En qué situación se encuentra? De hecho, sabemos que no está, que era lo que se nos había sugerido en noviembre de 2017. Se lo pregunto a usted, señor Mora, porque,



como bien nos recordaba al principio, usted ha tenido responsabilidades desde el año 2013: usted ha sido el responsable de la Secretaría General del Consorcio -si no tengo mal la información- de 2013 a 2015 y responsable de la Secretaría General de la Consejería de Transportes desde 2015 hasta la actualidad; y se lo pregunto, insisto, porque, buscando responsabilidades o, al menos, competencias, leo en la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, del Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, en la Sección 04, "Secretarios Generales Técnicos y Directores Generales", artículo 46.5: "La Secretaría General Técnica tramitará los expedientes de gasto de la Consejería, llevará el control de las partidas que disponga el Consejero y confeccionará el proyecto de presupuesto anual de la propia Consejería." Entiendo, señor Mora, que estaba entre sus atribuciones incluir en el proyecto de presupuestos los gastos de la concesión y también los ahorros por reequilibrios; lo entiendo así. La pregunta clave sigue siendo: ¿por qué no se hicieron estos reequilibrios desde 2013 hasta ahora? Más aún: ¿por qué ni siquiera se presupuestaron, señor Mora? No obstante, puede que me equivoque y que la competencia no le corresponda a usted, que usted no sea el responsable, en cuyo caso sí que le agradeceré que, por favor, me señale quién es el responsable de ellos. Muchísimas gracias por su atención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso. Tiene la palabra la doña Clara Serra, del Grupo Parlamentario Podemos.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Mora. Lamento que no nos haya podido contestar como esperábamos, porque realmente esperábamos que nos pudiera contestar a una cosa que no nos parece tan complicada: si valora usted que es legal o no hacer un estudio de viabilidad con posterioridad a los contratos; pensamos que es una pregunta relativamente sencilla. Nosotros no tenemos responsabilidades en materia de transportes; sin embargo, nos hemos puesto a leer la ley y parece bastante evidente que un estudio de viabilidad, según lo que dice la ley, tiene que preceder a todo contrato, y yo creo que a ustedes, que han estado durante años con responsabilidades en un Gobierno -en concreto en la Consejería de Transportes-, les debe resultar bastante fácil hacer esta valoración. También pensamos que es el Gobierno el que debe hacer valoraciones, porque son ustedes responsables; tienen responsabilidades, tanto usted como la Directora General de Carreteras, en un Gobierno que tiene que dar respuesta a esto, y es el Gobierno el que nos tiene que contestar si es ilegal o no el procedimiento. Yo creo que es fácil contestar a esta pregunta.

Por lo que sabemos, este estudio de viabilidad es claramente posterior a los contratos puesto que lo dice el propio estudio de viabilidad. En la página 9 dice: "En lo relativo al coste proyectado de la obra, el mismo se ha realizado en base a los contratos que ya han sido formalizados entre MINTRA y los contratistas". Eso dice el estudio de viabilidad, del que seguimos sin tener fecha. Por eso, efectivamente, más que estudio de viabilidad y de planificación a futuro, lo llamamos diario de sucesos, porque recoge lo que ya estaba hecho por parte del Gobierno.

Si vamos al Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que han de regir el contrato, resulta que en la página 13 de este pliego, de 2006, también nos encontramos que se dice lo

siguiente: "Sin perjuicio del encargo que MINTRA ha recibido de la Comunidad de Madrid para construir y explotar estas tres líneas de Metro Ligerero mediante un contrato de concesión de obra pública, la necesaria celeridad en la construcción de las infraestructuras públicas referidas ha exigido que las obras de construcción de las citadas líneas se hayan contratado con anterioridad a la licitación del contrato de concesión de obra pública y estén actualmente en ejecución". Esto también es muy sencillo; esto está diciendo que hay unos contratos firmados con anterioridad a la licitación del contrato de concesión de obra pública, y aquí se detallan un montón de contratos –y le digo un montón porque hay una página, otra página...-, lotes y lotes de contratos firmados en 2005, icuando el concurso público es de 2006! La pregunta es muy sencilla: ¿esto es legal o es ilegal? Porque, a nuestro juicio, es claramente ilegal leyendo la ley, pero yo creo que tanto usted como los miembros del Gobierno nos deberían contestar acerca de si creen que es legal o es ilegal.

