



# — DIARIO DE SESIONES — DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —

---

Número 735

13 de junio de 2006

VII Legislatura

---

## COMISIÓN DE PRESUPUESTOS Y HACIENDA

PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Jorge Gómez Moreno

Sesión celebrada el martes 13 de junio de 2006

---

### ORDEN DEL DÍA

---

---

**1.- C-366/05 RGEP. 6816 (VII).** Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre financiación de la ampliación del metro de Madrid.

**2.- RGEP. 6640/06 (VII).** Escrito del señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, solicitando, al amparo de lo previsto en el artículo 242 del Reglamento de la Asamblea, la fiscalización por la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid del contrato desarrollado por la Administración de la Comunidad de Madrid con la empresa DMR Consulting, S.L. para la evaluación y seguimiento del Plan Integral de la Reducción de la Lista de Espera Quirúrgica, fiscalización que se entiende alcanza las fases de preparación, adjudicación, ejecución del contrato, así como la convalidación del gasto por el Consejo de Gobierno de fecha 29 de diciembre de 2005.

**3.- Ruegos y preguntas.**

---

## SUMARIO

-Se abre la sesión a las 10 horas y 44 minutos.

Página ..... 21507

— **C-366/05 RGEP. 6816 (VII). Comparecencia de la Excm. Sra. consejera de Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, al objeto de informar sobre financiación de la ampliación del metro de Madrid.**

Página ..... 21507

-Interviene el Sr. Piñedo Simal, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página ..... 21507-21508

-Exposición de la Sra. Directora General de Análisis Económico y Financiación de Inversiones del Sector Público.

Página ..... 21508-21511

-Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Montiel Mesa, el Sr. Piñedo Simal y el Sr. Muñoz Abrines.

Página ..... 21512-21519

-Interviene la Sra. Directora General, dando respuesta a los señores portavoces.

Página ..... 21519-21523

**RGEP. 6640/06 (VII). Escrito del señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, solicitando, al amparo de lo previsto en el artículo 242 del Reglamento de la Asamblea, la fiscalización por la**

**Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid del contrato desarrollado por la Administración de la Comunidad de Madrid con la empresa DMR Consulting, S.L. para la evaluación y seguimiento del Plan Integral de la Reducción de la Lista de Espera Quirúrgica, fiscalización que se entiende alcanza las fases de preparación, adjudicación, ejecución del contrato, así como la convalidación del gasto por el Consejo de Gobierno de fecha 29 de diciembre de 2005.**

Página ..... 21523

-Interviene el Sr. Piñedo Simal, explicando el motivo de la iniciativa.

Página ..... 21523-21524

-Intervienen la Sra. Montiel Mesa y el Sr. Muñoz Abrines, para fijar la posición de su Grupo Parlamentario.

Página ..... 21524

-Votación y rechazo de la solicitud.

Página ..... 21525

— **Ruegos y Preguntas.**

Página ..... 21525

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página ..... 21525

-Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos.

Página ..... 21525

(Se abre la sesión a las diez horas y cuarenta y cuatro minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Presupuestos convocada para el día de hoy con el primer punto del orden del día.

**Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Hacienda, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre financiación de la ampliación del Metro de Madrid.**

———— C-366/05 RGEF. 6816 (VII) ————

Se ha recibido un escrito del Secretario General del Consejo de Gobierno delegando la comparecencia de la señora Consejera en doña Nieves Rodríguez Varela, Directora General de Análisis Económico y Financiación de las Inversiones del Sector Público. Le damos la bienvenida, señora Directora General. Tiene la palabra, por tiempo de cinco minutos, don Adolfo Piñedo, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, para explicar los motivos de solicitud de la comparecencia.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente quiero precisar las razones por las cuáles he solicitado esta comparecencia y precisar lo que me gustaría saber en concreto en este momento. Como todas SS.SS. saben, Eurostat decide en febrero de 2005 reclasificar Mintra en el sector de las Administraciones Públicas y esta decisión aboca a la Comunidad de Madrid a adoptar algunas decisiones acerca de la financiación de la ampliación del metro, ya que hasta entonces era evidente que se iba a realizar a través de la empresa pública Mintra.

El siguiente punto importante se produce en noviembre de 2005, cuando se nos entrega la documentación presupuestaria y a través de ella vemos que la decisión que adopta la Comunidad de Madrid consiste en concesionar las líneas de metro ligero y en vender para después alquilar el material móvil encargado por Mintra. Estamos hablando de una operación de cierta envergadura, ya que de acuerdo con las cuentas de Mintra de 2004, que son

las últimas de las que se dispone, estamos hablando de 538 millones de euros de inversión en metro ligero y de 1.020 millones de euros de inversión en material móvil; por tanto, estamos hablando de algo más de 1.500 millones de euros. Como ya recordé en el debate presupuestario -y lo recuerdo en estos momentos también-, una operación de 1.500 millones de euros se despacha con cinco líneas en la documentación presupuestaria; exactamente cinco líneas. No hay justificación alguna de por qué se ha adoptado esta medida pudiendo haberse adoptado otras diferentes, tal como la señora Directora General nos explicó aquí, en esta misma Comisión, en su anterior comparecencia, y tampoco hay información de cuál es el sobrecoste que habrá que pagar respecto a lo que hubiéramos tenido que pagar por cualquier otra de las vías.

En mi opinión, estamos ante todo un recital de opacidad porque, insisto, respecto a un volumen de 1.500 millones de euros, se toman decisiones sin una sola información a la Cámara. En el debate presupuestario tampoco tuvimos más precisiones; se nos dijo que esperaríamos, que tendríamos toda la información una vez que el Gobierno hubiera tomado sus decisiones oportunas. Pues bien, el Gobierno ya ha decidido, ya ha sacado a concurso la concesión del metro ligero, y en cuanto al "renting" del material móvil el Gobierno se ha tomado su tiempo. Otro de los aspectos que quiero destacar es que han pasado dieciséis meses sin haber solucionado todavía este asunto, porque estamos todavía en trámite de solucionar este asunto; dieciséis meses entre la decisión de Eurostat y que se resuelva definitivamente cómo se van a financiar las infraestructuras a las que hacemos referencia, con lo cual a la falta de transparencia, a la opacidad, hay que añadir que diligentes no han sido. Dieciséis meses para tomar una decisión de esta naturaleza no nos parece que sea un ejemplo; no pasarán al récord Guinness en cuanto a diligencia se refiere.

Lo que importa aquí es conocer por qué se han adoptado estas dos fórmulas de concesión y "renting" en lugar de otras, cuáles han sido los motivos que justifican estas decisiones. En segundo lugar, ¿cuál es el sobrecoste que habrá que pagar respecto a los planes iniciales de financiación a través de Mintra? Y, en tercer lugar, me gustaría saber si han extraído alguna lección de la concesión de TFM, una actuación en la cual la Comunidad de Madrid, la primera concesión ferroviaria que hacía la

Comunidad de Madrid y en la cual, en mi opinión, está pagando un sobrecoste injustificado. ¿Han extraído alguna lección de TFM?

Éste es el debate que quiero plantear en términos de transparencia y de eficacia en la gestión de los recursos públicos. No tengo ninguna prevención respecto a las fórmulas de colaboración pública-privada en absoluto, porque siempre se recurre a la colaboración privada cuando se habla de que las Administraciones Públicas hagan alguna infraestructura, incluso en el método más clásico que es el endeudamiento siempre se recurre a la colaboración privada, porque uno tiene que ir al banco a pedir un dinero.

En segundo lugar, hay múltiples formas de colaboración público-privada; la cuestión es justificar por qué se elige una determinada. Quiero cerrar esta primera intervención leyendo un párrafo del libro verde que ha editado la Unión Europea en relación con estas historias de colaboración público-privada. Dice así: "Si bien es cierto que la cooperación entre los sectores público y privado puede ofrecer ventajas microeconómicas al permitir realizar un proyecto con la mejor relación calidad-precio y preservar al mismo tiempo los objetivos de interés público, no es posible, sin embargo, presentar dicha cooperación como una solución milagrosa para el sector público que tiene que hacer frente a restricciones presupuestarias. La experiencia demuestra que es conveniente determinar para cada proyecto si la opción de colaboración ofrece una plusvalía real en relación con las demás posibilidades, como la adjudicación más clásica de un contrato." Pues bien, a esto se refiere, a que discutamos en concreto y no a que mantengamos un debate abstracto sobre si es bueno, es malo o es regular que promovamos colaboración público-privada, una colaboración que hacen todas las Administraciones Públicas desde los tiempos de los fenicios -creo recordar-, y que se seguirá haciendo después de que nosotros pasemos por aquí, si no, en concreto, cómo justifican ustedes las decisiones que han tomado y cuánto nos cuestan. De eso es de lo que quiero hablar yo en la mañana de hoy. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Piñedo. Tiene la palabra la señora Directora General por un tiempo máximo de quince minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN DE INVERSIONES DEL SECTOR PÚBLICO** (Rodríguez Varela): Muchas gracias, señor Presidente. Quiero darle las gracias al señor Piñedo por la exposición tan clara que ha hecho, en la que ha concretado los términos de la intervención, por lo que espero contestarle también con la mayor claridad posible.

Efectivamente, la Comunidad de Madrid -tal y como dice el señor Piñedo- no tiene ninguna reticencia hacia las fórmulas de colaboración público-privada. La Comunidad de Madrid ha venido desarrollando estas fórmulas de colaboración público-privada para acometer los grandes proyectos de inversión pública. El principio que subyace en estos mecanismos no debe ser una fórmula milagrosa para acometer todos los proyectos, sino que en cada caso hay que hacer unos estudios previos que garanticen la plusvalía, es decir, que, en términos de eficiencia, el sector privado provea de unos servicios a los ciudadanos por los cuales la Administración pague un coste ajustado, por tanto, que reciba más en términos de eficiencia que el coste que paga por la provisión de los servicios. La incorporación pues del sector privado a la colaboración en los proyectos de inversión pública es un tema cada día más necesario a fin de apalancar al máximo los recursos públicos, que cada día son más escasos para los proyectos de inversión, y de no reducir o estrangular el presupuesto de gasto corriente para utilizarlo en otros gastos que tienen naturaleza de carácter social.

