

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 692

22 de mayo de 2018

X Legislatura

---

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

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo

Sesión celebrada el martes 22 de mayo de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PCOC-389/2018 RGEF.6501.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el

---

Gobierno las rentabilidades obtenidas por la concesionaria de la Línea T-1 Pinar de Chamartín, Sanchinarro y Las Tablas.

**2.- PCOC-390/2018 RGEP.6502.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre impacto que han tenido sobre el endeudamiento de la Comunidad de Madrid las deudas de la extinta MINTRA.

**3.- C-510/2018 RGEP.5991.** Comparecencia del Ilmo. Sr. D. José Ramón Irureta-Goyena Sánchez, Subdirector General de Régimen Jurídico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre gestión económico financiera de la concesión de Metro Ligero Oeste y pagos a la misma. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

**4.- C-295/2018 RGEP.3645.** Comparecencia del Sr. Representante legal de la empresa Metro Ligero Oeste, S.A., concesionaria de las líneas de Metro Ligero ML2 y ML3, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre valorar la evolución de dicha concesión. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**5.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 9 horas y 53 minutos. ....	41837
— <b>PCOC-389/2018 RGEP.6501. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno las rentabilidades obtenidas por la concesionaria de la Línea T-1 Pinar de Chamartín, Sanchinarro y Las Tablas.</b> ....	41837
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito, formulando la pregunta. ....	41837
- Interviene el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, respondiendo la pregunta. ....	41837-41838

- Intervienen el Sr. Gutiérrez Benito y el Sr. Director Gerente, ampliando información..	41838-41840
<b>— PCOC-390/2018 RGEP.6502. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre impacto que han tenido sobre el endeudamiento de la Comunidad de Madrid las deudas de la extinta MINTRA. ....</b>	41840
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito, formulando la pregunta. ....	41840
- Interviene el Sr. Director General de Contratación, Patrimonio y Tesorería, respondiendo la pregunta. ....	41840
- Intervienen el Sr. Gutiérrez Benito y el Sr. Director General, ampliando información..	41840-41844
<b>— C-510/2018 RGEP.5991. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. José Ramón Irureta-Goyena Sánchez, Subdirector General de Régimen Jurídico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre gestión económica financiera de la concesión de Metro Ligero Oeste y pagos a la misma. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	41844
- Interviene la Sra. Alonso Márquez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	41844
- Exposición del Sr. Subdirector General de Régimen Jurídico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.....	41844-41846
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, la Sra. Serra Sánchez, Clara, el Sr. Lobato Gandarias y el Sr. Ramos Sánchez.....	41846-41855
- Interviene el Sr. Subdirector General, dando respuesta a los señores portavoces.....	41855-41857
<b>— C-295/2018 RGEP.3645. Comparecencia del Sr. Representante legal de la empresa Metro Ligero Oeste, S.A., concesionaria de las líneas de Metro Ligero ML2 y ML3, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre valorar la evolución de dicha concesión. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea). ....</b>	41857
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	41857-41858
- Exposición del Sr. Director General de la Sociedad Metro Ligero Oeste S.A. ....	41859-41862

- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, el Sr. Gutiérrez Benito, el Sr. Lobato Gandarias y el Sr. Ramos Sánchez.....	41862-41873
- Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los señores portavoces.....	41873-41875
— <b>Ruegos y preguntas.</b> .....	41875
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	41875
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 22 minutos. ....	41875

*(Se abre la sesión a las 9 horas y 53 minutos).*

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Buenos días. Comenzamos la sesión de la Comisión de Estudio sobre la Auditoría del Endeudamiento y la Gestión Pública de la Comunidad de Madrid del día de hoy. Pasamos al primer punto del orden del día.

**PCOC-389/2018 RGE.6501. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta cómo valora el Gobierno las rentabilidades obtenidas por la concesionaria de la Línea T-1 Pinar de Chamartín, Sanchinarro y Las Tablas.**

Para hacer la pregunta, tiene la palabra don Eduardo Gutiérrez Benito. La contestación la hará don Alfonso Sánchez, Director Gerente del Consorcio, quien ya ocupa su lugar en la mesa. Saben que el cómputo global de la pregunta es de diez minutos.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Buenos días. Muchas gracias. La pregunta es literalmente la que hemos trasladado por escrito: ¿cómo valora el Gobierno las rentabilidades obtenidas por la concesionaria de Metros Ligeros Pinar de Chamartín, Sanchinarro y las Tablas?

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra don Alfonso Sánchez, Director Gerente del Consorcio, para contestar a la pregunta.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Gutiérrez Benito, buenos días. Como sabe, la explotación de la línea T1, Pinar de Chamartín-Sanchinarro-Las Tablas, de Metro Ligero, se lleva a cabo por Metros Ligeros de Madrid S.A. a través de un contrato de concesión de obra pública, formalizado en octubre de 2006, con una duración de treinta años y que comprende las actuaciones de: construcción de las infraestructuras correspondientes a la línea de Metro Ligero; adquisición, mantenimiento y conservación del material móvil; explotación de la línea en los términos en los que se refiere el pliego de prescripciones técnicas particulares y de acuerdo con las instrucciones del órgano de contratación; mantenimiento y conservación de la línea y adecuación, reforma y modernización de todas sus instalaciones, así como las actuaciones de reposición y gran reparación exigibles.

Atendiendo a lo anterior, se pueden distinguir dos periodos en la vida de concesión: el periodo de construcción, durante el cual la sociedad se encarga de la ejecución de la infraestructura y que finalizó el 24 de mayo del año 2007, y el periodo de explotación, a partir de la fecha de puesta en servicio de la infraestructura y cuyo fin queda inicialmente establecido el 16 de octubre de 2036, por el cual se retribuye a la concesionaria con una tarifa por viajero transportado.

Es importante señalar que, en virtud de lo dispuesto en la estipulación 6.5 del contrato de concesión, la totalidad del contrato de concesión en sus aspectos de construcción, explotación, conservación y financiación se desarrollan a riesgo y ventura del concesionario.

En cuanto a la explotación de la línea, me gustaría remarcar el número de viajes realizados por Metro Ligerero desde la puesta en servicio, que ronda los 52 millones de viajeros, en concreto, 51.451.000. En el último año, en 2007, continua la tendencia creciente, habiéndose transportado 5.256.000 viajeros, lo que supone un 9 por ciento respecto a los viajeros transportados en 2016, de manera que es una línea que está creciendo y funcionando adecuadamente. Este dato, como digo, refleja el mejor resultado de la explotación desde su inicio. Como ya he mencionado, en base al contrato, esta se desarrolla a riesgo y ventura del concesionario. Por tanto, no es objeto de control de la Administración el seguimiento de las rentabilidades del concesionario, sin embargo, sí entra dentro de las obligaciones de la Administración el control de todas las obligaciones recogidas en el contrato, entre las que se pueden destacar los parámetros de calidad y servicio, que se están cumpliendo rigurosamente con el concesionario. Es obligación del concesionario facilitar a la Administración el conocimiento del estado financiero, pero no entra tanto en las atribuciones de la Administración la valoración directa de esas rentabilidades que esté obteniendo el concesionario. Por mi parte, nada más. Gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias. Para el turno de réplica, tiene la palabra el señor Gutiérrez.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Director Gerente del Consorcio. Quisiera aclararle que no entiendo muy bien por qué la Administración no tiene entre sus competencias la tutela de las rentabilidades del concesionario, porque si usted tiene como mandato, como gestor público, la defensa y la tutela del interés público, el interés público tendrá que evaluar si el actual sistema de retribuciones y este contrato garantizan un equilibrio entre el concesionario y el interés de la Administración Autonómica. Por lo tanto, me resulta sorprendente que ustedes consideren que no tienen que tutelar las rentabilidades. Es más, es una auténtica sorpresa esto que nos dice, porque nos han contestado el 17 de octubre de 2017 -supongo que su departamento del Consorcio- que la oferta ganadora, que es la actual Metros Ligeros S.A., cuyos accionistas, creo recordar, son Metro de Madrid, Alianza Bus y Global Rail, planteaba una rentabilidad antes de impuestos del 11,23 por ciento. Entonces, ¿qué puede ocurrir? Pues que a lo mejor resulta que la rentabilidad que está obteniendo, a riesgo y ventura, este concesionario supera ampliamente esa rentabilidad, y eso es un regalo de recursos de todos los madrileños y madrileñas a un concesionario. Por lo tanto, usted puede decir todo lo que quiera, pero evidentemente a nosotros nos resulta un poco escandaloso que diga que la Administración del Gobierno del señor Garrido no tutela si las rentabilidades del concesionario están de acuerdo con el contrato de la oferta que él planteó, porque eso supone que se está despilfarrando dinero público pagando al concesionario por encima de la oferta que en su día presentó. Pero, es más, me gustaría que se extendiera sobre qué entiende usted o qué entiende la Administración del Gobierno del señor Garrido del Partido Popular por riesgo y ventura del concesionario, porque riesgo y ventura del concesionario cuando se garantizan unos

ingresos mínimos a lo largo de la concesión resulta un poco contradictorio en sus propios términos. Al hilo de las cuentas de explotación que presenta Metros Ligeros S.A., se ve que arroja rentabilidades negativas, luego aquí hay algo que no funciona correctamente, porque, por un lado, ustedes no quieren tutelar las rentabilidades a las que el concesionario estaba haciendo su oferta, por otro lado, el concesionario dice que tiene rentabilidades negativas y dota además amortizaciones, que usted muy bien nos explicó en otra comparecencia que son las que sustituyen a raíz del Plan General de Contabilidad de 2007 a las dotaciones al Fondo de Reversión; efectivamente, vemos que dota unas amortizaciones anuales de 8,9 millones, en términos más o menos constantes. Sin embargo, hay otros concesionarios de Metro Ligero que no dotan amortizaciones. Entonces, me da la sensación de que ustedes firman contratos, la Administración del Partido Popular firma contratos, y a partir de ese momento se desentienden de si esos contratos están equilibrados y si de verdad están a riesgo y ventura. Ya no tiene sentido que oculte que el siguiente compareciente nos va a explicar qué entiende por riesgo y ventura, porque a efectos de muchas cosas el riesgo y ventura es determinante para el cómputo de deudas de todo tipo de concesiones; así que, por favor, tome nota de que a mi Grupo, a los madrileños que representamos, les preocupa muy mucho la dejación de la tutela, del interés colectivo de los madrileños, en el seguimiento y evaluación de las rentabilidades de las concesionarias de Metro Ligero, que ya en su origen tuvieron circunstancias bastante anómalas ante el hecho de que se asignaron y se habilitaron concursos cuando ya estaban hechas parte de las infraestructuras y comprado el material móvil. Por lo tanto, señor Sánchez, le traslado nuestra preocupación y nuestro interés en arrojar todo tipo de luz sobre el papel de tutela que el Consorcio y la Administración del señor Garrido, el Gobierno del señor Garrido del Partido Popular, hace de la tutela de todos nosotros, en este caso en Metros Ligeros. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Tiene el turno de dúplica don Alfonso Sánchez.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Sánchez Vicente): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Gutiérrez Benito, la obligación del Consorcio en este contrato es controlar estrictamente lo que sucede y hacer cumplir al concesionario el contrato, y en esto trabajamos. La forma de retribuir al concesionario es con una tarifa fijada en el contrato que no podemos mover a nuestro antojo. Fruto de las obligaciones del concesionario, dentro de ese contrato hay una cláusula que dice que el concesionario llevará los adecuados controles de gastos y costes de la actividad para que MINTRA -que era el órgano de contratación- pueda conocer el estado financiero del concesionario en cualquier momento. Fruto de esa cláusula le hemos pedido al concesionario la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la concesión, y dicha cuenta, en el tramo de concesión que lleva, arroja unas pérdidas de 4 millones de euros. Como usted bien ha dicho, esto es lo que está recogido; además, según nos dice el concesionario, las cuentas están depositadas en el Registro Mercantil. Si quiere le hago un desglose por años de los resultados del concesionario: en 2007, pérdidas de 878.000 euros; en 2008, ganancias de 649.00 euros; en 2009, 604.000 euros; en 2010, 1.532.000 euros, y a partir de 2011 y hasta 2017 hay pérdidas, que le paso a enumerar: 2011, -576.000 euros; 2012, -584.000 euros; 2013, -1.113.000 euros; 2014, -124.000 euros; 2015, -453.000 euros; 2016, -2.945.000 euros; 2017, -122.000 euros. Como decía al principio, en el total de

la concesión hasta el momento las pérdidas son 4 millones de euros. Independientemente de esto, los datos podrían haber arrojado otros números completamente distintos, positivos o negativos, pero poco poder de influencia podemos tener el Consorcio Regional de Transportes y el Gobierno de la Comunidad de Madrid para cambiar esos datos que obedecen al cumplimiento estricto de un contrato. Por mi parte nada más, muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Director Gerente del Consorcio. Pasamos al segundo punto del orden del día.

**PCOC-390/2018 RGE.6502. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Eduardo Gutiérrez Benito, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre impacto que han tenido sobre el endeudamiento de la Comunidad de Madrid las deudas de la extinta MINTRA.**

Doy la bienvenida a don Jesús Vidart, Director General de Contratación, Patrimonio y Tesorería.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CONTRATACIÓN, PATRIMONIO Y TESORERÍA** (Vidart Anchía): Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Para la formulación de la pregunta, para la que tienen diez minutos, cinco para cada uno, tiene la palabra el señor Gutiérrez Benito, del Grupo Parlamentario Podemos.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Me remito a la pregunta que ha recibido el Director General.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra entonces don Jesús Vidart, Director General de Contratación, Patrimonio y Tesorería de la Comunidad de Madrid, para contestar a la pregunta.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CONTRATACIÓN, PATRIMONIO Y TESORERÍA** (Vidart Anchía): Muchísimas gracias. En relación con la pregunta, como sabe su señoría, la Ley 14/2011 supuso la extinción de MINTRA, que como tengo aquí apuntado fue el 28 de julio, y el 5 de agosto se hicieron efectivas las transferencias de los derechos y obligaciones. Con respecto a las obligaciones, fueron 3.268 millones de euros en términos redondos, que supusieron, en relación con la deuda, el 33,74 por ciento.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, don Jesús Vidart. Tiene ahora el turno de réplica don Eduardo Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Podemos.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Cada vez esto se parece más a una partida de mus en la que no enseñamos las cartas porque algunas cartas, por lo que sea, no se pueden enseñar.

Efectivamente, el día 4 de agosto de 2011 se produce la publicación en el BOCM de la extinción de MINTRA y, por lo tanto, las deudas, 3.268 millones son las que deben aparecer en el incremento de deuda que tiene la Comunidad de Madrid en 2012 de 4.668 millones. Le pregunto, ¿es en 2012 o en 2011 cuando se computan y contabilizan estas deudas de MINTRA que se subrogan en el Consorcio? Esa es la pregunta. Aparece en 2012 un incremento de 4.668 millones, cuando la disolución de MINTRA es en agosto de 2011. Para empezar me sorprende que se contabilicen un año después, pero bueno usted me puede aclarar esto. Además, ocurre que estas deudas tienen un periodo largo, algunas de ellas son de veinte, veintiuno o veintidós años, y además algunas no están pagando intereses; entonces, me gustaría que usted me explicase si toda la estructura de lo que actualmente son 2.168 millones pendientes de amortizar del principal está actualmente pagando principal pero no se están pagando intereses, porque ocurre que en algunos de los préstamos a doce o a ocho años no viene cuota por intereses.