¿Usted podría decirme, por favor, si esta que le muestro es su firma? Esto es un concurso público del Consorcio de Transportes, y aquí aparece una "M" en el margen izquierdo de todo el documento; por favor, ¿me puede usted confirmar si esta es su firma? *(Pausa.)* (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *Dice que no estaba en el Consorcio y que este garabato no es su firma.*) Vale. Después, le voy a pasar un documento, en concreto el Pliego de Cláusulas Administrativas, para que me confirme usted si la firma que aparece es la suya, porque se parece muchísimo a la suya. Esto lo dejo en la Mesa, y me gustaría que, después, en su intervención, me contestara si es su firma, porque se parece muchísimo a su firma.

En cualquier caso, usted no se preocupe, que le llamaremos para la próxima sesión de la Comisión y le haremos las preguntas por escrito para que nos las pueda contestar; si no nos las puede contestar en el siguiente turno, le volveré a pedir que comparezca, le haré llegar las preguntas por escrito superdetalladas e intentaremos que sea en la próxima sesión.

Respecto a otra cuestión, yo le he preguntado de cuándo parte el proyecto de Metro Ligerero, y usted me ha dicho claramente... *(Rumores)*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por favor...

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Que el proyecto del Metro Ligerero no tiene que ver con su responsabilidad de 2003 puesto que empieza en el Gobierno de Aguirre, que era una pregunta que yo le quería hacer. Pues bien, resulta que nos encontramos con una cosa, en realidad, muy extraña, y es que el pliego de condiciones para la consultoría y asistencia para redactar el proyecto de Metro Ligerero Pozuelo, que está firmado por el señor Trabada, es del día 20 de noviembre de 2003; este día está el Gobierno del señor Ruiz-Gallardón en funciones, ies el último día del Gobierno de Ruiz-Gallardón!, y al día siguiente entra la señora Aguirre en el Gobierno. Pues bien, el último día de un Gobierno en funciones –y dígame usted si esto es normal- sale un pliego de condiciones para un contrato de Metro Ligerero, y en ese momento, ese día, es usted Secretario General Técnico en la Consejería de Transportes, es usted responsable en el Gobierno anterior. ¡Esto es en el año 2003! Esto prueba que el Metro Ligerero es anterior al Gobierno de doña Esperanza Aguirre; entonces, creo

que está usted confundido con respecto a cuándo surge el proyecto de Metro Ligerero y, además, es un tanto extraño que empiecen a salir pliegos para contratar determinadas cosas para el Metro Ligerero, cuando usted tiene una responsabilidad en la Consejería de Transportes, y usted lo ignore. Me gustaría que me contestara a esto porque a nosotros nos parece claramente que el Metro Ligerero es un proyecto que estaba amañado y cerrado antes de que salieran los concursos.

Para cuando vuelva aquí, le preguntaré cuántas empresas se presentaron a un concurso que parece que tenía los contratos cerrados antes de que saliera el concurso público por lo que dicen los propios documentos; así que le haré llegar estas preguntas con antelación para que nos las pueda contestar, porque a nosotros nos parece que el proyecto de Metro Ligerero, más que Metro Ligerero Oeste, es el Metro Ligerero del salvaje oeste y que esto, una vez más, ha sido un atraco a mano armada a los ciudadanos y a las ciudadanas madrileñas, con cada vez más claras pruebas de que estaba cerrado y amañado antes de lo que tenía que estar y, a nuestro juicio, con dudoso cumplimiento de la ley. Muchas gracias.

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

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. Respecto a sus valoraciones conceptuales sobre la bondad de las concesiones en materia de contratación pública y de la gestión de infraestructuras, visto lo que ya debatimos aquí ampliamente y reportamos de información sobre las consecuencias económicas de la M-45, usted, en aquella sesión de la Comisión, aquel día que vino a comparecer sobre la M-45, nos defendió a ultranza tanto el modelo como la viabilidad económica de la concesión.

Yo le voy a hacer algunas preguntas; por supuesto no voy a ocupar los diez minutos, pero lo que quiero es concreción por su parte. Primera pregunta: ¿usted considera viable económicamente para la Administración Pública esta concesión? Me gustaría una respuesta.

Segunda pregunta: ¿me puede cifrar la cantidad que supone al presupuesto de la Consejería y, por tanto, al mantenimiento del Consorcio el importe total que pagamos anualmente por el Metro Ligerero Oeste? ¿Qué porcentaje exacto de todo el sistema de transporte tenemos que pagar solo en esta infraestructura? En cuanto al expediente de reequilibrio último anunciado, aclárenos exactamente ese concepto de efecto retroactivo sobre cuántos años alcanza ese efecto y si se ha puesto en marcha.

Tercera pregunta. El anterior compareciente, don Alfonso Sánchez, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, nos ha dicho -y está en el Diario de Sesiones- que ya está hecho el expediente de reequilibrio; por tanto, quisiera que me aclarara si la concesionaria actual no ha puesto ni una sola pega, ni una sola reclamación, al expediente de reequilibrio que ustedes han anunciado por valor de 18,9 millones.