En esta línea de colaboración público-privada el primer modelo que se ha utilizado ha sido el de Mintra, que, efectivamente, no deja de ser un modelo de colaboración público-privada; se utilizó el modelo de entidad de derecho público, o sea, propiedad pública, pero utilizaba fórmulas de gestión privadas y acudía a los mercados para financiarse. Las características técnicas del proyecto que acometió Mintra, que era el primer proyecto de inversión de una magnitud considerable -cercano a los 3.000 millones de euros y, como digo, era la primera vez que se acometía un proyecto de esta envergadura y de esta naturaleza: desarrollo de túneles de metro, la interconexión con la red existente-, hicieron que se utilizase esta fórmula. Éste es un primer paso en la colaboración público-privada porque la empresa pública ofreció unas garantías de control absoluto de la seguridad de las obras, y en

aquel momento era una fórmula prudente para acometer un proyecto de la envergadura de "metro sur".

Decía que "metro sur" fue ejecutado a través de la empresa pública Mintra, y fue un proyecto que ha tenido unos resultados que pueden ser más o menos criticables pero que están ahí; es un proyecto que ha duplicado los kilómetros de red y las estaciones, y lo importante no es sólo la envergadura del proyecto, sino que es un proyecto que ha provisto de metro a los municipios del sur de Madrid y que está prestando servicio a una demanda de movilidad de 45 millones de viajes al año. Las aportaciones de la Comunidad de Madrid para financiar el proyecto, como hemos dicho, se completaron con la financiación de mercado a unos costes financieros muy bajos: en aquel momento estaban por debajo del 4 por ciento, e incluso a veces mejores que la cartera de la Comunidad de Madrid porque Mintra tenía riesgo Comunidad de Madrid.

En el período siguiente, 2004-2007, a comienzos de la Legislatura la Comunidad adoptó un compromiso de ampliación de la red de ferrocarril metropolitano para cerrar un sistema completo de transporte conectando la capital con los nuevos desarrollos urbanísticos y con las zonas o núcleos de población en los que se espera una fuerte demanda dada la presión demográfica a la que está sometida nuestra región. El plan 2004-2007 contemplaba tanto la extensión del ferrocarril suburbano, o sea, la red subterránea de ferrocarril, como la adquisición del material móvil y la realización de los metros o trenes ligeros que conectarán la capital con los municipios o zonas de la Comunidad de Madrid, básicamente, el metro ligero a Sanchinarro y Las Tablas y el que va a Boadilla y Pozuelo. El proyecto de ampliación se espera que dé servicio a una demanda estimada en torno al millón de pasajeros anuales, estamos hablando casi de un cuarto de la población madrileña.

Este compromiso del Gobierno de la Comunidad de Madrid para ampliar la movilidad regional se adoptó, como he dicho, a comienzos de la Legislatura y, tras las elecciones generales, con el cambio del Gobierno de la nación, se revisó la clasificación del ente público Mintra, que era considerado como una unidad de mercado, donde entendemos que fue determinante la falta de apoyo de las autoridades estatales en la defensa del modelo

Mintra ante Eurostat, lo que determinó la clasificación de la entidad pública como una sociedad que estaba dentro del sector Gobierno. Esta clasificación ha supuesto un perjuicio notable para el proyecto de inversión y para la Comunidad de Madrid porque, por un lado, se compromete el proyecto de inversión en materia de la extensión de la red de ferrocarril a nivel regional y, por otro lado, se compromete el desarrollo económico y social de la región, el reequilibrio regional y la mejora de la calidad de vida de los madrileños. Entonces, el Gobierno considera esencial acometer este proyecto de ampliación de la red de ferrocarril y no ha renunciado a él; ha intentado hacer el proyecto comprometido replanteándose los mecanismos de colaboración con el sector privado y dando un paso más en estas fórmulas de colaboración. Para ello, las fórmulas que se han elegido suponen el mantenimiento de los compromisos con el principio de estabilidad presupuestaria, la búsqueda de una eficiencia en la provisión de los servicios públicos esenciales y lograr el mayor apalancamiento posible de los recursos públicos destinados a los proyectos de inversión, y en el marco de estos tres principios básicos es donde se ha indagado para buscar las nuevas fórmulas o para desarrollar nuevos esquemas de colaboración con el sector privado, que no dejan de ser una evolución del modelo de colaboración que se inició con Mintra.

Tras un proceso largo y complicado de consulta con el mercado, de evaluación interna de propuestas diferentes, se diseñó un esquema que supone, como hemos dicho, una evolución de estos mecanismos de colaboración con el sector privado del modelo Mintra, que consiste básicamente en externalizar aquellas inversiones de la ampliación que pueden ser acometidas por el mercado o por el sector privado, porque por sus características son susceptibles de explotación autónoma, no tienen una interacción ni afectan a las especificidades técnicas de la red del subterráneo y dejan en manos de la Administración la parte más sensible del proyecto, que es la ejecución del suburbano, que son extensiones de la red o extensiones de líneas preexistentes que, por sus especificidades técnicas, por razones de seguridad, se ha buscado básicamente que sigan siendo ejecutados por Mintra a través del recurso al presupuesto. Una parte del proyecto, la extensión de las infraestructuras del suburbano, lo que es la parte de infraestructuras, se va a ejecutar, con recurso al presupuesto de la

Comunidad de Madrid, por Mintra, mientras que otra parte del proyecto, que es susceptible de explotación por el sector privado, y que se ha estudiado que es susceptible de explotación sin riesgos para la seguridad y para el control ni merma de sus costes, se va a hacer de dos formas: por un lado, concediendo la explotación de las líneas de metro ligero que, como ya se ha dicho, son susceptibles de ejecución y explotación autónoma bajo el modelo concesional, que supone el control último por la Administración y, por otro, externalizar la inversión correspondiente al material móvil. El esquema consiste básicamente en que dicho material va a ser adquirido en lugar de por Mintra por una entidad privada creada al efecto, que será, sin intermediación alguna, la que alquile el material móvil al operador del servicio de transportes, que es Metro.

En relación con las concesiones, como ha dicho el señor Piñedo, ya se han puesto en licitación a finales de abril de este año la construcción y la explotación de los proyectos de inversión en los metros ligeros de Sanchinarro, Las Tablas, Pozuelo y Boadilla. A través de un concurso público, un concesionario se va a hacer cargo de lo que es la construcción y la explotación de las líneas de metro ligero. A través de ese sistema, Mintra ¿qué va a hacer? Va a recuperar del adjudicatario, de la concesión, los pagos que ya ha hecho a los contratistas por la inversión ya ejecutada. Por otra parte, trasladará al adjudicatario, el coste restante de las inversiones futuras relativas a los proyectos de metro ligero, que se terminarán en 2007. De esta forma, ¿qué se hace? Se van a obtener o recuperar recursos para financiar la parte de inversión no externalizada, que es aquella que va a ser ejecutada directamente por Mintra, que, como hemos dicho, básicamente son las infraestructuras de la red subterránea.

En cuanto al modelo concesional, tampoco tenemos que repetir lo mismo y decir las ventajas del sistema. Evidentemente, tiene que ser un modelo bien diseñado, con unos estudios previos y una evaluación previa por parte de la Administración, incluso yo he sido partidaria de que los modelos financieros se hagan por la Administración y se entreguen a los posibles licitadores para controlar futuros reequilibrios y que los modelos estén siempre en manos de la Administración, y así se va a experimentar ahora en relación con algunas nuevas concesiones, cosa que no se había hecho hasta

ahora porque, evidentemente, todo es susceptible de mejorar. ¿Qué nos permite la concesión? La ventaja que tiene es que permite apalancar recursos públicos acometiendo proyectos de inversión hoy que van a pagar los usuarios que los disfrutaban hoy, y esto supone que se va a crear capital fijo, se va a adelantar la creación de capital fijo que es esencial para el desarrollo económico y la generación de riqueza. Por otra parte, la concesión nos permite mantener el compromiso con el principio de estabilidad presupuestaria en la medida en que no genera déficit público, siempre que se realice correctamente y que se trasladen al privado los riesgos inherentes a la titularidad del activo: el riesgo de construcción, el riesgo de demanda y el de disponibilidad. El principio de estabilidad presupuestaria, como todos sabemos, es un principio que ha defendido este Gobierno porque lo considera esencial para la sostenibilidad económica a largo plazo.

En cuanto al coste de la concesión, aquí estamos en un proceso de licitación que todavía no ha sido cerrado, y entendemos que tanto el proceso de concurrencia pública como un adecuado traslado de riesgos al privado favorecerá un precio ajustado para la Administración pública. Por otra parte, la concesión supone que la correcta prestación del servicio permanece en manos de la Administración; lo que se traslada al privado es la ejecución y la gestión del proyecto, pero el control último y la responsabilidad última de la correcta prestación del servicio está en la Administración, y a través de los pliegos de cláusulas administrativas y del contrato que se firme con el adjudicatario, la Administración dispone de una serie de garantías y de cautelas para asegurar tanto la gestión correcta de los activos como la ejecución del servicio que se concede, del servicio de transporte.

La operación de material móvil está todavía en proceso de negociación. Es una operación complicada en el sentido de que se han visto y consultado diferentes entidades y diferentes alternativas; se ha tratado de evaluar el coste y compararlo y de ver las ventajas e inconvenientes en relación con el sistema preexistente. El esquema consiste básicamente en que el material, como he dicho, va a ser adquirido por una sociedad creada específicamente para hacerse con la titularidad del material móvil y esta entidad se lo va a arrendar al operador de transportes, que es Metro. El esquema

del arrendamiento no es extraño ni nuevo, porque está siendo ampliamente utilizado por las compañías que prestan los servicios de transporte, tanto públicas como privadas, como aeronáuticas o compañías de transporte por ferrocarril en toda Europa. Lo que se hace es en lugar de adquirir unos activos que tienen un largo período de vida económica útil -en el caso de los trenes de metro es de 30 años- y donde el adquirente está haciéndose cargo de los gastos de amortización y de los gastos de mantenimiento de esos activos y, además, al final del período tiene que reponerlos, lo que se hace, repito, son nuevos esquemas similares a lo que hace un privado o una empresa hoy en día con la política de "renting" de los vehículos de la empresa. ¿Qué es lo que hacen? Pues que se paga una prima para que, arrendando el activo e imputando al privado la titularidad del mismo, de la sociedad vehículo, que se haga cargo de las amortizaciones, de su mantenimiento y de los seguros, el operador del servicio de transporte tenga la posibilidad, al cabo de 15 ó 17 años -estamos hablando del año 2024-, de decidir si se queda con esos trenes o los sustituye por unos nuevos. Esto tampoco es algo descabellado teniendo en cuenta la creciente demanda a la que estamos sometidos en la capital de España con los acelerados cambios tecnológicos que se están produciendo en el material rodante; no es descabellado tener esta posibilidad en lugar de utilizar la fórmula de adquirir los trenes y venderlos como chatarra al cabo de 30 años. Se trata de una opción que se ha considerado mucho más operativa en relación con el operador.