También es importante que quede constancia en el Diario de Sesiones de que MINTRA, según la Cámara de Cuentas, no tenía normativa interna en muchísimos contenidos, carecía incluso de una aplicación informática para la gestión de la contratación. ¡Esto lo decía la Cámara de Cuentas! Claro, el hecho de que heredemos 3.000 millones, actualmente 2.200 millones, de un consorcio público, de una empresa pública, que no tenía una aplicación informática para la gestión de contratación; que no tenía manuales de gestión de Tesorería; que no tenía manuales integrados de gestión de procedimientos de calidad, ni de Tesorería, ¡en MINTRA!; que ingresa importes en pliegos de licitaciones sin una periodicidad fija, como reseñaba la Cámara de Cuentas; que no disponía de políticas propias escritas sobre autorizaciones de adquisiciones, ventas, traspasos y bajas recogidos en sus presupuestos; que no existía un manual de procedimiento en MINTRA; que no existía tampoco un plan de comprobación física del inventario... Además MINTRA poseía valores mobiliarios, es decir, que una empresa pública utilizaba recursos para comprar acciones; valores mobiliarios son acciones, acciones de cotización incierta. Además, MINTRA no adjuntaba un detalle pormenorizado de las participaciones en sociedades del grupo. Además aparecía una operación de 180 millones con derivados financieros; los derivados financieros son los famosos swap o activos tóxicos, en alguna terminología de analistas financieros. (*Denegaciones por parte del señor Director General de Contratación, Patrimonio y Tesorería.*) No siempre, insisto, ¡no siempre! Pero el asunto es que, si no hay transparencia y claridad, es evidente de que cabe la posibilidad de que sean activos tóxicos. Además, ¿qué sentido tiene que MINTRA utilice derivados financieros. No es lo que me interesa. Sé que usted se va a agarrar a esto y nos va a hacer una incursión doctrinal de escuela de negocios para salir al paso del resto de las cosas. MINTRA no cumplía con los requisitos mínimos de las normas de valoración de coberturas contables. ¡Esto es lo que ocurría en MINTRA! Entonces, claro, que de repente en la Comunidad todos los madrileños vean incrementar en 3.200 millones sus deudas, que proceden de una empresa pública extinta, que tiene todas esas anomalías de transparencia y de claridad, es algo que nos preocupa seriamente.

Por el momento, esto es lo que nos interesa. Digo por el momento, porque, señor Vidart, le puedo asegurar que nos preocupa muchísimo el incremento del volumen de deuda de esta Comunidad, que siempre supera ampliamente los objetivos de incremento de deuda anual. Desde

2015 había previsiones de incremento de deuda que se superan ampliamente por 500 o 600 millones a las recogidas en presupuestos. Luego, además, nosotros somos demasiado transparentes. ¡Demasiado! Lo digo peyorativamente. Vamos a tener que hablar del riesgo y ventura con usted seriamente y, lógicamente, a lo mejor con Eurostat. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. En el turno de dúplica, tiene la palabra el Director General de Contratación, Patrimonio y Tesorería.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CONTRATACIÓN, PATRIMONIO Y TESORERÍA** (Vidart Anchía): Gracias, señor Gutiérrez. La verdad es que yo al mus sé jugar bastante poco. Usted por lo visto sabe jugar bastante, porque me ha hecho una pregunta y luego ha hecho aquí unos alegatos que nada tienen que ver con su pregunta; así es muy difícil preparársela. Yo no he estudiado en escuela de negocios, así que no le voy a dar ninguna respuesta de escuela de negocios. Lo que sí le digo es que si usted me pregunta qué impacto ha tenido la deuda de MINTRA en la Comunidad de Madrid, yo le digo 3.268 millones de euros. Si la pregunta hubiera sido otra relativa a la gestión de MINTRA, le hubiera hablado de la gestión de MINTRA. No sería yo la persona indicada, porque en 2011 yo no tenía esas funciones, pero usted me ha preguntado qué impacto de deuda tiene en la Comunidad de Madrid.

Claro, el hecho de no tener una aplicación informática que suponga que no se subroga uno en las deudas... En fin, está bien decirlo, pero creo que no es serio. Podría no tener una aplicación informática, pero no quiere decir, por ejemplo, que no tenga un préstamo con el BEI que haya que pagar, evidentemente. Entonces, la Comunidad de Madrid lo que ha hecho es subrogarse en esos préstamos bilaterales.

En cuanto a la carga de intereses que usted me ha comentado, sí, se están pagando los intereses que se pactaron. Tengo aquí la relación de los préstamos, que se la doy ahora sin ningún tipo de problema, en la que alguno está a euríbor en tres meses a 0,15; otro es variable porque es del BEI; muchos son préstamos que se hicieron con el BEI, aprovechando las condiciones que usted sabe que son muy beneficiosas. Nosotros, por ejemplo, espero que dentro de pocos meses, vamos a realizar un préstamo con el BEI, porque sabe que las condiciones son muy buenas y que tienen que tener unos objetivos claros, que es lo que tenemos.

Yo se lo he dicho por activa y por pasiva, se lo reitero hasta la saciedad, pero creo que a usted le da igual lo que le diga; le he dicho hasta la saciedad que la Comunidad de Madrid siempre ha cumplido el objetivo de deuda. Si quiere discutimos el aumento de deuda. ¡Me parece bien, vamos a discutirlo, vamos a hablarlo! Pero, de verdad, no vuelva con esta cantinela porque no es cierto. Usted me está diciendo: la Comunidad de Madrid no ha cumplido con el objetivo de deuda inicialmente en los presupuestos. ¡Vale!. Esto es una verdad a medias. ¿Por qué es una verdad a medias? Porque si durante la Legislatura se nos cambia el objetivo de déficit, lógicamente, nuestro objetivo de déficit es distinto. ¿Cómo se financia el déficit, señor Gutiérrez? ¿El dinero cae de cielo? ¡No! El déficit se

financia por deuda, y usted lo sabe. Entonces, usted lo que no puede hacer es comparar peras con manzanas, que es lo que hace. ¿Por qué? Porque trata de llevarnos a todos a la confusión.

Entonces, decir que la Comunidad de Madrid no ha cumplido con el objetivo de deuda desde el año 2012 es simple y llanamente mentira. No es cierto, ino es cierto! Se lo he demostrado por activa y por pasiva. Dígame que hemos aumentado la deuda. ¡Fenomenal! Lo discutiremos, isin problema!, pero no me diga que hemos incumplido el objetivo de deuda. Si me dice que hemos incumplido el objetivo de deuda con un déficit del 0,3, le digo: sí, pero es que el déficit no fue del 0,3 a final del año, iel déficit fue del 0,6! Entonces, lo que usted tiene que ver son los objetivos finales de deuda de todas las comunidades autónomas. Si hay, por ejemplo, una reclasificación de deuda del Banco de España derivado de Eurostat, usted sabe –y si no, se lo digo yo; se lo reitero hasta la saciedad- que se produce una excepción en el cumplimiento de esa deuda. Si hubo una financiación extraordinaria por los fármacos de la hepatitis C en el año 2014, usted sabe –y si no, se lo digo yo- que la comisión lo que hizo fue exceptuar ese objetivo de deuda. Entonces, el objetivo de deuda de la Comunidad de Madrid siempre se ha cumplido; ha sido el único objetivo que hemos cumplido, y usted está mintiendo cuando dice que no. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *No ha sido así.*) Insisto, usted compara peras con manzanas. ¿Qué hace usted? Coge el objetivo de deuda de principio de año y la deuda a final del año y dice: ino lo ha cumplido! Y entretanto se olvida de que el objetivo de deuda ha sufrido variaciones. ¡Eso se le olvida, eso no lo dice! No dice que ha habido otra comisión y que ha habido nuevos objetivos. Si quiere, hacemos una comparecencia específica de eso, con un PowerPoint y con acceso a internet para meternos y ver el cumplimiento de objetivo de deuda; Ministerio de Hacienda. ¡Si lo tienen en internet! ¡Es muy fácil! Yo se lo mando para que no dedique mucho tiempo a buscarlo, que seguro que es un hombre muy ocupado. Pero ya le digo: la Comunidad de Madrid ha cumplido el objetivo de deuda. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *Eso no es así.*) Bueno, pues si quiere hacemos otra comparecencia y lo discutimos, pero no siga por esa vía, porque no es verdad. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *Es anual.*) ¿Anual?, por supuesto, anual. (El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: *Señora Presidenta, está interrumpiendo constantemente.*).

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Señor Gutiérrez, por favor, no establezca conversación. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *Me está hablando el señor compareciente.*) El tiempo ha acabado.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CONTRATACIÓN, PATRIMONIO Y TESORERÍA** (Vidart Anchía): Yo le invito a que solicite una comparecencia sobre el cumplimiento de deuda de la Comunidad de Madrid, a ser posible que se limite a esto. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid*).

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Por favor, mantengan todos el silencio.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CONTRATACIÓN, PATRIMONIO Y TESORERÍA** (Vidart Anchía): Luego no me hable del partido del Atleti, como ha hecho aquí, que me habla de una cosa y luego me habla de otra. Si quiere hablamos del cumplimiento del objetivo de deuda de la Comunidad

de Madrid; sacamos los datos, nos metemos y lo vemos. Si yo estoy equivocado, le diré: estoy equivocado, ino tengo ningún problema!, que no es el caso. Gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias por su comparecencia. Pasamos al tercer punto del orden del día.

**C-510/2018 RGEF.5991. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. José Ramón Irureta-Goyena Sánchez, Subdirector General de Régimen Jurídico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al objeto de informar sobre gestión económico financiera de la concesión de Metro Ligero Oeste y pagos a la misma. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).**

Señor Irureta-Goyena Sánchez, bienvenido. Para motivar la petición de la comparecencia, tiene la palabra doña María Victoria Alonso por tiempo de cinco minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos Días, señor Irureta-Goyena. Antes de comenzar quisiera matizar la frase con la que se le ha convocado, porque si por su profesión desarrollada hasta ahora dentro del régimen jurídico no tiene comentarios directos para evaluar la gestión económico-financiera, no es eso precisamente lo que le voy a pedir, porque quiero pedirle que utilice sus conocimientos jurídicos para hacernos comentarios sobre el propio contrato de concesión y sobre las cláusulas en él contenidas. Va más por ahí la comparecencia. No sé si le ha despistado mi forma de convocarle, pero, en todo caso, ya que está aquí, seguramente podamos aprovechar su experiencia, puesto que en los expedientes de la concesión Metro Ligero Oeste, que quizá de ahí provenga mi error, hay infinidad de documentos por usted firmados; sin pedirle, más allá de comentarios y opiniones jurídicas respecto a todos los documentos que ha firmado, que han pasado por sus manos, sobre esta concesión. Gracias y buenos días.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Alonso. A continuación tiene la palabra el señor Irureta-Goyena Sánchez por un tiempo de quince minutos.

El Sr. **SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONSEJERIA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Irureta-Goyena Sánchez): Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Efectivamente, como acaba de comentar la diputada que ha solicitado mi comparecencia, en mi condición de Subdirector General de Régimen Jurídico no tengo competencias sobre el aspecto por el que he sido convocado, que es informar sobre la gestión económico-financiera de la concesión de Metro Ligero Oeste y pagos a la misma. Por tanto, yo me había limitado a preparar la explicación de por qué carezco de competencias sobre las materias acerca de las cuales me habían convocado, que les voy a resumir en unas pocas palabras.

El contrato de concesión de Metro Ligeró, como ustedes saben, deriva de un convenio celebrado entre MINTRA y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en el año 2006. MINTRA era un ente de derecho público que tenía personalidad jurídica propia y autonomía para la gestión de sus propios intereses, cuyas funciones eran la construcción de infraestructuras de transporte colectivo. Por su parte, conocen que el Consorcio es el organismo autónomo competente para coordinar la política de transportes de la Comunidad de Madrid. En virtud de las competencias de cada una de estas entidades, celebraron un convenio para establecer unas concesiones de obra pública de Metro Ligeró en la zona de San Chinarro-Las Tablas y en el oeste de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con tales competencias, en el convenio se establecen las funciones que tienen cada uno de los entes y así se establece que MINTRA sería la administración contratante de la concesión, mientras que el Consorcio se comprometía a pagar al concesionario de acuerdo con lo establecido en el pliego. El contrato, como bien saben, fue adjudicado, se procedió a la construcción de la infraestructura y comenzó la explotación. En el año 2011, esta misma Cámara aprobó la Ley de Extinción de MINTRA y estableció que todos los bienes, derechos y obligaciones de MINTRA fueran asumidos por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes. Posteriormente, a partir del decreto de distribución de competencias de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, la Dirección General de Infraestructuras se ha integrado en la actual Dirección de Carreteras e Infraestructuras, a la que corresponde, entre otros aspectos, la planificación y control de los expedientes de concesiones y el seguimiento y control de los mismos; mientras que el Consorcio mantiene sus actuales competencias.

Por lo tanto, respecto a las empresas concesionarias de los metros ligeros, las competencias en materia de ejecución presupuestaria y pagos están residenciadas en el Consorcio. ¿Qué competencias tiene la Secretaría General Técnica y la Subdirección General de Régimen Jurídico, unidad integrada en la misma, en relación con estas concesiones y, en concreto, con Metro Ligeró? Pues, como establece el decreto de distribución de competencias, simplemente la tramitación de los expedientes de contratación.

Respecto a Metro Ligeró, dado que se trata de un expediente de contratación en el que ya se ha efectuado la obra y se encuentra en fase de contratación, actualmente las competencias de la Secretaría General Técnica están limitadas a la eventual tramitación de procedimientos de contratación relacionados con esta concesión; es decir, si hubiera, por ejemplo, una modificación del contrato, si se produce un reequilibrio como el que ha tenido lugar en 2017, resuelto en 2018, una posible resolución anticipada o la imposición de penalidades, la Subdirección General de Régimen Jurídico sería la unidad competente para tramitar esos procedimientos. Esa es la única función de esa Subdirección en relación con esta materia.

Usted ha comentado que hay, efectivamente, una serie de documentos en los expedientes de Metro Ligeró Oeste que tienen mi firma; imagino que se refiere a los referidos al reequilibrio que se ha aprobado en febrero de este año, y no creo que haya muchos más, porque hasta ahí se extienden mis competencias. No sé si quiere hacerme alguna pregunta más, pero yo, realmente, no he venido

preparado para hacer una valoración jurídica sobre el contrato, porque no viene en la solicitud de comparecencia. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Irureta-Goyena. A continuación pasamos al turno de intervención de los Grupos Parlamentarios. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señora Alonso, por tiempo de diez minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**. Gracias, señora Presidenta. Permite, entonces, que le haga preguntas sobre algún tipo de aspectos legales, simplemente; sin mayor compromiso por su parte, puesto que yo reconozco perfectamente que no es adecuada la pregunta a su cargo en el momento.

Quería comentar, en un principio –de aquí mi interés de citarle-, que nos encontramos ante una concesión cuanto menos atípica. Todos recordamos que es a MINTRA a quien la Comunidad de Madrid encarga en 2003 construir Metro Ligero; posteriormente, cuando la Unión Europea cambia de criterio y obliga a computar deuda, la Comunidad se decide a externalizar lo ya avanzado por MINTRA. Entonces, no se crea como una concesión desde el origen sino que, digamos, que se hace una concesión casi por subrogación, porque es MINTRA quien transfiere lo ya adquirido y es el concesionario quien le compra los vehículos, quien se subroga en las infraestructuras, si bien en este contrato se incluye mantenimiento, explotación, asistencia técnica y otras cosas. En conclusión, calificarlo como una concesión no diseñada como tal sino como una concesión sobrevenida. Quiero destacarlo simplemente para dar importancia al conocimiento que la Administración tiene de costes de infraestructuras de la propia concesión desde el principio, porque es MINTRA quien lo inicia, y es MINTRA quien lo conoce antes de hacerlo la propia concesionaria.