Una pregunta más: ¿de dónde sacan ustedes que hay 18,9 millones de reequilibrio en la tarifa técnica? ¿Sobre la explotación?, ¿sobre la tarifa de reequilibrio?, ¿o sobre el pago de la obra? Quisiéramos que nos aclarara de dónde sacan esos 18,9 millones.

Siguiente pregunta: en el año 2010 se solicitó, como ha recordado el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, por parte de la concesionaria un incremento de costes; eso supuso que, cuando se pone de forma efectiva, en el año 2010 se reconoció un pago de 31,2 millones y, en el año 2012, cuando entra en efecto ese reequilibrio solicitado por la concesionaria, se elevó hasta 78,4, que es un 150 por ciento más de coste para la Administración. Si ustedes, en el año 2013, hicieron un reequilibrio suyo a favor de la Administración, ¿por qué no volvió a las cifras del año 2010 si se demostró que se elevaba enormemente, hasta más del 150 por ciento, el coste para la Administración? Además, en 2013 ya estaba usted nuevamente en la Comunidad de Madrid como Secretario General Técnico del Consorcio Regional de Transportes; ¿por qué durante el año, una vez hecho ese reequilibrio y visto en su ejecución en el año 2014 que incluso sumaba más cantidad a la concesionaria -porque ha reconocido aquí el Gerente que en el año 2014 se abonaron 85 millones, es decir, se pagaron 6 millones más a la concesionaria pese a hacerse un expediente de reequilibrio a favor de la Administración-, el resultado fueron 6 millones más a pagar a la concesionaria? ¿Qué responsabilidad tiene usted en el expediente de reequilibrio del año 2013 si estaba dentro ya de sus competencias como Secretario General Técnico? ¿Por qué desde el año 2013, cuando entra usted como Secretario General Técnico, su llegada posterior como Secretario General Técnico a la Consejería y hasta el mes de noviembre de 2017 pasan dos años de Gobierno de Cristina Cifuentes, dos años de su gestión como Secretario General Técnico, y no se elevó ningún informe ni se previó ningún expediente de reequilibrio hasta el mes de octubre del año 2017, aun a sabiendas de que iban incrementándose año tras año los costes por la concesionaria?

Y acabo. Le pregunta el Grupo Parlamentario Podemos sobre ese informe, esos pliegos elaborados o aprobados con fecha 20 de noviembre de 2003. Yo tengo dudas sobre si usted estaba en la Consejería o en el Ayuntamiento de Madrid, con don Pedro Calvo, pero un hecho para el que usted políticamente puede darnos respuesta, más allá de si estaba temporalmente o no en ese momento, es que unos pliegos no se redactan en dos semanas. Usted es buen conocedor de la Administración porque lleva años trabajando en ella y siempre con cargos de responsabilidad en Gobiernos del Partido Popular: con don Alberto Ruiz-Gallardón tanto en la Comunidad como en el Ayuntamiento, como ahora en su regreso a la Comunidad con Cristina Cifuentes, incluso con Ignacio González en el Consorcio Regional de Transportes; así que mi pregunta es: ¿usted nos puede decir, desde su experiencia dentro de la Administración, cuánto se tarda en redactar esos pliegos para que fuesen aprobados el 20 de noviembre? ¿Cuándo deberían haberse iniciado? Gracias.

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

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, señor Mora, por su comparecencia y su intervención en esta Comisión sobre la deuda de la Comunidad de Madrid. Yo,

más allá de contestar a alguna de las cosas que han estado diciendo los diferentes portavoces, me gustaría recordar por qué en su momento la Comunidad de Madrid puso en marcha este proyecto sobre el Metro Ligerero en sus líneas 2 y 3: una hacia Boadilla del Monte y otra hacia Pozuelo de Alarcón. Cabe recordar que estaba previsto un importante crecimiento de población en estos municipios -ya lo dije la semana pasada y parece que a nadie le ha importado mucho, pero yo creo que ese es el porqué de todo este proyecto-, en el que estaba previsto una población que supusiera un incremento de más del 31 por ciento en prácticamente una década, pasando de 345.000 potenciales viajeros en 2001 a 453.000 potenciales en 2011.

