

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



Número 846

4 de marzo de 2011

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.^a María Carmen Rodríguez Flores

Sesión celebrada el viernes 4 de marzo de 2011

ORDEN DEL DÍA

1.- C 45/11 RGEP. 499. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del proyecto de construcción de nueva línea ferroviaria entre Móstoles y Navalcarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

2.- C 46/11 RGEP. 500. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre actuaciones de conservación y mantenimiento de las carreteras de su competencia. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

3.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 11 horas y 11 minutos.

Página 24735

— **Modificación del orden del día: Tramitación en primer lugar el punto segundo, C 46/11 RGEP. 500.**

Página 24735

— **C 46/11 RGEP. 500. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre actuaciones de conservación y mantenimiento de las carreteras de su competencia. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Página 24735

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página 24735

-Exposición del Sr. Director General de Carreteras.

Página 24735-24739

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Nolla Estrada y la Sra. García Nieto.

Página 24739-24741

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.

Página 24741-24742

— **C 45/11 RGEP. 499. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del proyecto de construcción de nueva línea ferroviaria entre Móstoles y Navacarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Página 24742

-Interviene el Sr. Nolla Estrada, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

Página 24743

-Exposición del Sr. Director General de Infraestructuras del Transporte.

Página 24743-24747

-Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Nolla Estrada y el Sr. De Federico Corral.

Página 24747-24749

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.

Página 24749-24750

— **Ruegos y preguntas.**

Página 24750

-No hubo ruegos ni preguntas.

Página 24750

-Se levanta la sesión a las 12 horas y 27 minutos.

Página 24750

(Se abre la sesión a las once horas y once minutos.)

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes e Infraestructuras. Se ha solicitado por parte del Grupo Parlamentario Popular una alteración en el orden del día para que la segunda comparecencia pase a ser la primera. ¿Están todos de acuerdo? (*Asentimiento*.) Entonces, comenzamos a tratar en primer lugar la segunda comparecencia.

C 46/11 RGE. 500. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre actuaciones de conservación y mantenimiento de las carreteras de su competencia. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece por delegación el Director General de Carreteras don Borja Carabante. Para sustanciar la iniciativa, tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señora Presidenta. La solicitud de comparecencia no requiere mucha explicación; es para que el señor Director General nos informe sobre las actuaciones de conservación y mantenimiento de las carreteras que son competencia de la Comunidad de Madrid. Creemos que el mantenimiento es un elemento importante del que hasta ahora no habíamos tenido ocasión de hablar mucho. Hemos hablado sobre todo de construcción de carreteras pero creemos que éste es un elemento importante también y no queríamos que terminara, no ya el período de sesiones sino la Legislatura sin que tuviéramos ocasión de recibir información de primera mano respecto a este asunto.

Como ampliación del tenor literal de la solicitud de la comparecencia, quería mencionar que en la documentación presupuestaria, había varios proyectos de inversión que tenían la denominación común de reparación ordinaria de carreteras -luego se diferenciaron por zonas, lógicamente- durante el período 2007-2010; por tanto, entiendo que habrían

terminado los contratos correspondientes, y en la documentación presupuestaria correspondiente a este ejercicio 2011 vimos que se cambiaba la denominación, en unos casos aparecía como reparación ordinaria de carreteras y en otros, reparación ordinaria y vialidad invernal, en todos los casos para el período 2010-2013. Querriamos saber a qué obedece esta diferenciación entre unos casos y otros, y también querriamos saber cuándo han sido convocados los contratos y cuándo han sido adjudicados. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra don Borja Carabante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias también al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Como decía S.S., comparezco para dar cuenta de las actuaciones que hemos llevado a cabo en materia de conservación y mantenimiento de las carreteras que son competencia de la Comunidad de Madrid. Decía S.S. que éste era un tema importante; para nosotros no es sólo un tema importante sino prioritario, tal y como demuestran las actuaciones que ahora le enumeraré y de las que le daré cuenta, que ponen de manifiesto que el mantenimiento y la conservación de carreteras es una prioridad importantísima y fundamental dentro de las competencias que tiene atribuidas el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Como bien sabe S.S., dentro de las labores de conservación podemos diferenciar cuatro tipos de tareas o actuaciones: en primer lugar, la conservación integral, a la que hacía referencia S.S. al comentar los contratos vigentes de conservación de las siete zonas en las que se diferencia la Comunidad de Madrid; en segundo lugar, las tareas de viabilidad invernal, muy propias en el día de hoy, que han dado lugar a que los 250 trabajadores que se dedican a ellas hayan estado trabajando intensamente toda la noche para que en la mañana de hoy todas SS.SS. y todos los ciudadanos y usuarios de la red de carreteras hayan podido circular con seguridad y con comodidad por nuestra red vial; en tercer lugar, los refuerzos del firme, es decir, la conservación del propio asfaltado, y en cuarto lugar, las actuaciones de mantenimiento que son extraordinarias, es decir, la adecuación de travesías,

la mejora de los accesos y la mejora de las intersecciones, siendo, por tanto, actuaciones pequeñas pero que tienen una incidencia directa e importante sobre la seguridad vial de la red de carreteras.

De manera breve, paso a comentar estas cuatro tareas, y qué actuaciones hemos llevado a cabo en cada una de ellas, quedando a su disposición para cualquier aclaración al respecto. Permítame que comience por las tareas que se llevan a cabo en la Dirección General de Carreteras en materia de viabilidad invernal. Como sabe S.S., en los últimos años, el esfuerzo que ha hecho la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes en la red de carreteras no sólo por incrementar los recursos, sino por mejorarlos, porque sean más eficientes en las tareas de viabilidad invernal, ha sido importante. Como novedad, este año se ha elaborado un protocolo de actuación de conformidad con todos los municipios para que de manera coordinada, de manera adecuada, podamos aunar esfuerzos y, por tanto, coordinar mejor todos los recursos para que éstos sean más eficaces. Asimismo, este año se ha potenciado un centro de gestión en el que coordinar y centralizar toda la información, no sólo la información interna que nos permite organizar de una manera más eficaz el trabajo, sino un centro que está a disposición de todos los ayuntamientos para que puedan utilizar los recursos de la Comunidad de Madrid y obtener ayuda a la hora de desarrollar sus propias labores; un centro que también está a disposición de los ciudadanos para ofrecer información, de tal manera que dicha información fluya y los usuarios, cuando salgan de sus casas para circular por las carreteras de la Comunidad de Madrid, tengan una información más eficaz, automática y a tiempo real.

En este protocolo que he señalado también se establecieron cuáles iban a ser las carreteras prioritarias a la hora de llevar a cabo la limpieza de la nieve, incluyéndose, por supuesto, los núcleos de población importantes, los accesos a los hospitales y el acceso al área metropolitana de Madrid. Creo que esa determinación de establecer una serie de carreteras prioritarias ha sido un buen elemento que nos ha permitido trabajar de una manera más eficaz, más eficiente y, sobre todo, garantizar en todo momento la movilidad de los ciudadanos, especialmente en aquellos puntos de mayor

importancia.

Como sabe S.S., respecto al año pasado, en el resto de labores de viabilidad invernal ha habido un incremento de los recursos, pasándose de 44 máquinas quitanieves a 54 en este año; es decir, un 20 por ciento de incremento. También se ha incrementado el personal adscrito a estas tareas hasta 250 personas; se ha incrementado el acopio de sal en un 7 por ciento, así como los puntos de distribución de sal, siendo ya 19 los puntos de distribución a lo largo de toda la red de carreteras. Asimismo se ha mejorado un tema muy importante, que creo que ha sido la clave -iba a decir del éxito, pero eso a lo mejor es demasiado presuntuoso por mi parte- de haber hecho un trabajo mucho más importante y de haber mejorado esas tareas, que es contar con una aproximación más real de las predicciones meteorológicas. Para conseguirlo, hemos incrementado las estaciones meteorológicas a lo largo de la red de carreteras, lo que nos permite establecer con mayor certeza cuál va a ser la situación y, sobre todo, establecer por dónde va a comenzar la nevada, de tal manera que podemos movilizar los recursos de una zona a otra, cosa que antes, al tener una predicción mucho más general, no podíamos hacer, para tener un uso más eficaz y eficiente de los recursos asignados a estas tareas.