Ahora sí -y esto formaría parte de la confusión-, yo creo recordar que en la Mesa de Contratación usted actuó como Secretario; no era vocal, no evaluaba usted ni participaba de las decisiones, ni mucho menos, pero sí era un testigo excepcional, y es por eso por lo que ruego sus comentarios; haga luz en lo que pueda. Reconozco todo tipo de limitaciones, pero coméntenos como Secretario que actuó en esta Mesa. Lama la atención que OHL resulte adjudicatario cuando nos está presentando una demanda estimada superior en un 50 por ciento a la demanda que había estimado MINTRA, como he dicho en mi párrafo anterior, la que era la gran concedora de ello. Un 50,4 por ciento de desviación al que damos máxima importancia porque va a ser lo que va a definir al final el precio del contrato. Sabemos que a ello se vincula la demanda mínima garantizada y va a ser un 68 por ciento de lo que se estime aquí. Pues bien, se aprueba un 50 por ciento superior a lo que conocía MINTRA. Y más aún, si es poca la demanda estimada, por el lado de los costes pasa lo mismo, se están dando por buenos unos gastos operacionales que se desvían en un 77 por ciento más de lo que había dicho MINTRA. Pues bien, señor Irureta-Goyena, esta desproporción que le comento entre demanda y gastos conocido por MINTRA, y tan solo estimados y no muy aquilatados, como así se ha demostrado por la concesionaria, quizá usted crea que hubiera sido posible, que hubiera sido factible y que en otros casos se ha dado, haber declarado desierto este concurso. Y se lo digo porque ha comparecido aquí para explicarnos la concesión de la M-45 y la persona que estuvo decía que se había desestimado y declarado desierto el concurso de la M-45 por precios desorbitados -no sé cuál es

la palabra legal exacta, no la recuerdo ahora-. Decía, además, que acto seguido -porque así lo permite la Ley de Concesiones y usted lo tiene que saber- se convoca un negociado, y acababa prácticamente presumiendo de que ese negociado se había resuelto en una semana y por un precio inferior a la mitad del que se había declarado desierto, con la única arma de ser un experto negociador; eso sí, se había debido a la buena gestión. Se declara desierto un concurso desorbitado, se practica un negociado y en una semana la Administración consigue un precio que es la mitad de la M-45. Estoy hablando para todos los madrileños. Pues bien, las ofertas, que son las que presentan las empresas licitantes, se valoran, con ellas se hace un informe de valoración, y es este informe el que al final decide la adjudicación.

Mi observación es esta -usted ha visto contratos continuamente-: más allá de la cantidad de la que estamos desviándonos, la fórmula que incluyen los pliegos para valorar esta desviación apenas la penaliza. MINTRA -conocimiento de la Administración- tasa en 495 millones de usuarios; OHL lo hace en 745 -este es el 50 por ciento superior que le digo-. Bueno, pues esta desviación, las fórmulas que contenían los cuadros, los PCAP o los pliegos técnicos -no lo sé exactamente-, apenas la penalizan, le quitan la mitad de los puntos en ese apartado y santas pascuas, sigue siendo viable la opción. Y quizás por mi limitación en conocimientos de contratación pública me viene a la cabeza que cuando tenemos una desviación de un 10 por ciento en precio se desestima por baja temeraria. Aquí hablamos de un 50 por ciento más de coste o de un sobrecoste, como lo queramos llamar, y no pasa absolutamente nada. Me pregunto qué desviación hubiera tenido que hacerse para desestimar esta opción. No sé si usted conoce casos parecidos.

Quiero comentarle que hay una cláusula que quizá a usted le llame la atención -a mí no me parece habitual, no me he encontrado con otra-, de una carencia de cinco años en el contrato. Durante cinco años no se va a aplicar este mínimo de la demanda garantizada. La calificaría de inusual, incluso de excesivamente generosa, a mí me sorprende, pero también le sorprende a los bancos y es más preocupante, porque los bancos indicados de grandísimas operaciones le piden a Metro Ligerero que emita un certificado de cómo va a ser el funcionamiento de la demanda. A mí me parece, si no preocupante, digno de aclarar. ¿A usted le parece normal tener un 50 por ciento en esta cláusula?

Mire, Metro Ligerero pide como garantía lo siguiente: "Frente a las entidades financieras, rogamos a MINTRA una comunicación a modo de confirmación del funcionamiento de esta cláusula". Y yo le digo: los bancos tienen copia del PCAP, del contrato, los bancos tienen unos equipos expertos jurídicos -que, bueno, no sé si los hay mejores-, y para su examen piden que la Administración aclare una cláusula por ella misma redactada. Me cabe preguntar, y aquí su componente jurídico puede facilitarnos información, si esta cláusula estaba redactada de una forma deficiente y por ello no se entendía, no la entendían ni los bancos, o estaba redactada correctamente y era difícil de creer. Para mí es sorprendente. En cualquier caso, el resultado de esta petición fue que se dictó la Resolución de 11 de abril de 2011, en la que se expresa más detalladamente el derecho de la concesionaria a recibir el reequilibrio -se llama reequilibrio porque lo hacen vía tarifa-, a recibir este pago del 68 por ciento de demanda garantizada, y se aprovecha también para dejar constancia explícita de que hay

reequilibrio a favor de la Administración y de que lo será por los menores gastos de uso que precisamente se generan cada año entre la demanda real y la garantizada. Pues bien, si esto ha quedado claro, ha debido de quedar claro para los cumplimientos de la Administración, no tanto para los de los menores gastos, porque se dictó en 2011 y hasta fecha de hoy solamente se ha cobrado una vez; ha habido acumulaciones durante años pero no se han aplicado durante toda una serie de años estos reequilibrios a los que hubiera tenido derecho la Administración, y ahora al aplicarlos, en 2018 ha resultado recurrido. Le pregunto si es posible que el recurso alegue que el contrato no está contemplando debidamente estos equilibrios a favor de la Administración.

Mire, en la resolución de 1 de abril de 2011 se dice expresamente que: "cada año deberá compensarse a favor de la Administración la diferencia existente entre reinversiones y costes de explotación asociados al servicio que serían necesarios para atender la demanda garantizada y aquellos en los que efectivamente incurren porque la demanda no alcanza ni a ser la mitad". Es más, dice: "estos mecanismos de reequilibrio del contrato son los expresamente contemplados en el pliego por el que se rige la concesión y, en consecuencia, su aplicación no da lugar a modificar estos contratos en los términos en los que fue adjudicado y licitado".

Aquí estuvo el Viceconsejero, señor Valverde Bocanegra, el 20 de marzo, y él nos explicó que en 2011 tuvieron que desistir de hacer un primer reequilibrio a favor de la Administración por ahorro de costes -justamente desistieron de hacer este reequilibrio que acababan de redactar-, y lo sorprendente -y es por lo que pedía que usted se quedase para poder explicarme algo- es que alegaba que no tenía encaje jurídico. Le he leído el PCAP, en la propia resolución se cita que está contenido en la concesión, se hace explícitamente de nuevo en la resolución del 11 de noviembre, y nos dice el señor Valverde Bocanegra que desisten de ello porque no tenía encaje jurídico y que, después de darle muchas vueltas, tuvieron que acabar utilizando como medio para recuperar estos 4 millones de los que se trataba entonces, en el año 2011, a través de compensaciones, de deducciones sobre el pago anual que se hacía.

Le pregunto, ¿estamos ante un problema de redacción de contratos, señor Irureta-Goyena? Porque las interpretaciones de un contrato riguroso entiendo que deben ser mínimas, que pueden tener cabida en determinados aspectos formales o de poca trascendencia, pero que no debe ser así nunca en aspectos determinantes, ni del precio ni de los reequilibrios; hablamos de decenas y decenas de millones que se suceden a lo largo de treinta años.

Después de las deficiencias que le he señalado, de la estimación de demanda desorbitada -y todavía no entiendo como aceptada-, de los pagos que no están proporcionados al uso y que arrastramos durante doce años y está previstos para dieciocho más, de los ahorros de costes justificados por la Administración y que todavía no han sido recuperados, le pregunto: ¿le parecía a usted adecuado plantear con la concesionaria una negociación global de este contrato para los dieciocho años que nos restan de vigencia? Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Alonso. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Podemos, la señora Serra.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Muchas gracias Presidenta. Buenos días señor Irueta-Goyena, gracias por estar aquí. Yo me voy a sumar a la petición de la portavoz de Ciudadanos y le voy a pedir que nos dé su opinión, porque entiendo que la Dirección General de Régimen Jurídico tiene los conocimientos necesarios para evaluar la legalidad de algunas de las decisiones que se toman, y me gustaría saber su opinión sobre algunas de esas decisiones que se han tomado en relación con el Metro Ligerero y que a nosotros nos parece de dudosa legalidad. Tenemos sobre todo cuatro preocupaciones o inquietudes con respecto a Metro Ligerero. En primer lugar, pensamos que no se cumplió la ley o lo que establece la ley en el procedimiento por el cual se pone en marcha el Metro Ligerero y que se saltaron los controles que establece la ley porque no se dio a conocer, tal y como establece la Ley de Contratos Públicos, cuál era el estudio de viabilidad económico-financiera que llegó tarde, muy tarde, muchos años después; creemos que puede ser del año 2016 y que en cualquier caso debería haber existido antes del año 2004. Supongo que conocerá nuestras inquietudes a este respecto. Hemos pedido ese informe de viabilidad y le quería preguntar, como experto en la legalidad de este tipo de decisiones, si usted cree que una obra como el Metro Ligerero podía prescindir de un informe de viabilidad económico-financiera para ponerse en marcha e iniciar contratos. Esa es la primera pregunta.

La segunda inquietud es por qué están oscuras las cuentas, es decir, por qué no se desglosan. En esta Comisión el día 20 de febrero de 2018 vino el Gerente del Consorcio y le preguntamos acerca de cómo se calculaban los reequilibrios y nos dijo que el Consorcio retribuye a la sociedad concesionaria en función de la demanda contractual de viajeros, como sabemos por la tarifa técnica, pero en ningún caso se hace un procedimiento divisorio de explotación del servicio, pago de la obra y compensación tarifaria o, en su caso, reparto de los importes liquidados. Me gustaría preguntarle si le parece normal y cómo eso permite hacer los cálculos respecto a los reequilibrios, porque tenemos la sensación de que no son nada claros; en concreto con respecto al reequilibrio que se iba a producir en el año 2014, porque según tenemos entendido ha habido varios reequilibrios –nos sumamos a la preocupación de Ciudadanos con respecto a si están al día y se han hecho con arreglo a cómo deberían haberse hecho-: en el año 2010 hay un reequilibrio a favor del concesionario; también en 2011; en el año 2014 iba a haber un reequilibrio a favor de la Administración que no llega a producirse porque, según nos han comentado, hay una diferencia de opiniones técnicas. Los técnicos de la Consejería no se ponen de acuerdo acerca de cómo debería llevarse a cabo ese reequilibrio. Nos gustaría mucho conocer cuáles son esas diferencias o dónde se encontraban esas diferencias que tienen los técnicos entre sí, a qué se deben, si se deben a algunas oscuridades y, en cualquier caso, cuáles son los criterios por los que la Administración, y en este caso el Gobierno, no llega a ponerse de acuerdo acerca de un reequilibrio que se tenía que haber hecho en 2014. Esa es la segunda preocupación.

La tercera, por supuesto, es por qué lo que empieza como un contrato de construcción pasa en el año 2006 también de un contrato de explotación a una concesión. Efectivamente, como va a

computar como deuda se toma una decisión en ese sentido, y la pregunta es por qué no se hace desde el principio y si esto ha supuesto una serie de chapuzas legales a partir de ese cambio del contrato. Chapuzas legales –y voy a la última parte- porque, efectivamente, tenemos mucha extrañeza con respecto a esa cláusula que aparece en el contrato por la cual se hace una previsión de viajeros tan escandalosamente errónea como para ser el triple de la demanda real que ha acabado siendo; por cierto, es una demanda más o menos estable desde el principio del Metro Ligerero hasta hoy. Se hace una previsión de viajeros que es el triple de la real y después se garantiza a la concesionaria un 68 por ciento de esa demanda hiperinflada, enormemente inflada, y al final se le acaba garantizando a la concesionaria el doble de la demanda real en los años que ha existido el Metro Ligerero. La pregunta fundamental es por qué el riesgo de ese mal cálculo de previsión de demanda lo tienen que asumir los ciudadanos y las ciudadanas de Madrid; esa es la pregunta. También nos preguntamos acerca de la legalidad de esta decisión y de las consecuencias de esta decisión. Nos parece una cláusula extrañísima la demanda garantizada, que ha hecho que se cargue sobre los ciudadanos ese error político o ese error de cálculo. En concreto, puesto que usted es experto en cuestiones legales que afectan a este asunto, le quería preguntar su opinión sobre lo que dice la Directiva 2014/23, del Parlamento Europeo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión. Esta directiva europea establece lo que a juicio de Europa se debe considerar una concesión, y le voy a leer algunos párrafos. Dice: “La característica principal de una concesión, el derecho de explotar las obras o los servicios, implica siempre la transferencia al concesionario de un riesgo operacional de carácter económico, que supone la posibilidad de que no recupere las inversiones realizadas ni cubra los costes que haya sufragado para explotar las obras y los servicios adjudicados en condiciones normales de funcionamiento”. Y especifica que: “Cuando se elimina el riesgo estableciendo una garantía en beneficio del concesionario, en virtud de la cual se compensen las inversiones y los costes sufragados para la ejecución del contrato, este último no debería considerarse concesión a efectos de la presente directiva”. “Un riesgo operacional debe derivarse de factores que escapen al control de las partes”. Para que nos entendamos, explicita claramente que un riesgo operacional debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado que pueden consistir en un riesgo de demanda o en un riesgo de suministro o en un riesgo de demanda y suministro. Mi pregunta es muy clara -usted es experto en la legalidad de estas cuestiones-: con arreglo a lo que dice Europa, y en concreto a esta Directiva de 26 de febrero de 2014 sobre lo que debe entenderse como concesión, ¿se puede considerar al Metro Ligerero, en los términos en los que se establece a partir de 2016, una concesión en la medida en la que no está asumiendo el concesionario los riesgos y los está asumiendo la Administración y, por supuesto, los ciudadanos y las ciudadanas de Madrid? Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Serra. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Lobato.

El Sr. **LOBATO GANDARIAS**: Buenos días. Muchas gracias por su presencia hoy aquí. Llevamos tiempo en esta Comisión analizando la concesión administrativa de la que es objeto esta comparecencia y nos ha venido interesando la valoración de diferentes comparecientes sobre varios elementos clave. Es verdad que su intervención inicial se cambia un poco el objeto de la

comparecencia, porque era para un ámbito y ahora nos dice que no es un área en la que haya tenido usted competencia. Bueno, me apunto al segundo ámbito y también del primero le digo que, desde luego, yo creo que usted tiene criterio de sobra y capacidad para echarnos una mano en analizar esta serie de elementos. Seguro que su criterio nos es muy útil y nos ayuda a hacer ese análisis y sacar algunas conclusiones.

Como le decía, hay algunos elementos que nos han interesado en el desarrollo de estas sesiones: en primer lugar, el pliego de condiciones, contrato y procedimiento de adjudicación –han salido cuestiones interesantes que seguro que tiene capacidad para analizárnoslas-; en segundo lugar, el seguimiento del cumplimiento de dicho contrato –cómo ha actuado la Administración en su labor de fiscalización-, y en tercer lugar, la revisión o las modificaciones del contrato y las actuaciones de reequilibrio, que yo creo que son clave en este aspecto. Nos interesa que nos aclare todos los puntos posibles. Le han planteado muchos y voy a ver alguno más que pudiera interesar.