Ante esta situación, creo que era necesario buscar soluciones que dieran respuesta a esa previsión de crecimiento poblacional y, además, articular herramientas que permitieran también un crecimiento económico y social de la zona -creo que el señor Mora ha hecho mención a ello en su primera intervención- que activara, a la vez, el mercado de trabajo. En definitiva, creo que era necesario crear infraestructuras de servicio público en materia de transporte, y eso había que compatibilizarlo con la necesidad de cumplir con los exigentes niveles de déficit y endeudamiento establecidos en el marco de la Unión Europea, porque es necesario recordar -y creo que aquí eso se olvida con mucha facilidad- que las distintas Administraciones Públicas, tanto la Central como las Autonómicas y Municipales, debían seguir las directrices marcadas por la Unión Europea para el cumplimiento de los determinados niveles de endeudamiento y déficit público, y en base a eso se tomó la decisión de ejecutar esta obra mediante concesión administrativa.

Señora Serra, yo creo que ustedes tienen una gran confusión porque mezclan las cosas. Ustedes, cuando hablan del informe de viabilidad económico-financiera, dicen: es que el informe dice que se realiza el mismo en base a los contratos que ya se habían formalizado. ¡Es que este informe es para la concesión, para la concesión del servicio, no es un informe de obra! Los contratos previos que se hayan realizado -si yo no estoy equivocado- son contratos de obra -supongo que el señor Mora en su segunda intervención podrá explicarnos más este tema-; salvo que yo esté equivocado, los contratos previos son de construcción de obra y se toma la decisión, en un momento dado, de hacerlo mediante concesión pública. ¡Ese es el quid de la cuestión!, que ustedes no tienen muy claro o no les interesa tener muy claro. Por eso este informe de viabilidad económico-financiera se realiza en base a esos contratos previos que se habían hecho. Efectivamente, sí se habían hecho unos contratos previos. *(La señora Serra Sánchez, Clara, pronuncia palabras que no se perciben.)* Sí, sí, señora Serra, léase usted el informe porque lo detalla con claridad y usted pregunta, además, qué contratos o, mejor dicho, qué estudios hay que hacer para poder hacer una concesión de obra, en este caso de obra pública, y usted misma se ha contestado: ¡sí viene en la ley! Usted ha hecho referencia al artículo 227, que dice: "La Administración concedente podrá acordar motivadamente la sustitución del estudio" -a que hacía referencia previamente- "de viabilidad por un estudio de viabilidad económico-financiera", que es lo que se hace. Es lo que dice la ley; ¡sí usted lo ha dicho! Lo que pasa es que nos interesa seguir más allá, buscando no sabemos exactamente qué. *(La señora Serra Sánchez, Clara, pronuncia palabras que no se perciben.)* Creo que yo no la he interrumpido, y me gustaría que a mí no me interrumpieran porque yo he estado escuchando muchas cosas con las que no estoy de acuerdo en absoluto y no les he interrumpido.

Después, le dice al señor Mora: díganos si es legal o no el procedimiento utilizado. ¡Oiga, si un procedimiento es legal o no lo decidirá un juez! No creo que un funcionario de la Comunidad de Madrid tenga que decir si un procedimiento es legal o no. (El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: *No se preocupe usted por eso.*) ¡No, si yo no estoy preocupado en absoluto! No estoy preocupado en absoluto, pero entiendo que el compareciente en este caso podrá dar las explicaciones sobre los estudios que se plantean, no sobre si es legal o no, y entiendo que en la Comunidad de Madrid los procedimientos administrativos se hacen conforme a la ley. Y ustedes vuelven a traer aquí esta semana a otro compareciente, en este caso al señor Mora, para pedir explicaciones, y, además, explicaciones sobre decisiones políticas que se tomaron hace catorce años, a un funcionario en este caso que es personal técnico de la Consejería; ¡ile vienen a pedir explicaciones sobre decisiones políticas! Yo creo que ustedes están muy confundidos y están errando en sus apreciaciones porque creo que ese no es el procedimiento. Y le recuerdo, señora Serra, que, al traer a un compareciente por el artículo 210, por unanimidad de todos los Grupos -también el suyo-, en la Mesa se acordó que aquellas cuestiones a las que usted hacía referencia que se van a plantear en próximas comparecencias no se pueden hacer si vienen por el artículo 210; coménteselo a sus compañeros que están en la Mesa.

En cuanto al señor Viondi y la señora Alonso, hablando del reequilibrio financiero, yo creo que les pasa algo parecido: ellos traen el discurso escrito, y resulta que o no escuchan o no les interesa escuchar. Lo primero que hay que decir, porque creo que están muy equivocados en eso, es que los reequilibrios no son automáticos. En la vida del contrato se pueden hacer cuantos reequilibrios se consideren oportunos, siempre a petición bien del concesionario, bien, en este caso, de la Administración, pero no es un hecho automático que año a año se produzca ese reequilibrio.