Así pues, la intermediación de Mintra desaparece y se hace a través de una sociedad privada. Tampoco tenía mucho sentido que Mintra, que es un ejecutor de infraestructuras, como el caso de ADIF, adquiriese material móvil para arrendarlo al operador. En un momento dado se consideró esa posibilidad, pero hoy en día se considera que es uno de los proyectos susceptibles de externalización y de ser prestado de forma privada de una manera tan eficiente como por Mintra y con unas tasas de retorno del proyecto similares a las que tendría que pedir Mintra si fuese una entidad de mercado.

En el esquema que se está negociando, la sociedad adquirente del material móvil reembolsará a Mintra los importes que ha abonado a cuenta de la fabricación del material móvil en los años 2004 y 2005. Por otra parte, la sociedad adquirente se hará cargo de abonar a los fabricantes la parte

correspondiente a los importes del material móvil hasta la entrega del mismo; con la entrega, todos sabemos que se adquiere la propiedad del material móvil. De esta forma, en Mintra se libraron recursos; es decir, de un lado, recuperamos recursos y, de otro, liberamos capacidad de financiación, que puede ser utilizada para financiar otra vez la parte del proyecto que va a ser ejecutada directamente por Mintra a través del presupuesto. Como he dicho, esta reacción supone que Mintra se deshace de una parte de negocio que no es un negocio esencial, que es un negocio accesorio, que es el de explotación de material móvil. Nuevamente, Mintra no es un prestador de servicio de transporte sino un ejecutor de infraestructuras, y siempre se ha discutido si se separaba esta parte de negocio, si se creaba una empresa específica de material móvil o si se externalizaba.

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

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES DEL SECTOR PÚBLICO** (Rodríguez Varela): Ya finalizo, señor Presidente. Las dos operaciones, tanto la externalización del material móvil como las concesiones, son complementarias y compatibles con la idea de colaboración con el sector privado iniciada con Mintra y suponen un avance, en cuanto a los mecanismos de colaboración, que viene impuesto por la evolución del papel del sector público en la economía, restringiendo su función al control último de la prestación por el privado de una prestación eficiente de los servicios públicos. En suma, sin llegar a mecanismos de privatización de los servicios públicos esenciales, se atribuye la prestación al privado dejando al sector público el control de la calidad y la correcta prestación por el privado, siendo el sector público el responsable último de asegurar la eficiencia en la provisión por el privado de aquellos servicios que los ciudadanos reciben a cambio del pago de sus impuestos. Con esto termino, y me reservo para las cuestiones que tengan en la réplica. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Directora General. Señorías, entramos en el

turno de intervención de los Grupos Parlamentarios. En primer lugar, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida doña Reyes Montiel.

La Sra. **MONTIEL MESA**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señora Directora General. Sobre la primera parte de la intervención de la compareciente digamos que voy a pasar, ya que es un tema sobre el que hemos discutido normalmente. Yo entiendo que ella tenga que dejar el latiguillo constante de que esto es una operación internacional contra el modelo de transporte de Madrid, pero las cosas son como son y, efectivamente, la razón de esta comparecencia era ver un poco por dónde van los temas y por dónde van las soluciones.

Coincido con la intervención inicial del portavoz del Partido Socialista en cuanto a la opacidad y la transparencia a la hora de tomar esas decisiones, sobre todo porque en esta Comisión se nos pidió paciencia y tiempo para que el Gobierno terminara de afinar; incluso, la Directora General ha venido varias veces a comparecer sobre este tema y nos ha presentado distintas soluciones o, mejor dicho, distintas reflexiones por parte del Gobierno regional, pero luego, al final, a la hora de tomar decisiones, no se han venido a compartir ni siquiera se han dado las distintas opciones que se han barajado.

La verdad es que era una conclusión que parecía marcada desde el principio, pero al final todo se reduce al método de concesión o a ensayar distintos métodos que van siempre al sistema de concesión, al pago aplazado en 25 ó 30 años de la inversión. El problema es que no solamente se comprometen los recursos de 30 años sino que, además, se comprometen las políticas de otro Gobierno, y, sinceramente, la única justificación -perdóneme que se lo diga- no es que lo pagan los usuarios de hoy, porque no lo pagan los usuarios de hoy; que no computa como déficit público, porque de forma oficial no computa como déficit público, pero se debe y, por lo tanto, es deuda; que es un precio ajustado, porque cuando se concede no sabemos con estas fórmulas las cantidades en 20 ó 30 años; digamos que estamos en menores condiciones para saber al final cuánto cuesta esa inversión, y la única justificación es seguir insistiendo en lo del déficit cero, que ya nos hemos

dado cuenta de cuál es la trampa del déficit cero; es decir, todo depende de que esa inversión figure en una página o en otra del presupuesto, y mantener el tema de los 92 kilómetros de metro a ultranza, sin asumir que, efectivamente, se pueden hacer 92 kilómetros de metro, pero eso no significa que no aumente la deuda de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a la responsabilidad y al control del sector público, perdóneme, señora Directora, pero ya lo hemos visto en el accidente de la línea 9; ya vemos dónde está la responsabilidad del sector público y de qué lado se pone el Gobierno cuando hay algún problema de servicio público: del lado de la concesionaria, porque ni siquiera nos han dado la oportunidad de saber qué pasó al final. Ése es el modelo por el que ustedes optan.

El material móvil también es capítulo aparte. Usted ha dicho que se crea una sociedad expresamente privada a la que se le vende material móvil y luego se le arrienda al operador del servicio público. ¿Quién es esa sociedad privada? ¿Qué sociedad privada se crea expresamente? ¿Qué privado crea una sociedad expresamente para hacerse con el material móvil de Mintra? ¿Por qué? ¿Con qué mecanismos? ¿Cómo se contrata? ¿Cómo se llega al acuerdo con esa empresa? ¿Qué empresa privada creada expresamente para adquirir el material móvil de Mintra va a asumir todos esos riesgos si no es porque le interese desde el punto de vista del negocio, como es lógico? Yo no sé cuánto de interesante será para el sector público arrendar el material móvil una vez vendido, lo que sí tengo claro es que una empresa privada creada expresamente o no para eso, no lo va a ser si pierde dinero. Nos tendrán que explicar ustedes qué sobrecoste hay o cuánto más nos va a costar, porque es casi ley natural.

Ahora, hemos visto que en las ampliaciones como, por ejemplo, llevar el metro a la T-4 han decidido sacar una concesión a 20 años hay un "consulting" formado por CCC y Cajamadrid que se encargará de la construcción y explotación de la línea 8 de Metro. De este proyecto sabemos poco, y, si fuera por ustedes, no sabríamos nada. Sabemos que consiste en la construcción de dos kilómetros y medio de túnel; la primera consecuencia ya la conocemos, y es que los usuarios van a pagar un 25 por ciento más caro el billete. Sabemos también que la retribución al concesionario vendrá determinada por



los pagos que se realizarán desde el Consorcio Regional de Transportes en función del nivel efectivo de demanda y de la tarifa técnica ofertada. Estoy ya muy cansada de esto, porque al final todo se queda en el mismo debate de siempre y no avanzamos nada; quiero decir que no voy a hacer ningún debate ideológico en este momento sobre el tema, pero cuando se habla de iniciativa social siempre se habla de la empresa privada diciendo que es más eficiente, y la verdad es que hasta ahora sólo ha demostrado, en todo el tema de los peajes en sombra, en la construcción de hospitales, y también lo vamos a ver en el Metro, que va a suponer un mayor coste y peor servicio a los ciudadanos y ciudadanas.

Entre los datos que nos gustaría conocer sobre la ampliación de la financiación del metro en la T-4 está la estimación del coste de la obra, la estimación de usuarios a lo largo de los próximos años y la estimación del coste anual para el Consorcio en este tramo.

También nos gustaría conocer esto para que no nos pase como con la línea 9, que es una obra concedida a una UTE, con una concesión de 29 años que, al final, nos va a costar 100 millones más de lo previsto. Dentro de la ampliación de las líneas de metro también es digno de mención el caso de Pozuelo, Boadilla y Sancharro. En ese caso, también nos encontramos con un concurso para ceder durante 30 años la construcción y la explotación de los tramos del metro de las líneas T-1, T-2 y T-3. Este nuevo ejemplo de privatización de líneas de metro supone que se harán cargo de la explotación y mantenimiento de las infraestructuras, estaciones, paradas, la compra de nuevo material, etcétera, durante los próximos 30 años. Pero seguimos sin ver cómo se va a financiar esta operación y cuánto más nos va a costar a los madrileños. Desde luego, lo que sí esperamos es que, por una vez, nos presenten un modelo viable y sostenible de financiación del metro, aunque tengan que afrontar ustedes su máxima no de estabilidad presupuestaria sino de déficit cero, y que aparezca lo que se debe como deuda; y que sea una cuestión transparente no solamente controlar desde aquí qué se debe, qué se paga, sino que los ciudadanos sean conscientes de cuál es el montante y cuánto les cuesta. Muchas gracias.

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

señora Montiel. Tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista don Adolfo Piñedo.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Muchas gracias, señor Presidente. La verdad es que no ha contestado a nada concreto. No ha añadido nada que no supiéramos ya, no ahora sino en su anterior comparecencia en esta Comisión que ya se remonta a varios meses atrás. Se ha limitado a hablar de cuestiones generales sobre la concesión y el "renting", las dos operaciones que están en curso, pero nada concreto que yo haya podido apreciar con relación a cuánto es el sobrecoste que vamos a pagar, que era una de las cosas que yo planteaba; cuánto es exactamente el sobrecoste que calculan ustedes, porque habrán hecho sus cálculos correspondientes cuando han sacado los pliegos de cláusulas administrativas particulares, cuál es el sobrecoste que calculan ustedes que vamos a pagar de más en este asunto y por qué han elegido estos dos caminos, es decir, el camino de la concesión y el camino del "renting", en lugar de elegir otros.