En principio en materia de seguimiento del contrato, usted que debe haber tenido conocimiento del seguimiento de esa labor de fiscalización por parte de la Administración, querríamos que nos hiciera un análisis de cómo cree que ha sido esta fiscalización, qué herramientas se han utilizado, si ha habido reuniones de seguimiento periódicas, si ha habido requerimientos de información, de documentación, citaciones a reuniones; en fin, respecto a todas esas vías de control que se han utilizado, si usted nos puede decir cuáles han sido y cuál es su opinión sobre las mismas. En particular queremos saber si se han celebrado esas reuniones de la Comisión de Seguimiento, si usted tiene conocimiento de que se hayan celebrado fehacientemente esas reuniones, cuál ha sido el contenido de las mismas y quiénes participaban en esas reuniones.

En cuanto a la modificación del contrato, querría saber en qué momento tuvo usted conocimiento de las modificaciones que se producían del contrato, si participó usted también en algunas de las reuniones o decisiones de esas modificaciones de contrato, si le pidieron criterio, opinión y si aportó algún informe, ya sea formal o informalmente. En materia de reequilibrio del contrato –yo creo que lo ha analizado la señora Serra-, teniendo en cuenta el análisis sobre riesgo y ventura, que es evidente que hay que hacerlo y que tiene las implicaciones evidentes que tiene - algunos hemos participado en muchos análisis de reequilibrios del contrato e incluso en resoluciones de contratos bastante importantes en los que el riesgo y ventura dejó de operar y dio margen a una resolución del contrato, a lo mejor podemos estar en este escenario-, nos interesa que nos haga usted el análisis de una materia que ha sido objeto de su ámbito profesional y de trabajo en esta área, que es el reequilibrio de contrato, primero, desde el punto de vista del riesgo y ventura, una vez analizado y tomadas esas decisiones sobre el reequilibrio, ¿qué nos puede decir sobre el riesgo y ventura de ese contrato?

En segundo lugar, queremos saber cómo se ha llevado a cabo ese reequilibrio; no solo lo que fijan los pliegos, que también lo establece la ley y no hay ningún problema. La figura del reequilibrio del contrato la entendemos todos y la compartimos. ¡Estupendo, no hay ningún problema! Pero, ¿cómo se ha llevado a cabo en este caso concreto? Qué informes o peritajes externos ha

habido, si nos los puede detallar; qué informes internos hay de otros departamentos particulares que hayan participado, ya sea de Intervención o de las propias áreas de Gobierno. También queremos que nos diga si ha habido alguna reunión con la propia empresa para hacer esa evaluación, ese trabajo de seguimiento y acreditación de información y de documentación respecto al reequilibrio del contrato; si ha participado usted en alguna de esas reuniones con la empresa para analizar esa situación de falta de equilibrio y para analizar el proceso de reequilibrio del contrato. También, a ver si nos puede decir qué reuniones ha habido y quién ha participado en esas reuniones; si ha estado usted o no y qué otras personas participaron.

En cuanto al proceso de licitación, hay cuestiones que yo creo que son interesantes y que hay que concretar un poco más. Tenemos un procedimiento abierto por importe y años, evidentemente, que queda desierto, y la ley permite –todo bien- que se haga un proceso negociado. ¿Qué ocurre con ese proceso negociado? ¡Algún detalle! Por ejemplo, un proceso negociado es una cosa que muchas Administraciones no acaban de aplicarlo correctamente, pero se precisa una negociación. Parece una perogrullada, pero en infinidad de casos –y ahí está el último cambio de la Ley de Contratos- esa negociación no existía. En este caso, explíquenos un poco si existió esa negociación, en qué términos, qué elementos se evaluaron y si existió formalmente una comisión negociadora, con qué miembros y qué integrantes participaron en esa comisión negociadora, qué aspectos se plantearon en esa comisión negociadora y de qué manera se hizo el planteamiento.

En cuanto a la baja temeraria, hace tiempo que la baja temeraria ya no existe como tal, pero sí la baja desproporcionada, que sería diferir en un 10 por ciento el valor medio de las ofertas, excluidas las dos más extremas y en el caso de una única empresa, el 25 por ciento de baja. No sé si opera en este caso o no, pero nos gustaría que nos hiciera ese análisis, porque sí llama la atención, desde luego, que quedando desierto un procedimiento, pasando a ese regate de la Ley de Contratos, a utilizar la figura de un procedimiento negociado y, hombre, que de quedar desierto pase a unas bajas tan potentes... En fin, también que nos analice un poco si entiende el porqué de esta situación. Ya digo que el ámbito de su comparecencia ha cambiado un poco, pero seguro que nos puede ayudar bastante con todos estos elementos. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Lobato. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Ángel Ramos.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Gracias, Presidenta. En primer lugar, señor Irureta-Goyena, darle la bienvenida a esta Comisión. Aunque es cierto -y así ha sido reconocido por los diferentes portavoces- que el objeto de su comparecencia no se ajusta en ningún caso ni a su competencia ni a la labor que desarrolla en la Consejería, quiero recordarle que, efectivamente, aquí le han hecho una batería de preguntas que, dado que no se ajustan al objeto de la comparecencia ni a sus competencias, usted puede contestar o no en la medida que así lo decida, pero, en ningún caso tiene que sentirse en la obligación, porque no se ajusta lógicamente al objeto de la comparecencia.

Quiero agradecerle, en cualquier caso, la explicación que nos ha dado de una forma pormenorizada, aunque ya se ha repetido en esta Comisión en reiteradas ocasiones, porque al final, lo que están haciendo los Grupos de oposición de una forma constante es repetir una y otra vez los mismos argumentos, las mismas exposiciones y las mismas comparencias; así que quiero agradecerle la explicación de cómo fue la tramitación de esta concesión, que entiendo, escuchando sus palabras, que al final es una concesión como otra cualquiera, con las características propias de una concesión de las muchas que ha hecho la Administración, en este caso, autonómica, pero que hace cualquier Administración como las locales, etcétera. Todos sabemos que las concesiones tienen una serie de ventajas sobre los contratos normales y creo que esas ventajas hoy en día ya no son discutidas prácticamente por nadie; entonces la tramitación de esta concesión se ajusta a esos parámetros y a esos criterios.

Quiero aprovechar esta intervención, dado que el objeto de la comparencia –y usted ya lo ha explicado en su primera intervención- no se ajusta a sus competencias, para explicar algunas de las cosas que se han reiterado aquí por parte de los diferentes portavoces. Hay una serie de cuestiones que se repiten de forma constante en toda esta serie de comparencias sobre Metro Ligero y, de verdad, yo no voy a renunciar a explicarlo, por más que caigan en saco roto ni por más que tenga que hacerlo sesión tras sesión y Comisión tras Comisión.

Tanto la señora Alonso como la señora Serra coincidían en que esta concesión de Metro Ligero era una concesión atípica de la Administración, porque se empezó como obra, luego se cambió el régimen jurídico, y se pasó a concesión. Yo creo que se ha explicado aquí –y yo voy a seguir haciéndolo, no voy a desfallecer, sean las veces que sean necesarias-, que es algo totalmente habitual. Ya se lo dijo también el señor Pradillo en su comparencia del pasado 6 de marzo en la que les dijo claramente que no es la única concesión que se ha realizado en estas condiciones; probablemente estaremos todos de acuerdo en que no es lo ideal, pero que no es la única, ni mucho menos, sino que es algo que se ha hecho con relativa frecuencia dentro de las Administraciones. Ustedes insisten una y otra vez en que es una concesión atípica y que no se ajusta a los parámetros legales, etcétera. Yo creo que se ha explicado aquí por activa y por pasiva. Yo, de verdad, mientras que siga siendo portavoz de esta Comisión no voy a desfallecer en intentar explicárselo una y otra vez y todas las veces que consideren oportuno.

Insisten también de forma constante en que se garantiza la demanda; en que, por parte de la Administración, a la hora de hacer los pagos y los reequilibrios financieros se garantiza la demanda al concesionario. Yo insisto una y otra vez –y también lo dijo el señor Pradillo en la comparencia del 6 de marzo-, respecto a si es habitual garantizar la demanda, que es algo bastante habitual en este tipo de concesiones y es algo que se ha hecho de forma bastante habitual en este tipo de concesiones. Ustedes insisten una y otra vez en esas cuestiones; no sé con qué objeto final, pero yo creo que da igual cómo se lo expliquemos, da igual cómo se lo digamos, porque ustedes tienen su discurso ya escrito y da igual que el compareciente se ajuste o no a la comparencia, ¡da igual! Ustedes tienen su discurso escrito, lo sueltan y les da exactamente lo mismo las respuestas que

puedan darles, en este caso, este humilde portavoz o cualquiera de los comparecientes que han pasado por aquí, que han sido varios y todos han ido en la misma dirección.

Otra cuestión que repite constantemente la señora Serra, que tampoco voy a renunciar a explicar, es que el estudio de viabilidad económico-financiero se hizo con posterioridad. Bien, la señora Directora General de Carreteras, en su comparecencia del 20 de febrero ya les dijo, y leo textualmente: en el pliego de cláusulas administrativas particulares, por el que se rigió dicho procedimiento de la concesión de licitación, se indicaba que se ponía a disposición de los licitadores el estudio de viabilidad económico-financiera, concretamente, en la cláusula 10 del pliego de condiciones administrativas particulares". (La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: *¡Se hizo tres años después!*) Perdón, esto es en el pliego de cláusulas administrativas particulares, y no puede ser posterior porque los adjudicatarias, las empresas que optaron a ese concurso, tendrían derecho a ver ese estudio de viabilidad económico-financiero; si no hubiera estado, hubieran hecho algún tipo de recurso. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.*) Señora Presidenta, los señores de Podemos tienen por costumbre interrumpir constantemente cuando no les gusta la respuesta.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Señor Gutiérrez, no le interrumpa, por favor.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: En este caso, yo no he interrumpido absolutamente a nadie y su costumbre, cuando no le gusta la respuesta, es interrumpir de forma constante; no es cortesía parlamentaria precisamente. Insisto, esta respuesta se la dio la Directora General de Carreteras. Le leo literalmente: "en el pliego de cláusulas administrativas particulares por el que se rigió dicho procedimiento de licitación, se indicaba que se ponía a disposición de los licitadores" -con lo cual tiene que estar previamente, señora Serra- "el estudio de viabilidad económico-financiera, concretamente, en la cláusula 10 del pliego de cláusulas administrativas particulares". Si estaba a disposición, tenía que estar hecho el estudio, porque si no los licitadores hubieran dicho: ¡oiga, qué nos dicen! No está. Entonces, yo creo que ustedes insisten una y otra vez en que no estaba el estudio en la fecha, etcétera. Bueno, yo creo que queda aclarado. Insisto en que cada vez que ustedes vuelvan sobre este tema yo insistiré en la respuesta, porque una mentira, por mil veces que se repita, no se convierte en verdad. Entonces yo seguiré insistiendo en la respuesta, porque lo que no puede entender es que ustedes insistan... Bueno, sí lo puedo entender, porque el objeto sabemos todos cuál es, pero, claro, yo insistiré también en la respuesta.

Usted habla de chapuzas legales, etcétera, pero yo creo -y en esto, a lo mejor, el compareciente nos puede informar con más detalle- que la tramitación de este contrato se ajusta totalmente a la ley de aquel momento como a la ley actual en cuanto a los reequilibrios, de los que también hemos hablado de forma reiterada, y les insisto en que, aunque tienen, efectivamente, efectos retroactivos como tal, los reequilibrios financieros no tienen una naturaleza retroactiva. En cualquier caso, insisto -lo he dicho muchas veces y lo volveré a hacer- en que en los reequilibrios financieros lo que se analiza es el conjunto de la vida total de la concesión. Por tanto, señora Alonso, en cuanto a esa obsesión que tiene de que los reequilibrios no se hacen de forma anual y automática,

ya le he explicado varias veces que no es imprescindible hacerlo de forma anual, porque cualquier reequilibrio financiero que se hace toma en cuenta toda la vida de la concesión, con lo cual los ajustes se hacen teniendo en cuenta toda la vida de la concesión.

Creo que ustedes, más allá de que el compareciente se ajuste o no al objeto de la comparecencia que ustedes plantean -incluso los tres portavoces lo han reconocido-, siguen con su discurso y con su estructura; vienen con su discurso preparado y lo tienen que decir sí o sí, porque es lo que interesa. Bueno, pues, más allá de todo eso, nosotros seguiremos insistiendo en alguna de esas cuestiones porque creo que son fundamentales. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Ramos. Para finalizar, tiene la palabra el señor Irureta-Goyena Sánchez por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Irureta-Goyena Sánchez): Gracias, señora Presidenta. Espero que comprendan que yo he sido convocado aquí con un motivo específico, que era tratar sobre la situación económico-financiera y los pagos actuales de la concesión. Como ya he explicado antes, ese tema no es de la competencia de la Secretaria General Técnica de la Consejería ni mío propio, y eso es lo que tenía preparado comentarles. No esperaba que me realizaran todas las preguntas que me han hecho, a alguna de las cuales podrían responder, pero a otras no. En todo caso, habría necesitado venir preparado para poder hacer un análisis general de los aspectos jurídicos de la concesión, que no es el caso.

Por tanto, les insisto en que el procedimiento de licitación del contrato lo llevó a cabo MINTRA, que era una entidad que tenía personalidad jurídica propia y en ese procedimiento no participó la Consejería ni yo mismo. Una de las portavoces ha señalado que yo fui miembro de la Mesa de Contratación de la Consejería; es cierto, pero no de MINTRA, sin perjuicio de que, creo recordar, en dos ocasiones, a lo largo de toda mi vida profesional, alguno de los miembros titulares de la Mesa de Contratación de MINTRA delegó en algún miembro de la Consejería y yo asistí a alguna de esas Mesas. No recuerdo si fue en el caso de Metro Liger Oeste -no me suena-, pero estoy seguro, en todo caso, de que las decisiones de la Mesa de Contratación se tomaron, primero, respetando la legalidad y de acuerdo con unos pliegos que se harían conforme a la legalidad y con los informes oportunos y, en segundo lugar, de acuerdo con los informes técnicos correspondientes. Ya les digo que yo no formaba parte de ese ente ni he participado en el procedimiento de licitación; por tanto, no podría darles información. En cuanto a dar una valoración jurídica del contrato, debería analizarlo con mayor detalle, y como no era el objeto de la comparecencia, pues no lo he preparado.

Respecto a algunos aspectos que han planteado con carácter general, ya les digo que me pongo a su disposición por si quieren pedirme que comparezca para hacer una evaluación general de los aspectos jurídicos de este contrato, pero necesitaría tiempo y venir adecuadamente preparado. Puedo decirles, en cuanto a lo que se ha planteado, que uno de los principios básicos de la contratación administrativa es el de riesgo y ventura, pero eso no es incompatible con la existencia de

medidas que, en un caso concreto, supongan algún tipo de apoyo a los adjudicatarios de los contratos; bien sea a través del abono de subvenciones, de tarifas técnicas, pues estas medidas están permitidas por la legislación vigente y se aplican continuamente. O sea, eso no es ilegal; en cierto sentido puede disminuir el riesgo, pero no lo elimina totalmente y, por lo tanto, son legales y están admitidas por la legislación europea. Por tanto, que exista aquí una demanda garantizada no es ilegal, es perfectamente posible.