En segundo lugar, respecto a las tareas que se llevan a cabo para el mantenimiento y conservación de la red de carreteras, como decía, se trata de la conservación integral, de los contratos a los que S.S. se refería, y de los que comentaré a continuación la situación actual en la que se encuentran. Con estas actuaciones se llevan a cabo, por ejemplo, la mejora de las barreras de protección para motoristas, la mejora o el mantenimiento del alumbrado en los tramos con alta intensidad de tráfico, el mantenimiento de la propia señalización, el repintado, la adecuación ordinaria, la limpieza de la calzada y de los márgenes, las podas, el desbroce, y todas esas tareas que, como digo, se enmarcan dentro de esos contratos de conservación. Como decía, la Comunidad de Madrid está dividida en diez zonas de conservación, de las cuales, siete están asignadas a siete empresas de conservación integral, y las otras tres se llevan todavía con medios propios de la Dirección General.

Los contratos de conservación de carreteras, como muy bien ha dicho, finalizaban en

2010, pero la finalización del contrato era en noviembre. Nos pareció acertado pasar la viabilidad invernal, porque era un momento un poco complicado, como sabe S.S., para proceder, si era necesario, a la modificación de las empresas que estaban llevando a cabo esos contratos y decidimos prorrogarlo a marzo; por tanto, ahora se encuentran en el período de licitación esos contratos e irán previsiblemente al próximo Consejo de Gobierno, se publicará en su Boletín para la adjudicación lo antes posible.

Respecto a la diferenciación de los nombres del contrato, que S.S. decía, la única diferencia es que se ha incorporado la palabra viabilidad invernal a aquellos contratos de las siete zonas que tienen tareas específicas de viabilidad invernal, la zona norte, la zona noroeste y el oeste de la Comunidad de Madrid, porque vamos a incrementar los recursos en esta materia y, por tanto, nos parecía lógico denominar el contrato como de conservación integral y de viabilidad invernal; no tanto en la zona sur que, como es lógico, requiere menos recursos de viabilidad invernal.

Como decía, también estamos llevando a cabo en tareas de mantenimiento ordinario, la sustitución o la incorporación de la instalación de los sistemas de protección para motoristas. Y en esto quiero decir que somos la primera Comunidad que tiene toda su red de carreteras protegida para motoristas. Esto nos está dando unos resultados muy importantes ya sobre las víctimas motoristas, que es el objetivo principal de todas estas actuaciones de mantenimiento y conservación de carreteras, pero muy especialmente de la instalación de estos sistemas; desde que se han empezado a instalar se han reducido las víctimas mortales de los motoristas un 63 por ciento. Yo creo que esto prueba la importancia de esta medida. Y se han reducido las víctimas mortales, porque los sistemas de protección no evitan el accidente, pero sí evita que el accidente sea mortal. De hecho, el número de accidentes en los últimos años se ha mantenido constante, sin embargo, las víctimas mortales se ha reducido, como digo, desde 2008, año en que se comenzó a instalar, un 63 por ciento.

También llevamos a cabo la mejora de la señalización y mantenimiento de la misma. Por ejemplo, ahora, vamos a tener que llevar a cabo esa medida que ha adoptado el Gobierno de sustituir las

señales de 120 a 110, previsiblemente temporales, y esta tarea se va a llevar a cabo este fin de semana por el personal de mantenimiento y conservación. Y en eso estamos, porque tenemos más de un millón de señales de tráfico que hay que mantener a lo largo de la red de carreteras con un personal que realiza las labores de mantenimiento y conservación. Por otro lado, no sólo estamos llevando a cabo la modificación de la señalización, como decía, realizando este fin de semana un trabajo adicional sustituyendo las señales de 120 a 110, sino que también realizaremos el mantenimiento de 11.471 puntos de luz a través de los más de 570 kilómetros de red de carreteras que tenemos alumbrados y que mantenemos encendidas todas; no encendemos una sí una no, sino que las tenemos encendidas en su totalidad porque creemos que es un elemento muy importante en la seguridad vial, porque si pudiéramos apagarlas, no las hubiéramos instalado, que es donde, de verdad, se genera el coste.

Asimismo, llevamos a cabo la limpieza de los márgenes, no sólo la poda y el desbroce para evitar en los meses de verano el riesgo de incendio, en coordinación con la Dirección General de Protección Ciudadana, sino que también se está llevando a cabo una recogida selectiva de los residuos para poder proceder a su reciclaje, limpiar no sólo la calzada sino también los márgenes de la basura que se genera a lo largo de la carretera. De hecho, un dato relevante que da importancia al trabajo que se lleva a cabo es que se recoge al día y por kilómetro un kilo de basura; por tanto, hay un trabajo importante que llevar a cabo en esas tareas.

Por otro lado, también llevamos a cabo los refuerzos de firme. En los últimos cuatro años hemos asfaltado el 20 por ciento de nuestra red de carreteras y hacemos un esfuerzo presupuestario importante: cerca de 35 ó 40 millones destinamos todos los años para reasfaltar y reforzar los firmes; de tal manera que, si la vida útil de una carretera es de unos quince años, nosotros en unos quince o dieciséis años habremos conseguido reasfaltar toda la red; por tanto, mantener toda la red en perfectas condiciones de circulación. En este sentido, quiero reseñar dos acciones de respeto medioambiental que estamos llevando a cabo en la Comunidad de Madrid de manera pionera: en primer lugar, el reciclado de los neumáticos fuera de uso, que los incorporamos al asfaltado y eso permite medioambientalmente

recuperar esos neumáticos e incorporarlos a los refuerzos de firme que llevamos a cabo; en segundo lugar, una novedad que es la primera Comunidad que lo hace de manera extensible es el reciclado "in situ". Esto consiste en utilizar la propia calzada existente y no generar residuos; lo que antes generaba residuos y, por tanto, generaba un problema medioambiental se reutiliza, se mezcla con el asfalto y se vuelve a echar. Yo creo que es una medida medioambiental muy importante y que está dando resultados en materia de seguridad a los mismos niveles que el asfaltado normal. Nosotros estamos haciéndolo de manera extensiva porque creemos que quedando en las mismas condiciones la carretera genera un beneficio medioambiental y, como digo, lo estamos extendiendo de manera generalizada a toda la red de carreteras.

Las otras actuaciones que se llevan a cabo en materia de carreteras tienen que ver con la mejora de las travesías, la mejora de los accesos, la mejora de las intersecciones y, por lo tanto, también con las medidas puntuales que afectan a la seguridad. Todos los años, como sabe su señoría, desde la Dirección General de Carreteras elaboramos un anuario, un estudio de los puntos negros, de los tramos de concentración de accidentes, y esas actuaciones que también se llevan a cabo también con este tipo de contratos son prioritarias. También se llevan a cabo, por ejemplo, como sabe S.S., las actuaciones que se hicieron en la famosa curva de la M-607, en la que S.S. tantas veces nos recriminó que no habíamos actuado. Por cierto, he de decirles, señorías, que la semana pasada el Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia de Madrid archivó las diligencias abiertas en un decreto en el que, además, daba la razón a la Comunidad de Madrid; decía que se había actuado de manera diligente, que no era imputable, en ningún caso, ninguno de los accidentes que se hubieran producido en esa carretera a una mala conservación y mantenimiento de la misma, en contra de lo que S.S. no sólo dijo en esta Cámara sino en los medios de comunicación permanentemente. Por tanto, yo se lo quiero comunicar a usted por si no tiene conocimiento. Ya sabe que muchas veces los medios no reflejan luego este tipo de cuestiones, y le mandaré copia del decreto firmado por el Fiscal Jefe para que, si lo considera oportuno, rectifique y si no para que por lo menos tenga conocimiento de que no son ciertas aquellas palabras que usted dijo en el Pleno de la Asamblea, en esta Comisión y en los

medios de comunicación tan duramente crítico no sólo con la Dirección General sino también con el Gobierno en general imputando esa serie de accidentes a una mala actuación de la Comunidad de Madrid; pues que sepa que no es así, que hasta el propio Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia nos dio la razón y dijo que habíamos actuado de manera diligente.