Quiero hacer algunas precisiones y dar algunas opiniones al respecto, esperando que en la segunda intervención tenga usted a bien decirnos algo más concreto, porque, sin duda, usted y su Dirección General habrán hecho números antes de sacar el pliego de cláusulas administrativas en el caso de la concesión y tendrán muchos números hechos también para el caso del "renting". Nos gustaría que, si lo tiene a bien, lo concretara un poquito más; espero que en la segunda intervención, repito, lo haga.

En primer lugar, quiero decirle que "metro sur" no fue una colaboración público-privada, o lo fue muy relativamente. Mintra no es una empresa privada ni era tampoco una empresa privada en aquel momento, nunca lo ha sido, y, que yo sepa, Metro tampoco es una empresa privada; por tanto, yo creo que sólo de una manera muy retorcida pueden ustedes pensar que aquello fue una colaboración público-privada, aunque, por cierto, Eurostat no está de acuerdo con ustedes.

Sobre las razones por las que Eurostat decide la reclasificación de Mintra, me parece bien que sigan con su cantinela de la falta de apoyo del Gobierno. Yo no voy a entrar en ello, porque me parece un tema ya suficientemente debatido. Hasta

que no sepa los datos concretos no podré opinar, pero me preocupa que esta operación vaya a ser clasificada en el sector privado por Eurostat, puesto que, para que lo sea, los riesgos deben ser asumidos por el sector privado; los riesgos son: riesgo de construcción, riesgo de disponibilidad y riesgo de demanda. Dos de esos tres riesgos tienen que ser asumidos por el sector privado, y yo no lo veo claro; por lo menos, a día de hoy no veo claro que ustedes hayan transferido riesgos al sector privado en las condiciones en las que se está haciendo esta operación.

Hay un primer hecho que me parece incuestionable. Cuando se decide la ampliación del Metro 2004-2007, ustedes toman la decisión de no hacerlo a través de una colaboración público-privada sino a través de Mintra, y digo yo que lo harían pensando que ésa era la fórmula más conveniente para la Comunidad de Madrid y la fórmula más rentable desde el punto de vista de los intereses de la Administración Pública; me parece a mí que tomarían esa decisión con ese criterio. Después se encuentran con el hecho sobrevenido de que Mintra es reclasificada en el sector de las Administraciones Públicas, y deciden ir a otro mecanismo; deciden ir a otro mecanismo después. Un mecanismo que se les podía haber ocurrido si hubiera sido más rentable desde el punto de vista del interés de las Administraciones Públicas porque nada obstaba para que, desde un principio, la ampliación se hubiera hecho de esta manera. No lo hicieron, y seguramente no lo hicieron con motivos; los motivos seguramente serían que el primer camino sería más rentable, más eficiente para las Administraciones Públicas.

El segundo hecho que yo deduzco es que no parece que a ustedes les importe demasiado incrementar el coste de las infraestructuras; repito, no parece que les importe demasiado porque, fíjese, si enfrentamos el mismo hecho a un hecho parecido ocurrido en otra Administración también del Partido Popular, en este caso la del Ayuntamiento de Madrid, Eurostat reclasifica la empresa Calle 30 en el sector de la Administración Pública, y, por tanto, le enfrenta al mismo problema que tienen ustedes -o al menos parecido, ya que ellos toman una decisión distinta a la que toman ustedes-, a ellos no parece importarles demasiado incurrir en déficit y, por tanto, abordar un plan de saneamiento -que es a lo que les obliga la ley, ¿verdad?-, probablemente porque ése sea más barato que el camino que ustedes han tomado. No lo

sé, porque, como ustedes no dicen absolutamente nada de cuánto cuesta este procedimiento, es muy difícil saber cuánto va a costar.

Con esto quiero decirle que había otros caminos, y usted en realidad no me ha informado sobre cuál es el motivo por el que ustedes no toman el mismo camino que han tomado sus compañeros de partido en el Ayuntamiento de Madrid. Ellos afirman que han tomado esa decisión porque era lo más barato para la Administración Pública. Y, si ellos lo dicen, puede que tengan razón. La verdad es que no lo sé, porque, como ustedes no dicen nada respecto a su decisión, es muy difícil comparar.

En cuanto al problema de la transparencia, que a mí me preocupa mucho, en el Reino Unido, como usted sabe perfectamente, se han llevado a cabo numerosas obras de infraestructura por el procedimiento de colaboración público-privada; probablemente sea el país donde más infraestructuras se han construido por este camino. Si no estoy mal informado, en el Reino Unido es obligatorio presentar un informe, que en inglés se llama "public sector comparator", que muestra los costes para el erario público del método elegido frente a los costes que tendría el mismo proyecto gestionado por el procedimiento tradicional, es decir, mediante el recurso a deuda pública. Este informe se presenta al Parlamento, a la Cámara de los Comunes; no se esconde nada. A la Cámara de los Comunes se le dice: nosotros vamos a hacer este proyecto por este camino y cuesta tanto, y lo comparo con lo que nos costaría hacer ese mismo proyecto gestionándolo por un procedimiento tradicional. Esto se hace así para que los diputados, que en definitiva es en quienes reside la soberanía nacional, la soberanía del pueblo, puedan tener una idea de por qué la Administración ha tomado una decisión de esa naturaleza. A mí ése me parece un ejemplo de transparencia, que contrasta muchísimo con lo que ustedes están haciendo, porque, repito, no dan un solo dato.

Lo que yo pido al Gobierno es que haga algo parecido, que nos presente un informe diciendo cuánto es lo que nos va a costar esta obra por este camino y cuánto es lo que nos costaría haciéndolo por el método tradicional, para que, de este modo, podamos ver por qué toman ustedes esa decisión y podamos verificar si ésa es la decisión más conveniente desde el punto de vista del interés

público. Si no hacen ustedes esto, estamos ante una enorme falta de transparencia en la toma de decisiones, una falta de transparencia que me parece que tiene su máxima expresión en el dato que ha dado usted: cinco líneas; entre toda la documentación presupuestaria, cinco líneas para explicar que van a tomar esta decisión, que afecta nada menos que a 1.500 millones de euros; 1.500 millones de euros justificados en cinco líneas. ¡Me parece tremendo! Me parece algo que hay que corregir.

La siguiente cuestión de la que me gustaría que habláramos un poquito es de la una transferencia de riesgos al sector privado. En primer lugar, la idea general que circula por todas partes es que el riesgo se transfiere desde las Administraciones Públicas al sector privado y se paga por ello. Me he tomado la molestia de analizar un poquito en detalle lo que ha pasado en el caso de TFM -no lo traigo aquí como lección sino como un ejemplo; no crea usted que quiero discutir aquí sobre TFM, ya tendremos ocasión de hacerlo-; pero ¿de qué riesgo hablábamos ahí? Hablábamos de que el concesionario asume los riesgos por los modificados que se producen a lo largo de la obra. Falso, porque los modificados que se produjeron a lo largo de la obra los pagó la Administración; sencillamente, los pagó la Administración. En segundo lugar, riesgo de que se produzca desequilibrio en las cuentas debido a que fallen los cálculos de la demanda. También falso, porque hay una cláusula en el contrato de TFM que dice que en el caso de desequilibrio se producirá obligatoriamente una revisión de las condiciones de la concesión y el Consorcio Regional de Transportes se hará cargo del desequilibrio para que se vuelva de nuevo al equilibrio. Por tanto, yo no creo que en el caso de TFM se produjera ningún riesgo por modificados que se producen a lo largo de la obra ni por un riesgo de demanda, porque el riesgo de demanda está cubierto por una cláusula en el actual contrato de concesión administrativa donde dice: si usted tiene un desequilibrio, se lo cubro yo.

Por lo que he podido leer en el pliego de cláusulas administrativas, en el caso de la concesión del metro ligero, en primer lugar, los modificados ya están incluidos, ya se han producido y están contratados; es decir, en el caso del metro ligero hay una larga lista en la que se dice: modificado número uno, modificado número no sé qué y modificado no sé cuánto, la obra está prácticamente en realización

y, ¡hombre!, ¿puede haber algún riesgo más, algún modificado más? Es posible, pero, desde luego, la gran mayoría de los modificados, por lo que he visto, ya están incluidos, de hecho ya están contratados y, por tanto, el concesionario se subrogará de aquella parte de los modificados que no hayan sido pagados y pagará la parte que Mintra haya pagado ya. Por lo tanto, veo poco riesgo aquí y me gustaría que usted me comentara este aspecto, si cree usted que hay algún riesgo por los modificados en las concesiones de metro ligero a la altura de la película en que estamos, porque no olvidemos que estamos a un año del final de la Legislatura y probablemente a un año de la apertura de la línea; desde luego, la obra ya lleva tiempo realizándose.

En segundo lugar, respecto al riesgo de explotación, me parece que la tarifa técnica máxima que figura en el pliego de cláusulas administrativas implica que el concesionario va a correr pocos riesgos porque, en el lote uno, se habla de una tarifa máxima técnica de 4,53 euros por viajero y, en el lote dos, de 5,21 euros por viajero. Creo que estamos hablando de unos márgenes enormes, de unos márgenes muy importantes en cuanto a la explotación se refiere, y con esos márgenes difícilmente se va a llegar a un desequilibrio en las cuentas, pero, aunque se llegue a un desequilibrio en la explotación, creo que el riesgo de demanda se puede gestionar perfectamente porque ustedes lo cubrirán; al final, si existe algún riesgo de demanda, ustedes lo cubrirán. Por tanto, la transferencia de riesgos al sector privado me parece muy relativa en el caso del metro ligero y, en el caso del "renting" del material móvil, me gustaría que me explicara qué riesgos son éstos, porque, vamos a ver, Metro de Madrid, una vez que el material móvil sea adquirido por una empresa creada al efecto, como muy bien dice usted, para pagar al constructor del material móvil y, a continuación, alquilarlo a Metro de Madrid, ¿tiene Metro de Madrid alguna alternativa diferente a la de alquilar ese material? Ninguna. Obligatoriamente Metro de Madrid tiene que contratar justamente con la empresa propietaria del material móvil, no le queda más remedio si es que quiere operar en la red de metro. Por tanto, Metro de Madrid está obligado a contratar a ese señor.