Respecto a los reequilibrios, nada puedo decirles ahora mismo porque no vengo preparado y porque, como ya les he dicho, no he formado parte de los reequilibrios que se llegaron a aprobar durante el tiempo en que MINTRA era la entidad contratante. Por lo que se refiere a los reequilibrios que se han tramitado, y en un caso aprobado, desde que las competencias han pasado a la Consejería, puedo decirles que, efectivamente, se ha iniciado y aprobado un reequilibrio en el año 2017, que finalizó en 2018, y que ustedes perfectamente conocen.

En cuanto a reequilibrios anteriores, es verdad que hubo distintas iniciativas. Como ustedes saben, el reequilibrio aprobado, que era también el que se pensó que podría fundamentar las iniciativas anteriores, se basa en que la demanda de la concesión ha sido muy inferior a la prevista; por tanto, ha disminuido el servicio. Eso ha hecho que, consecuentemente, disminuyan también los gastos que ha tenido el concesionario. Esta realidad es la que ha llevado a la Administración al reequilibrio que, como también se ha dicho en algunas intervenciones, se aplica a la totalidad de la vida de la concesión; por lo tanto, no es determinante el momento en el que se ha hecho, porque tiene en cuenta toda la vida económica de la concesión.

Por lo que se refiere a las iniciativas anteriores, hay que señalar que el contrato está aprobado de acuerdo con la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas del año 2000, norma que tenía unas previsiones respecto a los reequilibrios no muy completas y que tuvieron que ser desarrolladas y completadas por la jurisprudencia. Por lo tanto, las previsiones que contiene el propio contrato respecto a los reequilibrios no son todo lo amplias ni detalladas que se desearía. Eso ha hecho que, efectivamente, a la hora de llevar a cabo algunos de los reequilibrios haya sido necesario hacer un esfuerzo de estudio de jurisprudencia al no venir expresamente previstas todas las posibilidades en los contratos.

¿Por qué no salió adelante el reequilibrio que se inició en años anteriores? Pues bien, porque era necesario determinar cuáles eran esos menores gastos producidos como consecuencia de la disminución de la demanda y existían discrepancias de carácter técnico a la hora de valorar cuál era el alcance real de esa disminución que podría justificar los reequilibrios. Como les recuerdo, este tipo de expedientes, de acuerdo con la Ley de Régimen Jurídico vigente en el momento, al tratarse de expedientes iniciados de oficio, eran susceptibles de producir efectos desfavorables a los interesados y la discusión técnica no permitió que pudiera llegar a aprobarse el reequilibrio en el plazo de tres meses, que es el plazo en el que debería haberse aprobado.

Por lo que se refiere al control, ya les he dicho anteriormente que corresponde esencialmente al Consorcio Regional de Transporte y en menor medida a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Tengo constancia de que al menos a los Consejos de Administración del concesionario asisten representantes de estas dos entidades. Por lo tanto, entiendo que ellos tienen conocimiento de las actuaciones, y de esa manera ejercen las funciones de control que tienen establecidas. No sé si tengo tiempo para decir algo más. Simplemente les reitero, como ya ha quedado claro, que la comparecencia estaba prevista para hablar sobre otros aspectos, entonces, si consideran oportuno hacer una futura convocatoria en la que se analice la realidad jurídica de este contrato teniendo en cuenta que fue licitado y adjudicado por MINTRA, pues la Consejería estará a su disposición, pero ahora mismo no tengo capacidad para darles más información sobre las muchas preguntas que me han formulado. Es todo lo que quería decir. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, don José Ramón Irureta-Goyena, por su intervención en esta Comisión. Pasamos al cuarto punto del orden del día.

**C-295/2018 RGE.3645. Comparecencia del Sr. Representante legal de la empresa Metro Liger Oeste, S.A., concesionaria de las líneas de Metro Liger ML2 y ML3, a petición del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre valorar la evolución de dicha concesión. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Doy la bienvenida a don Pablo Escoda Villacorta, representante legal de la empresa Metro Liger Oeste S.A. Para comenzar esta comparecencia, tiene la palabra don Eduardo Gutiérrez, por el Grupo Parlamentario Podemos, por un tiempo máximo de cinco minutos, para delimitar el objeto de la comparecencia.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Escolá Villacorta. Usted compareció ya el 20 de abril en la Comisión de Transportes. Voy a explicar el objeto de la actual comparecencia teniendo en cuenta lo que usted expuso en su comparecencia del 20 de abril, porque nos han quedado muchas cosas sin suficiente clarificación.

Usted decía en un momento determinado que hay una demanda mínima garantizada y me gustaría que se extendiese usted sobre qué entiende usted por riesgo y ventura, porque en un momento determinado de esa comparecencia usted decía que riesgo y ventura es la gestión de los costes que tiene lugar por el descenso de la frecuencia. Literalmente se expresaba usted en un momento determinado diciendo que, efectivamente, el riesgo y ventura es eso. No encuentro ahora su expresión pero seguro que luego la localizaré. Me gustaría que explicase qué entiende usted por riesgo y ventura en esta comparecencia.

Hay un proceso de reequilibrio, y en ese proceso de reequilibrio se reducen las frecuencias como consecuencia del ajuste a la demanda real. Usted afirma, no obstante, que los costes se

mantienen estables. Le puedo decir exactamente lo que dijo usted si es necesario, si no lo recuerda. Me sorprende porque, sin embargo, tiene lugar un reequilibrio en el que se reduce la tarifa, pero usted consideraba que, en principio, la reducción de las frecuencias no da lugar a una reducción de gastos de explotación de personal y de mantenimiento y operativo.

Después, también usted dice en un momento determinado que el material móvil fue adquirido a MINTRA, o sea, la empresa de la que usted es Director General adquiere a MINTRA el material ligero y también la infraestructura. Usted dice: "Asimismo, la infraestructura es propiedad de Metro Ligero Oeste". Sin embargo, ustedes no dotan amortizaciones. Usted también dice: "Hasta el final de la concesión, momento en que debe revertir en su totalidad a la Administración". Me gustaría que nos ampliase la explicación de cómo es posible que siendo propietarios del material móvil adquirido a MINTRA, según dice usted, y también de las infraestructuras, no se doten amortizaciones desde el 2007 -anteriormente, Fondo de Reversión-.

Y justamente decía usted en un momento determinado: "El volumen de los costes de concesión seguirán siendo los mismos y la gestión de los mismos es la base en la que se constituye claramente el componente de riesgo y ventura". Me gustaría que nos explicase exactamente cómo es posible que usted mantuviese que el volumen de costes de concesión siguen siendo los mismos y además me explicase, porque resulta un poco extraño para este diputado, el concepto de riesgo y ventura que ustedes tienen.

En un momento determinado, también usted dice: "La adjudicación fue conforme a ley y en estos momentos no está sometida a investigación alguna". Mi pregunta es, ¿en algún momento lo ha estado? Sobre todo porque la expresión "en estos momentos" es lo que me ha llevado a pensar si en algún momento ha estado sometida a investigación alguna.

Finalmente, en el reequilibrio que tiene lugar, ustedes han planteado un recurso con alegaciones que, como decía usted, no han sido tenidas en cuenta. ¿Tiene usted algún inconveniente en compartir con los representantes de los ciudadanos madrileños qué alegaciones, qué variables y qué argumentos son los que ustedes expusieron? Es más, ¿tiene usted inconveniente en facilitar a esta Comisión copia del recurso que ustedes han planteado contra esa modificación de la tarifa?

Finalmente, usted en su réplica final, afirmaba: "Desde el año 2007 hasta 2012 este proyecto no ha dado beneficios, no ha dado dividendos". ¿Quiere esto decir que desde el año 2012 sí que ha dado beneficios y dividendos? Luego, ¿considera usted que es imposible evaluar cada año qué va a obras y qué va a operación? Mi pregunta es: ¿ustedes no llevan una contabilidad de costes en una concesionaria, una contabilidad analítica, típica de una tienda de barrio? Ahora hay aplicaciones informáticas que facilitan la contabilidad de costes.

Por el momento, estas son las aclaraciones que nos gustaría que atendiese y, en función de su intervención, luego las ampliaré. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Tiene la palabra el señor representante legal de la empresa Metro Ligero Oeste, S.A., don Pablo Escoda Villacorta, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE LA SOCIEDAD METRO LIGERO OESTE S.A.** (Escoda Villacorta): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados. En primer lugar, me gustaría presentarme y trasladarles mi más sincero agradecimiento por haberme invitado a esta comparecencia ya por segunda vez; como bien ha dicho el diputado, participé en la Comisión de Transportes y ahora participo en esta Comisión de Endeudamiento para aclararles cuantas dudas les hayan surgido al respecto de la evolución de la concesión, tal y como se motivaba mi comparecencia. A diferencia de la otra Comisión en la que se me trasladaron previamente una serie de preguntas, en este caso no se me han facilitado esas preguntas. Hubiese preferido tener esas preguntas para dirigir mejor la presentación que les voy a hacer, pero como no las he recibido he tenido que ubicar mi discurso en el ámbito en el que yo pensaba que iba a ser más interesante. Si no les importa, ahora voy a proceder a hacer ese análisis que considero interesante y en el turno de preguntas intentaré responder a todo lo que me han trasladado.

Antes de empezar la exposición me gustaría ubicarles profesionalmente. Yo soy Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, de la promoción del año 1999, y desde el año 2008 ostento el cargo de Director General, si bien es cierto que en el proyecto me involucré en el año 2006 como Director de Mantenimiento. Aparte de lo ya mencionado, siempre he desarrollado mi carrera profesional en el ámbito de la planificación, diseño, operación y mantenimiento de sistemas ferroviarios, siempre en relación directa con Administraciones Públicas: los Ministerios, en el caso de la Administración General del Estado, o las Consejerías o sus entes públicos dependientes, en el caso de las comunidades autónomas.

Aclarado pues mi bagaje profesional, me gustaría empezar mi exposición para darles unas pinceladas económicas de lo que ha sido el proyecto. El proyecto de Metro Ligero Oeste inició su andadura en el año 2004 cuando MINTRA asumió el encargo de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de proveer un sistema de transporte de tipo Metro Ligero en el área oeste de la región metropolitana de Madrid. A partir de ese momento, en el año 2004, se empezaron a necesitar recursos económicos para estudio, diseño, ingeniería, expropiaciones, adquisición de material móvil y construcción. Y fue a partir del año 2007 cuando se empezaron a necesitar fondos para sostener la parte de operación, mantenimiento, inversiones de reposición y la financiación en todos sus términos, las obligaciones societarias en materia de impuestos y, por último, la razonable rentabilidad de los inversores privados.

Durante estos catorce años, hasta la fecha del 31 de diciembre de 2017, la región de Madrid podemos concluir que ha destinado un total aproximado de unos 44.000 millones de euros de fondos para la provisión de infraestructura -para construir metros y carreteras- y para la gestión del transporte público asociado. Estos fondos se han generado a través de cuatro fuentes distintas: la inversión directa de la Comunidad de Madrid, que si repasamos los presupuestos en estos catorce

años podemos cifrar en torno a los 11.000 millones; el endeudamiento de las entidades públicas, como es el caso de los 4.000 millones que tenía MINTRA y que hemos visto antes; las aportaciones de las distintas Administraciones que forman parte del Consorcio, es decir, el Estado, la Comunidad Autónoma y ayuntamientos, que en estos catorce años han llegado a aportar hasta 17.000 millones, y los ingresos provenientes de la venta de los diferentes títulos de transporte, adquiridos directamente por los usuarios, por valor de unos 12.000 millones de euros. Es fundamental entender y conocer estas cifras para objetivar realmente el uso y el destino de los fondos públicos en lo que se refiere al endeudamiento.

De estos 44.000 millones de euros que se han puesto a disposición de los gestores públicos para la provisión de infraestructuras y la gestión del transporte público durante estos catorce años, el proyecto de Metro Ligero Oeste ha requerido recursos por valor de 747 millones de euros, que son la suma de los pagos que ha efectuado el Consorcio, con el IVA incluido, y el total de ingresos por los títulos vendidos a través de las máquinas de venta que hay en el sistema. En definitiva, el proyecto de Metro Ligero Oeste ha consumido el 1,70 por ciento de los recursos disponibles en la región de Madrid para la provisión de infraestructuras y la gestión del transporte. Pero esta cantidad de 747 millones solo representa el 51 por ciento de lo que realmente ha necesitado el proyecto, puesto que, como en cualquier otro proyecto de concesiones, el éxito radica en la colaboración conjunta del sector privado, a través de los accionistas y las entidades financieras, y del sector público, mediante la aportación de fondos todos ellos con el objeto exclusivo de la provisión y la escrutación del sistema. Es, por tanto, obligado recordar que inversores privados y entidades financieras han puesto prácticamente la misma cantidad que el sector público y, además, en la etapa inicial de la concesión, al principio. La particularidad del modelo de concesión y su análisis temporal obliga a reconocer que, en la mayoría de las concesiones, las aportaciones de los inversores privados y las entidades financieras se utilizan para acometer la totalidad de la inversión inicial, así como las inversiones de reposición durante la vida del proyecto, y son los pagos de la Administración durante la concesión los que permiten hacer frente, por este orden, a las obligaciones de operaciones de mantenimiento, de financiación, de fiscalidad y, por último, de retribución al accionista.

En el caso de Metro Ligero Oeste, si hacemos el análisis detallado de para qué se han utilizado los recursos públicos consumidos, podemos indicar lo siguiente: el 49 por ciento de los recursos públicos utilizados han servido para hacer frente a la financiación del proyecto, para los pagos de la amortización o devolución del principal de la deuda, para los pagos de los intereses correspondientes por la deuda contraída y para dotar las cuentas de reservas generadas por las obligaciones derivadas del contrato de financiación, entendidas como garantías de los contratos de financiación. El 23 por ciento de los recursos públicos utilizados han servido para que Metro Ligero Oeste pudiera hacer frente a las obligaciones societarias que la legislación fiscal nacional obliga, en términos de Impuesto sobre Sociedades, Impuesto sobre el Valor Añadido, pagos a la Seguridad Social e Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas. Por profundizar algo más en este punto, resulta interesante resaltar que cuando la Administración Regional pone en marcha proyectos de concesión fuertemente subvencionados, al final lo que se está generando es una financiación al Estado por un importe muy importante. Además, otro 23 por ciento de los recursos públicos utilizados

han servido para la contratación de personal, el abono de salarios y los pagos a proveedores o servicios necesarios para la gestión y operación del mantenimiento. Y, por último, solo el 5 por ciento de los recursos públicos utilizados se han destinado a retribuir al accionista.

Los anteriores datos nos permiten concluir, a modo de visión global de evolución de la concesión, lo siguiente: primero, que la Administración Pública, tras catorce años de contrato, ha abonado al proyecto aproximadamente un valor similar a la inversión inicial, la cual sin embargo solo necesitó tres años para su puesta en funcionamiento sin coste para las arcas públicas; es decir, esta modalidad de contratación le ha permitido a la Administración ofrecer a los madrileños una infraestructura once años antes de lo que hubiera ocurrido si la elección de la provisión de infraestructuras del Metro hubiese sido la construcción con los mismos fondos pero sin recurrir a financiación ajena. Segundo, se está produciendo una financiación directa de la Comunidad de Madrid al Estado, de manera que la Administración estatal está recibiendo prácticamente una cuarta parte de los fondos que el proyecto de Metro Liger Oeste está recibiendo del sector público. Tercero, las entidades financiadoras ya han conseguido recuperar o asegurar el 70 por ciento del capital invertido por ellos en el proyecto y, por último, los inversores privados, pese a haber puesto todo el capital al inicio del proyecto y tras haber pasado dos quintas partes del plazo de concesión, solo han recuperado el 30 por ciento del capital inicial invertido.