Además trabajamos en la mejora de las travesías porque son puntos en las carreteras en los que se produce una situación de mayor riesgo porque confluye el peatón con el vehículo y estamos haciendo un esfuerzo muy importante porque creemos que con eso se mejora la travesía. En concreto estamos actuando o hemos actuado en los cuatro años en 61 travesías del 34 por ciento de los municipios, y a través de esas actuaciones de mantenimiento y conservación de carreteras, vamos a concluir la Legislatura habiendo actuado en más de 150 municipios. Para poner de manifiesto, se lo decía al principio, la importancia que damos desde el Gobierno de la Comunidad de Madrid a la conservación y al mantenimiento, quiero dar los datos de la inversión que se ha hecho en los últimos años. Desde el año 2003 se ha duplicado el presupuesto destinado a conservación y mantenimiento de carreteras, mientras que los kilómetros más o menos han sido constantes, de tal manera que cada vez se dedica más a mantenimiento y conservación por kilómetros de carretera. En concreto, en la actualidad hay 24.808 euros por kilómetro, mientras que en el año 2003 se destinaban 13.413. Respecto a presupuesto de este año, mientras que en un escenario de restricción presupuestaria, crisis económica y austeridad todos los presupuestos han bajado, incluido el presupuesto de la Dirección General de Carreteras, el presupuesto de mantenimiento se ha incrementado en concreto hasta los 64 millones. Somos la segunda región de España que más destina al presupuesto de mantenimiento por kilómetro de carretera, sólo por detrás de Cantabria, que tiene unas diferencias lógicas y, por tanto, la cifra es mayor que la nuestra.

La prioridad que damos al mantenimiento de las carreteras se pone de manifiesto en el presupuesto, ya que en el año 2003 de cada 100 euros se destinaban 19,63 al mantenimiento y conservación de carreteras y que hoy de cada 100 euros destinamos 27,70 euros, porque estamos

convencidos de que estas pequeñas actuaciones, que un buen mantenimiento y conservación de la red de carreteras da como resultado que se mejore la seguridad, y mejorando la seguridad salvamos vidas. De hecho, según el estudio del año 2010 de accidentes mortales, se produjeron 41 víctimas mortales, que son 12 víctimas menos que en 2009 y 73 víctimas mortales menos que en el año 2003; se han reducido las víctimas mortales en un 68 por ciento en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. Esto lo que nos hace es intentar continuar por la misma línea porque insisto en que con estas pequeñas actuaciones, manteniendo la red de carreteras en buen estado y haciendo un esfuerzo importante en eso -que muchas veces políticamente o mediáticamente tiene una menor incidencia-, estamos seguros de que salvamos vidas y, por lo tanto, vamos a seguir por ese camino. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.)*

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Director General. Tiene la palabra el señor Nolla, del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, agradezco al señor Director General la información que nos ha facilitado. Efectivamente, también valoramos mucho la importancia de la conservación de carreteras para mejorar la seguridad de las mismas. La seguridad de nuestras carreteras, en general en España, afortunadamente está mejorando por toda una serie de medidas que se están adoptando desde las diferentes Administraciones; entiendo que, sobre todo, por las adoptadas desde la Dirección General de Tráfico, aunque indudablemente las condiciones materiales de las vías también son fundamentales. Lo cierto es que España en los últimos años está cumpliendo con creces los objetivos marcados de disminución de la siniestralidad por la Unión Europea, e incluso se sitúa por encima de la media de la Unión Europea y por delante de los objetivos marcados. España ha avanzado muchos puestos. Hace pocos años, en 2003, estaba entre los países con más siniestralidad y con más fallecimientos en accidentes de tráfico de la Unión Europea, y ahora se encuentra incluso por debajo de la media. Ése es un avance por el que creo que todos nos tenemos que felicitar, y entiendo que todas las Administraciones deben

continuar trabajando en esa línea.

Desde luego, siempre hemos apoyado el incremento de las partidas presupuestarias destinadas a conservación de carreteras en esta Comunidad. Yo particularmente he estado enmendando año tras año durante esta Legislatura las partidas correspondientes no sólo a construcción de carreteras sino también la 6110, "Conservación y mantenimiento de carreteras". Es verdad que este año, como dice el señor Director General, se ha incrementado algo la partida correspondiente a este apartado; es verdad también que no deja de ser una pequeñísima parte de lo que ha decrecido el conjunto de la inversión en carreteras, especialmente para su construcción, pero bien está que se incremente.

También es verdad que el señor Director General hace una pequeña trampa, porque busca el año 2003 como término de comparación. No sé muy bien por qué el año 2003; no sé qué tiene de particular ese año. Ni cambió el partido de Gobierno ni... Pero bueno, bien está, seguramente porque es lo que más le conviene para decir que ha aumentado la partida destinada a conservación de carreteras. Lo cierto es que, aunque este año ha aumentado, como digo, y nos parece bien, esa partida estuvo congelada desde 2008 a 2010. El señor Director General parte de 2003, pero podríamos partir de 2008 y el incremento sería muy reducido; pero bueno, no me parece importante entrar ahora en estas disquisiciones que, además, tienen su momento de discusión, que es cuando se debate el Proyecto de Ley de Presupuestos. Pero ya que lo ha mencionado el Director General, por lo menos quería dejar constancia, como digo, de que esa partida ha estado congelada, lo que en términos reales supone una disminución desde el año 2008 a 2010.

En cuanto a la información, entre comillas, que pretende facilitarme el señor Director General respecto a lo resuelto por la Fiscalía, diciendo que les da la razón y que debo rectificar, no sé en qué debo hacerlo. No sólo no atribuí sino que ni siquiera insinué responsabilidad penal alguna por parte de los responsables autonómicos en los fallecimientos producidos en aquella curva, creo que era cerca del kilómetro 28800 -hablo de memoria- de la carretera de Colmenar, la M-607. Siempre hablé de una responsabilidad política, en tanto que existía un proyecto y un compromiso del Gobierno regional de construir un tercer carril en esa carretera y

concretamente en ese tramo, comprometido además en el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y que esa construcción del tercer carril, que habría supuesto, lógicamente, una mejora del trazado en ese punto, probablemente habría podido evitar esos fallecimientos. Eso es lo que yo he dicho y no otra cosa; desde luego, no rectifico sino que me reafirmo en esas manifestaciones. En cuanto a responsabilidades penales, como digo, jamás las insinué. Fue una decisión de la Fiscalía que, en ejercicio de sus competencias, decidió investigarlo. Que yo sepa, efectivamente, ha determinado que no considera que haya responsabilidades penales e, insisto, yo jamás lo insinué siquiera. También es verdad que, como sabe el Director General, hace alguna reflexión digamos que bastante parecida a la que acabo de hacer, en el sentido de que quizá se podría haber evitado de haber realizado esas obras que estaban previstas. En fin, no pretendía yo traer aquí a colación nuevamente este desgraciado asunto de los fallecimientos en la carretera de Colmenar pero, como me obliga el Director General, lógicamente, algo tengo que responder al asunto.

En cuanto al reciclado, cuando se reasfalta, que ha mencionado el Director General, no conozco técnicamente el asunto, pero si es igualmente seguro y demás, me parece muy bien. Quería preguntarle por la utilización de neumáticos, porque nos hablaba del reciclado, de la utilización de neumáticos usados, y decía que nos evitamos la contaminación de los neumáticos, etcétera, gracias a su reutilización o su reciclado para la capa asfáltica, para la capa de rodadura de las vías de nuestra Comunidad. En ese sentido, pareciéndome bien, como digo, en principio, el asunto, quisiera preguntarle si realmente nosotros nos evitamos esa contaminación que nos suponen los neumáticos usados o si los que se utilizan son neumáticos importados, porque no tengo muy claro de dónde proceden esos neumáticos que se reciclan con destino a la capa de rodadura de las carreteras y autovías de la Comunidad de Madrid. Me gustaría, si es posible, que me lo aclarase y me dijera si proceden de la Comunidad, del resto de España o, incluso, de fuera de España.

Respecto a la protección de los motoristas, sabe que siempre ha contado con nuestro apoyo para todas las actuaciones que supongan la instalación de barreras que no sean letales, como lo eran las antiguas, para los motoristas cuando se

accidentan. Nos alegramos de la espectacular reducción de fallecimientos en caso de accidentes de motoristas, que, afortunadamente, no sólo se produce en Madrid, aunque en Madrid es importante, sino en toda España. Me parece que en el último año 2010 ha bajado un 14 por ciento en el conjunto de España, si no me equivoco, respecto al 2009, estoy hablando de memoria y quizá me confunda en el año, pero creo que ha sido en los dos últimos años; creo que hubo 40 fallecidos menos en accidentes de motoristas, que suponía un 14 por ciento, que es algo de lo que todos debemos alegrarnos, como, desde luego, también nos satisface la reducción de los accidentes de motoristas con resultado de muerte en la Comunidad de Madrid.

Para terminar, respecto a los contratos de conservación integral que no dejan de ser, de alguna manera, digamos, la columna vertebral de toda esta política de actuaciones de conservación y mantenimiento de las carreteras, he entendido al señor Director General que se prorrogaron hasta marzo, pero también he entendido que están sin licitar. Si están sin licitar, y ya estamos en marzo, me temo que van a volver a vencer esos contratos.

Lo que no acabo de entender, señor Director General, es eso que nos decía usted de que, como nos dimos cuenta de que terminaban en noviembre, y, claro, es invierno y están los problemas de vialidad invernal, lo prorrogamos. Pues, mire usted, desde que se firmó el contrato hace ya unos años sabían ustedes que iba a vencer en noviembre; es decir, no creo que fuera una sorpresa. Eso sí que es algo bien sabido. Por tanto, salvo que sea una falta de previsión de la Administración regional, no acabo de entender cuál es el problema para que no se licitasen con la antelación suficiente los nuevos contratos para que en el mes de noviembre o en el de diciembre pudieran entrar en funcionamiento con toda normalidad. Yo creo que eso es lo que habría exigido una buena Administración, salvo que usted me lo justifique razonablemente. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra doña Nieves García Nieto.

La Sra. **GARCÍA NIETO**: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido, Director General, gracias por sus explicaciones. Lo que queda claro es que todas

las actuaciones que se lleven a cabo en materia de conservación y mantenimiento de carreteras son imprescindibles para garantizar la seguridad vial, que es lo más importante. Es por ello que la Comunidad de Madrid ha llevado a cabo una política de carreteras dirigida a mejorar y garantizar la seguridad vial, y, como consecuencia de ello, se ha desarrollado un ambicioso conjunto de actuaciones que nos explicó el Director General.

Efectivamente, hay que hacer referencia, señor Nolla, al año 2003 y de paso refrescarnos la memoria porque, ya que usted ha hecho referencia a los presupuestos de 2008 y de 2009, ustedes presentaron enmiendas en dichos presupuestos para que se bajara la partida presupuestaria destinada a conservación y mantenimiento que, afortunadamente y gracias a los votos del Grupo Parlamentario Popular, no prosperaron. El resultado de ello es que en el año 2010 se ha producido la cifra de víctimas mortales más baja desde que la Comunidad de Madrid tiene competencias en carreteras. Asimismo, desde que la Presidenta firmó el convenio con las asociaciones de motoristas, la Comunidad de Madrid se ha convertido en la primera Comunidad Autónoma que ha adaptado su red principal y que ya está trabajando en la red secundaria. Consecuencia de ello también es el descenso de víctimas mortales en este colectivo. Estos datos, señorías, ratifican que el trabajo y los objetivos de la Dirección General de Carreteras se están cumpliendo.

Como se ha dicho, Madrid es la segunda Comunidad Autónoma con mayor presupuesto por kilómetro destinado a conservación y mantenimiento de carreteras. ¡Qué diferencia con el Ministerio de Fomento! Año tras año recorta la inversión para la seguridad vial de Madrid. En 2009 fueron menos de 20 millones de euros; en 2010 bajaron a 12,8 millones de euros y para 2011 apenas llegarán a los 10 millones de euros; es decir, en 2011 el señor Zapatero invertirá en la seguridad vial de los madrileños la mitad que en 2009.

Concluyo, y lo hago con datos del Ministerio de Fomento que indican que Madrid invierte por kilómetro de carretera más que Cataluña, Andalucía, Castilla-La Mancha, Navarra, País Vasco, Aragón, Baleares, etcétera. El señor Director General adquirió un compromiso en la primera comparecencia que tuvo en esta Comisión -tengo aquí el Diario de Sesiones- y dijo: en primer lugar, vamos a tener

presente siempre por encima de cualquier otra circunstancia lo que se refiere a la seguridad vial, que debe ser la guía, la prioridad que marque cualquier actuación que se desarrolle desde la Dirección General de Carreteras. Pues bien, señor Director General, el compromiso está cumplido con creces y lo que tengo que hacer es felicitarle. Le doy mi enhorabuena. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra el señor Carabante.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero dar las gracias, por supuesto, a la portavoz del Partido Popular por sus amables palabras y por el reconocimiento del trabajo que hemos hecho no desde la Consejería sino el trabajo que han hecho los técnicos de la Dirección General y los funcionarios día a día, igual que lo han hecho, como decía al principio, las 250 personas que han estado trabajando durante toda la noche para que cuando hoy se despertaran los madrileños las carreteras estuvieran en unas condiciones adecuadas. Yo creo que es a ellos a quienes hay que felicitar por el trabajo que han llevado a cabo.

Permítanme que muy brevemente dé respuesta a las cuestiones que planteaba el portavoz del Partido Socialista. Preguntaba si los neumáticos fuera de uso que se incorporan al reciclado que se lleva a cabo en materia de carreteras son importados o son de Madrid. Se lo tendré que confirmar, pero ojalá no tuviéramos bastantes en Madrid porque eso supondría que también el Ministerio de Fomento está haciendo cosas y que no sólo nosotros utilizáramos los neumáticos sino también ustedes, y no diéramos abasto con los neumáticos ni con las plantas de aglomerado instaladas en la región.

Con relación a los contratos que usted citaba, finalizaban en noviembre y nos pareció adecuado, sensato y razonable prorrogarlos hasta que finalizara la vialidad invernal. Están ahora mismo en fase de licitación y espero que en breve plazo de tiempo se puedan formalizar. Imagínese que se formalizaran un día como hoy, con una nevada como la de hoy; nos parecía razonable no asumir el riesgo de tener que modificar la empresa o el contrato en un

día de nevada. Pero, como digo, no se preocupe porque, en cualquier caso, van a estar vigentes, se van a mantener las carreteras, no se van a suspender estos contratos y no va a haber ninguna cuestión adicional.

Hablaba usted de la importancia que tenía para el Partido Socialista la conservación y el mantenimiento de carreteras. Pues, bueno, la portavoz del Partido Popular lo ha expresado: la reducción sistemática del presupuesto que se ha asignado a esta materia, pero también la suya es describible. Teniendo en cuenta la importancia que usted le da a esto, aprovechar la última comparecencia de los últimos cuatro años para hablar de este tema, creo que describe la importancia que su Grupo ha dado a este asunto trayéndola el último día después de cuatro años y habiendo solicitado la reducción a través de enmiendas del presupuesto. Por supuesto que el mérito de los datos que yo daba de reducción de accidentalidad no nos lo podemos atribuir nosotros, es también del Gobierno de la nación, de la Dirección General de Tráfico, pero muy especialmente de la gente; es decir, hay que reconocer también que la gente es cada vez más consciente de los riesgos que supone circular por carretera.

Decía que la reducción de la mortalidad de los motoristas a nivel nacional había sido del 14 por ciento, pero en Madrid ha sido del 63 por ciento; o sea, algo hay diferente y habrá un esfuerzo adicional, porque si la media es del 14 por ciento y nosotros tenemos el 63, algo estaremos haciendo. Desde luego, nosotros nos sentimos muy satisfechos porque, cuando detectamos que hay un punto negro que en los últimos años presenta accidentalidad, tomamos una medida, y durante el período siguiente no hay accidentes. Nosotros vemos eso todos los días y con actuaciones concretas, sencillas y muchas veces de manera inmediata, estamos salvando vidas y, en ese sentido, estamos muy satisfechos.

Usted planteaba por qué daba yo el dato de 2003 y decía que era porque ése era el que me venía bien. No, mire, no me venía bien, es que es la fecha en la que entró Esperanza Aguirre, pero, si quiere, damos el dato de 1995, cuando estaban ustedes. Yo tampoco quería, a través del dato, sonrojar más a su señoría. Le doy el dato: 6.000 euros por kilómetro frente a 24.000; es decir, lo he hecho casi por usted el dar el dato de 2003 y no el que usted decía, pero,

en cualquier caso, como usted me lo pide, se lo doy: 6.000 euros por kilómetro frente a 24.000, un 500 por ciento más de incremento que en el año 1995. A mí me parecía una buena comparación la del 2003 porque son las Legislaturas del Gobierno que preside Esperanza Aguirre y quería poner de manifiesto su importancia.

Respecto a la curva de la 607 no insisto más. Le mandaré copia del decreto firmado por el Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia en el que se pone de manifiesto que la Comunidad de Madrid actuó, que en cuanto hubo el menor indicio de que se estaba produciendo accidentalidad en ese punto se actuó de manera diligente, se solucionó el problema, se suprimió la curva que tantos accidentes estaba produciendo, especialmente los días de lluvia, se reforzó todo el tramo entre Tres Cantos y Colmenar y, desde entonces, no ha habido que lamentar ninguna víctima mortal en ese punto, y, como le decía, de eso es de lo que tenemos que estar satisfechos. Yo también estoy satisfecho por el decreto que firma el Fiscal Jefe de Madrid, porque no sólo salva la actuación de la Dirección General de la Consejería sino que, como decía antes, salva el honor y el buen hacer de los funcionarios y de los técnicos de la Dirección General de Carreteras, que, al final, como digo, son los que día a día, con su trabajo, su buen hacer y su capacidad técnica, están consiguiendo que las carreteras de la Comunidad de Madrid tengan una calidad y seguridad muy por encima de la media nacional. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Carabante, por su comparecencia. Pasamos al segundo punto del orden del día.

C 45/11 RGEF. 499. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre situación del proyecto de construcción de nueva línea ferroviaria entre Móstoles y Navalcarnero. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

Comparece don Jesús Trabada. Para explicar la petición de comparecencia, tiene la palabra don Modesto Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. La comparecencia es para conocer en qué situación se encuentra el proyecto de construcción de la nueva línea ferroviaria entre Móstoles y Navalcarnero, que era una de las propuestas estrella del Gobierno de Esperanza Aguirre en su programa electoral. Hace ya muchos años que está en danza esta idea. Se habló primero de tren ligero, después se habló de una línea convencional de Cercanías, está previsto incluso en el protocolo suscrito con el Ministerio de Fomento que, una vez que estuviera construida, pudiera, en un futuro, conectar con la línea C-5, en fin, es algo que, como digo, viene ya de muchos años atrás. Lo cierto es que se adjudicó la concesión -porque por este sistema se iba a construir y explotar la línea- en octubre del año 2007 a la empresa Cercanías Móstoles-Navalcarnero, constituida por OHL -Obrascon, Huarte, Laín-, y lo cierto es que, iniciadas las obras en el año 2008, sabemos que están paralizadas desde hace más de un año, al menos desde enero de 2010. Me consta la tramitación porque la solicité mediante una petición de información y, por tanto, tuve acceso a la documentación del expediente. Sé que en determinado momento se propuso una penalización conforme a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas a la empresa concesionaria que no sé si se ha hecho efectiva o no, porque sé que después la empresa pidió la rescisión del contrato, más tarde pidió que no se tuviera por desistido el contrato sino que pedía un nuevo aplazamiento; en fin, quisiera saber en qué situación se encuentra, a día de hoy, este proyecto, porque, como digo, se trataba de uno de los proyectos estrella del programa electoral y, como tantos otros -por cierto, la mayoría de los proyectos y promesas electorales del año 2007-, se encuentra incumplido y sin ningún viso de cumplirse, por lo menos en esta Legislatura, no sé si en los próximos años.

Por eso, hemos pedido la comparecencia del señor Consejero Delegado de Mintra. Me gustaría saber cuál es la situación ahora mismo, qué penalidades efectivamente han sido impuestas a la concesionaria por estos tremendos retrasos y qué previsiones tiene Mintra respecto a las posibilidades, fechas y plazos de construcción y puesta en funcionamiento de esta línea Móstoles-Navalcarnero. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. Tiene la palabra don Jesús Trabada Guijarro.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Buenos días, señora Presidenta. Buenos días, señores diputados. Me veo obligado a contestar a la pregunta del señor Nolla con un testamento porque voy a intentar hacer una exposición cronológica de todo lo que ha ocurrido en el contrato de concesión; ya sé que él tiene la información muy actualizada, aunque no totalmente actualizada, porque estuvo recogiendo en nuestra oficina de Mintra, pero posiblemente el resto de los diputados presentes no tengan el mismo nivel de información y por eso quiero hacer un breve resumen sobre cómo se han ido produciendo las circunstancias que rodean este contrato de concesión.

En primer lugar, me gustaría aclarar que es un contrato de concesión, que incluía la redacción del proyecto, la construcción y la explotación posterior de la obra. Nos estamos refiriendo lógicamente a la pregunta del señor diputado acerca del transporte ferroviario entre Móstoles central y Navalcarnero. Quiero decir con esto que la Comunidad de Madrid no está haciendo esta obra con su presupuesto sino que la Comunidad de Madrid empezaría a pagar los gastos correspondientes una vez que empieza el funcionamiento de la concesión; mientras tanto la financiación de la obra, como en toda buena concesión, corre a cargo del concesionario. Por tanto, vamos a hacer una pequeña cronología de lo ocurrido.

El 23 de octubre de 2007-siento que esto vaya a ser aburrido porque es ir marcando las fechas, muchas de ellas conocidas por el señor diputado, sobre cómo fueron ocurriendo las cosas; algunos de los documentos que se van a citar aquí, o muchos de ellos, están en su poder, aunque sé que a usted sólo le interesa la última parte porque el resto la conoce- se adjudicaron las obras a la agrupación constituida por OHL Concesiones, S.L. y por Obrascón Huarte Lain S.L. del contrato; la agrupación licitadora constituyó la sociedad concesionaria denominada Cercanías Móstoles Navalcarnero, S.A. -a continuación se la citará como CMN o la concesionaria-.

El 28 de agosto de 2008, Mintra aprueba el proyecto; quiere decir que nosotros licitamos la concesión con un anteproyecto más o menos desarrollado, pero la redacción definitiva del proyecto de construcción correspondía al adjudicatario de la construcción. Una vez adjudicada la concesión el 23 de octubre de 2007, se da un tiempo para la redacción del contrato definitivo de construcción y por eso no se aprueba hasta el 28 de agosto de 2008.

Con fecha 10 de septiembre de 2010 se levantó acta de replanteo del mismo, iniciándose desde ese momento el cómputo del plazo para la puesta en servicio de la nueva línea, programada inicialmente para el día 11 de abril de 2011.

El 13 de enero de 2009, CMN, la concesionaria, entrega una propuesta de revisión del programa de obras en el que se establece como plazo de finalización de las obras, no de la puesta en servicio, porque las obras tienen que terminar lógicamente unos meses antes y luego hay un tiempo para rematar instalaciones, pruebas de circulación de los trenes y demás, el 25 de febrero de 2011; esto es un mes y medio más tarde que el plazo comprometido contractualmente.

El 12 de enero de 2010 se emite informe mensual -quiere decir que desde el 13 de enero de 2009 al 12 de enero de 2010 hay un año en el que las obras se desarrollan con normalidad- por Ineco, empresa encargada de la asistencia técnica de las obras objeto del contrato de concesión; dicho informe pone de relieve que existe una serie de tajos en ejecución con fecha máxima estimada de finalización de 5 de marzo de 2010, si bien el resto de trabajos se encuentra paralizado sin fecha prevista de reanudación.

El 18 de enero de 2010, el Consejero Delegado de Mintra dicta resolución notificada a CMN el día 21 de enero siguiente, en la cual acuerda conceder a la concesionaria un plazo de veinte días para que reanudase la ejecución de las obras paralizadas; planificase las actividades pendientes de inicio; comenzase las actividades, cuya fecha de inicio prevista en el plan de las obras se había superado; informase del grado de ejecución de todas las actividades que sin estar comprendidas en la obra pública se consideraran necesarias para la puesta en funcionamiento de la línea confirmando que su ejecución no estaba paralizada, y aportase la documentación acreditativa de haber cumplido el

requerimiento.

El 26 de marzo de 2010, la asistencia técnica de Mintra, que como he dicho antes, era Ineco, emite informe técnico sobre el estado de las obras a dicha fecha. Dicho informe concluye que los trabajos se encuentran paralizados y sin fecha prevista de reanudación, con lo que se estima técnicamente imposible que CMN cumpla el plazo total de ejecución de las obras y el plazo máximo fijado para el inicio del servicio.

El 8 de abril de 2010 se recibe un escrito de CMN en virtud del cual se solicita a Mintra nuevo plazo de treinta días para llevar a efecto el cumplimiento de todos los términos del requerimiento del 18 de enero anterior.

El 13 de abril de 2010, comprobada la existencia de una demora en la realización de los trabajos de construcción afectando a la práctica totalidad de las obras pendientes de inicio y de ejecución, y existiendo motivos más que evidentes para presumir la imposibilidad de que CMN pudiera cumplir el plazo fijado para la puesta en servicio, Mintra dicta acuerdo por el que, primero, se resuelve denegar la solicitud de ampliación de plazo solicitada por CMN y, segundo, se acuerda la iniciación del expediente para la imposición de penalidades, como muy bien ha dicho el señor diputado.

El 7 de mayo de 2010, tras acordar la iniciación del procedimiento de imposición de penalidades y conforme a lo preceptuado a este respecto en la cláusula 44.11 del PCAP, se formula pliego de cargos y se imputa a CMN en esencia la demora en el cumplimiento de los plazos parciales fijados para la ejecución de las obras, haciendo presumir razonadamente la imposibilidad del cumplimiento del plazo total fijado para su terminación. El pliego de cargos propone imponer a CMN una penalidad de 5.459.179, 16 euros. Esto quiere decir que, como la obra no tenía plazos parciales acordados sino que se había aprobado un programa general de la obra y no se pueden imponer penalizaciones parciales si no hay plazos parciales acordados, había que esperar a que las demoras en la ejecución fueran tan claras que sería imposible que se cumplieran los plazos parciales porque, aunque quisieran hacer las actividades, superarían el plazo global de la obra, que ése si estaba aprobado; por eso ya se podían imponer las penalidades y antes no.

Y ustedes dirán, ¿por qué se produce todo este follón? Porque cuando se registra la caída de demanda por el parón de las urbanizaciones que se realizan en los municipios de Móstoles y Navalcarnero, al no haber habitantes en estas nuevas urbanizaciones que se iban a construir, se prevé una caída de la demanda en estos municipios. Como los ingresos de la concesionaria van asociados al cobro del billete de esta gente que no va a subirse al tren porque ha bajado la demanda, al prever que sus ingresos van a ser inferiores, tienen un problema de financiación de la obra puesto que los bancos dicen que si los ingresos van a caer como estaba previsto ellos no van a financiar esa obra. ¿Qué sucede? Que, en el contrato de concesión, otros ofertantes han puesto una horquilla para definir entre qué subida o bajada de la demanda, o bien ellos asumen la demanda o, si sube mucho la demanda, parte de los ingresos se comparten entre la Administración y el concesionario. En su oferta dijeron que asumían cualquier bajada de demanda, con lo cual la bajada de demanda no podía ser en ningún momento motivo de retraso del contrato.

Por otra parte, en sus argumentaciones dicen que la crisis ha sido sobrevenida y que les ha sorprendido en la financiación; sin embargo, la financiación de la obra, debido a cuando está contratada, podría haberse cerrado mucho antes de que se declarara la crisis. Además, en su contrato dicen que están dispuestos a financiar un 30 por ciento de la obra pero que, en cualquier caso, si hubiera un problema de financiación, asumirían el cien por cien; con lo cual, no puede ser motivo la bajada de demanda para intentar anular el contrato, y no puede ser motivo la salida de los bancos de la financiación, primero, porque la financiación debería estar cerrada previamente a que sucedieran los problemas económicos generales que se han presentado en España y en el mundo, y, segundo, porque, en su contrato, una de las razones de su adjudicación es porque son los únicos que dicen que están dispuestos a asumir el cien por cien de la financiación de la obra si hubiera problema de financiación. Es un poco por entender lo que estamos diciendo; se da un paso y la pregunta es: ¿por qué se dan todos estos pasos? ¿Qué le pasa a esa obra que se ha paralizado?

Continúo con la cronología. El 7 de mayo de 2010 entra en las oficinas de Mintra un escrito de

CMN solicitando el archivo del expediente de penalización al entender que existen causas ajenas a la voluntad de la concesionaria -es todo esto que he contado previamente- que han impedido la ejecución del contrato en sus términos estrictos. Fundamentalmente se alega que la crisis económica inmobiliaria ha supuesto la imposibilidad para la concesionaria de continuar con la ejecución del contrato, sin perjuicio de otros tantos argumentos reiterados en el escrito de alegaciones al pliego de cargos.

El 14 de mayo de 2010, dentro del plazo de diez días conferido al efecto, CMN presentó un escrito de alegaciones al pliego de cargos, las cuales fueron contestadas en la propuesta de imposición de penalidades, formulada por el instructor del expediente, ratificando la imposición de penalidad al estimar cometidos los hechos imputados. Para la formulación de la propuesta de imposición de penalidad, la asistencia técnica de Mintra emite un nuevo informe, en el que se concluye que: "A fecha 21 de junio de 2010, la actividad está paralizada y, desde el 26 de marzo de 2010, no se ha realizado ninguna actividad que suponga avance en la ejecución de la obra, encontrándose la misma en el mismo estado que se encontraba el día señalado".

El 5 de julio de 2010 se hace una propuesta de resolución de imposición de penalidades a CMN por la demora en el incumplimiento de los plazos parciales.

El 16 de julio del mismo año se recibe en las oficinas de Mintra escrito de alegaciones -siempre que se hace una propuesta de penalidades hay que dejar que el penalizado alegue en contra de esta propuesta- formulado por la concesionaria, frente a la propuesta de imposición de penalidad, reiterando los argumentos planteados frente al pliego de cargos.

Se ha recibido escrito de la sociedad concesionaria de fecha 27 de julio de 2010, en el que, invocando lo dispuesto en la cláusula 21.2 del contrato de concesión y en el artículo 2.6.6 del Real Decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, solicita: la resolución del contrato de concesión por causas no imputables a la concesionaria -ya no están diciendo si se van a retrasar o no, lo que quieren es rescindir y largarse-; el abono del importe de las inversiones realizadas por dicha mercantil hasta el momento, que habrá de fijarse en el procedimiento de liquidación que se abra a tal efecto en el plazo de los ocho

meses siguientes a la resolución del contrato; el pago de la indemnización de los daños y perjuicios irrogados y la consiguiente devolución de la garantía prestada durante la fase de ejecución de las obras del contrato. Dichas circunstancias suponen que, antes de que venciera el plazo máximo para resolver el expediente de imposición de penalidades iniciado por Mintra, había perdido toda su finalidad desde el momento en que se constató, a través de las distintas actuaciones de la sociedad concesionaria, la firme voluntad de ésta de no querer cumplir el contrato. Así, la presentación de esta solicitud de resolución del contrato por causa imputable a Mintra, presentada por la sociedad concesionaria, trae consigo la pérdida de la finalidad de compeler al cumplimiento del contrato que había justificado la incoación del expediente de imposición de penalidades que se había iniciado. Es por ello que el expediente de imposición de penalidades pierde su cometido.

El 27 de octubre de 2010 se ha recibido escrito de la sociedad concesionaria mediante el que se pedía que se tenga por no solicitada la resolución del contrato de concesión instada mediante escrito del 27 de julio de 2010 y, en consecuencia, se deje la misma sin efecto. Se manifiesta la voluntad de la sociedad concesionaria de cumplir con los compromisos contractuales, retomando la ejecución de las obras en los términos que resulten del nuevo plan de trabajo. Ante la necesidad de localizar, planificar y organizar los medios técnicos, personales y económicos oportunos, quiere que se le conceda un plazo para presentar dicho nuevo plan de trabajo. Nosotros creemos que esta solicitud, este paso atrás de la concesionaria, se debió a que nuestra respuesta a su escrito de solicitud fue aceptar la resolución del contrato que proponían, pero no por culpabilidad de Mintra sino de la concesionaria, y que estábamos abocados a que esta resolución se resolviera en un tribunal porque no nos íbamos a poner de acuerdo.

El 16 de noviembre de 2010, el Consejero Delegado de Mintra dicta resolución notificada a CMN el día 17 de noviembre, en la que se tiene por no solicitada y se deja sin efecto la solicitud de resolución del contrato de concesión y por manifestada la voluntad de CMN de cumplir con sus compromisos contractuales. Además, se le requiere para que en el plazo de treinta días presente un nuevo plan de trabajo.

El 17 de diciembre de 2010, la sociedad concesionaria, en cumplimiento al requerimiento realizado mediante resolución por Mintra, presenta un nuevo plan de trabajo, en el que se establece un plazo hasta septiembre de 2011 para la búsqueda y obtención de la financiación necesaria para el proyecto. El nuevo plazo de financiación se establece en marzo de 2003.

Es curioso que la empresa OHL precisamente se está distinguiendo por ser ahora mismo una de las principales empresas concesionarias españolas en el mundo y no encuentran financiación precisamente para las obras...

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

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Sí, señora Presidenta, me quedan dos minutos.

El 23 de diciembre de 2010 solicitamos a Garrigues un informe para ver si podemos seguir adelante con todo esto o estamos en terreno pantanoso, y Garrigues nos dice que hay que aprobar el plan de trabajo sin la previa incoación de un expediente de imposición de penalidades, en cuyo caso sería conveniente que en dicha aprobación hiciera constar como mínimo los extremos siguientes: que la aprobación del nuevo plan de trabajo se realiza al único objeto de satisfacer el interés público inherente a que se cumpla el contrato de concesión y se retomen las obras en el menor tiempo posible, viniendo CMN obligada a cumplir con el cronograma de ejecución de las obras contemplado en el mismo, so pena de incurrir en las responsabilidades que se deriven de eventuales incumplimientos futuros; que la ampliación del plazo de ejecución de las obras no supone ampliación correlativa del plazo de la concesión; que se subraye que las dificultades financieras que CMN ha manifestado no limitan su riesgo ni le eximen de la obligación de obtener la financiación propia o ajena necesaria en los términos de los pliegos de su oferta y del contrato; asimismo, en los referidos términos ha de asumir las eventuales consecuencias derivadas de una disminución de demanda.

Para terminar, el 27 de diciembre de 2010, el Consejero Delegado de Mintra dicta resolución notificada a CMN el día 28 de diciembre, en la que se aprueba el nuevo plan de trabajo con la consiguiente ampliación del plazo para la finalización de las obras, si bien durante el período en que el nuevo plan prevé únicamente la actividad de búsqueda y obtención de la financiación deberán realizarse las obras y actuaciones solicitadas por el Alcalde de Móstoles y el Alcalde de Navalcarnero para restituir a todas las zonas urbanas afectadas por las obras a su estado original por la afección que supone para la vida ciudadana tener zonas ocupadas por obras sin concluir. Actualmente, estas zonas tenían las obras prácticamente finalizadas. Dicha prórroga del plazo para la finalización de las obras no supone en ningún caso una prórroga correlativa del plazo total del contrato de concesión y compeler a la concesionaria al entero y estricto cumplimiento del contrato en los términos del nuevo plan de trabajo aprobado, en particular en lo relativo a la obtención de la financiación, so pena de incurrir en las responsabilidades que se deriven en caso de incurrir en incumplimientos futuros. Éste es el estado actual del asunto.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Trabada, por su comparecencia. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Consejero Delegado de Mintra. Como siempre, es usted claro en sus exposiciones y completo tanto en la documentación que nos facilita como en la información que nos suministra de palabra en la sesión. Por tanto, como es de justicia, lo digo y agradezco. Nos gustaría que siempre fuese así con todos los altos cargos.

Si no he entendido mal, lo que nos dice el señor Consejero Delegado de Mintra es que en cuanto al tren Móstoles-Navalcarnero, cuyas obras estaba previsto que finalizaran, primero, en enero y, después, en febrero de este año -evidentemente son ya plazos pasados-, y que entrase en funcionamiento, si no recuerdo mal, el mes de abril de este mismo año, no se prevé que finalicen sus obras hasta marzo de 2013. Así es como yo lo he

entendido: marzo de 2013. Por tanto, entiendo que se prevé su entrada en funcionamiento para abril o mayo del año 2013, dos o tres meses después de la finalización de las obras. No sé si podría concretármelo el señor Consejero Delegado, más que nada para que lo sepan los vecinos, sobre todo los de Móstoles y Navalcarnero, principales destinatarios y usuarios de esa infraestructura, si es que finalmente se llega a construir, porque, señor Trabada, yo ya empiezo a tener mis dudas.

No sé si ustedes incluso se han planteado la idoneidad del proyecto que en su día se hizo, de la iniciativa que en su día se adoptó, sobre todo teniendo en cuenta, como nos decía usted, que la demanda que se estimó parece ser que venía a ser una especie de cuento de la lechera, según la cual, como va a crecer tanto Móstoles, va a crecer tanto Navalcarnero y va a tener no sé cuantos vecinos, va a ser viable el tren Móstoles-Navalcarnero. Pero, claro, es evidente que aquéllos eran los sueños de dos alcaldes, de don Esteban Parro, por un lado, y de don Baltasar Santos, en el caso de Navalcarnero, y que evidentemente no se van a ver reflejados en la realidad, por lo menos en muchos años y, desde luego, no en 2013. Señor Trabada, eso lo sabe usted, por lo menos, igual que yo. Sé que a usted lo que le corresponde es que esto llegue a buen término, más allá de la decisión política que se adoptó en su día, que lógicamente no se lo atribuyo a usted.

Pasando a las cuestiones concretas de todo este proceso, lo que no acabo de entender es que, pese a todos estos subterfugios de la empresa concesionaria, que no sé si terminará en 2013, me da la impresión de que ya ha desaparecido la penalidad que se le iba a imponer. Lo cierto es que el retraso se ha producido, nadie puede negarlo, y no sólo es que haya estado un año parada la obra, sino que nos dice usted que va a haber un retraso de por lo menos dos años. Señor Trabada, ¿nos está usted diciendo que al final la concesionaria se va a ir de rositas? ¿Que no va a tener ninguna penalización? Eso está previsto en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Cuando un concesionario incumple tan flagrantemente los términos de un contrato, hay que exigirle responsabilidades. Nos dice usted que, como presentaron escrito solicitando la rescisión del contrato, perdía su cometido la

imposición de penalidades. Sinceramente, yo creo que no, que aunque en ese momento decidieran rescindir el contrato, el incumplimiento se había producido y, por tanto, la penalidad era obligada, a mi modo de ver. En el caso de pudiera haber alguna duda, en el momento en que presentan un nuevo escrito diciendo que no se tenga por presentado aquel escrito -y efectivamente ustedes dejan sin efecto aquel escrito en el que pedían la rescisión del contrato-, debería volverse a la situación anterior, que era reiniciar el trámite; si se deja sin efecto aquel escrito, hay que retrotraerse al momento inmediatamente anterior, que era aquel en el que se había iniciado un expediente de imposición de penalidad y en el que ya se había producido la alegación del contratista, del concesionario. Por tanto, entiendo que el siguiente paso debería ser sencillamente la resolución de ese expediente con la correspondiente imposición de la penalidad de los 5,5 millones de euros, o la que corresponda.

En definitiva, como digo, el retraso se ha producido, y la impresión que me da es que la empresa, la concesionaria, lo que ha utilizado es un subterfugio, o al menos eso puede parecer, para que ustedes al final le condonen esa penalidad. Sinceramente, señor Trabada, no me parece de recibo. Podrán acordar un nuevo plan de trabajo, no lo niego, y además entiendo que, de acuerdo con el interés público, es preferible, y en eso coincido con usted, que continúe la obra la concesionaria que tenía adjudicado el contrato antes que reiniciar todo el expediente de nuevo, con lo cual ya no estaríamos hablando del año 2013 sino de mucho más tarde. En eso coincido con usted: de acuerdo con el interés público, creo que es preferible, si es posible, que se haga un nuevo plan de trabajo y continúe esa concesionaria, además, con los compromisos que usted ha enumerado, porque, efectivamente -me parece importante resaltarlo- si el sistema concesional tiene alguna ventaja es precisamente que el concesionario lo hace a riesgo y ventura y, por tanto, la Administración evita los peligros, los riesgos que pueden producirse en un proyecto de esta envergadura, entre otros la falta de financiación. Estamos en un momento en que, efectivamente, los presupuestos de las Administraciones no se pueden sobrecargar, y si se utiliza el sistema concesional, como digo, es para que el riesgo y ventura corra a

cargo del concesionario. Coincido plenamente con los criterios que ha expuesto el señor Trabada.

Insisto, no entiendo que mediante este subterfugio -y me parece que eso no es de recibo, señor Trabada- se haya evitado el cumplimiento estricto de lo que prevé la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y se haya impuesto la penalidad que corresponde a un concesionario que, sin ninguna razón, como usted mismo nos ha explicado aquí -insisto suscribo sus palabras-, ha incumplido flagrantemente y durante al menos más de un año sus obligaciones como contratista. Yo no entiendo que se pueda, como digo, condonar, que se pueda perdonar esa penalidad que debe imponerse con arreglo a la normativa vigente. Porque, si no, señor Trabada, estaremos sentando además unos precedentes que creo que no son nada buenos en nuestra Comunidad, porque a partir de ahora cualquier concesionario podrá alegar que, por más que se retrase... Y no estamos hablando, insisto, de retrasos de quince días, de un mes, de dos meses ni de seis meses, es que estamos hablando de un retraso que usted nos está anunciando, como mínimo, de dos años. Ese retraso de dos años no puede salirle gratis a ninguna concesionaria; ni puede salirle gratis a esta concesionaria, ni puede sentar el precedente para próximas ocasiones, para futuras concesionarias que estimen que, en la Comunidad de Madrid, esto de incumplir durante dos años sus obligaciones sale gratis. Ésa es mi opinión, señor Trabada, es mi criterio, y me gustaría saber si lo comparte usted o no. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Tiene la palabra don José María de Federico.

El Sr. **DE FEDERICO CORRAL**: Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero decir al señor Trabada que ha hecho una exposición clarísima y detallada, y lo ha tenido que reconocer incluso el portavoz del Grupo Socialista. Pero es que, además, en esta exposición, en esta cronología detallada que ha hecho, también quedan claras las actuaciones que desde Mintra se han hecho y se van a hacer a la concesionaria. Por tanto, tampoco hay que tener ningún miedo a si se va a cumplir o si vamos a penalizar. Tendrán que hacer lo que

corresponda y con arreglo a la legislación. Y así lo ha dejado claro en esta exposición que nos ha hecho el señor Trabada, día a día, desde el 23 de octubre de 2003 hasta el día de hoy. Yo creo que lo ha cumplido, pero, vamos, escrupulosamente, ¿no? Incluso nos ha ampliado un poco más en algún punto y algún detalle. Seguramente en su segunda intervención dejará las cosas muy claras al portavoz del Partido Socialista. Creo que esto es cumplir la realidad. Si en todos los contratos -yo ya llevo muchos años aquí- se hubiera cumplido con esta exquisitez, es posible que ciertos asuntos de hace años, en los que desaparecían hasta los acopios en las concesiones, no hubieran ocurrido. Yo creo que en este caso, la actuación es exquisita, sobre todo en el seguimiento puntual de la obra y de la concesión. Por lo tanto, nosotros simplemente tenemos que felicitarlo, aparte de por la exposición, que es muy clara, matemáticamente clara -quizá los ingenieros seamos muy cartesianos-, pero fundamentalmente por el contenido, que es también muy claro, y explica muy bien cómo Mintra ha seguido perfectamente este proyecto. Por lo tanto, sólo me queda agradecerle la información y felicitarlo por la gestión que ha hecho, y esperamos que la sigan haciendo igual de bien. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría. A continuación, tiene la palabra don Jesús Trabada.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Trabada Guijarro): Gracias, señora Presidenta. Por aclararle algo al señor Nolla, tengo que decirle que en lo sustancial de su exposición estoy totalmente de acuerdo, pero, mientras usted estaba hablando, me he acordado de una viñeta del cómic de Mafalda en la que Guille decía: ¡Esto es el acabose! Y Mafalda le dijo: No, esto es el continuose del empezose. *(Risas.)* Yo creo que el señor diputado se ha puesto en el acabose y todavía estaba en el continuose del empezose. Usted me ha pedido una foto del partido en este momento, y estamos empezando la segunda parte. Es como si dice: pero es que yo quiero saber quién va a ganar. Pues aguante usted todo el partido, como hago yo, *(Risas.)* porque salvo que sea una

retransmisión de un partido de ayer, o nos esperamos a verlo o no sabemos cómo va.

En primer lugar, ha pedido usted una aclaración. El día 13 de mayo de 2013 sería la fecha en la que, en el programa que han presentado y que se les ha aprobado, acaba la concesión con los trenes funcionando.

En cuando a las demandas, no puedo estar de acuerdo con usted, porque usted ha citado las demandas como cuento de la lechera, sueños de alcaldes. Vamos a ver, las demandas estimadas para este proyecto lógicamente no se las preguntamos a los alcaldes. Usted, como lleva mucho tiempo en el mundo del transporte, sabe perfectamente que se hace un proyecto de transportes, y máxime de esta importancia, se hace un estudio de demanda serio. Por cierto, estudio de demanda que usted solicitó cuando estuvo en Mintra y que le dimos, y además le hemos dado varios porque pedimos el que se hizo al inicio y otro que se hizo posteriormente. Esos estudios de demanda en los que no participan los alcaldes tienen en cuenta una población estimada en base a un desarrollo urbanístico, a proyectos urbanísticos aprobados, muchos de ellos no hace falta más que dar un paseo por Navalcarnero y ver que muchos edificios están ya construidos con gente viviendo dentro, otros en construcción y otras parcelas que ni siquiera se han iniciado; con lo cual la demanda esperada es la que es.

Un contrato de concesiones, en ningún momento se puede interiorizar como un contrato de construcción financiado por la Administración, porque se hace una construcción, se termina, liquidamos y aquí paz y después gloria. Un contrato de concesión es una operación que plantea un contratista, que es el concesionario, que suele ser una constructora, junto con bancos o cosas de este estilo, y que expresa un plan de negocios a 20, 25 ó 30 años. En ese plan de negocio, lógicamente, hay que jugar un poco con la bola de cristal y hay que hacer una previsión de futuro. Si la previsión es buena, el negocio puede ser negocio, y si la previsión es mala, el negocio es una castaña pilonga, pero en eso no tiene por qué haber una linealidad total. Uno prevé una demanda y en un momento baja, en otro momento sube, y no se puede saber si esta demanda va a ser la esperada durante todo el período de la concesión. A mí me gustaría tener la seguridad que

usted tiene para predecir estas cosas, porque a lo mejor mi tema era intentar dedicarme a comprar pisos, aunque con mi sueldo, mal asunto, pero, bueno, a lo mejor les revelaba mi gran secreto a mis amiguetes y entre todos nos forrábamos.

En cuanto a su apreciación en el sentido de que ha desaparecido la penalidad, digamos que la penalidad está en "stand by". Hay muchas maneras de penalizar a un contratista en un contrato. Si esto hubiera seguido por el camino que llevábamos, que habían pedido la rescisión del contrato con culpabilidad a Mintra, evidentemente, cuando enviaron la carta en la que daban marcha atrás sobre lo solicitado, nosotros ya teníamos preparada una rescisión del contrato, con culpabilidad de la concesionaria, exigiéndole unos daños y perjuicios bastante interesantes y superando en bastante la penalidad emitida hasta ahora. En este momento es como en los juicios que veo en televisión -porque a los de aquí no he ido nunca- en los que se dice: un receso. Pues hacemos un receso y vamos a ver si resolvemos el principal problema o le damos la oportunidad a la concesionaria de resolver su principal problema, no el nuestro, que es la financiación. Si consiguen resolver la financiación y hay una continuidad del contrato, ya analizaremos cómo la Administración se resarce de los perjuicios que toda esta situación le ha provocado. Si no consiguen la financiación y tenemos que ir a la rescisión, en los daños y perjuicios que la

Administración exigirá en ese momento a la concesionaria, a los ya exigidos durante el proceso de penalización se añadirán los provocados por dar marcha atrás, hacer un programa que han sido incapaces de cumplir y con un nuevo perjuicio añadido. Pero digamos que, si su sospecha es si nos los vamos a dejar escapar crudos, no tengo la menor intención de hacerlo. Lo que ocurre es que usted sabe las fechas en las que estamos y no sé si el guiso lo haré yo o el cocinero será otro, pero estamos dando los pasos para que el asunto se resuelva en las mejores condiciones posibles para la Administración, que es nuestra obligación. Creo que no tengo más que comentar.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias por su comparecencia, señor Trabada. Pasamos al último punto del orden del día.

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Desean SS.SS. formular algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

(*Eran las doce horas y veintisiete 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

e-mail: publicaciones@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 201_,
 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 201_.