Y decía el señor Viondi: ¡es que no han dado ninguna cifra! Pero, luego, hablan de 18 millones. ¡O no hemos dado ninguna cifra o hemos hablado de 18 millones! Creo que la Directora General en su pregunta ha hablado de los 18,9 millones, que son los mismos de los que hablé yo la semana pasada cuando les dije que se había hecho un reequilibrio que afectaba al 22 por ciento. Por cierto, la semana pasada hablaban de 120 millones anuales y de 100 millones anuales. Creo que, tras la pregunta anterior, ni son 120 millones ni son 100 millones anuales; lo que pasa es que a ustedes les es muy fácil dar cifras, ¡las soltamos y ahí nos quedamos! Y estamos muy lejos de los 120 y de los 100 millones anuales.

El señor Viondi preguntaba: ¿en base a qué se ha hecho ese reequilibrio? Lo dijo la semana pasada la Directora General, y yo se lo recuerdo: las variables empleadas para el reequilibrio se basan precisamente en aquellas que miden la actividad del propio concesionario, como número de trenes operados sobre los ofertados, número de paradas operadas sobre las ofertadas y número de frecuencia realizado sobre las ofertadas o número de pasajeros transportados sobre los ofertados; en eso se basa el criterio para restablecer el reequilibrio.

Preguntan si tiene o no carácter retroactivo, y creo que se explicó la semana pasada, pero en este caso le preguntaría al señor Mora. Les expliqué que técnicamente no se puede hablar de

carácter retroactivo, pero es cierto que para hacer cualquier reequilibrio se tiene en cuenta toda la vida de la concesión; con lo cual, aunque sé que técnicamente no es lo más correcto, sí se puede hablar del carácter retroactivo, y me gustaría que lo matizara el señor Mora en su segunda intervención.

La señora Alonso pregunta si se está haciendo una negociación, si se ha hecho o si no se ha hecho. Mire, los reequilibrios financieros no son una negociación; hay unos criterios subjetivos, se aplican, se sacan unos números, y en base a eso se adoptan las decisiones. Esta no es una negociación ni es un mercado persa para ver si sube o baja el precio de la carne; ¡que no!, ¡que no es un mercado para ver a cómo está hoy el precio del pasajero! Yo creo que no es así; en ese sentido, usted está muy equivocada. Creo que no se trata de una negociación sino de que ese reequilibrio financiero se marca con unos criterios objetivos, y, como le decía, se pueden hacer a petición de cualquier parte, bien del concesionario, bien de la Administración, cuando se estima que una de las dos partes se siente perjudicada en la situación financiera del momento. Simplemente quiero decir que hasta la fecha se han realizado tres -se dijo la semana pasada y yo se lo quiero recordar-: dos a petición de la empresa, del adjudicatario, y uno a petición de la Administración.

Por último, decía el señor Viondi: ¿es viable esta concesión? Y yo le pregunto: ¿es viable la concesión del Metro Ligero de Parla, por el que, de un presupuesto inicial de apenas 90 millones, se ha pasado a más de 260 millones y por el que se han estado pagando durante ocho años más de 2.100.000 euros anuales a la empresa adjudicataria que no se tenían que haber pagado? ¿Es viable, señor Viondi? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Ahora, de nuevo, tiene la palabra para la contestación el señor Mora de la Cruz por... *(El señor Vicente Viondi pide la palabra.)* Dígame, señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. En base al artículo 114, porque me ha hecho una pregunta muy concreta otro diputado. *(El Sr. RAMOS SÁNCHEZ: Le he hecho una pregunta retórica.)* No es retórica; me ha aludido y me ha hecho unas preguntas. *(El Sr. RAMOS SÁNCHEZ: Me he referido al municipio de Parla. Él también ha hecho una serie de preguntas retóricas; así que me parece que está fuera de lugar.)* Yo solo por aclarar al señor Ramos que debería hablar más con el Alcalde actual del municipio de Parla, del Partido Popular, que ha pedido mayor financiación de la Comunidad y el reconocimiento expreso del éxito por parte de usuarios del municipio de Parla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Viondi, señor Viondi.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: ¡Póngame usted a los usuarios del Metro Ligero Oeste! *(El Sr. RAMOS SÁNCHEZ: ¿Es viable económicamente?)* Pues parece ser que sí, porque el Alcalde de Parla lo reconoce.



El Sr. **PRESIDENTE**: ¡No hablen entre ustedes! (El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: *¡Es que, si habla él, hablo yo!*) Usted le ha hecho una referencia con nombre y apellidos, y ya está; él ya le ha contestado. Perfecto. Señor Mora De la Cruz, tiene usted la palabra por tiempo de diez minutos.

El Sr. **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Mora De la Cruz): Muchas gracias, señor Presidente. Paso a contestar según el orden de las intervenciones. En primer lugar, la representante del Grupo Parlamentario de Ciudadanos ha mencionado que tiene noticias o informaciones periodísticas de que el expediente queda en suspenso; creo que ha hecho una mención a eso al principio de su intervención. Mire, no sé qué noticias periodísticas son, lo que sí es cierto es que durante la tramitación del expediente de reequilibrio, este que está finalizado, el concesionario solicitó un periodo de prueba, y ese periodo de prueba suspende el plazo máximo de resolución que tiene la Administración; por tanto, se suspendió el plazo máximo de tres meses de resolución durante el periodo de presentación de la prueba que solicitó el concesionario. Esa es la suspensión técnica que se ha producido en el expediente, justamente para que no caduque el expediente y haya que reiniciarlo desde cero.

Ha mencionado el término negociación, y creo que está contestado por el representante del Grupo Parlamentario Popular. Mire, no hay ningún tipo de negociación. La Administración establece, con el procedimiento que contempla la ley, una serie de cifras, una serie de estudios; se da trámite de audiencia al interesado, y este hace sus alegaciones. En este caso ha solicitado un periodo de prueba, aportando una prueba de una grandísima consultora internacional, y con eso se ha hecho de nuevo la propuesta por parte de la Administración. Al interesado se le ha dado un nuevo trámite de audiencia y este ha pedido una ampliación de ese periodo cuando incluso ya en el primer periodo de alegaciones pidió una ampliación, que se le concedió. Repito, ha habido un segundo periodo de alegaciones, se han analizado sus alegaciones y se ha hecho una propuesta de resolución previa al informe de Hacienda; esa propuesta de resolución se le ha notificado al interesado dentro del plazo de tres meses que tiene la Administración para iniciar, resolver y notificar el expediente y, por tanto, obviamente, no hay ningún periodo de negociación ni ningún trámite de negociación, con lo que no hay que estar a expensas de que sea o no sea aceptado por el concesionario. Obviamente, el concesionario asume sí o sí la decisión de la Administración, sin perjuicio, naturalmente, de su derecho a recurrir en vía administrativa o en vía contenciosa; algo que supongo que sucederá porque, evidentemente, tendrá que defender sus intereses.

Respecto al reequilibrio de 4 millones en 2014, tampoco hay negociación; hay una resolución de la Administración y no hay ningún tipo de negociación.

Respecto a qué ha pasado con los reequilibrios de 2014 y 2015, a lo largo de 2014 y 2015 se ha intentado una serie de reequilibrios. Es cierto que no ha habido una determinación consensuada por parte de los ingenieros del Consorcio y los ingenieros de la Dirección General de Infraestructuras en cuanto a las cuantías, y hasta que no hemos tenido, también con estudios externos, una cuantificación exacta, al céntimo, no hemos iniciado el último proceso de reequilibrio, que es el que se



ha conseguido cerrar con éxito. Esas han sido las razones, pero, en todo caso, como también les he indicado, el reequilibrio tiene efectos retroactivos –no naturaleza retroactiva, pero sí efectos retroactivos- desde el momento en que lo que se analiza es el conjunto de la vida de la concesión; por tanto, no es determinante que en 2013, 2014, 2015 o 2016, se haga reequilibrio, lo importante es que a lo largo de toda la vida, de todos los años de la concesión, el reequilibrio –hágase en el año que se haga- se toma en consideración, repito, durante toda la vida de la concesión.

El primer reequilibrio se insta por parte del concesionario por incremento de obras, y, evidentemente, tiene todo el derecho del mundo a solicitar el reequilibrio por ese incremento en el coste de las obras, y es obvio porque si no sería enriquecimiento injusto por parte de la Administración, que no es tolerable. En siete meses se dictó resolución respecto de ese reequilibrio en beneficio del concesionario, pero el último reequilibrio, en beneficio de la Administración, lo hemos hecho en tres meses. *(La señora Alonso Márquez pronuncia palabras que no se perciben.)* El último, el que está resuelto y notificado, lo hemos hecho en tres meses. *(La Sra. ALONSO MÁRQUEZ: Está en suspenso.)* ¡No!, ¡no!, le he dicho que está en suspenso durante el periodo de presentación de la prueba; es decir, el concesionario tiene un plazo de alegaciones de diez días, y dijo: solicito una ampliación. La ley contempla una ampliación del 50 por ciento, por lo que se le dieron cinco días más. En el plazo de los quince días dijo: y ahora quiero un periodo de presentación de prueba, concediéndosele un periodo de presentación de prueba de diez días; ese periodo de presentación de prueba suspende –de hecho, lo suspendimos- el plazo máximo que tiene la Administración para resolverlo porque si no, con tácticas dilatorias, las empresas pueden conseguir que nos vayamos de plazo y que caduquen los expedientes. Por eso se suspende la tramitación: para que no cuente el reloj desde el momento en que solicita la prueba; es decir, desde que él solicita la prueba hasta que la entrega el reloj está parado. *(La Sra. ALONSO MÁRQUEZ: ¡Fecha de resolución!)* Ahora se la doy.

La tramitación del expediente es muy sencilla: se inicia por parte de la Administración de oficio, se notifica al interesado y se da un trámite de audiencia de diez días. Luego, ellos solicitan en la ampliación cinco días más, y se les concede. Durante el periodo de quince días solicitan un periodo de prueba y aportan, repito, el Dictamen de una de las grandes consultoras mundiales. Durante ese periodo se suspende el plazo máximo que tiene la Administración para resolver porque si no caduca el expediente y hay que romperlo y empezar desde cero. Una vez que presentan esa prueba, se analiza por parte de la Administración, se hace una propuesta de resolución, se notifica, se da un segundo trámite de audiencia de diez días, hacen alegaciones en los diez días y, después de eso, con la propuesta de resolución, se notifica a Hacienda, a política financiera, que nos da el ok, se resuelve y se notifica. Eso, notificado, inotificado!, en el plazo de tres meses, que es el plazo máximo que tiene la Administración en los procedimientos iniciados de oficio. *(El Sr. GUTIÉRREZ BENITO: ¿Cómo está ahora?, ¿cómo está ahora?)* Creo que con esto he respondido a todas de las observaciones que me ha hecho la señora representante de Ciudadanos.

Respecto a la segunda intervención de la señora representante de Podemos, lo que ha leído –y, evidentemente, no tengo el expediente en la mano- corresponde a lo que ha dicho el señor representante del Grupo Parlamentario Popular: MINTRA contrata las obras y, posteriormente,

contrata la concesión de la explotación. Por lo que ha leído usted y por las fechas que ha dado, entiendo que esa es la interpretación. *(El señor Gutiérrez Benito pronuncia palabras que no se perciben).*

El 20 de noviembre de 2003 yo no recuerdo que estuviera en la Comunidad de Madrid. Como ha dicho el señor diputado del Grupo Parlamentario Socialista, yo estaba en el Ayuntamiento de Madrid. Dice que ese 20 de noviembre de 2003 se aprueban los pliegos y que si un Gobierno en funciones puede aprobar pliegos. ¡Naturalmente!; lo que no puede hacer un Gobierno en funciones es tomar decisiones de gran calado, pero la Administración sigue funcionando. ¡La Administración sigue funcionando!; ¡la Administración no se para porque un Ministro o un Consejero esté en funciones!, ¡no se para!

Respecto a la intervención del señor diputado del Partido Socialista Obrero Español, en la que ha mencionado la M-45, yo lo que defendí fue la legalidad del modelo. Creo que defendí la legalidad del modelo, y creo que usted lo dijo: es legal. ¡Usted lo dijo!, ¡usted dijo que salía caro pero que era legal!; por tanto, ¡hasta a usted le convencí!, de lo cual me enorgullezco. (El Sr. **VICENTE VIONDI**: *¡Hasta se inventa cosas, Presidente!*) *(El señor Gutiérrez Benito pronuncia palabras que no se perciben.)* No, eso no es así. Respecto a si es viable económicamente, hasta el momento parece que lo ha sido. Hasta el momento, los presupuestos de la Comunidad de Madrid han satisfecho el coste de la concesión; por lo tanto, hasta el momento lo han sido.

Me pregunta también que cifre lo que supone el MLO respecto al conjunto de los gastos en materia de transporte. Bueno, evidentemente, tampoco tengo el dato en la mano, pero si el MLO son alrededor de 90 millones de euros y el presupuesto del Consorcio son alrededor de 2.300 millones de euros, ¡esa es un poco la proporción! Es cierto que en los 2.300 millones de euros están los alrededor de 6 millones de euros de "Personal" y 6 millones de euros de "Gasto corriente", creo recordar, pero el resto es básicamente Capítulo Cuarto, que es subvención al transporte en su conjunto, a todo tipo de transporte, a todo modo de transporte; pero, repito, hablo de memoria porque no tengo el dato en la mano.

Respecto al efecto retroactivo del reequilibrio, creo que ya lo he comentado antes: tiene efecto retroactivo desde el momento en que, al modificar la tarifa, esa tarifa se incorpora en el PEF de la oferta, manteniendo la TIR del proyecto; eso supone que desde el minuto uno hasta el minuto último se reduce la cuantía en los términos de la nueva tarifa, que antes era –hablo de memoria– 5,5 por viajero y ahora está en 4,3, que es el ahorro más o menos del 20 por ciento que supone la nueva tarifa.

Pregunta también el señor representante del Partido Socialista si ha habido algún tipo de pega por parte de la concesionaria. Como antes le he indicado, no es que haya pegas o no pegas, es que se impone la decisión de la Administración y no hay más que discutir, salvo en los tribunales, que decidirán si tenemos razón o no tenemos razón.

Me pregunta también de dónde sale el ahorro. El ahorro sale del conjunto de la partida destinada por el Consorcio al pago del MLO, el montante global, y en esa partida no está desglosado en función de conceptos sino que todo lo que le supone al concesionario: la financiación originaria, la construcción, la explotación, el mantenimiento, etcétera, etcétera, supone una tarifa, los 5,5 euros; ahora se queda en 4,3, y de ahí sale.

Mi responsabilidad en el reequilibrio de 2013. Efectivamente, yo estaba en 2013 e hicimos el primer reequilibrio cuando yo era Secretario General del Consorcio en 2012. ¿Por qué en estos dos años no se ha iniciado ningún reequilibrio? Un poco por lo que le he indicado: no había consenso entre los datos o las cifras que entendían los ingenieros de la Dirección General de Infraestructuras con los que entendía el Consorcio de Transportes; no había. Se han iniciado varios reequilibrios, que al final ha habido que caducar porque no se ponían de acuerdo en las cifras, y lo que hemos hecho en este último intento, que ha sido fructífero, ha sido ponernos de acuerdo antes, se ha estado trabajando muchos meses, se ha contactado con expertos externos y, una vez acordada la cuantía, se ha tramitado; por eso ha ido tan rápido.

Respecto al plazo que se tarda en redactar los pliegos. En cuanto a los de noviembre de 2003, no sé si los pliegos son técnicos o administrativos; no sé cuáles son. Los pliegos administrativos se redactan de una manera más rápida porque se suele utilizar un pliego tipo. Evidentemente, hay que incorporar todas las especificidades de cada contrato, pero hay una base común, que es un pliego tipo, pero en los técnicos no hay un pliego tipo sino que depende de cada tipo de obra; cada tipo de contrato es muy distinto y, obviamente, los ingenieros tardan mucho más en sus pliegos técnicos que los abogados en los pliegos administrativos, sin duda alguna.

En cuanto al efecto retroactivo que ha preguntado el señor diputado del Grupo Popular, es un poco lo que he comentado. Creo que con esto queda explicado.

Respecto al expediente, me preguntaba por las fechas la señora diputada del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. El 7 de noviembre de 2013 se inicia el expediente y el 5 de febrero de 2014 se resuelve y se notifica a la empresa; concretamente tres meses menos dos días, que está dentro del plazo máximo de tres meses. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mora, por su asistencia y su intervención. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? *(El señor Gutiérrez Benito pide la palabra.)* Sí, señor Gutiérrez.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Señor Presidente, voy a dejar por escrito a la Mesa la solicitud de los informes que avancé la semana pasada y que leo para conocimiento de todos los miembros de la Comisión: informe contratado con las firmas SENER e INECO en el año 2004; registro de entrada en la Consejería de Transportes de los dos estudios de viabilidad de Metro Ligerero emitidos por MINTRA; expediente completo elevado al Consejo de Gobierno para la licitación de la adjudicación abierta de construcción y explotación –quiero recordar que la Directora General de Carreteras que ha comparecido dos veces ha dejado claro que el 20 de abril de 2006 hubo una licitación abierta para la construcción y explotación- y, finalmente, expedientes completos de los procedimientos de reequilibrio de retribuciones a las concesionarias de Metro Ligerero correspondientes a los años 2010, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. Se lo dejo por escrito al Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Haremos los trámites correspondientes.

¿Algún ruego o alguna pregunta más? *(El señor Gómez-Angulo Rodríguez pide la palabra.)*  
Sí, señor Gómez-Angulo.

El Sr. **GÓMEZ-ANGULO RODRÍGUEZ**: ¿Es formato de pregunta escrita o petición de información?

El Sr. **PRESIDENTE**: Petición de información. Es lo que acordamos en la última sesión, en la que quedamos pendientes de que el señor Gutiérrez lo pasara por escrito.

¿Algún ruego o alguna pregunta más? *(Denegaciones.)* Muchas gracias a todos y a todas, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 43 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