Para terminar mi exposición no quisiera dejar escapar la oportunidad de mencionar los aspectos del reequilibrio y la rentabilidad del proyecto por los que me han preguntado. En cuanto a los reequilibrios planteados por la Administración, ha habido dos reequilibrios: el primero que resultó por la instrucción de la Administración de acometer mayor inversión, que resultó satisfactorio para las partes. Respecto al segundo reequilibrio económico-financiero tramitado recientemente, debo indicarles que en este proceso, como en cualquier otro, que Metro Liger Oeste ha intentado colaborar con la Administración, siempre con el objeto de que dicho proceso finalizase a plena satisfacción de las partes y de mutuo acuerdo. De la misma manera, se ha respetado escrupulosamente, como viene haciendo desde el inicio la concesión, el marco contractual definido por la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. Finalmente, y una vez analizado el proceso administrativo en su conjunto -las correspondientes alegaciones oportunamente manifestadas por Metro Liger Oeste pero no tenidas en cuenta por la Administración, la resolución definitiva del expediente en los términos indicados en la Orden de 5 de febrero de 2018 y la adecuación de la misma, tanto a la legislación vigente como al marco contractual fijado-, Metro Liger Oeste, para la oportuna defensa de sus intereses y la de sus accionistas, ha entendido como necesaria la presentación ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid de un escrito de interposición de recurso contencioso-administrativo contra dicha resolución definitiva, el cual ha sido ya admitido a trámite.

Quiero dejar constancia de nuevo de que desde el inicio de la concesión, la colaboración con la Administración ha sido máxima y a plena satisfacción. Metro Liger Oeste en su papel de gestor de una concesión administrativa continua trabajando y cumpliendo escrupulosamente con el marco contractual existente con la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, tal y como ha venido haciendo siempre.

Por todo lo comentado –y a modo de resumen-, me gustaría que se quedasen con la idea de que Metro Ligero Oeste ha abordado la gestión del servicio público de transporte tanto desde la responsabilidad como de la excelencia y a lo largo de estos casi 12 años ha velado por la promoción de una movilidad sostenible y responsable, mejorando continuamente la calidad del servicio y el compromiso con el usuario. Desde el punto de vista de la gestión de los recursos públicos, se ha operado de manera clara, apoyada en el modelo concesional de provisión de infraestructuras, permitiendo generar en el total de la concesión los beneficios esperados por todos los actores involucrados, gracias a mantener la responsabilidad de las obligaciones que este tipo de proyectos necesita. Nada más y muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Escoda Villacorta. A continuación pasamos al turno de intervención de los Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra la señora Alonso por tiempo máximo de diez minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señor Escoda. Quiero agradecerle doblemente su comparecencia porque, como bien nos ha recordado, ha comparecido recientemente en la Comisión de Transportes, de especial interés, porque, tanto mi compañero el diputado del Grupo Parlamentario Podemos como yo misma nos vamos a remitir, porque él se ha remitido, y veo que ha seguido la misma idea que yo; me remito a sus propias palabras porque no nos resultaron en absoluto esclarecedoras. Habló de muchas cosas, muy dispersas, pero sobre todo de manera muy superficial. Entonces, le voy a pedir que haga un esfuerzo en aterrizar, en ir a lo concreto y dar unas explicaciones un poco más claras, por favor.

Me ha llamado la atención que el señor Gutiérrez comentara sus palabras en cuanto a la adjudicación de Metro Ligero, porque usted exactamente dijo: Metro Ligero Oeste resultó adjudicataria en 2006 en concurso público. La adjudicación fue conforme a ley y, en estos momentos, no está sometida a investigación alguna. Pues, bien, dado los tiempos que corren, es un dato lógicamente a mencionar y yo también había tomado nota de él. Me habrá oído decir, cuando he hablado con el señor Irureta-Goyena, que yo ponía en cuestión y pedía hacer luz sobre algunos determinados aspectos de esta adjudicación porque, cuando menos, son sorprendentes. Creo que los he tachado de sorprendentes, y podría añadir extraños, desproporcionados y alguna serie de adjetivos más, pero desde luego, no voy a decir ilegales.

Me remito entonces a la información por usted facilitada de una serie de datos. Alguien le mencionó si estaban obteniendo un 20 por ciento de rentabilidad, y usted contestaba que no, que la TIR pactada para el contrato era de un 5,34 por ciento. Este porcentaje no acaba de cuadrarme con el resto de información que aporta, porque usted aclaraba que tenía unos costes operativos de unos 10 millones de euros anuales, otros 10 millones en personal y acaba cifrando los gastos financieros en 40 e incluso 45 millones. Dando todo por bueno, sumo entre 60 y 65 millones y al ponerlo en relación con los aproximadamente 80 millones de euros que está recibiendo de la Administración, a lo que sumamos la cantidad que perciba usted por los ingresos por billetes, no veo que el 5,34 de la TIR me

haga cuadrar una pata con la otra. No obstante, seguro que mis cálculos necesitan un comentario, incluso una corrección por su parte; no lo dudo.

Volviendo a su comparecencia, usted también –según lo leí, me quedó ya grabado- se refiere a la relación con la Administración como una relación fluida. Cuando habla del marco contractual, dice que es muy claro. Bueno, en esta situación me pongo, aunque esta su percepción, pero vayamos a los datos. Nuestros datos objetivos nos dicen que para el reequilibrio de 2010 bastaron 10 días de tramitación; nuestros datos objetivos nos dicen que para el reequilibrio de 2018 se ha necesitado que pasen meses desde que lo anuncia públicamente la anterior Presidenta del Gobierno del Partido Popular en la Comunidad; imeses desde que ella lo anuncia! También nos consta que han pasado años desde que la propia Administración empezó a valorar la oportunidad de estos reequilibrios. Pues bien, a pesar de ser potestad exclusiva de la Administración dictar reequilibrios, porque ya lo sabemos, quisiera saber si se ha ejercido sin más consideración o si, como usted comentaba, ha habido contactos y no se han limitado a dictar y olvidarse de ellos. Nos gustaría que explicara esta relación fluida; mejor aún, que nos la cuantifiquen, que me diga, previamente a la aprobación de este reequilibrio de 2018, cuántos contactos ha mantenido con usted la Administración. Más aún, desde 2011 hasta ahora, de cuántos reequilibrios han hablado ustedes que no hayan llegado a dictarse, que no hayan llegado a ser aprobados, que se hayan desestimado de camino.

Mire, hablamos de reequilibrios, y de uno que tenemos nos vemos obligados a hablar de recurso. Tengo que preguntarle para entender la situación actual y más que nada porque también he visto que, en la presentación, el diputado de Podemos le ha preguntado por los motivos de este recurso y usted no ha contestado. Ha mencionado incluso la solicitud de una copia para darle una contestación más fácil; nos pasa una fotocopia y nosotros nos damos por enterados, pero tampoco ha hecho usted mención a ello. Yo le voy a insistir sobre ambos aspectos, porque cuando a usted se le pregunta sobre el recurso, en la intervención que hizo en la Comisión de Transportes dijo: “el motivo de la presentación del reequilibrio es que la Administración tiene la potestad de interpretar el contrato, y esto significa entender el qué, el por qué, el cuándo y el dónde”. Y sigue diciendo: “nuestro parecer, sin entrar en el detalle exacto, es que entendemos que la motivación es otra; entendemos que el sentido es otro y entendemos que el momento es otro”. Son palabras textuales suyas: “es por esto que se ha presentado el recurso”. Incluso lo amplía, porque añade un poco después: “Metro Liger Oeste ha intentado colaborar con la Administración” –lo acaba de mencionar usted en su presentación de hace un minuto- “para que este reequilibrio finalizase a plena satisfacción y ha respetado escrupulosamente el contrato. Finalmente, ha entendido necesario interponer un recurso y quiero dejar constancia de que, durante la concesión, la colaboración ha sido máxima y a plena satisfacción”. Pues, si la situación actual es de una relación fluida, de plena satisfacción y el marco contractual muy claro, la disputa debe estar muy muy acotada, debe ser muy muy clarita, muy básica. Le insisto, podemos conocer el fundamento de sus recursos, señor Escoda, porque puede que la relación fluya, tal y como usted nos dice, pero yo ya empiezo a temer que solamente fructifica cuando el recurso favorece al concesionario y no cuando favorece a la Administración, ivéase el recurso! Usted me lo cuenta y entonces ya podemos analizar un poco en profundidad, porque desconocemos qué es lo que han alegado; usted nos lo cuenta y avanzamos en ello.

Dejando a un lado el recurso, se ha hecho mención expresa y se ha intentado profundizar en el concepto que esta concesión da al apartado de ventura y riesgo, porque también usted hizo mención a ello, pero si el recurso no nos quedó claro, yo diría que esto aún menos. La explicación que usted da es: "el servicio, el riesgo y ventura del contrato sigue estando vigente, es decir, el riesgo de los costes, la gestión del personal, la gestión de aprovisionamientos, los costes de los proveedores, la propia evolución del sistema, es un riesgo que sostenemos nosotros". Eso es lo que dice literalmente, y continúa: "y ese es el riesgo que se está trasladando de los costes y de la evolución futura". Yo le pido, sencillamente, que me lo aclare, que me haga una valoración más ajustada, más calibrada de cuál es el riesgo que realmente está asumiendo el concesionario, porque vamos a retomar también lo que ha dicho el compareciente anterior, que ya lo hemos hablado. Si existe un riesgo de demanda, no parece que sea en esta concesión; en esta concesión tienen ustedes una demanda mínima garantizada, que yo no sé si tiene parangón en algún otro tipo de concesión, pero me parece –no voy a llamarlo atípica- extraña; es digna de mención. Si esto pasa con la demanda, si no existe riesgo de demanda, que creo que es una posición a valorar, porque creo que no existe riesgo de demanda, ¿de qué riesgo de coste estamos hablando? Porque los costes, que es lo que les está reclamando la Administración, precisamente estamos entendiendo que están cubiertos y cubiertos en exceso; de ahí el origen de solicitarle el reequilibrio, señor Escoda. Si marco interés en esto es porque, precisamente, este requisito, el del riesgo, es en lo que se fundamenta la razón de ser de la concesión.

He de recordar que el motivo de esta concesión es precisamente que la Comunidad de Madrid no compute deuda, y ello depende de que el concesionario sea quien asuma el riesgo; porque otra cosa no nos queda clara, pero lo que la norma dice es que la deuda la debe computar quien asume el riesgo. Si el riesgo asumido por el concesionario no sostiene el requisito exigido para ser una concesión, tendría que pasar a computarse en la Comunidad.

Por último, a usted se le pregunta por el futuro -es mi gran interés- y se le pide cuál su previsión. Y contesta: "Pensamos que en la proyección a futuro estos costes serán iguales que los actuales y también mantenemos la previsión de ingresos, ateniéndonos a lo indicado en el contrato". Pues, mire, esto no hace sino avalar la ausencia de riesgo que le comentaba, y la ausencia de riesgo que piensa mantener a futuro. Porque, dicho de otra forma, lo que usted está previendo es que la situación actual se mantenga a futuro, y yo entiendo perfectamente que usted, abogando por la parte del concesionario, no tenga ningún interés en modificar estas previsiones; lo entiendo perfectamente. Pero también usted tiene que entender que, por lo que hemos visto hasta este momento en esta Comisión de la deuda, no compartamos en absoluto su conformidad con la situación prevista.

Le pregunto lo mismo que al señor Irureta-Goyena: ¿le parecería a usted adecuado que se diese una revisión global de esta concesión para los dieciocho años que le quedan de vida? Gracias por su presencia.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, el señor Gutiérrez.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Escolá, tengo que ser leal con usted y transmitirle la impresión que me ha causado su contestación. Teniendo en cuenta que no me está contestando a mí sino a los votantes que están detrás de mí, usted ha faltado al respeto a los votantes que yo represento y a esta Cámara, porque le he hecho expresamente preguntas sobre opiniones suyas, dadas en otra Comisión, y usted no ha querido contestar a ninguna de ellas. Le he preguntado qué pasa con las amortizaciones, y no ha dicho nada. Le he preguntado, como usted ha puesto de manifiesto, si está dispuesto a poner encima de la mesa el recurso ante el Tribunal Contencioso Administrativo de la Comunidad de Madrid por el último reequilibrio y le he preguntado por su concepto de riesgo y ventura. Usted no ha querido contestarme a ninguna de estas preguntas.

Usted se ha escondido detrás de una nube de datos que, además, con perdón, evidentemente, como usted es ingeniero, tengo la impresión de que los retuerce. Usted mezcla churras con merinas, porque una cosa es la Cuenta de Explotación y otra cosa es el estado financiero o de financiación de los proyectos. Por tanto, usted se ha escondido detrás de una nube de datos para no responder a las preguntas que estamos haciendo en una Comisión de Estudio de la Deuda. Es más, en su anterior comparecencia en la Comisión de Transportes, usted llega un momento en que afirma una cosa y la contraria; tiene usted esa facilidad propia de los ingenieros que no saben de economía o la consciencia de no querer informar. ¡Sí, señor Escolá! Usted tiene la deliberada intención de no ayudar a los representantes de los madrileños a saber cómo se está utilizando el dinero público en una concesión privada. Es más, en casi tres cuartas partes de su intervención parecía que venía usted en representación de la Consejería de Transportes y no representando a un concesionario privado.

Usted decía, en un momento determinado, en su anterior comparecencia en esta Cámara que la TIR del proyecto acordada era del 5,34; esta TIR está calculada sobre los fondos propios aportados por los accionistas. ¡Fondos propios aportados por los accionistas! Ya sé que como usted es ingeniero confunde los fondos propios con el conjunto de recursos financieros que utiliza una empresa; pero los fondos propios son los que aportan directamente de su bolsillo los accionistas. Es necesario que los madrileños sepan a través de esta comparecencia que los accionistas a los que usted representa son OHL Concesiones, con un 51 por ciento; Queenspoint, con un 20 por ciento; Aberdeen, con un 16 por ciento y Aberdeen 2 y 3 con un 12 por ciento; es decir, fondos de inversión y una empresa constructora española, que ha querido desprenderse. Pues bien, usted decía que la rentabilidad acordada es de un 5,34 por ciento, y cuando uno mira las cuentas económicas depositadas en el Registro Mercantil ve que la TIR ha sido, a partir de 2011, no del 5,34 sino del 9,35; en 2012, del 32,78; en 2013, del 28,96; en 2014, del 25,68; en 2015, del 22,76, calculada como los resultados antes de impuestos sobre los fondos aportados por los accionistas. Fíjese, que esta ratio es la que utiliza el Banco de España en su Central de Balances para evaluar la rentabilidad de los sectores económicos españoles, siguiendo las recomendaciones del Banco Central Europeo. Pues bien, el resultado de esas rentabilidades, que multiplican por cinco la que usted dice que han acordado, supone que su empresa ha tenido una sobrerretribución sobre lo acordado en el período 2011-2016 de 222 millones de euros.

Simultáneamente, ustedes no amortizan nada; es decir, no están ahorrando ni descontando de esos beneficios recursos para mantener las infraestructuras y el material móvil en condiciones operativas, que puedan revertir al final de la concesión en condiciones operativas para la Administración Pública. Es decir, usted está planteando una cortina de humo. Al menos quédese con la opinión del representante de Podemos: usted no está colaborando para que podamos saber qué es lo que está ocurriendo con el dinero de los madrileños. Esa es la opinión que usted me deja después de su comparecencia del otro día en la Comisión de Transportes y la de hoy, que no ha querido contestar, como ya he dicho, a preguntas muy concretas.