Por otra parte, ¿esa empresa tiene alguna otra alternativa aparte de contratar con Metro de Madrid? Ninguna. Es decir, en el fondo, no existe un mercado y, por tanto, ningún riesgo; no veo qué

riesgo hay ahí. Un señor que va a pagar un material móvil a un constructor a un precio cierto, porque está contratado, no hay ninguna incertidumbre aquí, y, al final, va a alquilar a otra empresa única, que es Metro de Madrid, el material móvil a un precio que, salvo que sean unos inútiles y no hayan hecho bien las cuentas, con toda seguridad le permitirá tener un margen de beneficios que debe ser tan seguro como los bonos del tesoro; no sé si me explico. En fin, yo no veo dónde está el riesgo; usted me ilustrará ahora sobre qué riesgos corre el empresario que se haga cargo de esta operación. Insisto en que me gustaría recibir datos, recibir argumentos justificándose en datos, porque seguro que ustedes han hecho muchos números que nosotros no conocemos.

Termino, señor Presidente, diciendo que con frecuencia se repite una especie de latiguillo sobre que: el sector privado es más eficiente que el sector público a la hora de gestionar grandes infraestructuras; estoy hablando de gestionar no de construir. Es evidente que, a la hora de construir, el sector privado es el que construye las infraestructuras; al fin y al cabo no son funcionarios los que acaban los túneles, son las grandes constructoras las que los hacen, las que hacen las autopistas y las que hacen todas las grandes infraestructuras. A mí me gustaría que fuera verdad, me encantaría que fuera así, porque, si fuera así, insisto, tendríamos un menor coste para la Administración Pública. Créame si le digo que a mí lo que me importa es que se empleen los recursos públicos con eficiencia. Si, desde luego, el sector privado fuera capaz de gestionar las grandes infraestructuras a un precio más razonable, más barato de lo que lo hace el sector público, estaríamos aplaudiendo, sin ninguna duda; el problema es que pasa justamente lo contrario: hasta ahora la experiencia que hay en la Comunidad de Madrid es que estamos pagando más, que el sector público está pagando más por la gestión de grandes infraestructuras, y que cada vez que tocamos una de estas fórmulas de cooperación público-privada, llámese TFM, llámese "peaje en sombra" en la M-45; ¡donde ni le cuento a usted lo que estamos pagando!, estamos pagando lo que no está en los escritos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, señor Piñedo.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Termino, señor Presidente. Nos encontramos con un sobrecoste importante, del cual ustedes no saben, no contestan. Por tanto, me gustaría que usted, al menos, contestara a algunas de las cosas que le he planteado. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Piñedo. Tiene la palabra, por un tiempo de diez minutos, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular don Pedro Muñoz.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchas gracias, señor Presidente. Aunque, al parecer, a los Grupos Parlamentarios de la oposición no les ha hecho mucha gracia que se hable de la reclasificación de Mintra, yo creo que sí viene al caso, porque si estamos teniendo este debate hoy aquí es como consecuencia de dos hechos: en primer lugar, de la decisión del Gobierno regional de acometer una importantísima ampliación de la red de metro y del sistema de transportes en la Comunidad de Madrid, y, en segundo lugar, como consecuencia de la reclasificación que Europa hizo en relación con Mintra. Si no se hubiese procedido a esa reclasificación, por parte de Eurostat, no estaríamos hoy teniendo este debate; por tanto, lo que hoy está sucediendo en esta Cámara trae causa de una decisión que adoptó Europa, una decisión que adoptó Europa gracias al Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero y al Gobierno socialista de la nación, y eso hay que recordarlo una y otra vez. Cada vez que hablemos de transporte público en la Comunidad de Madrid tendremos que recordar a los madrileños que quien ha intentado obstaculizar una impresionante actuación de ampliación de transporte público en esta Comunidad Autónoma ha sido el Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero, sencillamente porque era una operación que estaba realizando un Gobierno del Partido Popular, y, si no, que me expliquen cómo es posible que la primera declaración que hizo el hoy ministro de Economía nada más tomar posesión, con la cantidad de asuntos importantes que hay en España en materia económica y fiscal, fuese Mintra; su preocupación principal era Mintra, y acababa de tomar posesión. ¿Es que ya estaba lanzando mensajes acerca de cuál iba a ser su actuación encubierta en relación con Mintra? Y no sólo eso. Yo estoy absolutamente convencido de que la iniciativa

de la reclasificación partía del Gobierno socialista; además, queda evidente que no hubo el más mínimo intento de convencer a Eurostat de lo contrario, es decir, de mantener a Mintra en el sector empresarial. Y la contestación que dio el Tribunal Europeo, la Comisión Europea, a la demanda que presentó la Comunidad de Madrid fue que había habido una dejación de funciones por parte del Gobierno de la nación. Por tanto, esto es como quien provoca fuego, no hace nada por apagarlo y después viene a pedir explicaciones sobre qué tipo de extintor están utilizando los demás. El fuego lo provocó otro y, además, no está haciendo nada por coger un extintor que ayude a apagar ese fuego. Claro, después llega el señor Piñedo y dice: a mí me parece que a ustedes no les importa el incremento del coste de las infraestructuras a la hora de elegir el modelo; no les importa el coste. No, a quien no le ha importado el coste es al Partido Socialista, porque, si les hubiese importado el coste, hubiesen defendido el modelo Mintra; pero como estaban en otra cosa, estaban en una operación política donde se trataba de entorpecer la labor del Partido Popular en la Comunidad de Madrid, como no se trataba de defender los intereses generales, y ponía como ejemplo de transparencia al Reino Unido... ¡Ya me gustaría a mí tener la lealtad institucional, la seriedad política, la coherencia y la honestidad política que tienen los ingleses en comparación con la que está teniendo el Partido Socialista en esta materia! ¡Ya me gustaría a mí tener la misma actitud que tienen los políticos ingleses cuando hay que abordar determinados problemas! Pero es que aquí no se hace así. Por tanto, si se pide transparencia para unas cosas, que después haya coherencia con respecto a los modelos políticos.

¿Cuáles eran las posibles alternativas? Podía haber habido varias, a lo mejor crear alguna empresa mixta con participación mayoritaria del sector privado, u otro tipo de fórmulas intermedias. Pero yo creo que nosotros teníamos muy claro algo: en primer lugar, que había que mantener el principio de estabilidad presupuestaria en vigor, no sólo porque es un principio que nosotros defendemos, sino también porque es una obligación legal, y yo creo que eso es importante; en segundo lugar, había que acometer la ampliación en su totalidad, y, en tercer lugar, algo que yo creo que era importante, que era intentar establecer un modelo lo más parecido a lo que era el sistema Mintra por si en un futuro se

podiesen dar las circunstancias de retornar a la antigua clasificación que tenía Mintra, y yo creo que eso había que tenerlo presente también. ¿Se garantizaba una reclasificación distinta con otros modelos? Pues yo creo que desde el punto de vista jurídico es discutible y, por lo tanto, se ha optado por el modelo que mejor garantiza una ejecución mixta, porque, si bien es cierto que una parte se saca a concesión, como son las líneas de metro ligero, y se procede a la operación con el material móvil, hay que recordar que prácticamente un 63 por ciento de la inversión se va a hacer vía presupuesto, por lo tanto estamos ante un sistema mixto de ejecución de la inversión, y no sé dónde está el problema.

¿Qué es lo que se ha sacado a concesión? Lo que se puede sacar. ¿Lo que se saca a concesión tiene sobrecoste? ¿Desde qué punto de vista? ¿En el canon que se va a pagar al concesionario por el número de viajeros, etcétera? Hablamos desde el punto de vista de la eficacia, comparando modelos públicos con modelos privados. Cuando se compara el modelo público, ¿se tiene en cuenta la subvención que se otorga por viajero? Es que eso también es un coste para la Administración, claro; es decir, no podemos comparar modelos públicos y privados de gestión si no se tiene en cuenta el coste por viajero, porque, si fuese un sistema exclusivamente privado, el viajero pagaría en función del coste. Como estamos hablando de un sistema que se pretende favorecer con independencia de quien sea el gestor, estamos subvencionando ese coste; no estamos hablando de costes reales. Cuando estamos hablando del mantenimiento del coste de las infraestructuras, no estamos imputando todo el gasto que le supone al Consorcio Regional de Transportes la subvención del viajero y, por lo tanto, estamos distorsionando los cálculos, y eso hay que tenerlo en cuenta.

Yo creo que en este caso estamos hablando de pequeños diferenciales de coste por un modelo u otro si tenemos en cuenta la subvención del viajero que se produce. Hay quien dice: ¿por qué el sistema de concesión? ¡Es que se va a pagar durante 30 años el número de viajeros si se cubre la demanda! Bueno, vamos a ver, ¿cuántos operadores de autobuses interurbanos existen en la Comunidad de Madrid? Privados, muchos, y nadie los ha cuestionado, y creo que reciben una cantidad de compensación en función del número de viajeros, y cada cierto tiempo, además, reciben unas cantidades

para renovación del material de transporte. Con lo cual, ¿qué se les está pagando? Se les están pagando las inversiones que están haciendo en material móvil más la gestión del servicio; en este caso se les está pagando eso más compensar por la infraestructura que están construyendo, lógicamente; a ver si va a resultar que va a haber un enriquecimiento injusto por parte de la Administración y el privado va a tener que hacer la infraestructura gratis. Si se le da libertad absoluta para poner los precios en función de la demanda, a lo mejor podría ser discutible, pero creo que no estamos en ese sistema. Por lo tanto, creo que desde ese punto de vista no estamos haciendo el análisis del todo correcto.

Se hablaba del riesgo, de la transferencia de riesgo, y el señor Piñedo intentaba minimizar el riesgo de las obras por la parte de los modificados. Yo creo que se está haciendo trampas a sí mismo, o tal vez tiene un concepto de modificado o del riesgo que, desde luego, no se ajusta a la realidad jurídica ni económica del concepto, porque, claro, cuando pone el ejemplo TFM lo que no dice es que los modificados que se introdujeron no eran modificados como consecuencia de deficiencias técnicas del proyecto original o como consecuencia de deficiencias en la ejecución por parte del concesionario, sino que fueron modificados o mejoras que se introdujeron como una decisión adicional de la Administración en un momento determinado, pero no porque el proyecto estaba mal, sino porque alguien en su momento decidió que había que hacer algo más, y, por lo tanto, eran añadidos que no tenían origen en una deficiencia del proyecto.

Todos los modificados que estén en vigor en estos momentos, evidentemente, ¿suponen menos riesgo para el concesionario? No; todo depende de cuál sea el origen del modificado; es decir, los modificados o los riesgos de la obra no están en que haya que hacer un modificado, sino que los riesgos de la obra están en que en la ejecución de la obra se produzcan incidentes o deficiencias que el propio concesionario tiene que asumir, o que, como consecuencia de la medición lineal, tenga que asumir un coste mayor o porque suben los materiales de construcción, etcétera. Por lo tanto, ése es el riesgo; un modificado depende del origen del modificado, y, en consecuencia, yo creo que tampoco nos estamos ajustando a la realidad. Una vez que está terminada la obra, tiene un riesgo: tiene el riesgo de que es el

propio concesionario quien asume los posibles vicios ocultos que tuviese la obra, mientras que, si es la Administración la que asume la titularidad del proyecto, los vicios ocultos se los tendría que repercutir al constructor; en este caso, como el operador o el propietario, entre comillas, y el constructor es el mismo, el concesionario asume los riesgos de los vicios ocultos que pudiese tener la obra. En eso están los riesgos, eso se entiende por tener riesgo en la obra, no en un posible modificado porque se considere que hay que mejorar no sé qué cosa; eso no entra dentro del concepto de riesgo, porque existe también el principio jurídico en nuestro ordenamiento de equilibrio en las prestaciones; es decir, no puede haber lo que decía antes: enriquecimiento injusto por parte de la Administración; no se le puede pagar a un contratista menos de lo que ha hecho; es decir, tiene que haber un principio de justicia en el precio público que se paga.

Yo creo que lo importante de la decisión que se ha adoptado es que reduce significativamente casi en un 40 por ciento las necesidades de financiación estrictamente públicas por parte de la Comunidad de Madrid, lo cual permite que ese 60 por ciento o algo más del 60 por ciento se pueda acometer vía presupuestaria. La recuperación de esos pagos ya adelantados por parte de Mintra, por ejemplo, va a permitir que en el año 2006 no se tenga que recurrir absolutamente ni a un solo euro de endeudamiento para financiar el proyecto.

En definitiva, sinceramente, yo creo que éste es un debate un tanto forzado. A mí me parece bien, lógicamente, que se pretenda obtener el dato del sobrecoste, pero es que, al parecer, sólo interesa el sobrecoste. Por ejemplo, ¿cuáles son los efectos económicos que tiene en una empresa, por ejemplo, en Mintra, que deje de aparecer en sus activos el material móvil a efectos de amortizaciones, etcétera? Eso también tiene efectos económicos, positivos, para Mintra. Hay que tener en cuenta muchas cosas; es decir, yo creo que reducir la decisión exclusivamente al ámbito económico de sobrecoste, está equivocado por varios motivos; en primer lugar, porque estamos hablando de una decisión que hay que adoptar dentro de un marco, de un marco jurídico y de un marco económico, que nos impide poder tomar decisiones con total libertad, con lo cual, eso hay que tenerlo claro, y, en segundo lugar, hay que tener en cuenta también posibles efectos económicos

y sociales que tiene el tomar la decisión de hacer o no hacer la inversión, porque, claro, otra de las decisiones que se podían adoptar es decir: mire usted, esto a lo mejor me va a salir un poquito más caro que con el sistema Mintra y, por lo tanto, no lo hacemos, nos ahorramos el dinero.

Por lo tanto, como hay que medir las inversiones no sólo desde el punto de vista de su coste económico, sino también desde el punto de vista de rentabilidad social y de lo que va a suponer de impulso a la economía madrileña en su conjunto la realización de esa infraestructura, a mí me parece que si no ponemos sobre la mesa todos esos datos, no podremos medir cuál es la rentabilidad real del proyecto; es decir, ¿qué efecto va a tener esta inversión en la economía madrileña y, por lo tanto, qué mejoras va a producir en la generación de riqueza de Madrid? ¿Se puede cuantificar? ¿Se pueden hacer cálculos econométricos? Yo creo que alguien podrá hacerlo; yo no soy capaz porque no soy economista, pero seguro que se puede hacer. ¿Se puede compensar ese resultado con lo que va a suponer un supuesto sobrecoste, que yo creo que tampoco va a ser excesivo, en función de haberlo hecho por esta vía y no a través del modelo antiguo Mintra, que el Partido Socialista se encargó de destruir, y que ahora parece ser que es el que defiende porque, en teoría, tiene menos sobrecoste que éste? Yo creo, desde luego, que sin todo esos datos no se puede adoptar una posición, y la posición que pretenden adoptar los Grupos Parlamentarios de la oposición son simplemente en función de algo exclusivamente técnico, que es un sobrecoste concreto y determinado de una operación concreta y determinada, dejando al margen todo lo demás. Por lo tanto, como es un debate que se está falseando, es un debate en el que nosotros en estos momentos no queremos entrar. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Muñoz. Para cerrar el debate tiene la palabra, por tiempo máximo de diez minutos, la señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES DEL SECTOR PÚBLICO** (Rodríguez Varela): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias a todos los señores diputados por sus intervenciones,

pero diez minutos es muy poco tiempo para responder a todo este aluvión de cuestiones planteadas en este debate.

A mí me gustaría, de entrada, dar datos -que es lo que parece que le interesa al señor Piñedo-, pero hay que tener en cuenta que los datos son siempre estimativos; que los procesos, tanto de licitación de las concesiones como de negociación de las condiciones de arrendamiento del material móvil no están cerrados, han de tomarse a título estimativo. Por otra parte intentaré responder, en la medida de las limitaciones del tiempo, del modo más preciso posible a todas las cuestiones que se han planteado, pero sin duda no voy a poder responder a todas ellas. Estoy de acuerdo en que en este proceso es esencial la transparencia, la información y disponer de herramientas de control comparativas en términos de costes o de proyectos.

Respecto a lo que mencionaba el señor Piñedo de "public sector comparator" no es un análisis tan fácil de realizar, porque no estamos hablando siempre de costes monetarios, sino de costes de oportunidad y de costes en términos de eficiencia, que son difícilmente evaluables económicamente. Lo que quiero decir es que cuando hablamos de TIR de proyecto para comparar proyectos, estamos hablando de costes similares o de proyectos que sean acometidos por distintos mecanismos de inversión; y si hablamos de TIR capital, hay que tener en cuenta un coste de oportunidad, que es disponer del capital o no disponer de él, con lo que nos meteríamos en un debate tan profundo que no acabaríamos en todo el día.

Para ceñirme a los datos, en relación con el volumen del proyecto de inversión, efectivamente, la inversión total prevista para la ampliación con todos los factores que hemos señalado anteriormente, que son la ampliación de subterráneos, la adquisición de material móvil, la concesión de los metros ligeros, ascendía a unos 4.000 millones de euros, hablando en cifras redondas, sin IVA. De esta inversión total, como ha dicho el señor Piñedo, unos 1.500 ó 1.600 millones de euros se van a externalizar, y esto corresponde a la concesión de los trenes ligeros, que se concesionarán por un volumen de unos 603 millones de euros, incluyendo toda la obra y el material móvil, y la externalización del material móvil de metro pesado por un total de unos 1.000 millones

de euros, más o menos, sin IVA; sin IVA son 979, o algo así. El volumen restante de la inversión se va a acometer a través del presupuesto de la Comunidad de Madrid.

En el año 2006 el presupuesto de la Comunidad de Madrid en la inversión que se deriva del proyecto asciende a un total de 704 millones de euros; esta financiación se va a conseguir recuperando los pagos realizados por Mintra en los años 2004 y 2005 por un total de 404,9 millones de euros, que corresponden tanto a los pagos a cuenta de los trenes en fabricación como a la recuperación de los gastos pagados a los contratistas por la inversión en la obra de infraestructura de los trenes ligeros. Como aportaciones con cargo al presupuesto de la Comunidad de Madrid hay un importe de 204 millones de euros, y el resto, que son unos 97 millones de euros, se financiará por Mintra con su tesorería propia.

En cuanto al coste de utilización de los mecanismos de colaboración con el sector privado, entendemos que en términos de TIR del proyecto el coste no va a ser netamente superior al que exigía Mintra actuando como una entidad de mercado. La evolución de los tipos de interés y los estudios de mercado que se han realizado recientemente en relación con las concesiones, las tasas internas de retorno del proyecto que demandan las empresas privadas en el ámbito del transporte se sitúan, dependiendo de si son carreteras o si es transporte por ferrocarril, entre el 6 y el 8 por ciento, que es una TIR de proyecto que es la que exigiría o debería exigir Mintra si actuase como una entidad de mercado. En el caso del arrendamiento del material móvil, la tasa de mercado que estamos estimando que exigirán por el arrendamiento está entre el 5,5 y el 6 por ciento, basándonos en los análisis realizados en las propuestas indicativas. Evidentemente, el coste de financiación de mercado de Mintra, al ser un coste similar al de la Comunidad de Madrid, es menor que el coste que tiene un privado; los costes de financiación influyen, y la TIR de capital no se retribuye, no se puede medir la TIR de capital de un privado cuando éste pone un dinero para financiar un proyecto que no sabe si va a recuperar o no al final del mismo y si deberíamos demandar en el sector público la retribución de nuestros recursos sobre los recursos del capital, cuando los ciudadanos pagan un proyecto a través de sus impuestos; si deberemos demandar la misma TIR de capital que un privado -ésta es otra

discusión-, y el coste de oportunidades, si disponemos de ese capital o no.

Para terminar, intentaré responder brevemente, haciendo un resumen de las cuestiones que se han planteado aquí, incidiendo en lo que ha dicho el señor Muñoz Abrines. Por un lado, el señor Piñedo ha discutido que Mintra no es un modelo de colaboración público-privada. En eso no estoy de acuerdo. Los modelos de colaboración público-privada, según yo entiendo -y llevo ya varios años estudiando-, tienen diferentes grados. Hablamos de colaboraciones público-privadas, por un lado, cuando una empresa de titularidad pública utiliza métodos de gestión del sector privado y se somete a cuentas privadas y se financia en el mercado privado, cuando utiliza financiación privada. El mejor control de la eficiencia de esa empresa es el propio mercado que la financia, porque no le va a prestar si no es eficiente en su gestión, o le va a prestar a un tipo de interés más alto. El tipo de interés al que se ha financiado Mintra es bajo, un interés muy bueno, y ésa es la mayor prueba de que la empresa se ha gestionado eficientemente.

Un segundo nivel de colaboración con el sector privado es cuando el sector público actúa como comprador y el privado como vendedor, cuando hay concesiones, lo que entendemos en España por concesiones: yo externalizo una serie de servicios que pueden consistir en la ejecución y en la gestión de servicios públicos, los externalizo en el sector privado porque considero que determinados servicios se gestionan por el sector privado de forma más eficiente. De hecho, en los hospitales, se han externalizado en la mayoría de los proyectos, en seis o siete de los ocho proyectos, los servicios que, en general, gestiona el sector privado: servicios de limpieza, de "catering", de lavandería, de la construcción; o sea, servicios que son propios del sector privado y que gestiona de una forma más eficiente que el sector público y que están externalizados en la mayoría de los hospitales; yo creo que ésta no es una cuestión discutible, y es un segundo paso en la colaboración público-privada.

¿Qué diferencia hay entre el primer paso y el segundo? El segundo es un paso más avanzado que el primero, pero el sector público mantiene el control de la prestación por el privado a través de los contratos que firma con el privado, y mantiene el control de la calidad, de la cantidad y de la



disponibilidad de la prestación por el privado en el sentido de que ya en los últimos modelos concesionales que se han diseñado por la Comunidad de Madrid, gracias a Dios, se han metido deducciones automáticas para penalizar, no sólo las penalizaciones típicas de un contrato de concesión, sino deducciones automáticas para que, en la medida en que un privado no gestione eficientemente o no dispense los servicios con la calidad requerida, vea disminuidos automáticamente sus pagos. Gracias a eso hemos avanzado un poco en las concesiones, y esperamos sinceramente -a diferencia de lo que dice la señora Montiel- que eso redunde en beneficio de los ciudadanos, o sea que cuando vayas a un hospital público y la limpieza o la comida no estén en condiciones puedas quejarte a un servicio de control y que automáticamente eso suponga una deducción del pago al concesionario, ya que hoy en día muchos de los servicios que se prestan están igualmente concesionados y se pagan recibas el servicio con calidad buena o mala, sí o sí.

Por otra parte, el tercer nivel de colaboración público-privada es la privatización de los servicios. Todavía no hemos llegado a eso, no hemos llegado a una privatización o puesta de servicios públicos esenciales en manos de los privados, por lo menos en los modelos que se han visto en mi Dirección General. Sería una tercera fase y, por ejemplo, en el caso que ha citado el señor Muñoz Abrines, una de las posibilidades que se sugirió fue, como en el caso de Renfe, privatizar a Metro -la compañía-, meter capital privado, privatizar a Mintra para conseguir recursos para financiar el proyecto. No hemos optado por ese tercer grado de colaboración con el sector privado que son las privatizaciones porque entendemos que el servicio público de transportes es un servicio muy sensible y, hoy por hoy, preferimos mantener un control de la seguridad y de la prestación por el privado. Experiencias de otros países que han privatizado los ferrocarriles, como la del Reino Unido en el caso de Rail Track, nos han demostrado que no han sido muy favorables y fueron realizadas en periodos bastante alejados del momento actual, con otras realidades.

En cuanto a que las concesiones son un pago aplazado de inversiones públicas, estoy un poco cansada de oír ese argumento, todos estamos ya un poco cansados del tema. Vamos a ver. ¿Las concesiones son un pago aplazado? ¿Cómo se pagan las concesiones? Las concesiones, que son

peajes en semisombra -hablamos de carreteras, de hospitales, etcétera, que se pagan por servicios-, se pagan a través del gasto corriente, Capítulo IV, es decir, se paga al privado una cantidad que se contabiliza en los presupuestos de gasto corriente y se está pagando con los impuestos que pagamos hoy los que los disfrutamos hoy. ¿Qué diferencia hay con una financiación? Normalmente en la financiación se emite hoy una deuda, un bono, que se amortiza al vencimiento la totalidad, que pagan intereses por ser "bullet" o no, y cuando llega el vencimiento se vence y se vuelve a emitir el bono. ¿Qué compromete más el presupuesto futuro? Habría que hacer un estudio. En la medida en que se hagan escenarios plurianuales, como está haciendo la Comunidad de Madrid se computaría el máximo de gastos corrientes. En este caso se ha tenido mucho cuidado en que los gastos corrientes a abonar a los concesionarios sean cantidades anuales máximas que no se puedan sobrepasar, sobre todo en el caso de los hospitales. Se han computado escenarios plurianuales en veintitantos años de explotación, y se ha computado el pago máximo que va a percibir el concesionario por la explotación. Y ese pago es máximo en el sentido de que no puede ser superado e irá siempre hacia abajo por fallos en la prestación básicamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Directora General, debe ir terminando.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIACIÓN DE INVERSIONES DEL SECTOR PÚBLICO** (Rodríguez Varela): Bien, entonces me voy a limitar a tratar el tema de la transferencia de riesgos y a qué es la SVP. Quiero precisar lo que ha dicho el señor Muñoz Abrines. ¿Transferencia de riesgos en la concesión? Evidentemente, estamos en un sistema de derecho. Los modificados que sean decisiones de la Administración, por ejemplo, si resulta que en Pozuelo o en Boadilla decido que, en lugar del trazado original, no pase por en medio de la plaza sino que pase por una esquina -pongo un ejemplo muy burdo- porque los ciudadanos protestan, evidentemente lo decido yo, Administración, y no se lo puedo cargar al concesionario; ese modificado lo voy a pagar yo. Los modificados que no se deriven de decisiones de la Administración y que no estén

debidamente justificados necesariamente tienen que ser abonados por el adjudicatario.

En cuanto a la demanda y los riesgos de demanda, en relación con el riesgo de construcción estaba el tema de los modificados. Los sobrecostes que pueden generarse a partir de las obras, evidentemente, van a ser asumidos por el adjudicatario de la concesión, que se va a hacer cargo de todos los vicios, defectos y retrasos de las obras que va a asumir y que se estén ejecutando por los contratistas, y los contratistas que vayan en UTE pueden ser los mismos que sean adjudicatarios de la concesión. No es la cantidad de obra ejecutada lo que determina la transferencia de riesgo sino que son los riesgos inherentes a esa obra, que pasan a ser asumidos por el adjudicatario de la concesión, los que determinan la transferencia de riesgos.

En cuanto a la demanda, los pliegos de las concesiones de los metros ligeros, por lo que he visto, porque están publicados en la web, el factor, digamos, básico para la adjudicación es la tarifa técnica. Todos sabemos que la tarifa técnica es el coste efectivo de la prestación del servicio por el operador, más las amortizaciones, más un beneficio empresarial razonable; así es como la define la ley. Esa tarifa técnica va a ser objeto de licitación pública, los pliegos establecen unos máximos y, desde luego, la mayor puntuación se le dará al licitador que ofertó una tarifa técnica más ajustada. No nos engañemos, como decía el señor Muñoz Abrines, porque dicha tarifa técnica y esos precios no son muy distintos a los que se vienen pagando; por ejemplo, no son distintos a lo que cuesta a Metro prestar los servicios, o a lo que les cuesta a los operadores de empresas de autobuses, porque ya sabemos que estamos en un sistema integrado de transportes donde la tarifa técnica se paga, en parte, con el precio que pagan los usuarios, que alcanza escasamente un 50 por ciento de la tarifa técnica, o sea, del coste real del servicio, y otra parte la paga la Administración. Eso, en términos de contabilidad europea, esos pagos al valor de la producción o por unidad de producción, las subvenciones, son ventas que no se han considerado tales en el caso de Mintra y que han determinado la reclasificación de la entidad, pero no voy a entrar en ese tema.

En el caso de la demanda se han mejorado bastante las concesiones en el sentido de que hay unos límites máximos o mínimos; o sea, en primer

lugar, hay unas estimaciones de demanda que obviamente son de la Administración pero los licitadores hacen sus previsiones económico-financieras en base a la demanda que ellos estiman, en el sentido de que es su responsabilidad estimar la demanda y no pueden decir: no, es que usted, Administración, me dio esta demanda y, como no se cumple, pido el reequilibrio; no, yo estimo mi demanda y lo que establezco en los pliegos son unas cláusulas de reequilibrio, pero tanto a favor como en contra del adjudicatario en el sentido de que, en función de la demanda que él estima, hay un límite inferior de un 30 por ciento por debajo del cual opera un reequilibrio en favor del concesionario y un límite superior de demanda que tiene que ofertar en sus pliegos un 30 por ciento por encima del cual opera el reequilibrio en favor de la Administración. Entonces, es una característica de nuestro derecho el que no haya enriquecimiento por ninguna de las partes, pero opera tanto a favor como en contra de la Administración.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene que ir finalizando.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LAS INVERSIONES DEL SECTOR PÚBLICO** (Rodríguez Varela): Termino, señor Presidente. Sólo me queda comentar, para que no nos acusen de oscurantismo, el tema de la sociedad vehículo de los trenes. ¿Qué riesgo asume? Efectivamente, los trenes no pueden ser otros; el arrendatario y el arrendador están predeterminados por las características de fabricación. Son unos trenes que están siendo fabricados, que todavía no han sido entregados ni han sido vendidos. Lo que hay es una adquisición por una sociedad vehículo. ¿Quién es esta sociedad vehículo? Por una parte, los fabricantes de los trenes; van a participar porque es necesario que los fabricantes de los trenes que, en un arrendamiento operativo, la sociedad arrendadora tenga conocimiento de las características técnicas del negocio, puesto que se va a encargar también del mantenimiento de los trenes. Y, por otra, entidades privadas que van a participar en el capital y parte de la financiación por el mercado. ¿Qué riesgo asume esta sociedad? Evidentemente, si los trenes tienen una vida útil económica de unos 30 años, si están

operativos durante este tiempo, yo se los arriendo por 17 años, ellos me los van a mantener, van a pagar los seguros y van a hacerse cargo de las amortizaciones. El riesgo que tiene la sociedad vehículo arrendadora es que yo, al final de los 17 años, no le compro los trenes. Entonces, ¿qué hace la sociedad vehículo con esos trenes? Corre el riesgo de perder el valor que tengan esos trenes en el mercado dentro de 17 años; que Metro decida que no se los compra y que los cambia por otros. Ese es el riesgo que corre la sociedad-vehículo. Creo que con esto he contestado a todas las preguntas que me han planteado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Directora General. A continuación, pasamos al segundo punto del orden del día.

**Escrito del señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, solicitando, al amparo de lo previsto en el artículo 242 del Reglamento de la Asamblea, la fiscalización por la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid del contrato desarrollado por la Administración de la Comunidad de Madrid con la empresa DMR Consulting, S.L. para la evaluación y seguimiento del Plan Integral de la Reducción de la Lista de Espera Quirúrgica, fiscalización que se entiende alcanza las fases de preparación, adjudicación, ejecución del contrato, así como la convalidación del gasto por el Consejo de Gobierno de fecha 29 de diciembre de 2005.**

———— RGP. 6640/06 (VII) ————

En primer lugar, por un tiempo máximo de quince minutos, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Adolfo Piñedo.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Gracias, señor Presidente. El objeto de esta iniciativa es solicitar la fiscalización del contrato al que ha hecho referencia el señor Presidente.

Algún antecedente. El Plan Integral de Lista de Espera Quirúrgica se aprueba por el Consejo de Gobierno el 1 de abril de 2004 y tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2005. El Plan consiste, como todo el mundo sabe, en distintas actuaciones para

tratar de establecer un equilibrio entre la oferta de servicios sanitarios y la demanda asistencial existente. Obviamente, excluye lo que son operaciones quirúrgicas urgentes, que se realizan aparte; no quiero entrar en la caracterización de cuáles son y qué criterios se adoptan para establecer si un determinado paciente está o no en la lista de espera porque es objeto de otro ámbito de discusión, aquí estamos hablando de un aspecto muy concreto.

El Plan que se aprueba por el Gobierno - es el dato que me parece importante- incluye un mecanismo de evaluación y seguimiento. A finales de 2004, bastantes meses después de la aprobación del Plan Integral correspondiente, la Consejería, según la documentación que aporta, detecta la necesidad de seguimiento y evaluación de ciertas situaciones. Nótese que hasta finales de 2004 no parece que la Consejería se percatase de que se hacía necesaria una asistencia técnica externa; en el año 2004 el Plan de Lista de Espera Quirúrgica ya llevaba en vigor bastantes meses, y, de hecho, quedaban ya muy pocos meses de vigencia, en concreto doce meses. Como consecuencia de esta constatación, contrata con la empresa DRM Consulting una asistencia técnica cuyo objeto es el seguimiento del Plan, el cálculo, el control y la presupuestación de costes del mencionado plan, así como el cálculo y seguimiento de derivaciones.

En cuanto al cálculo, control y presupuestación de costes del plan, debe anotarse que, cuando el Gobierno contrata con DMR Consulting el presupuesto del año 2005 está hecho y, por tanto, se supone que, una de dos: o han realizado un presupuesto para este asunto que parece que tenía cierta importancia y cierta entidad sin tener en cuenta ningún control de costes, o realizan este control de costes a toro pasado, una vez que el presupuesto está realizado e, insisto, un presupuesto que tiene poco que ver ya con lo que va a hacer la empresa contratada. En cualquier caso, a mí me parece que es evidente que no hay relación entre presupuesto y costes, y se demuestra el hecho de que el calendario de colaboración con la empresa DMR se extiende entre las fechas 15 de octubre de 2004 a 30 de noviembre de 2005.

Es curioso también otro dato. El inicio de la colaboración, 15 de octubre de 2004, es anterior al momento en que, según la documentación aportada, la Consejería decide que necesita una asistencia

técnica, es decir, primero se inicia la asistencia técnica y después el Gobierno decide que necesita una asistencia técnica, lo cual tiene su gracia y su miga.

Lo que es más importante es que en el informe de intervención previo a que el Gobierno convalide el gasto se aprecian bastantes defectos importantes, en concreto cinco, que aparecen como no subsanados. No obstante lo cual, el Gobierno aprueba la convalidación de gasto con fecha 21 de diciembre de 2005. El 4 de mayo de 2006, el diputado socialista Óscar Monterrubio hace una pregunta al Gobierno sobre el expediente de este contrato y, en la respuesta, el Consejero Lamela concluye su contestación asegurando que todo se ha hecho bien y que, por tanto, estaría gustoso de que la Cámara de Cuentas fiscalice este contrato, y cito palabras textuales del Consejero Lamela; repito: "Estaría gustoso de que la Cámara de Cuentas fiscalice este contrato." Pues bien, la necesidad de por qué creemos que hay que fiscalizar este contrato se fundamenta en las propias observaciones que hace la Intervención General, de los reparos que pone a la hora de convalidar este gasto, y no hago mención a ellos porque ya se dijeron en la comparecencia del señor Monterrubio, y espero que el Partido Popular haga honor a la palabra del Consejero Lamela, de que estaría gustoso de que la Cámara de Cuentas fiscalice este gasto, y vote a favor de que la Cámara de Cuentas lo fiscalice. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Piñedo. Abrimos un turno de intervención de los Grupos Parlamentarios de menor a mayor. En primer lugar, tiene la palabra, por tiempo máximo de quince minutos, la portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida doña Reyes Montiel.

La Sra. **MONTIEL MESA**: Gracias, señor Presidente. Solamente voy a utilizar un minuto. Quiero manifestar nuestra posición a favor por las razones que ha apuntado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista a la hora de presentar su iniciativa y sobre todo porque, cuando estamos asistiendo a una controversia tremenda con el tema de las listas de espera, creo que no viene mal que la Cámara de Cuentas fiscalice este contrato. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Montiel. A continuación, tiene la palabra, por tiempo máximo de quince minutos, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular don Pedro Muñoz.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, nuestro ordenamiento jurídico prevé en el área de autorización de gastos en materia presupuestaria toda nuestra legislación en materia de hacienda y presupuestaria, la previsión de convalidación de aquellos expedientes que por determinadas circunstancias han sido sometidos a un análisis en el cual se han detectado determinados defectos de tramitación que no provocan por sí mismos invalidez de pleno derecho. Ese tipo de situaciones se corrige a través de lo que se llama la convalidación, en este caso, de Consejo de Gobierno. Ése es un mecanismo que existe en todas las Administraciones Públicas, y lo único que hay que hacer es repasar los acuerdos donde gobierna no sólo de la Comunidad de Madrid sino también del resto de las Comunidades Autónomas e incluso del propio Consejo de Ministros. Por lo tanto, estamos hablando de un mecanismo absolutamente legal. Desde ese punto de vista, consideramos que aquello que es absolutamente legal no necesita un análisis adicional con relación a lo que ya ha hecho la propia intervención de la Comunidad de Madrid. De hecho, el informe de la Intervención General es muy breve y escueto, pero muy sencillo y fácil de entender y, por lo tanto, yo creo que no es necesario que la Cámara de Cuentas se pronuncie sobre algo que ya es sumamente claro y evidente; por lo tanto, lo único que se está pretendiendo aquí -yo no estoy aquí para dar gusto a nadie sino simplemente para defender de la mejor manera los intereses generales- es que la Cámara de Cuentas duplique un trabajo que ya ha hecho la Intervención General y, por lo tanto, lo que se está pretendiendo es simplemente no sólo algo contrario a la defensa de los intereses generales desde el punto de vista de eficacia del gasto puesto que se pretende duplicar una acción que ya está realizada sino también que una institución que está al servicio de nuestra información sea simplemente altavoz de la política partidista, en este caso, del Grupo Socialista. Por lo tanto, como no creemos que la Cámara de Cuentas tenga que estar a disposición de esas finalidades, vamos a votar en contra. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Muñoz. Antes de pasar a la votación, procede que los portavoces de los Grupos Parlamentarios indiquen las sustituciones, si las hubiera. ¿Por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida? (*Denegaciones por parte de la señora Montiel Mesa.*) Ninguna. Gracias, señora Montiel. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? (*Denegaciones por parte del señor Piñedo Simal.*) Ninguna. Gracias, señor Piñedo. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? (*Denegaciones por parte del señor Muñoz Abrines.*) Tampoco. Gracias, señor Muñoz. Pasamos a la votación.

*(Efectuada la votación, quedó rechazada la*

*solicitud por 7 votos a favor y 9 votos en contra.)*

Pasamos al tercer punto del orden del día.

### ———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Algún señor diputado o señora diputada desea formular algún ruego o alguna pregunta a la Mesa? (*Denegaciones.*) No habiendo ningún ruego ni ninguna pregunta, se levanta la sesión.

*(Eran las doce horas y veintiún minutos.)*

---







**SECRETARÍA GENERAL  
DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA  
SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-MADRID Teléfono 91.779.95.00 - Fax 91.779.95.08

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

**TARIFAS VIGENTES**

B.O.A.M. Suscripción anual: .....	54,09 € .	Número suelto: .....	0,84 €.
D.S.A.M. Suscripción anual: .....	78,13 € .	Número suelto: .....	0,84 €.
CD-ROM Suscripción anual .....	12,00 €.	CD-ROM semestral .....	6,00 €.
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. ....	112,39 €.		
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA B.O.A.M. - D.S.A.M. EN CD-ROM .....	16,00 €.		

- IVA incluido -

**FORMA DE PAGO**

El abono de las tarifas se realizará mediante:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a la cuenta núm. 2038 0603 28 6006392382, de Caja Madrid, Pza. Celenque, 2.

**SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)**

1. La suscripción será anual. El período de suscripciones finalizará el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual fuere la fecha de suscripción dentro del trimestre.
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se hayan recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renovase la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La Administración del Boletín podrá modificar en cualquier momento el precio de la suscripción. El incremento o disminución comenzará a aplicarse a los abonados dados de alta a partir de la siguiente renovación de la suscripción.



**TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:**

Nombre o razón social: ..... CIF/NIF: .....

Domicilio: ..... Núm.: .....

Distrito Postal: ..... Localidad: .....

Teléfono: ..... Fax: .....

DESEO SUSCRIBIRME AL  B.O.A.M.  D.S.A.M.  Conjunta B.O.A.M. y D.S.A.M.

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de ..... y hasta el 31 de diciembre de 2006,  
a cuyo efecto les remito la cantidad de ..... Euros.

Mediante:  Giro postal  Talón nominativo  Transferencia bancaria a la c/c citada.

En ....., a ..... de ..... de 2006.