¿Usted cree –y vuelvo a insistir- que es riesgo y ventura que ustedes en la página 9 de las Cuentas Anuales reflejen los ingresos garantizados hasta 2036? ¡Es una falta de respeto a todos los madrileños que ustedes digan que corren riesgo y ventura cuando ustedes reflejan en la página de las Cuentas Anuales lo que ya van a cobrar a los madrileños, pase lo que pase! Por lo tanto, señor Escolá, por favor, piense usted seriamente si está defendiendo, incluso de una forma eficiente, a sus accionistas; porque la intervención que ha hecho usted aquí es un acicate para seguir poniendo la lupa en las condiciones en las que ustedes están prestando y obteniendo rentabilidades por encima del pliego de condiciones y de las rentabilidades acordadas.

Usted puede poner encima de la mesa millones de viajeros, pero si esos viajeros le salen a los madrileños a precio de platino, ¿quién cobra ese precio? Pues, estamos viendo que son los accionistas a los que usted representa, y los accionistas a los que usted representa son fondos de inversión, a los que les trae al paio qué pasa con los sobrecostes; si ellos ganan mucho dinero, a usted, seguramente, le darán buenas retribuciones. Pero, señor Escolá, nuestra obligación, que es a lo que venimos a esta Comisión, es aclarar si se está pagando un precio justo y suficiente por los servicios que su empresa está prestando a los madrileños, y lo que vemos con documentos oficiales de ustedes, y no en esa nube de datos a los que usted ha hecho alusión, mezclando Cuentas de Explotación con Cuentas Financieras, es que se está pagando a precio de platino un servicio que no vale eso.

Claro que las empresas privadas tienen que ganar dinero y generar recursos suficientes para pagar la financiación ajena en la que han incurrido para abordar las inversiones, isin duda alguna! ¡No discutimos eso! Lo que discutimos es que se lo estén llevando crudo, y da la impresión de que se lo están llevando, no crudo, sino cinco veces por encima de lo razonable y acordado.

Señor Escolá, no puedo decirle que no vamos a volver a hacerle comparecer; ya sobre cosas muy concretas, porque es evidente que usted no quiere colaborar con esta Comisión ni con los representantes de los madrileños, ipor lo que sea! Yo estoy utilizando aquí datos del Registro Mercantil para ver lo que está ganando esta entidad, la entidad a la que usted representa, y le pido por favor que piense muy bien a quien representa, porque nos ha hecho una intervención, sobre todo en la primera parte, que parecía que estaba haciendo usted una glosa de la política de infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid que, vamos, le faltaba la bandera del Partido Popular por delante. Esta es la impresión que me ha dado.

Señora Presidenta, ¿cuánto tiempo me queda?

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Un minuto.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Señor Escolá, ha llegado usted a decir que el 70 por ciento de la financiación ya se ha recuperado. ¡Desde el punto de vista financiero, es una auténtica barbaridad decir que la financiación está recuperada! Si un proyecto de infraestructura es a treinta años, la financiación se tiene que devolver a lo largo de treinta años, ¿por qué se ha de devolver en catorce, en dieciséis o en dieciocho? ¡Es que lo ha dicho usted! Voy a mirar con lupa su comparecencia de hoy en el Diario de Sesiones porque ha dicho usted algunas cosas que en términos de ingeniería contable, de código contable, de código financiero, de economía de gestión son una auténtica barbaridad, ¡una auténtica barbaridad!, porque mezcla unas cosas con otras.

Ha llegado a decir usted también que el 5 por ciento de toda la facturación se ha destinado a retribuir al accionista. Mire usted, en el momento que pueda calcular qué significa esto que usted ha dicho, me temo que las cifras que han registrado ustedes en el Registro Mercantil puede que incluso estén infraestimadas. Por tanto, podríamos hablar de que algo se está distrayendo en los documentos oficiales, documentos oficiales como son las cuentas económicas.

Dice que los pagos de IRPF y de Seguridad Social son a riesgo y ventura. De verdad, pida a los doscientos y pico trabajadores que tienen ustedes, que supongo que algunos serán analistas contables y financieros, que le expliquen cuál es la doctrina europea del riesgo y ventura sobre las concesiones. No puede usted alegar, porque está alegando... O sea, en algún momento me ha parecido que estaba ante una serie de televisión de estas en las que se habla por boca de pavo de cosas como riesgo y ventura al pagar el IRPF y la Seguridad Social. ¡Qué barbaridad! De verdad, señor Escolá, revise usted su comparecencia, léala detenidamente, consúltela con sus asesores, porque lo único que ha hecho con esta comparecencia es invitarnos a que le traigamos en más ocasiones porque no nos ha aclarado absolutamente nada. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Juan Lobato.

El Sr. **LOBATO GANDARIAS**: Buenos días. Bienvenido a esta Comisión. Muchas gracias por participar. Es interesante. Creo que ha estado en la comparecencia anterior y, como hemos explicado, hemos estado viendo la evolución de todo el sistema de concesiones de Metro Ligero, principalmente analizándolo con comparecientes de la parte de la Administración. Por lo tanto, yo creo que es muy interesante y debía resultarnos muy útil su comparecencia hoy aquí para ver el otro punto de vista que nos permitiera completar ese análisis.

Se le han preguntado muchas cosas con mucho detalle. Yo entiendo perfectamente a quién representa usted. Le agradezco ese repaso histórico que ha hecho sobre toda la evolución, pero me lleva a plantearle una serie de cuestiones que hemos preguntado a todos los representantes de la

Administración, algunas de ellas incluso al compareciente anterior, porque es interesante conocer su opinión.

Primero, por empezar con el origen, respecto al procedimiento de adjudicación, no sé si estaba usted ya en ese momento en el proyecto, no dirigiendo pero creo que participaba ya en él. Queremos conocer la impresión que tiene usted sobre cuál fue la evolución de ese procedimiento de licitación, ese procedimiento de adjudicación y algún detalle más de este procedimiento que la verdad es que tuvo esa complejidad administrativa, que pasó por una fase desierta, luego la parte del negociado. Queremos saber, primero, si existió esa Comisión Negociadora y si usted tuvo conocimiento de su existencia, qué se trató en esa Comisión Negociadora, cuáles fueron los elementos determinantes de ese procedimiento de adjudicación, cuál fue el resultado y con que importes acabó pese a haber quedado desierto anteriormente.

Segundo, un tema que ha sido recurrente en muchas comparecencias ha sido todo el análisis respecto al plan de viabilidad. Ustedes, cuando se lanzan a participar en este procedimiento de licitación para esta concesión, entiendo que acuden a la Administración para conocer esos detalles y ese plan de viabilidad propiamente dicho. Queremos saber si usted tuvo conocimiento, lo estudiaron, lo analizaron, si les sirvió para tomar decisiones en cuanto al planteamiento y la oferta a realizar, e incluso si tenían ustedes un plan de viabilidad propio, o sea, si hicieron ustedes sus propios números al margen de ese plan de viabilidad que aportara la Administración en ese momento del proceso de licitación. Queremos saber si ha tenido usted acceso a ese plan de viabilidad y que nos explique si lo pudieron ver o analizar.

En cuanto a la puesta en marcha del contrato, y ya han pasado muchos años, me gustaría conocer desde su lado de la concesión administrativa todo el procedimiento de fiscalización y de control que se ha ido haciendo, todo el seguimiento del correcto cumplimiento y de la ejecución del contrato, queremos saber qué instrumentos ha habido. Queremos saber en qué se concretan esas relaciones de las que hablaba usted que existían entre concesionario y Administración, que eran fluidas y que les permitían tener esa relación y ese seguimiento del contrato. También queremos conocer si estaba institucionalizada una Comisión de Seguimiento que se reuniera periódicamente, en la que se trataran los puntos del orden del día ordinarios y cualquier otra cuestión que hubiera, si tenía periodicidad, si en esas Comisiones se realizaban requerimientos de documentación, requerimientos de información al concesionario que le permitiera la Administración ir evaluando el correcto cumplimiento del contrato. Vamos, se lo digo porque creo la mayoría de las Administraciones Públicas funcionamos así y llevamos a cabo procesos de fiscalización ordenados e institucionalizados, especialmente en contratos tan importantes como este, que nos permiten realmente ir conociendo cuál es el grado de cumplimiento de los contratos y la evolución, en este caso, de esa concesión administrativa.

Tercer elemento, reequilibrio. También queremos conocer cómo han funcionado estos procesos de reequilibrio. Vuelvo a remitirme a sus palabras de buena relación con la Administración, funcionamiento fluido permanentemente. ¿Cómo se plantean estos asuntos? Porque esto ya lo he

preguntado a cuatro o cinco comparecientes distintos y aún nadie me ha contestado claramente. O sea, ¿se celebraban reuniones para analizar la necesidad de un reequilibrio del contrato? ¿Llegaba el caso en el que una parte u otra convocaba y la otra decía: oiga, vamos a ver, que estamos en una situación en la que hay una falta de equilibrio del contrato y tal y como establecen los pliegos y la ley -no pasa nada, es una cosa totalmente natural- deberíamos sentarnos a analizar estos con los técnicos que fueron, con los responsables de Administración y empresa concesionaria? En fin, yo creo que es una cuestión normal. A veces lo pregunto y algún compareciente me ha mirado como diciendo: ¿cómo íbamos a reunirnos? ¡Oiga! Que no le estoy acusando de nada, que esto lo hago yo todos los días con los concesionarios de mi municipio. Pues queremos saber si han existido esas reuniones, su contenido y si fruto de esas reuniones se iniciaron e impulsaron los procedimientos que finalmente no tuvieron lugar hasta llegar a este último que finalmente concluyó y que entiendo que no fue fruto del acuerdo de esas reuniones, si es que existieron. Queremos conocer cómo fue ese procedimiento, tanto de la parte de fiscalización como de esta parte de reequilibrio.

Quiero hacer también una reflexión sobre la cuestión de riesgo y ventura. También es muy interesante para nosotros ese análisis desde el punto de vista del concesionario, porque, claro, los que somos Administración Pública tenemos que tener una posición y defender unos intereses, que son muy claros y no hay más misterio. Pero tenerle hoy aquí es una ventaja para que nos dé usted su opinión sobre el elemento de riesgo y ventura. Le voy a poner un ejemplo, a ver si le sirve un poco también para hacer esa reflexión y para inspirarnos un poco todos: yo soy alcalde de un municipio de la Comunidad de Madrid, de Soto del Real, desde hace tres años. Cuando accedimos al Gobierno, el contrato más grande que teníamos era la concesión de la piscina cubierta, un monstruo a veinticinco años, tenía una cláusula en el contrato que decía que si la empresa generaba beneficios debía pagar un porcentaje de canon al Ayuntamiento y si la empresa generaba pérdidas el Ayuntamiento debía pagarle íntegramente todas esas pérdidas. Claro, yo cuando vi eso dije: aquí es donde está el riesgo y ventura; y efectivamente, iniciamos un procedimiento -25 inspectores-, resolvimos el contrato y ayer justo nos llegó la sentencia al recurso que nos pusieron favorable al Ayuntamiento, así que estamos encantados. Ese elemento de riesgo y ventura, para una Administración que defiende los intereses de los vecinos y de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid en este caso, pues, ¡hombre!, tenemos que defender lo que tenemos que defender. Y sí nos interesa que nos diga su punto de vista porque las relaciones son con ustedes; entonces, vamos a ver ese punto de equilibrio y ese análisis dónde está. Por lo tanto, me gustaría que hiciera una reflexión sobre ello.

Por último, y fruto de esa reflexión que hace y del recurso que han presentado -de forma absolutamente legítima- contra el último reequilibrio, como le digo, le entendemos a usted como representante de unos intereses particulares y consideramos que ese recurso es totalmente legítimo para defender esos intereses, pero bueno; también le pido que entienda nuestros planteamientos para defender los intereses de aquellos a quienes -también legítimamente- defendemos nosotros. Muchas gracias.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Lobato. Tiene la palabra el señor Ramos por el Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **RAMOS SÁNCHEZ**: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, lógicamente, quiero agradecer la comparecencia del señor Escoda, que no Escolá o Escolar, como decía el señor Gutiérrez. Supongo que le habrá traicionado el subconsciente y habrá pensado en el señor Escolar, su periodista de cabecera, pero es Escoda y no Escolá.

Hecha esta pequeña matización, insisto en agradecerle su comparecencia y sus explicaciones porque, además de no estar obligado a comparecer en esta Comisión, hay que tener en cuenta –y ya lo han hecho algunos portavoces- que el señor Escoda compareció el pasado 20 de abril en la Comisión de Transportes; es decir, hace prácticamente un mes –estamos a 22 de mayo- que hizo esta misma comparecencia. Se reiteran las mismas cuestiones que en comparecencias anteriores y, al final, se demuestra una vez más que de lo que se trata por parte de los Grupos de la oposición es de estirar el chicle sí o sí, sea como sea, y de llegar como podamos al año que viene, que hay elecciones, y de estirar esta Comisión de Investigación hasta el máximo posible para poder llegar hasta esa fecha; y si para eso un compareciente tiene que venir dos veces en un mes a explicarnos lo mismo, da exactamente igual, que lo harán. Y ya le garantizo que seguramente tendrá que venir en más ocasiones, porque el ritmo de trabajo que se está llevando es ese. Da igual lo que diga usted. Es más, habrá podido comprobar, tanto en la Comisión de Transportes como esta mañana, que, diga lo que diga, ellos tienen su visión y a ella se aferran, independientemente de las preguntas: hacen baterías de preguntas, pero dan igual las contestaciones, porque ellos siguen erre que erre, exactamente con sus mismos mantras.

Los Grupos de la oposición han hecho referencia a esa comparecencia del 20 de abril. En concreto, el señor Gutiérrez ha sacado algunos extractos literales de esa comparecencia sobre alguna información que usted dio. Lógicamente, como no podría ser de otra manera, el señor Gutiérrez no ha mencionado otras de las cuestiones de las que usted habló en esa comparecencia y que, si le parece, yo voy a recordar, porque creo que es importante hacerlo.

Usted decía que los sistemas de Metro Ligero estaban considerados como, probablemente, la mejor respuesta de transporte colectivo para zonas de una densidad media/baja -no se ha hecho referencia a eso en este caso-, lo cual justificaría en parte la decisión que se tomó en su momento –y luego haré referencia a esto- por parte de la Administración -en este caso, de la Comunidad de Madrid- de construir este tipo de transporte público para dar respuesta a esas necesidades de movilidad.

Tampoco han hecho mención –porque, claro, no les interesa; eso no es importante- de la mejora en la calidad medioambiental -en este caso, de la calidad del aire- que supone Metro Ligero respecto a otros sistemas de transporte, y que usted sí recordó en su intervención del pasado mes en la Comisión de Transportes, en la que vino a decirnos más o menos que, en este caso, Metro Ligero Oeste ha evitado la emisión de más de 7.300 toneladas de CO2 al aire, lo que supone el equivalente a la combustión de aproximadamente tres millones de litros de gasolina. Esos datos, evidentemente, no interesan, porque evidencian una mejora medioambiental, una mejora en la calidad del aire; pero,

claro, a los Grupos de oposición no les interesa hacer referencia a esos datos, lógicamente. Es mucho más interesante hacer referencia a otros, que son los que ustedes han dado.

Tampoco han querido recordar –y usted también lo hizo- la valoración de los propios usuarios del servicio de Metro Ligero. En este caso, según encuestas que han realizado diferentes empresas independientes, el 90 por ciento de los usuarios de Metro Ligero valora de forma satisfactoria este medio de transporte, solamente el 9 por ciento considera que el servicio es mejorable y únicamente un 2 por ciento ha criticado el sistema. Evidentemente, los Grupos de la oposición tampoco van a hacer ningún tipo de mención de estos datos porque, lógicamente, para ellos no tienen mayor significación, pero yo sí quería resaltarlos.

Tampoco van a decir que, en los años de vigencia de esta concesión, más de 50.000 alumnos –insisto, 50.000 alumnos- han pasado por diferentes actividades que se están realizando por parte, en este caso, de Metro Ligero Oeste y de ayuntamientos de la zona -como los de Pozuelo u otros-, una serie de actividades que van dirigidas a todas las edades, con el objetivo de construir un futuro sostenible e integrador mediante el fomento de la movilidad sostenible, a través del impulso de vehículos eléctricos, híbridos, etcétera, de la preservación de la calidad del aire y del uso racional del vehículo privado. Todo este proyecto también ha contemplado contenidos de reciclaje, preservación del medio ambiente, etcétera, y evidentemente, los Grupos de oposición tampoco han hecho ningún tipo de alusión a esta serie de actividades. En cambio, de forma constante, vienen criticando la implantación de este medio de transporte, pero nunca han dado ninguna alternativa; simplemente se han dedicado a criticar continuamente, tanto en la Comisión de Transportes como en esta de Endeudamiento, la decisión de construir Metro Ligero en estos municipios, pero sin dar absolutamente ninguna alternativa; excepto el señor Rubio, del Grupo de Ciudadanos, cuya gran aportación fue la de proponer la implantación de trolebuses y alguna otra idea peregrina que tuvo en los Plenos de la Asamblea, pero más allá de eso, absolutamente nada.

A pesar de que el señor Gutiérrez ha insistido en que usted se ha escudado en una nube de datos, quiero agradecer la información que nos ha dado, señor Escoda. Creo que, al final, los datos son los que son, y le guste más o le guste menos al señor Gutiérrez, creo que usted sí nos ha facilitado datos concretos. Ha dado datos sobre los costes de personal, sobre los costes de mantenimiento, sobre la amortización de deuda y sobre el impacto que ha supuesto Metro Ligero: según ha dicho usted, si no he tomado mal el dato, en torno al 1,7 por ciento de todos los recursos que se han dedicado al transporte en sus diferentes modalidades en esta Comunidad de Madrid; pero claro, esos datos tampoco les interesan. Solamente les interesan aquellos que ellos consideran que pueden producir cierto desgaste a este equipo de Gobierno.

Además, ustedes, señores portavoces, han hablado de un sistema deficitario. Me gustaría preguntarles qué sistema de transporte público no es deficitario. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO: Nosotros no hemos dicho eso.**) ¡Constantemente! Yo sé que usted, como siempre, vuelve a utilizar la técnica de "Cuando no me gusta lo que me dicen, interrumpo". Bueno, da igual; seguiré... (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO: ¡Mentira!**) Perdona, ahora hablaremos de mentiras y de afirmaciones que se

han hecho aquí. Simplemente quiero decirles que entiendo que los transportes públicos son deficitarios porque se trata de prestar un servicio público a los madrileños y a las madrileñas más allá de los costes que haya que asumir por parte de las Administraciones para compensar.

Sí, señor Gutiérrez, usted en su intervención ha hecho una serie de afirmaciones muy gruesas, porque, lógicamente, en cuanto usted ve a un representante de una empresa privada, le sale su vena política y entonces ya pierde totalmente los papeles. Usted ha llegado a decir que el compareciente ha dicho barbaridades en términos contables. Permítame decirle que, desde mi punto de vista, el que ha dicho barbaridades en términos políticos ha sido usted, no una vez, sino en reiteradas ocasiones. Y le voy a recordar una gran diferencia entre usted y yo.... (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: *Esto no es un duelo entre nosotros*.) No, no, es que quiero hacerlo porque ha hecho usted alusión a ello. Usted ha dicho: "Es un insulto, porque yo estoy aquí representando a mis votantes, a los votantes de Podemos". Bueno, la diferencia entre usted y yo es que yo estoy aquí, como diputado, representando a todos los madrileños y madrileñas, a los que me han votado y a los que no, y defendiendo los intereses de los que me han votado y de los que no, no solamente de los que me votan. Esa es la gran diferencia entre ustedes y nosotros: nosotros defendemos los principios y valores de nuestro proyecto político, pero defendemos los intereses de todos los madrileños y de todas las madrileñas. Como ha quedado reflejado –y usted así lo ha dicho-, usted defiende única y exclusivamente los suyos. Así que, señor Gutiérrez, evidentemente, su intervención, como ya le digo, ha estado plagada de barbaridades políticas.

Termino con una cuestión que ha planteado la señora Alonso, que hacía una pregunta al compareciente sobre las buenas o malas relaciones con la Administración en función de los reequilibrios y preguntaba por qué, si ha habido buenas relaciones, plantearon ustedes un recurso al reequilibrio financiero. Bueno, las relaciones, más allá de que sean buenas o malas, están basadas en contratos, y los contratos son cuestiones objetivas que se tienen que cumplir, en los que hay unas cláusulas de obligado cumplimiento tanto para la Administración como, en este caso, para el adjudicatario. En cualquier caso, señora Alonso, puedo decirle que, por suerte, estamos en un Estado de Derecho en el que, cuando alguien –en este caso, una entidad jurídica o una empresa- no está de acuerdo con una resolución que dicta una Administración, tiene derecho a acudir a los tribunales a preservar sus legítimos derechos. Eso es un Estado de Derecho y yo me siento muy agradecido y muy contento de estar en un Estado de Derecho, y veo lógico que, cuando alguien no está de acuerdo con una resolución administrativa, defienda sus derechos, cosa que a usted parece que le sorprende.

En cuanto al tema –y termino con esto- de la demanda garantizada, ya se ha dicho aquí en diferentes ocasiones, no se trata, como decía el señor Lobato, de que son perdidas y entonces el riesgo y ventura desaparece, porque si la empresa tiene perdidas, como nos ha contado con el caso de la piscina de su municipio... Oiga, una cosa es el riesgo y ventura y otra cosa es que en un contrato de concesión se garantice una demanda mínima garantizada, que ya les he dicho en mi anterior intervención, se lo reitero y se lo voy a reiterar todas las veces que sea necesario, que es algo que se hace de forma habitual en las concesiones, que garantizar una demanda mínima es algo que se hace de forma habitual, más allá de que, luego, pueda haber riesgo y ventura en función de otra

serie de parámetros, pero la demanda mínima garantizada es algo habitual. ¡Y no se lo digo yo, se lo han dicho varios de los comparecientes que han pasado por aquí!, pero ustedes siguen erre que erre porque no les interesa. Y no confundan una demanda mínima garantizada con unas pérdidas, como ha hecho usted en su intervención, señor Lobato. Nada más y muchas gracias, Presidenta.

La Sra. **VICEPRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Ramos. Para finalizar, tiene la palabra el señor Escoda por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE LA SOCIEDAD METRO LIGERO OESTE S.A.** (Escoda Villacorta): Muchas gracias, Presidenta. Bueno, al hilo de los comentarios, voy a intentar responder a todas las preguntas. La primera puntualización tal vez sea que lamento mucho si ustedes entienden que es una falta de respeto el sentido de mi comparecencia. Yo, sincera y humildemente, creo que solo el hecho de haber aceptado la invitación, que podría haber rechazado perfectamente, ya es una muestra de respeto a la institución y a todo lo que ustedes representan. Con lo cual, ruego que entiendan en este sentido mi presencia hoy aquí desde un profundo respeto a ustedes y a todos los que representan.

Acto seguido voy a intentar dar un repaso cronológicamente a todos los aspectos que han ido comentando desde el principio de lo que yo conozco de la concesión desde el año 2006 y cómo ha ido desarrollándose, ¿vale? En lo que se refiere a la parte de la oferta, yo creo que hay que recordar que la adjudicación fue mediante un proceso de subasta; es decir, de la variable de licitación salió el pliego y la variable de licitación era la tarifa técnica. Entonces, creo recordar que hubo dos ofertas; el pliego hablaba de una tarifa de referencia, que era 4,53 -si no recuerdo mal-, y se presentaron dos ofertas, dos conjuntos empresariales que se unieron y cada uno presentó su oferta. Y resultó adjudicataria Metro Liger Oeste, en la medida en la que la variable de licitación se ofreció una baja, yo creo que fue de un 8,5 por ciento o algo así, de 4,53 se bajó a 4,16, iy esa era la variable de licitación! Esa variable era el resultado del análisis de distintas estrategias en la operación, de distintas estrategias en la demanda y, evidentemente, si comparamos esos costes ofertados contra los costes internos de MINTRA, pues podría haber esas diferencias del +10 y el -20 o lo que fuese, ihasta donde yo creo recordar! Pero, insisto, no estaba involucrado en el proyecto en aquel momento y tal vez esté equivocado. Pero, vamos, mi sensación era esa.

Cuando me refería a que la adjudicación no está investigada, lo que quería poner de manifiesto es que me daba la sensación de que a lo mejor estaban confundiendo esa problemática que hubo al principio de que primero se licitaron las obras, los famosos 17, 18 o 20 contratos de construcción, y que con esos proyectos ya adjudicados y con esa construcción ya lanzada, que tuvieron su propia adjudicación, y creo que tal vez sean esos los que puedan estar en investigación, que no lo conozco, bueno, pues con eso lanzado, hubo una segunda contratación en la que ya MINTRA hizo el total de la concesión y en vez de dar al adjudicatario la libertad de decidir cómo y cuándo se construía, lo que decía el pliego era: No, usted no puede decidir cómo construirlo, sino que tiene que heredar estos contratos. Con lo cual, yo quería distinguir claramente el proceso de adjudicación de las contrataciones de obra de lo que fue la adjudicación de la concesión, porque yo

quería decir que la concesión ni ha estado ahora, ni antes, ni nunca; o sea, no ha estado investigada nunca, no es que ahora no, pero antes sí. Eso me gustaría dejarlo claro.

En cuanto al riesgo y ventura que hemos comentado, la propuesta ganadora hizo sus análisis propios; o sea, la propia oferta ya incluía el modelo económico-financiero, y ese era nuestro estudio de viabilidad. Nosotros incluimos en ese modelo la demanda que pensábamos que podía haber, que en aquel momento pensábamos que iba a ser un nivel 100, por poner un orden de magnitud. Ciertamente es que la Administración había pensado que la demanda iba a estar más bien en un nivel 70. En aquel momento, con los estudios de demanda, nuestras previsiones a futuro y las proyecciones, la estrategia se alineó más en que aquí, en el entorno económico de Boadilla y Pozuelo, se podía llegar a un nivel 100. Esos eran los ingresos que pensaba obtener la sociedad en aquel futuro. Realmente pensábamos que se podía llegar a ese nivel de demanda. Entonces, el primer factor riesgo, de riesgo y ventura, es saber si esos ingresos son ciertos o no son ciertos, así que se puso en marcha la concesión, se puso en marcha el servicio y lo primero fue que esa demanda no empezó a constatarse; con lo cual, nuestra previsión de ingresos, que era tener nivel un 100, empezó a decaer y, por lo tanto, nuestras proyecciones de ingresos empezaron a caer. Entonces, como la tarifa estaba en función de los usuarios, a menos usuarios, menos ingresos. Ese es el primer factor de riesgo que asumió el concesionario, que no llegásemos a esa demanda 100.

La variable que incorporaba este contrato era la famosa demanda mínima garantizada y máxima garantizada. Había dos esquemas. ¿Qué significaba eso? Todos tienen muy claro que si la demanda bajaba por debajo del 68, aunque bajase al 65 o al 50, la demanda garantizada significaba que se nos iba a retribuir por ese 68. Pero es que también funcionaba al revés: nosotros ofertamos que si la demanda en algún momento hubiese llegado a ser por encima de 100, renunciábamos a esa subida de la rentabilidad. Si en algún momento este proyecto llega a tener más de 100 usuarios, si hubiera tenido 105, la Administración solo nos hubiera pagado 100. Con lo cual, digamos que es un suelo-techo, es decir que funciona en los dos sentidos. Eso era lo que trasladaba. Ahora estamos en el nivel en el que estamos y está operando esa cláusula, pero sigue vigente la otra, la de decir: si algún día sube por encima de 100, renunciaremos a esa rentabilidad.

En cuanto a la fiscalización del proyecto, no tengan ni la más mínima duda de que me siento absolutamente fiscalizado por la Administración y controlado. Mensualmente le reportamos todos los informes que el pliego nos obliga, en los que les hablamos de operación, mantenimiento, servicio, calidad, encuestas y demás. Nuestro centro de control está conectado constantemente con el CITRAM, el Centro de Control de la Administración, y estamos constantemente fiscalizados. Además de las reuniones del Consejo de Administración al que acuden los representantes de la Administración, tenemos más reuniones bimensuales, ya con aspectos técnicos con los técnicos del Consorcio. O sea, estamos constantemente reunidos con ellos para hablar del servicio, para hablar de los usuarios y de las frecuencias. Además, nos consta que el Consorcio plantea inspecciones que llaman de "mystery shopper", en las que ellos tienen sus inspectores que van por la línea, hacen sus averiguaciones y sus análisis, y luego nos reportan las incidencias que ellos hayan podido detectar y nos piden explicaciones. En ese sentido, estamos absolutamente fiscalizados y controlados.

En cuanto al sistema de contabilidad analítica que tiene la empresa, la información auditada está todos los años correctamente presentada en el Registro Mercantil con informes de auditoría por entidades externas, y estamos cumpliendo absolutamente con toda la legislación vigente sin ningún lugar a dudas. Insisto, no tengan ni la más menor duda de que funciona todo: tenemos nuestra contabilidad analítica, nuestros programas y reportamos informes económicos absolutamente.

Volviendo al parte de la oferta, creo que merece la pena aclarar que tuvimos acceso al estudio de viabilidad en el año 2006. Lo incorporó el pliego y tuvimos acceso en abril de 2006 a ese estudio de viabilidad. Es lo único que yo puedo añadir: existía en el año 2006 y tuvimos acceso a él.

En cuanto a lo que ha trasladado respecto de las amortizaciones, el Plan General Contable, en lo que afecta a las concesionarias, identifica aquellas que pueden considerarse como activo intangible o activo financiero. Metro Ligero Oeste, por la casuística de su contrato, está calificada como un activo financiero y, por lo tanto, nosotros no tenemos que dotar el fondo de reversión, es un tema de legislación contable. Eso no quita que sí que estamos dotando otras cuentas, porque así nos lo pide el contrato de financiación, precisamente para asegurarse de que disponemos de esos fondos destinados a ese tipo de reinversiones; en eso sí que no hay ninguna duda.

Me remito también a lo que les comenté al respecto de que sí, ¡es verdad!, que desde 2007 a 2012 este proyecto, con sus imputaciones contables, no ha podido generar beneficios y, por lo tanto, no ha podido generar reparto de dividendos. A partir del año 2013 sí se han podido imputar contablemente beneficios, dando pie a los repartos de dividendos correspondientes.

En general, a modo de conclusión, insisto en que llevamos 14 años con este proyecto, y además del reequilibrio que ha habido con la Administración, hemos tratado muchas cosas y muchos temas. La relación ha sido fluida, porque puede ser que en al aspecto del reequilibrio no está siendo lo que nos gustaría, pero en el ámbito de la gestión del transporte hay muchos otros frentes de trabajo y aspectos que se trasladan tranquilamente a la Administración; estamos trabajando correctamente. Básicamente esta era la idea.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Escoda, por su presencia y por todo lo que nos ha aportado. Para terminar la sesión de hoy, pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

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

*(Se levanta la sesión a las 12 horas y 22 minutos).*

**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

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

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto:publicaciones@asambleamadrid.es)

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid