

Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid



Número 720

19 de junio 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 19 de junio de 2018

ORDEN DEL DÍA

1.- PCOC-198/2018 RGEF.2567. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estudios de demanda y justificación que se hicieron previos a la toma de decisión de poner en marcha las líneas de Metro Liger.

2.- C-509/2018 RGEP.5990. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Carlos Millán Urrea, responsable de la División de Concesiones 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).

3.- C-747/2018 RGEP.7707. 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 Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre solicitud formulada por la Comunidad de Madrid para obtener el reequilibrio de la concesión otorgada a Metro Ligero Oeste e impacto de dicha concesión en el endeudamiento de la región. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

4.- Ruegos y preguntas.

SUMARIO

	Página
- Se abre la sesión a las 11 horas y 17 minutos.....	43461
— PCOC-198/2018 RGEP.2567. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estudios de demanda y justificación que se hicieron previos a la toma de decisión de poner en marcha las líneas de Metro Ligero.....	43461
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito formulando la pregunta.....	43461
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras respondiendo la pregunta.....	43461-43462
- Intervienen el Sr. Gutiérrez Benito y la Directora General ampliando información. ...	43462-43463
— C-509/2018 RGEP.5990. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Carlos Millán Urrea, responsable de la División de Concesiones 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).	43464

- Interviene la Sra. Alonso Márquez exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	43464
- Exposición del Sr. Responsable de la División de Concesiones de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.....	43464-43466
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, la Sra. Serra Sánchez, Clara, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Gómez Ruiz.	43466-43474
- Interviene el Sr. Responsable de la División de Concesiones dando respuesta a los señores portavoces.	43474-43475
— C-747/2018 RGEF.7707. 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 Podemos Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre solicitud formulada por la Comunidad de Madrid para obtener el reequilibrio de la concesión otorgada a Metro Ligero Oeste e impacto de dicha concesión en el endeudamiento de la región. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).	43475-43476
- Interviene la Sra. Serra Sánchez, Clara, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	43476-43477
- Exposición del Sr. Subdirector General de Régimen Jurídico.....	43477-43479
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Alonso Márquez, la Sra. Serra Sánchez, Clara, el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Gómez Ruiz.	43479-43486
- Interviene el Sr. Subdirector General dando respuesta a los señores portavoces.	43486-43490
— Ruegos y preguntas.	43490
- Interviene el Sr. Gutiérrez Benito.....	43490-43491
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 19 minutos.	43491

(Se abre la sesión a las 11 horas y 17 minutos).

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todas y a todos. Vamos a comenzar la sesión de esta Comisión con el primer punto del orden del día.

PCOC-198/2018 RGE.2567. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. José Manuel López Rodrigo, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estudios de demanda y justificación que se hicieron previos a la toma de decisión de poner en marcha las líneas de Metro Ligero.

Va a sustanciar la pregunta el señor Gutiérrez. Agradecemos a la Directora General de Carreteras que venga de nuevo a esta Comisión. Disponen de cinco minutos cada uno. Tiene la palabra el señor Gutiérrez.

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Directora General, y espero que no me diga que usted no estaba en aquellos momentos o que no encuentra los estudios de demanda. La pregunta es de qué estudios de demanda de viajeros dispuso la Comunidad de Madrid a la hora de adjudicar la concesión tanto del Metro Ligero Oeste como del Metro Ligero Norte. Me gustaría que me citara esos estudios, quién los hizo, quién los pagó, en qué fechas se hicieron esos estudios y en qué se basaban los estudios, puesto que estamos haciendo estudios de demanda prospectivos sobre un medio, una infraestructura de transportes, que era inexistente en el momento en que se iba a hacer la adjudicación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señora Directora General, tiene usted la palabra.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Buenos días. Comparezco para intentar dar respuesta a la pregunta formulada por el Grupo Parlamentario Podemos: estudios de demanda y justificación que se hicieron previos a la toma de decisión de poner en marcha las líneas de Metro Ligero.

Voy a intentar dar respuesta a las preguntas que me ha formulado. Como saben, estas infraestructuras, las de Metro Ligero, se pusieron en marcha en 2007. Previo a la construcción de las infraestructuras se elaboraron tres proyectos, uno para cada una de las líneas: para ML1 el proyecto fue redactado por la empresa PROSER; para ML2, redactado por Ineco, y para ML3 redactado por SENER. Estos proyectos se redactaron en 2004. Cada proyecto de construcción llevaba incluido un anejo en el que constaba el estudio de demanda para cada una de las líneas. La metodología de los tres estudios de demanda fue análoga y se partían de datos de transporte existente, de población, de desarrollos previstos, de empleo en la zona de afección, de población activa, encuestas de movilidad, etcétera, y haciendo uso de un modelo matemático se llegaba a una estimación de la demanda prevista que se extrapola a todos los años del periodo concesional. Como una primera aproximación a

las demandas potenciales, se calcularon la población y el empleo en los radios 300 y 600 metros de las estaciones y, a partir de ahí, para una población dada y su proyección en los horizontes temporales que hemos indicado, se asigna un porcentaje de viajes potenciales para cada modo de transporte existente en la zona de estudio.

Como le indico, estos estudios se realizaron en 2004 y se incluyeron como anejo a los correspondientes proyectos, uno para cada una de las líneas de Metro Ligerero. Posteriormente, como saben, MINTRA licitó directamente los contratos de obra y se adjudicaron; adjudicación que fue publicada en el Boletín de 27 de enero de 2005. Estas obras, para la línea ML1, se dividieron en dos tramos, mientras que las líneas ML2 y ML3 se adjudicaron a empresas distintas. Como también creo que saben, estas obras comenzaron durante el primer trimestre de 2005 y, posteriormente, Eurostat, muy poco después, dictaminó que MINTRA debía clasificarse en el sector de las Administraciones Públicas, y para evitar la asunción de una elevada deuda por parte de la Comunidad de Madrid, es cuando MINTRA decidió sacar a concesión los metros ligeros, convocándose la licitación de los mismo en abril de 2006, en dos lotes: el lote 1, para las líneas T2, entre Colonia Jardín y Pozuelo de Alarcón y, T3, entre Colonia Jardín y Boadilla del Monte, que se adjudicaron a Metro Ligerero Oeste y, el lote 2, para la línea T1, entre Pinar de Chamartín-San Chinarro-Las Tablas, adjudicado a Metros Ligeros de Madrid. Muchas gracias.

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

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: No me ha contestado, señora Directora General, a quién pagó estos estudios. Me gustaría saber quién pagó, y supongo que si usted ha conocido en detalle su metodología y variables que han tenido en referencia en ese modelo matemático, tendrá disponible esa información.

Me gustaría que me explicase por qué se garantizan, sin embargo, a algunos de los concesionarios una demanda mínima que, además, es una demanda mínima que está calculada sobre la demanda que pone encima de la mesa el concesionario, y no sobre esos estudios que parece ser - he querido entender- que son estudios independientes, previos al concesionario y, sin embargo, hay a concesionarios a los que se les garantiza una demanda mínima. ¿A qué obedece en su opinión que haya que garantizar una demanda mínima? Porque, por otro lado, también se garantiza una rentabilidad mínima. ¿Qué sentido de gestión pública tiene que se garantice una demanda pero al mismo tiempo se garantice una rentabilidad mínima? Quiero conocer su opinión.

También me gustaría que me explicase por qué unos metros ligeros tienen reconocido rendimiento mínimo de demanda; qué casualidad que son aquellas líneas que tienen como accionistas a Fondos de Inversión con sede en Irlanda y OHL Concesiones, que también ha intentado desprenderse, y qué casualidad que también este concesionario es el que no está cubriendo ni de lejos las expectativas de demanda de viajeros que se pusieron encima de la mesa. Me gustaría que usted me indicase, que me diese su opinión al respecto, primero, sobre quién pagó estos estudios, por qué estos estudios no fueron los que luego se recogieron como demanda mínima en las concesiones y

se cogieron las cifras de demanda ofertadas por el concesionario, cosa que me parece... En segundo lugar, qué sentido tiene garantizar una demanda mínima a un concesionario y no a otros, como en el caso de San Chinarro-Las Tablas, que no tienen demanda mínima garantizada y, además, qué sentido tiene utilizar la garantía de rentabilidad al mismo tiempo que la garantía de demanda, ¿por qué una cosa y no otra?

Por último, ¿tiene conocimiento o estaba usted al frente de alguna responsabilidad cuando el 22 de marzo de 2011 se lleva a cabo la revisión de la tarifa que se paga a Metro Ligero Oeste, en donde se incorpora el rendimiento de demanda mínimo con efectos 16 de septiembre de 2011, después de cinco años de concesión, en los que no se había cumplido ni un tercio de las expectativas de usuarios en esa línea? Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gutiérrez. Tiene la palabra, señora Directora General.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Señor Gutiérrez, me pide que no le diga que yo no estaba en aquel momento. ¡Qué quiere que le diga! Ciertamente, no estaba. Tampoco estaba en 2011 y me pregunta si tenía alguna responsabilidad en 2011. Ese año estaba ejerciendo mis funciones como funcionaria en el Ayuntamiento de Madrid. Lo siento, es la realidad de mi trayectoria profesional. No estaba ni en 2004, ni en 2007, ni en 2011. Estoy ahora y en la medida de lo posible voy a intentar responder a lo que me pregunta; le respondo en la medida de mis posibilidades.

También le digo que no seré yo quien le diga que no saque conclusiones de los datos, pero déjeme que le dé algunos. Le indicaba que estos estudios de demanda por los que usted me está preguntando se incluyeron como anejos en los proyectos que se elaboraron en 2004, que fueron tres proyectos previos a la construcción de las infraestructuras.

Bien, le voy a dar algunos datos al respecto. En 2004 la demanda de transporte público crecía en Madrid en torno al 1,5 por ciento cada año. En concreto, la variación relativa de la demanda de transporte público en Madrid entre 2004 y 2005 -el momento en el que se realizan estos estudios de demanda contenidos en los proyectos- se situó en el 1,8 por ciento y esta tendencia continuó en 2006, de modo que el incremento de demanda en 2006 respecto a 2005 se situó en el 2 por ciento. Sin embargo, en 2007, por diversas circunstancias que todos conocemos, se produce un punto de inflexión de modo que en 2008 la demanda de transporte en Madrid decrece en ese mismo porcentaje, es decir, en un 2 por ciento.

Estos son datos que quizá puedan, no sé si justificar, pero que al menos ponen sobre la mesa cuestiones que pueden hacer entender cómo se realizaron esos estudios de demanda y la situación que se produjo a posteriori. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Esteban. Pasamos al segundo punto del orden del día.

C-509/2018 RGEF.5990. Comparecencia del Ilmo. Sr. D. Carlos Millán Urra, responsable de la División de Concesiones 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).

Solicito al señor Millán Urra que ocupe su lugar en la mesa. *(Pausa.)* Le doy la bienvenida de nuevo a esta Comisión. En primer lugar, la señora Alonso tiene un turno de cinco minutos.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias, señor Presidente. También le doy la bienvenida a esta Comisión, señor Millán Urra. Simplemente, por centrar el tema, quiero decirle que le voy a hacer algunas preguntas que, sobre todo, voy a intentar basar en información que hemos obtenido dentro de esta misma Comisión, tanto por parte suya como por parte de otras personalidades y responsables de Metro LigerO Oeste.

Antes de decirle que voy a centrar mi intervención en los reequilibrios y en las posibilidades que vamos a tener a futuro, quiero decirle que estamos deseosos de oír todo lo que tenga a bien contarnos, todo lo que a usted le parezca de relevancia sin ningún tipo de restricciones, tanto de dinero como de actuación o como comentarios sobre contratos; lo que usted tenga a bien decir. Muchas gracias y buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra, señor Millán.

El Sr. **RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE CONCESIONES DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Millán Urra): Yo creía, señora diputada, que sus preguntas no eran sobre reequilibrios porque otro compañero va a venir después a hablar precisamente del reequilibrio.

Gestión económico-financiera de la concesión de Metro LigerO Oeste y pagos a la misma. Quiero empezar diciendo que un modelo económico-financiero de un contrato de concesión es la elaboración de unas previsiones anuales en las que se tiene en cuenta principalmente tres cosas: la inversión del proyecto, los ingresos que genera y los gastos en los que se necesita incurrir. Con estos principios está claro que la gestión económico-financiera de un contrato de concesión y su valoración es una obligación de la propia sociedad concesionaria; así lo establece el pliego de prescripciones técnicas del contrato, en el que se indica que la gestión de las operaciones a realizar por el concesionario incluye, entre otras, la gestión financiera y presupuestaria.

Esta gestión no se puede llevar desde la Administración, porque algunos de los datos económicos que incluye son internos de la propia sociedad concesionaria. Por ejemplo, en relación con la inversión inicial, el importe reconocido por la Comunidad de Madrid de este contrato es de 513 millones de euros y 80 millones de euros más por la compra de material móvil, los tranvías; estando programada a lo largo del periodo de concesión la inversión de las reposiciones necesarias.

En abril del año 2006, MINTRA y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid firmaron un convenio de colaboración con objeto de coordinar las actuaciones a llevar a cabo. El Consorcio es la máxima autoridad en planificación y establecimiento de los programas de explotación de las infraestructuras del transporte público de viajeros: las características de prestación del servicio, en especial, el calendario, los horarios, la frecuencia de servicio, la inspección de los tráficos y servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, así como el propio control de ingresos y gastos de las empresas prestadoras del servicio y la compensación económica a aquellas que tengan asignadas una tarifa a cargo del usuario inferior a la técnica. Los ingresos que genera este contrato, demanda de viajeros por tarifa anual a aplicar, son gestionados por el Consorcio Regional. En este sentido, y según los pliegos que sirvieron de base para la contratación, contestando también al señor diputado –no sé cómo se llama-... (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO:** *Gutiérrez.*) Se lo voy a contar.

Durante los cinco primeros años se pagaba a la sociedad concesionaria la demanda real de viajeros; a partir del quinto año, los pliegos permitían al concesionario ofertar un mínimo a cobrar como porcentaje de la demanda ofertada. Este mínimo fue del 68 por ciento en este contrato, que es lo que se abona a partir del año 2012. (El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO:** *¿Y la rentabilidad no se tenía en cuenta?*).

El Sr. **PRESIDENTE:** Señor Gutiérrez, por favor.

El Sr. **RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE CONCESIONES DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Millán Urra): Los ingresos que genera este contrato son gestionados por el Consorcio en colaboración con esta división de concesiones. La sociedad concesionaria recibe del Consorcio de Transportes la retribución indicada, de la que se descuentan las cantidades ingresadas por la venta de billetes en taquillas y máquinas expendedoras. El pasado año 2017, la relación entre la demanda real y la ofertada fue del 24 por ciento, y la demanda real y la garantiza fue del 35 por ciento. Con estos datos y la tarifa actualizada cada año con el 98 por ciento del IPC del año, el importe abonado a la sociedad concesionaria desde el inicio de la concesión, a 31 de diciembre de 2017, ha sido de 668 millones de euros. Ahora bien, aunque desde la Administración no se pueda gestionar económico-financieramente el proyecto, sí existen procedimientos administrativos en el caso en que se considere que hay una mala gestión, para lo cual es necesario fijar previamente unos objetivos. Estos objetivos se fijan en los pliegos, pero no están valorados.

De acuerdo con sus funciones, el Consorcio Regional de Transportes establece un Plan de Explotación, que incluye un Plan de Operación, de Conservación y de Seguridad, basado en una comunicación permanente entre los centros de control de la concesión y el Centro de Supervisión del Consorcio. Las labores que se gestionan desde esta División de Concesiones, coordinadamente con el Consorcio Regional, son: el cumplimiento de los objetivos del plan de explotación; la prestación de un servicio de calidad a los viajeros, proporcionando unos niveles adecuados de capacidad, frecuencia y fiabilidad de las instalaciones; el mantenimiento de unas condiciones óptimas de confort ambiental en las distintas estancias del Metro, dársenas, coches e incluso aparcamientos, y garantizar un nivel de

seguridad del tráfico en el conjunto de la línea. El plan de operación son: los calendarios, que van en función de la época del año; el tipo de día, laborable o festivo, y las frecuencias, en función de que sea hora punta u hora valle. Se controlan también los recorridos, la flota necesaria en cada momento y los kilómetros anuales recorridos. Dentro del plan de conservación y mantenimiento se controlan las inspecciones a estructuras, cerramientos, pavimentos, protecciones y limpieza, así como a las instalaciones audiovisuales, de evacuación, protección contra incendios y alumbrado. Dentro del Plan de Seguridad, la vigilancia y seguridad de los viajeros y las medidas de protección.

De esta manera, trimestralmente, se realiza un informe de explotación que incluye los indicadores descriptivos en la explotación. Los acumulados de los últimos doce meses son: el número de incidencias de la asignación ferroviaria fue de 62; el número de incidencias relacionadas con el billeteaje fue de 1.134, debido a que se impuso la tarjeta sin contacto; la fiabilidad de los vehículos, que son los kilómetros recorridos entre dos averías, fue de 85.000 kilómetros; la accidentalidad y las incidencias por circunstancias tanto internas como externas a Metro Ligero fueron de 24; el incumplimiento por kilómetros no realizados fue inferior al 2 por ciento, que es el indicador que marca el pliego, en concreto, el 0,09 por ciento; el retraso medio en la llegada a la terminal fue de 51 segundos; el número de reclamaciones, 142, y los usuarios sin título validado de transporte, un 2,12 por ciento. Todos estos indicadores cumplen con lo que figura en los pliegos.

Paralelamente, la sociedad concesionaria envía para su visto bueno las cuentas anuales que incluyen el Balance, la situación a 31 de diciembre del año, y la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del año. A título de ejemplo se detalla un poco la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del año 2017: ingresos, 103 millones de euros -los ingresos incluyen no solo las operaciones, el pago de los viajeros, sino también los ingresos financieros generados por la rentabilidad de la cuenta a cobrar, reconocida por la sociedad concesionaria, así como algún ingreso por publicidad también-; los gastos operativos fueron 22 millones de euros; los gastos financieros 16 millones, y los impuestos también de 16 millones; como consecuencia, el resultado después de impuestos fue 48 millones de euros. El resultado después de impuestos se desglosa en dividendos y en reservas voluntarias para mantenimiento y grandes reparaciones, así como para el pago de expropiaciones pendientes que pueda haber. Esto es lo que tengo que decir respecto al tema de la gestión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene ahora la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la señora Alonso.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias de nuevo, señor Millán Urra. Estamos ya acostumbrados en esta Comisión a que nosotros preguntemos por gestión, por gastos, por pagos, por costes, por rentabilidades y, habitualmente, se nos contesta hablando de indicadores, de usuarios y de estimaciones de demanda, así que, ¡cómo somos así de flexibles!, me va usted a permitir que yo también lo sea, y voy a empezar pidiéndole los comentarios y la opinión técnica, simplemente, sobre dos curiosidades. Primera: en la sesión anterior estuvo con nosotros el Director Gerente del Consorcio, el señor Sánchez Vicente, y traía a nuestro ánimo la preocupación porque se le habían pedido unas cifras de rentabilidad, unos resultados sobre esta concesión más o menos estimados, y lo que nos

trajo fue la información que había obtenido de la propia concesionaria, diciendo que lleva acumuladas pérdidas por un total de 4 millones de euros desde 2007 hasta 2017. Ese es el resultado que ha obtenido la concesionaria. Voy a poner en relación estos periodos. Dicen que se distinguen dos periodos claros en la vida de la concesión. Hasta 2007, ejecución de obra, y desde 2007, explotación del servicio. Simplemente es una curiosidad que igual a usted le merece un comentario.

Segunda curiosidad: echando la vista atrás, leyendo intervenciones anteriores, me he quedado bastante preocupada por una cosa que quizás, como profana, no acabe de entender. Cuando se habla de reequilibrios, se mencionan desavenencias técnicas entre la Dirección General de Carreteras y el Consorcio, y se llega a decir en algunos casos que es precisamente por esto por lo que no han prosperado algunos reequilibrios cuyo inicio se había empezado a tramitar. ¿Quién tiene competencia para ello? ¿Cómo se resuelve? Le voy a decir: entre los que no se ponen de acuerdo -los ingenieros no acaban de decidirse- y otros que se solicitan y no llegan a prosperar, se dejan caducar. ¡Llegan a caducar! No sé si fue el señor Mora de la Cruz el que lo dijo así, y creo que era un reequilibrio también firmado por el señor Valverde Bocanegra. Pues si pasan todas estas cosas, ya empiezo a entender por qué no tenemos reequilibrios a favor de la Administración.

No ha habido una sola Comisión en la que yo no haya preguntado por los reequilibrios faltantes. Llegué a llamarlos reequilibrios automáticos, que creo que ha sido la base para rebatirlo y decir que no entiendo de lo que estoy hablando. Puede que no sea la palabra más apropiada; puede que lo califique así de una forma no perfectamente técnica, pero cuando digo reequilibrios automáticos me estoy refiriendo a los de puesta en vigor de manera... Porque tienen que ser prácticamente parejos al reconocimiento del pago por demanda mínima. Más claramente: cada año que tenemos que acudir a realizar los pagos según el rendimiento mínimo de demanda, que garantizamos en el 68 por ciento, de aquella cantidad tan desorbitada -y hablo de memoria- que era como un 50,4 por ciento más de lo que tenían más o menos acreditado, conocido, según unas estimaciones bastante mejores -y así se ha demostrado- en la propia Consejería... Pues bien, decía que cada año calculamos el pago según este rendimiento; en automático -no bien dicho-, de forma simultánea, debe ponerse en vigor el reequilibrio a favor de la Administración, un reequilibrio que todos conocemos, que se debe precisamente a lo mínimo de la demanda, al ser tan desastrosa que no se han producido inversiones ni gastos suficientes que amparasen el servicio. Estos son los reequilibrios a los que llamo automáticos y creo que con su buena voluntad entiende perfectamente a qué me estoy refiriendo.

Pues bien, le decía que si se nos ha venido a dejar claro que los reequilibrios son una decisión prácticamente exclusiva de la Consejería -cito palabras textuales del señor Mora de la Cruz-; si, como le estoy diciendo, la concesión ha sido tan ruinososa que ha llegado a producir ahorros ingentes en la concesionaria simplemente por la baja acreditación; si queda acreditado que esto es así desde 2013, en que la propia Administración consigue por este motivo efectuar un reequilibrio correspondiente a los años 2007 a 2013, vuelvo a preguntar por enésima vez: ¿a qué estamos esperando? ¿Dónde está el resto de reequilibrios? ¿Dónde están el reequilibrio de 2014, el de 2015 y

el de 2016? Y me paro aquí porque en 2017 sí se pide un reequilibrio de 19 millones por la causa que le estoy diciendo.

Voy a enlazar esto con lo que le he preguntado antes sobre las desavenencias entre los técnicos: esto se pide precisamente porque, para que no se vuelva a paralizar entre el Consorcio y la Dirección General, se encarga a un órgano externo que cuantifique estos ahorros. Eso está aquí dicho en esta Comisión: para cuantificar los ahorros, y que no pase como en las veces anteriores. No necesitamos a nuestros técnicos porque no se van a poner de acuerdo, lo contratamos fuera, y así fructifica. Me lo explicará usted.

Pero voy a ir más allá. Usted llega a la Dirección de Concesiones en el año 2015, y me consta que para el año 2015 ya se había hecho un estudio interno en el que se proponía hacer una renegociación del contrato en su conjunto. Se estaban produciendo una serie de desviaciones, todas ellas perjudiciales para los intereses de la Administración, que a alguno de sus técnicos, a alguna persona, vamos a decir a algún órgano responsable, le llevó a la consideración de cuantificarlo todo ello y ver que era de tal dimensión que quizá lo conveniente era renegociarlo. Pues bien, la dimensión era más o menos considerar que de los años 2007 a 2014 se habían pagado de más por estos ahorros no recuperados 14 millones al año, que de los años faltantes, de 2015 a 2036, esto se cuantificaba en, aproximadamente, 17 millones al año -sigo sumando-, y que para ya cerrar el círculo, y como no había sido necesario practicar algunas determinadas inversiones en el año 2014, precisamente por no haber demanda y porque estamos pagando mucho más de lo que se utiliza, había habido un ahorro de 13 millones por parte de la concesionaria; esta concesionaria que pierde 4 millones.

Todo lo que le he dicho es una desviación de tal magnitud que se decía que podía llegar a causar la quiebra de la concesionaria, y, por supuesto, no es eso lo que deseamos. Todo lo que estoy contando llega a decir que no hay riesgo ninguno para la concesionaria, que podría, incluso, producirse la desconsolidación de la deuda. No voy a hablar de riesgo y ventura, que ya lo hicimos la semana pasada, y puede que algunos de los posteriores comparecientes lo haga y le pida explicaciones sobre ello, pero sí quiero preguntarle señor Millán Urra, después de todas las deficiencias que le llevo señaladas de este contrato, de un contrato que se inicia con una estimación de demanda desorbitada y que todavía no acabamos de entender cómo se pudo aceptar y no fue declarado desierto de forma inmediata, después de decirle que los pagos no están proporcionados al uso-lo sabemos, lo pactamos así, y lo asumimos, pero estamos arrastrando doce años, y está previsto para dieciocho más-, después de hablar de los costes justificados por la Administración, costes justificados y ahorros no recuperados: ¿le parece a usted adecuado que pudiéramos considerar que se pudiera plantear con la concesionaria una renegociación global de este contrato para los dieciocho años que nos quedan? Mire, se lo pregunto ahora, que creo que ya ha habido propuestas de renegociación, no sé si ha sido una renegociación fallida, ni siquiera si se llegó a plantear, porque creo que usted, cuando llegó a la Consejería, en 2015, puesto que este informe ya estaba hecho. Usted al llegar a la Dirección General no sé si previamente lo conocía, si previamente había opinado sobre ello, pero sí estoy segura de que lo recibió como herencia, de que usted lo conoce, y a fecha de hoy

alguna opinión le merece. Con que me hable sobre ello me doy por satisfecha. Muchas gracias y buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ahora tiene la palabra la señora Serra por el Grupo Parlamentario Podemos.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Millán Urra. Gracias por estar aquí. Tenemos algunas preguntas que hacerle y por su dilatada experiencia seguro que nos las puede contestar, porque lleva usted muchos años en la Administración, en la Consejería. Queríamos preguntarle sobre todo tres cosas. No me voy a centrar en los reequilibrios, ya lo ha hecho la portavoz de Ciudadanos, y tenemos otra comparecencia, son tres cosas muy generales que han ido saliendo en esta Comisión en distintas comparecencias, y que son algunas de las preocupaciones fundamentales de mi Grupo y de otros Grupos. Como le digo, quería su opinión como experto sobre tres cosas: la primera, la cuestión de la demanda, de si esta obra –sobre todo, Metro Ligero Oeste- respondía realmente a una demanda real y a una necesidad real en la Comunidad de Madrid, si es una obra que necesitaban los ciudadanos y las ciudadanas madrileñas. Hemos visto las matemáticas que se hicieron, cómo esas matemáticas acabaron en los pliegos y en el contrato, y cómo esas matemáticas han sido un poco extrañas para los madrileños. Pero la cuestión es si en el origen esta era una obra que se podía decir que era demandada y, por tanto, que el Gobierno tenía el deber de ponerla en marcha, porque aquí, en esta Comisión -me centro en algo que ha salido en esta Comisión-, el Director Gerente del Consorcio, el señor Pradillo Pombo nos dio su opinión sobre esta obra. Dijo literalmente: “No tiene ningún sentido”, esas fueron sus palabras; también dijo aquí que: “Con plataformas reservadas se habría podido dar mejor servicio y mucho más barato”, expresión literal, y dijo que tenía que ver más bien con una especie de satisfacer favores a alcaldes de municipios, que querían que pasara por ahí el Metro, pero que realmente no tenía ningún sentido para esta Comunidad de Madrid y, por tanto, que era un gasto innecesario. Esa es mi primera pregunta, si usted considera que era una obra realmente demandada y necesaria.

La segunda pregunta es qué opina con respecto a lo que usted ha dicho aquí, efectivamente, de ese mínimo a cobrar a partir del año 2012, ese mínimo que se pone en funcionamiento después del quinto año, pero que no es tan mínimo porque es una garantía del 68 por ciento de la demanda estimada. Según hemos sabido también en esta Comisión, se concede el contrato a una empresa que estima una demanda superior a la que hace MINTRA; es decir, adjudicamos un contrato a una empresa que infla la demanda y, con respecto a una demanda inflada, le garantizamos un 68 por ciento a esa misma empresa. Parece un poco extraño que aparezca esta cláusula en un contrato, y me gustaría preguntarle qué opina acerca de este contrato y de esta concesión a esta empresa, que, por cierto, está hecha por la señora Cospedal, que hoy sabemos ya que se presenta a liderar el Partido Popular, cuando la señora Cospedal era la Consejera de Transportes cuando se concede a OHL este contrato que está investigado por la Púnica. Esa cláusula, como mínimo, nos parece extraña porque está de alguna manera cargando la totalidad del riesgo sobre la Administración y, al final, sobre los ciudadanos y ciudadanas.

Yo pregunté a otro compareciente el otro día porque me pareció muy interesante conocer que en febrero de 2014 una Directiva del Parlamento Europeo define qué es una concesión. Sabemos que el Metro Ligerero no nació como concesión, pero sí pasa a ser concesión en el año 2006, y sabemos que el Parlamento Europeo dice que la característica principal de una concesión implica siempre la transferencia al concesionario del riesgo, el carácter económico, y que cuando se elimina el riesgo, estableciendo una garantía en beneficio del concesionario, dice: "Debería no considerarse una concesión a efectos de esta Directiva." Me gustaría preguntarle cuál es su opinión sobre esta cuestión. Si el Metro Ligerero no nació como concesión pero pasa en 2006 a serlo y, sin embargo, no cumple con la característica principal de que el riesgo esté también sostenido por la empresa concesionaria, ¿cómo tenemos que considerar esto? Le pregunto en concreto qué le parece el porcentaje del que estamos hablando. Estamos hablando de una cláusula que está garantizando el 68 por ciento de una demanda estimada inflada.

Para la tercera pregunta me remonto a la cuestión de la viabilidad. Antes hemos preguntado por la cuestión de la demanda, voy a la viabilidad. Según nosotros tenemos entendido, se comienzan las obras del Metro Ligerero y se cierran contratos mientras todavía no se sabe cuáles son las cuentas y la viabilidad económica de esta obra. Esto nos ha sorprendido mucho en esta Comisión; de hecho, yo he hecho un ejercicio de investigación y he encontrado preguntas en Pleno de diputados que por aquel entonces estaban en esta Cámara, que, una vez el Metro Ligerero ya estaba en marcha, hasta el punto de tener contratos funcionando, no tenían absolutamente ni idea de cuál iba a ser el plan financiero y la manera de pagar el Metro, quién lo iba a pagar y cuál era su viabilidad económica.

Hemos preguntado a la Directora General de Carreteras por lo que establece la Ley que tiene que existir. Y vuelvo a explicar algo que al Partido Popular le molesta mucho que lo contemos una y otra vez, pero nos parece un asunto clave. Como digo, este Metro Ligerero comienza no siendo una concesión, pero pasa a serlo a mitad del proceso. Esto es así, como ustedes han dicho, porque computa como deuda y, por tanto, se toma esta decisión. El problema es que la Ley de 2003 de Contratos del Sector Público pone una serie de condiciones a lo que es una concesión –antes hablaba de la directiva europea-. Esta ley de 2003 dice –supongo que el proyecto original de Metro no, pero sí lo que acaba siendo Metro-, que si es una concesión, el proyecto tiene que contar con un estudio de viabilidad previo a cualquier contrato.

Bien, nosotros hemos preguntado y la Directora General de Carreteras nos ha dicho, puesto que ahí es dónde debe aparecer ese informe de viabilidad, puesto que MINTRA acaba yendo a la Dirección General de Carreteras, que ese informe no existe como informe oficial, básicamente, porque no tiene entrada de registro; es decir, no saben de cuándo es, no aparece, no existe y no tiene fecha. Si no tiene fecha, no sabemos si podemos considerarlo un informe oficial. Hay una cosa que sí está en nuestras manos, pero como no sabemos en qué momento empieza a existir, no podemos tomárnoslo en serio. Creemos que ese informe de viabilidad es del año 2006, posterior al año 2004 y posterior a algunos contratos. Tenemos una lista de contratos que, en el momento en que Metro Ligerero pasa a ser una concesión, salen a concurso público, una vez ya firmados. Toda esa lista de contratos puede haber sido posterior a la existencia del estudio de viabilidad económico-financiera que la Ley de 2003

dice que tiene que ser previo a toda concesión. Mi pregunta es: ¿según estas leyes y según estas condiciones, considera usted que podría considerarse que esos contratos son nulos, en caso de que ese estudio de viabilidad no hubiera precedido a los contratos? Esa es mi tercera pregunta. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Serra. Tiene la palabra el señor Vicente Viondi en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Millán Urra, que no sé si recuerda que ya estuvo aquí en otra ocasión. (El Sr. **RESPONSABE DE LA DIVISIÓN DE CONCESIONES DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS: Por la M-45.**) Efectivamente.

Voy a hacerle tres preguntas muy concretas y luego le voy a pedir, dada su experiencia, que nos dé su opinión. En primer lugar, es una pregunta muy sencilla, usted nos ha dicho que hasta el 31 de diciembre de 2017 se ha abonado un total de 668 millones, y que la previsión inicial era de 513 millones del coste más 80 millones de material móvil -así he tomado nota-. La pregunta es muy sencilla: dado que usted tiene dilatada experiencia en este asunto y sabiendo que aún quedan dieciocho años de concesión, ¿cuál es el cuadro de previsión de gasto hasta la finalización de la concesión? Es decir, si en diez años nos hemos gastado 668 millones, con lo que queda pendiente, ¿cuál es su cuadro de previsión de gasto, según está actualmente la concesión? Esa es una pregunta.

La segunda pregunta, a la que creo que me puede responder fácilmente, es la siguiente: hemos tenido varios expedientes de reequilibrio a petición de la empresa, también a petición de la Administración, ¿cuándo cree usted que se puede reducir aún más los costes de la concesión para la Administración? ¿Han llegado ustedes ya al tope de reducción en la concesión o es posible reducir aún más los costes para la Administración Pública?

En tercer lugar, le solicito que me haga usted una descripción de la comparativa entre la concesión de la M-45, que usted aquí avaló y defendió, relacionándola con la de Metro Ligero Oeste, que usted ha conocido a partir de 2015. Creo que hay sensibles diferencias, ¡insensibles!, y esta es aún mucho más onerosa que la relativa a la M-45; esa es nuestra valoración.

Luego, hay una última cuestión. Planteaba la portavoz de Ciudadanos el ámbito de la renegociación global y ese informe interno que ya hemos comentado en alguna otra ocasión en esta Comisión, que se empezó a elaborar en 2015, aunque no se llevó a cabo el reequilibrio definitivo hasta la llegada de la Consejera actual, doña Rosalía Gonzalo. Yo le pregunto: más allá de esa renegociación global, ¿usted cree que es posible, dadas las condiciones de gasto que está suponiendo Metro Ligero con respecto a la rentabilidad social, es decir, los escasos usuarios que lo cogen, que la Administración pudiera emprender alguna negociación para rescindir la concesión y dejar de prestar el servicio o para llegar a esa renegociación global que aminore los gastos tan elevados que está suponiendo hasta la fecha? Gracias, Presidente.

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

El Sr. **GÓMEZ RUIZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Bienvenido de nuevo, señor Millán, porque no es la primera vez que está usted en esta Comisión; yo sí y, por lo que he podido ver en el Diario de Sesiones con carácter previo, para preparar las intervenciones de hoy y las futuras, permítame que le diga que parece un poco el día de la marmota, porque se plantean siempre las mismas cuestiones, a las que los comparecientes que llaman los Grupos de la oposición dan las respuestas pertinentes. Por tanto, creo que, si se quiere avanzar en el objeto de esta Comisión, que supuestamente es el endeudamiento, lo primero que hay que considerar es el cómputo global de lo que gasta la Comunidad de Madrid en apoyar el transporte público y cuánto supone esta concesión. Y, bueno, si vamos a hacer un debate respecto a si era correcto o no dedicar dinero al transporte público, pues, ¡hombre!, sin ir más lejos, cogemos el presupuesto inicial del Consorcio de Transportes y vemos que para este año 2018 las aportaciones ascienden a 1.360 millones de euros.

Ciertamente, aquí no hay contratos de concesión de obra pública, pero sí que hay contratos –además, son de obligado cumplimiento– con las empresas concesionarias transportistas, bien sean privadas, por ejemplo, concesionarios de líneas de autobuses, o bien sean públicas, llámese Metro o llámese Cercanías. ¿Computa esto como endeudamiento? Pues, discúlpenme, pero, desde mi bisoñez, y también desde cierta experiencia en asuntos de la Administración, aplicando los criterios que aplican ustedes, quizá sí habría que considerarlo endeudamiento, porque, en definitiva, se trata de un compromiso de gasto por parte de la Comunidad de Madrid; es decir, si no se aportaran esos más de mil millones de euros al año en subvencionar el transporte público, no tendríamos el nivel de calidad de transporte público que tenemos en la Comunidad de Madrid, y particularmente el Consorcio es una fórmula envidiada e imitada en muchas otras partes.

Entonces, vamos a poner las cosas en sus justos términos. Nos estamos centrando en el Metro Ligero, y particularmente en el Metro Ligero Oeste. ¿Cuáles son los argumentos? ¡Oiga, es que esto había que haberlo previsto desde un principio! Bueno, ya sé que no es el objeto de esta Comisión y, además, no voy a incidir sobre ello porque no tengo ningún interés en hacer polémica, pero errores a la hora de planificar infraestructuras se cometen en todas partes, y tenemos bien cerca el tranvía de Parla; no voy a insistir en esto ni quiero hacer polémica, es solamente un ejemplo de que, en principio, nos puede pasar a todos: en primer lugar, al Alcalde de Parla, pero también al Consorcio de Transportes, que colaboró en la construcción, aunque en pequeña medida, y luego en la explotación. A todos nos pareció una buena idea, pero a veces se cometen errores de previsión y las cosas no salen como uno pensaba.

Creo que lo ha explicado la señora Directora General de Carreteras e Infraestructuras; había unas previsiones, que además todo el mundo compartía, porque nadie dijo entonces que esto parecía un completo disparate. ¡Claro!, había unas previsiones de crecimiento de viajeros de en torno al 2 por ciento al año en la época en que se pensó y en la época en que se licitaron estas infraestructuras. ¿Con qué nos encontramos? Nos encontramos con una severa crisis económica que el entonces

Presidente del Gobierno no previó. De hecho, en 2007 se decía por parte del Gobierno Socialista que íbamos a adelantar a toda velocidad a Italia, a Francia y que el sistema financiero estaba en la Champions League. El señor Rodríguez Zapatero lo creyó y lo creímos muchos españoles, pero al año siguiente resulta que la realidad no fue esa.

Las infraestructuras se planifican con proyecciones de demanda y con proyecciones de crecimiento; si luego esas proyecciones resulta que no tienen reflejo en la realidad no es por causas imputables a quienes lo planificaron, sino porque se midieron mal los riegos en el conjunto de la economía española y se midieron mal las capacidades de crecimiento. Es decir, que en lugar de tener un 68 por ciento de demanda mínima tenemos un 32 por ciento; mire usted, es por el resultado de todo esto que digo. Además, quizás habría que recordar que, particularmente, en la línea de Boadilla estaba prevista desde hace muchos años la llamada Operación Campamento y, finalmente, no se desarrolló; eran, creo recordar, más de 11.000 viviendas, y no se desarrolló la Operación Campamento. ¿Por qué no se desarrolló? Creo que no fue por falta de voluntad, ni del entonces Gobierno de la Comunidad de Madrid, ni tampoco del entonces Gobierno de España, ni del Ministro de Defensa de entonces, el señor Bono. ¿Por qué no se pudo hacer? Porque hubo una sentencia del Tribunal Supremo que dijo que ese ordenamiento era nulo. ¿Quién interpuso el recurso? ¡Vaya por Dios!, resulta que lo interpusieron los señores de Ecologistas en Acción, una asociación con la que tiene muy buena relación el señor Sánchez, de Podemos, y nos podría comentar cuáles fueron los motivos, y, también, desgraciadamente, el señor Lissavetzky, que entonces era el portavoz socialista en el Ayuntamiento de Madrid.

Creo que hay que poner en situación todo esto, en lugar de enredarnos en buscar si procedía el reequilibrio en 2007 o en 2014, si falta 1 millón de euros o 2; es pertinente e importante, pero creo que hay que ir a lo sustancial. Ha dicho la señora Serra: "El señor Valverde dijo que esta obra era un capricho." Oiga, imire, usted!, yo he estado mirando el Diario de Sesiones y no he visto que haya dicho exactamente eso que usted dice el señor Valverde. Pero me parece que no fue un capricho para los alcaldes de los municipios que en aquella época no querían autobuses, porque les parecía, una vez previsto el crecimiento que iba a tener la demanda de transporte, que entonces nadie discutía, un medio ineficaz. En aquella época, lo recordarán ustedes, también los más jóvenes, los ciudadanos de Madrid, poco menos que, por hacer la humorada, reclamaban Metro casi a la puerta de su casa y, ¡ay de aquel!, ¡ay de aquel!, ¡ay de aquel que lo contraviniera! Había consenso en todas las fuerzas políticas que entonces estaban en los arcos parlamentarios, tanto de la Comunidad de Madrid como de los municipios.

Claro, venir aquí, diez o doce años después, a decir que todo aquello fue un error... Me remitiré a un dicho castizo: "cuando uno ve el sexo al pasar el animal, ya puede sexar perfectamente" No voy a utilizar la expresión que todavía es más castiza y que todos ustedes recuerdan. Entonces, todas estas cosas que ustedes dicen, y que todos comprendemos, nadie podía preverlas. Además, les digo que si algunos hubieran sido capaces de prever la crisis que iba a haber de 2008 en adelante, podríamos haber ido al mercado de futuros a hacer "short sell", ¡y hoy seríamos todos millonarios! Las predicciones ex post facto a cualquiera se le dan bien, pero como he dicho antes, a veces se

comenten errores de previsión que no son voluntarios ni tampoco para favorecer, en extrañas teorías de la conspiración, a tal o cual empresa constructora.

En otro orden de cosas, hablan ustedes de reequilibrios. Ahora nos lo explicará el señor Millán. Hombre, el reequilibrio es un derecho que tiene el concesionario y cuando se plantea una concesión en la que uno, la Administración, regula la tarifa –ya termino con esto-, el riesgo y ventura, naturalmente, hay que regularlo en función de la tarifa que se fija, porque si no, si podemos fijar la tarifa y el concesionario tiene derecho a reequilibrio, lo que estamos haciendo, básicamente, es arruinarle.

En todas estas cosas tiene que haber un poco de racionalidad y en cuanto a la rescisión o no rescisión, nos lo dirá ahora el compareciente, pero, claro, si ustedes plantean rescisiones, estas llevan aparejadas indemnizaciones; indemnizaciones por lucro cesante, de acuerdo con lo que diga el pliego, por la inversión. Evidentemente, si usted no lo quiere pagar a plazos, lo tendrá que pagar al contado, que, al final, esa es la filosofía de las concesiones de obra pública. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez. Ahora tiene la palabra el señor Millán Urra por tiempo de diez minutos pero, si necesita más, no tenga problema.

El Sr. **RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE CONCESIONES DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS** (Millán Urra): En relación con las pérdidas expuestas por el concesionario, desconozco, con los números que presentan las cuentas anuales, que pueda llegar a tener pérdidas. Si es como consecuencia del último reequilibrio aprobado, ya es otra cosa.

No he traído nada sobre los reequilibrios porque el compañero que comparece después es el que va a hablar de estos temas, pero le puedo decir que en MLO hubo un reequilibrio nada más ponerse en servicio porque la inversión fue mayor de la prevista. Hubo un reequilibrio a los cinco años cuando se pasó a pagar la demanda al 68 por ciento de la oferta. Desde ese año, que fue 2012, hasta 2014, el propio Consorcio descontó unas cantidades gestionadas con el concesionario de los pagos.

Cuando entro en 2016 en concesiones de tranvías, me encuentro que ciertamente ya está avanzado este reequilibrio. Hubo unos problemas jurídicos que lo retrasaron y al final se aprobó en 2017. Luego mi compañero, si quieren, lo explicará mejor.

En cuanto a los estudios de demanda, me imagino que estarían mal hechos, porque es incomprensible que la demanda real sea muchísimo más baja que los estudios de demanda. Y que el señor Gerente del Consorcio dijera que ellos no aconsejaron construir estos Metros cuando la responsabilidad de toda la planificación de las infraestructuras es de ellos... Si no fue así, desde luego que no fue una decisión de ningún funcionario. Los funcionarios no decidimos y permítanme que yo no dé mi opinión sobre estas cosas, ni como experto ni como nada. Yo soy un funcionario que me dedico a cumplir unos pliegos y unos contratos que ya están hechos.

Mi opinión sobre el 68 por ciento es que me parece un poco exagerado pero, bueno, realmente el pliego era el mismo para la línea de Pinar de Chamartín a Las Tablas y no ofrecieron mínimo. Entonces, en ese tren están cobrando el tráfico real. ¿Por qué se hizo así? No se lo puedo decir.

Efectivamente, lo del riesgo de la concesión es verdad. Si a una concesión se le quita el riesgo deja de ser concesión. Por otro lado, hay una Directiva de la Unión Europea que dice que ese riesgo no puede ser también exagerado, porque puede ser la ruina del concesionario.

En cuanto a los estudios de viabilidad, efectivamente, la Ley de 2003 obligaba a que, previamente a la contratación de un contrato de concesión, existiera un estudio de viabilidad que pudiera demostrar que existe una viabilidad social o económica para ejecutar ese contrato. Ante esa decisión, yo no sé si estos contratos eran nulos o no, porque posteriormente salió otra ley, la de contratos, que no era tan superexigente; esta de 2003 duró poco, pero bueno.

Luego, la previsión de gastos hasta el final de concesión es difícil de dar, porque no se sabe qué viajeros va a haber de ahora en adelante Imagínate, si se amplía la Universidad Francisco de Vitoria, itodos los que lo usarían allí! Pues, claro, no se puede saber.

¿Se pueden reducir más los costes? Bueno, nosotros con este último reequilibrio hemos apurado al máximo todo lo que podíamos justificar. No sé si puede haber... Lo hemos estudiado bien, a conciencia, para reducir gastos del concesionario en cosas que no tenía previsto o tenía previstos gastos que no ha llevado a cabo porque la demanda no lo necesita.

En cuanto a la comparación con la M-45, son contratos totalmente diferentes. El contrato de la M-45 es un contrato puro y duro de concesión, lo que pasa es que no paga el usuario sino que paga la Comunidad, porque es una subvención al usuario. Por ejemplo, las tarifas de la M-45 son más bajas que las tarifas de cualquier concesión de peaje explícito. El importe es parecido a estos contratos, pero, claro, ipor ahí pasan 100.000 vehículos todos los días! y aquí no se llega a los 6 millones de viajeros en el año.

No sé si me he dejado alguna cosa por contestar, pero, claro, mi opinión no puedo darla salvo cuando me jubile. (*Risas*).

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Millán Urra; le agradecemos de nuevo que haya venido. Seguramente, cuando se jubile, le volveremos a citar, ino lo dude! (*Risas.*) Muchas gracias.

Pasamos al tercer punto del orden del día.

C-747/2018 RGEP.7707. 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 Podemos

Comunidad de Madrid, al objeto de informar sobre solicitud formulada por la Comunidad de Madrid para obtener el reequilibrio de la concesión otorgada a Metro Ligero Oeste e impacto de dicha concesión en el endeudamiento de la región. (Por vía del artículo 210 del Reglamento de la Asamblea).

Pedimos al señor Irureta-Goyena Sánchez que nos acompañe en la mesa. *(Pausa.)* Muchas gracias por su asistencia. En primer lugar, tiene la palabra la señora Serra, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, por cinco minutos.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señor Irureta-Goyena. Usted compareció aquí el 22 de mayo de este año. A partir de lo que nos contó, sabe que los Grupos le formulamos muchas inquietudes y preguntas para las que usted dijo que no venía preparado. En ese momento lo entendimos, pero se las hicimos de todas maneras, así que usted también sabe cuáles son las dudas y le agradeceríamos –supongo que todos los Grupos- que pudiera comentarnos algo acerca de lo que allí le preguntamos. Le recuerdo que le preguntamos acerca del contrato de concesión y también sobre las cláusulas que estaban en el contrato, y le preguntamos por esa diferencia entre los cálculos que había hecho MINTRA y los cálculos que había hecho después OHL. Con esto quiero contestar al Partido Popular porque sé que responderá lo mismo que ha dicho en la comparecencia anterior; a nosotros nos parece que la cuestión del Metro Ligero no se resuelve diciendo que ha habido una crisis y que, además, es culpa del señor Zapatero no haberla advertido. La demanda del Metro Ligero se ha mantenido estable durante todos los años del Metro Ligero, no hay una caída de la demanda de los usuarios del Metro Ligero, hay una estabilidad durante todos los años, así que la crisis no ha hecho que la gente haya dejado de usar el Metro Ligero, puesto que los estudios dicen eso. (El Sr. **GÓMEZ RUIZ**: *Comparece él; yo no comparezco.*).

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

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: En segundo lugar, lo que nosotros estamos diciendo -y le pregunto a usted, igual que le preguntamos la pasada vez que vino- es que, más allá de todas las previsiones que se hicieron con anterioridad a la crisis, sean las de Zapatero o las del Pato Donald, MINTRA hace unas previsiones y la concesionaria hace otras y, sin embargo, el Gobierno de la Comunidad de Madrid le da Metro Ligero a una concesionaria que infla las previsiones con respecto a MINTRA. Por mucho que MINTRA hiciera unas previsiones previas a la crisis, la pregunta es cómo es posible que OHL inflara un 50 por ciento las previsiones de MINTRA, ¿esto no tiene nada que ver con Zapatero! Esta es una cuestión de cómo un Gobierno le da un contrato a OHL -que, por cierto, está investigada por la Púnica-, que hace un inflado del 50 por ciento respecto a lo que hace la propia Administración!

En tercer lugar, como usted sabe, le preguntamos por esos reequilibrios y cómo eran tan oscuras las cuentas. Esta pregunta se la hice yo, le pregunté si a usted le parecía normal que en ningún caso se hiciera un procedimiento divisorio de la explotación del servicio, porque no sabemos cuál era el pago de la obra, la compensación tarifaria y los importes liquidados. ¿Le parece normal que

se pueda hacer el cálculo de los reequilibrios teniendo unas cuentas tan oscuras y una imposibilidad para discriminar qué dinero va para cada cosa? A raíz de eso, le dije que en el año 2014 iba a ver un reequilibrio a favor de la Administración, pero ese reequilibrio no llega a producirse, y por lo visto hay una diferencia de opiniones técnicas. Si los técnicos de la Consejería no se ponen de acuerdo acerca de cómo debe llevarse el equilibrio, nos gustaría conocer aquí cuáles son esas discrepancias, ya que nos parece, como mínimo, preocupantes. ¿Cuáles son esas diferencias? ¿Dónde se encontraban esas diferencias que tienen los técnicos entre sí? ¿A qué se deben? Si se deben a algunas oscuridades, ¿cuáles son los criterios de la Administración y del Gobierno y por qué no llegan a ponerse de acuerdo? Porque es un reequilibrio a favor de la Administración y, al final, de los ciudadanos y de las ciudadanas.

Esas eran algunas de las preguntas; por supuesto, también están las que hicieron mis compañeros, que fueron muchas. En el turno de réplica le detallaré más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Serra. Tiene ahora la palabra el señor Irureta-Goyena.

El Sr. **SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO** (Irureta-Goyena Sánchez): Buenos días. Me han convocado para hacer una exposición que se define en el escrito como la solicitud de reequilibrio que llevó a cabo la Administración en el contrato MLO. Entonces, yo había preparado unos antecedentes referidos a la tramitación del contrato. Creo que conocen perfectamente todos la tramitación de este contrato y los pasos que ha dado, así que, simplemente, quiero recordar que estas líneas estaban previstas en el plan de ampliación de Metro, que se iniciaron por MINTRA, que después, por las razones ya conocidas y que ustedes han comentado también, pasaron a articularse a través de un contrato de concesión que asumió las actuaciones y los contratos anteriores. Nos encontramos ante un contrato de concesión que se retribuye a través de una tarifa técnica que se abona al concesionario por cada usuario que utiliza el Metro Ligero, con una demanda garantizada del 68 por ciento de la prevista en la oferta. Tal y como ha expuesto el compareciente anterior, esta es una posibilidad que daban los pliegos por la que optó, en este caso, el licitador que resultó adjudicatario y, por tanto, es la demanda garantizada que tiene este caso.

También se ha hablado de los reequilibrios anteriores que se aprobaron en beneficio del concesionario por las razones ya expuestas; por lo tanto, no voy a reiterarlo. Lo que sí pudo constatarse cuando se inició la explotación de la obra, desde el comienzo, fue que había una menor demanda real respecto a la garantizada, lo que supuso inferiores reinversiones y costes de mantenimiento asociados al servicio. Por ello, desde 2008 hasta el momento presente, la Administración ha dado su conformidad a varias disminuciones relativas a la explotación del servicio, afectando a frecuencias y horarios, lo que ha ocasionado una menor intensidad del servicio respecto a la prevista en el pliego y en la oferta y, en consecuencia, una reducción de gastos para el concesionario.

También se ha expuesto anteriormente por alguno de los comparecientes previos que esto supuso que, por parte del Consorcio, diera lugar a un menor pago en 2013, superior a 4 millones de euros. Sin embargo, dado que el descenso de usuarios sobre los previstos -con la correspondiente disminución del servicio- se ha seguido manteniendo desde entonces, se consideró que resultaba necesario que se aplicase el sistema de reequilibrio previsto en el pliego, consistente en introducir los efectos económicos resultantes de tales disminuciones de intensidad del servicio de frecuencia en el plan económico-financiero de la concesión y aplicar medidas que permitiesen mantener la TIR del proyecto ofertada. Era evidente que este menor servicio había venido produciendo ahorros a la sociedad concesionaria en los costes de explotación, mantenimiento, reposición y reinversión, dando como resultado que el nivel de actividad real se situara un 65 por ciento por debajo del nivel comprometido en la oferta. También saben que el régimen económico del contrato exige mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión en los términos que se hayan pactado en la adjudicación, teniendo en cuenta el interés general y el interés del concesionario, y que la Administración debe restablecer el equilibrio económico del contrato en beneficio de la parte contratante que corresponda en los términos establecidos en la ley. Por ello, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, en noviembre de 2007 se ha iniciado un expediente de reequilibrio, cuyo resultado ya conocen, que ha supuesto que se reequilibrase la concesión.

A lo largo de las distintas intervenciones, han hablado ustedes de los intentos previos de efectuar reequilibrios y han preguntado por qué no llegaron a prosperar. Ya se comentó en su momento -y ahora se lo vuelvo a indicar- que esto se debió básicamente a diferentes consideraciones técnicas, no sobre el hecho de que había una disminución de gastos derivada de los menores costes que tenía la explotación, sino acerca de cuáles debían ser las variables a utilizar para medir, evaluar y computar cuáles eran precisamente esos ahorros. Al final, la orden de reequilibrio a partir de la propuesta de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras tuvo en cuenta como variables para medir la actividad del concesionario el número de trenes ofertados, el número de paradas operadas, el número de frecuencias y el número de pasajeros transportados sobre los ofertados. Sin embargo, cierto es que cabría la posibilidad de que otros entendieran que debían haberse utilizado otras variables, aspecto que fue alegado y discutido por el concesionario en la tramitación del reequilibrio. Por tanto, que quede claro que no existió una discrepancia sobre la existencia de los ahorros y del desequilibrio que debía reequilibrarse, sino acerca de los instrumentos y los parámetros que debían utilizarse para computarlos.

Tal y como les estaba diciendo, en 2017 se inició ya el reequilibrio de acuerdo con las previsiones del contrato, reequilibrio que se basaba en la aplicación de los principios generales del Derecho: buena fe, seguridad jurídica, confianza legítima y prohibición del enriquecimiento injusto, que resultan plenamente aplicables a la contratación administrativa y que constituyen un instrumento admitido por la jurisprudencia para justificar el reequilibrio económico.

Tal como se expone en la Orden de resolución del procedimiento, resultaba necesario efectuar este reequilibrio económico a favor de la Administración, porque existe un interés general en que se retribuya de forma adecuada al concesionario, pero en este caso no se sostenía la equivalencia

entre el servicio que se prestaba y lo que se recibía a cambio. Por ello, el 5 de febrero de 2018 la Consejería dispuso reestablecer el equilibrio económico-financiero. Tal y como prevé el contrato, existen distintas medidas posibles para reequilibrar la concesión, incluyendo el ajuste de la tarifa técnica, el incremento o disminución del plazo concesional, entre otros. En este caso se optó por la utilización de la tarifa técnica, que para el año 2017 estaba fijada en 5,511262 euros/usuario, y que, después del reequilibrio, pasó a 4,396066 euros/viajero.

Se ha planteado aquí que el hecho del retraso en el reequilibrio podía haber causado un perjuicio económico a la Administración, pero me gustaría aclarar que al efectuar un equilibrio se tiene en consideración la vida total de la concesión. Por tanto, el hecho de que se haya aprobado el reequilibrio en 2018 no supone un perjuicio para la Administración ni para los intereses generales, sino simplemente que la aplicación y la imputación de esa tarifa varía teniendo en cuenta el momento de la aplicación. Pues, simplemente he de decirles en esta primera intervención que, una vez aprobado el reequilibrio, ha sido recurrido por el concesionario ante los tribunales.

En cuanto al efecto que esto pudiera tener en la situación de endeudamiento de la Comunidad de Madrid, creo que resulta muy arriesgado hacer cualquier valoración al respecto, porque, en definitiva, lo que exige el régimen contractual es que exista un equilibrio entre las prestaciones de las partes, y si se produce una ruptura de ese equilibrio es necesario equilibrarlo. En una concesión que tiene un horizonte temporal tan prolongado puede ocurrir todo tipo de circunstancias que exijan que vuelva a plantearse un reequilibrio bien a favor o bien en contra de la Administración. Por lo tanto, parece muy arriesgado efectuar una valoración; ya les han comentado que, de momento, el reequilibrio actual ha supuesto que la cantidad que tiene que abonarse al concesionario se encuentra en torno a los 20 millones de euros. Esto es lo que quería decir de momento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la señora Alonso.

La Sra. **ALONSO MÁRQUEZ**: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Irureta-Goyena. Voy a empezar la intervención de la misma forma que lo he hecho antes, porque, oyéndole sus últimas palabras de que la ley nos exige el equilibrio permanente entre las partes, no sé si está abogando porque sufraguemos los 4 millones de pérdidas de la concesionaria; entiendo que no.

Señor Irureta-Goyena, me voy a referir a mis palabras de la intervención anterior. Usted vino sin suficiente documentación, sin suficiente información para podernos ayudar, pero, con muy buena voluntad, se quedó, la oyó, y por eso no van a sonarle nuevas mis palabras, voy a volver sobre ello. Empezaría por decirle que explicarnos los trámites del reequilibrio, como usted nos lo propuso, dado el carácter jurídico de su cargo, nos vendría muy bien, pero sobre todo le pediría que nos explicara el cauce del reequilibrio diciéndonos simplemente las fases importantes, qué órgano es el responsable y cuál es el alcance de esta responsabilidad que tiene.

No quisiera tan solo detenerme ni que rellenase la respuesta hablándome de órganos que opinan, sino que le estoy preguntando por los órganos que deciden, y quería saberlo desde lo fundamental, desde el primer responsable, que entiendo como primer responsable aquel que está obligado a vigilar el contrato y a alertar de la causa para iniciar un expediente de reequilibrio, a favor de la Administración o a favor de la concesionaria, y, por supuesto, quería conocer el último responsable del proceso, si es la Consejería, el Consorcio o una dirección general; ¿quién aprueba definitivamente el expediente o lo deniega?

Mire, en una comparecencia anterior, el 6 de marzo, al señor Pradillo le inquiría sobre lo mismo; le preguntaba si me podía decir cuál era el último responsable técnico y el último responsable político en una decisión tan compleja como es aprobar un reequilibrio, y él fue muy riguroso: el reequilibrio, solamente le compete al Consorcio Regional de Transportes de Madrid y no hay ninguna decisión política. Yo, como no acabo de entenderlo y usted tiene una visión bastante más amplia de todo ello, quisiera que me lo aclarara. Porque sí es cierto que el señor Pradillo, cuando me respondió, volvió a coger el mismo carril que ha cogido ahora el señor Gómez: identificar reequilibrios con aquella parte de pagos al concesionario. Ya se nos ha olvidado que existen los reequilibrios a favor de la Administración; debe de ser por no practicar con ello, pero en esas estamos.

Hablando de su componente jurídico, quería también que nos comentase la Resolución del 11 de abril de 2011 en la que se redactan precisamente estos reequilibrios a favor de la Administración. Quiero recordar que en la Resolución se redactan los reequilibrios más detalladamente a favor del concesionario, pero también se introduce una mención expresa a cómo deben ser los reequilibrios a favor de la Administración y, como le decía, a base de no practicar, veo que han debido de quedar claros los reequilibrios para el concesionario pero no para la Administración. Bien, si los hemos aplicado en 2013, me reitero en ello, y con carácter retroactivo todo lo acumulado hasta entonces, se comenta que se intenta hacer en 2011, pero no encaja, y sí se hace en 2013. ¿Por qué desde 2013 hasta 2018 no se ha hecho? Quería decir 2017 pero aprobado en 2018. Porque la resolución decía expresamente: "Cada año deberá compensarse a favor de la Administración la diferencia existente entre reinversiones y costes de explotación asociados al servicios que serían necesarios para atender la demanda garantizada y aquellos en los que efectivamente se incurre porque la demanda no alcanza ni a ser la mitad". Esto se dice en la resolución. Se añade: "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 los contratos en los términos en que ya fue adjudicado, licitado y adjudicado." Pues bien, si esto es tan claro, tan pertinente, si está en el contrato de concesión, en los pliegos, si está desde que se licitó y posteriormente se adjudicó, cómo puede ser que el señor Viceconsejero, Valverde Bocanegra, el 20 de marzo nos explique que en 2011 precisamente tienen que desistir de hacer un primer reequilibrio a favor de la Administración por este concepto, el de ahorro de costes, porque decía explícitamente que no tenía encaje jurídico. Pues, bien, me planteo si es un problema de redacción de contratos, señor Irureta-Goyena. Si las interpretaciones de un contrato tienen que ser rigurosas -se lo decía en mi intervención la otra vez que usted compareció-, ¡hombre!, si un contrato tiene que ser claro y riguroso en todos sus apartados, ¡cuánto no más en los fundamentales! No estamos en un pequeño detalle;

estamos cuantificando el precio, el coste de esta concesión. Entonces, le pregunto: si no había encaje legal en 2011, pero sí en 2013, es porque al final le dan un encaje legal y se consigue este reequilibrio; entonces han conseguido darle encaje legal, no hay otra forma de entenderlo, y se han acabado las excusas. Ya con el reequilibrio de 2013 queda establecido el procedimiento, el cauce, para continuar con los reequilibrios a favor de la Administración, que no me canso de reclamar. Aunque, quizá esté equivocada, porque en la intervención que acaba de hacer el señor Millán Urra ha llevado a mi ánimo a una duda: igual yo estoy hablando del reequilibrio de 2017, de los 19 millones, el que anunció la señora Cristina Cifuentes cuando el expediente solamente llevaba una semana de tramitación y que ha sido aprobado en 2018 y yo he dado por supuesto que se estaban refiriendo al ahorro de costes de 2017.

Como a pesar de que he pedido la copia del recurso todavía no me ha llegado, el señor Millán Urra me ha sembrado la duda. Quizás el 2017 viene redactado, que corresponde a un ahorro de costes de 2015, y entonces yo tendría que reclamar, pero ya con la boca más pequeña, porque si es cierto que el reequilibrio faltante de 2015 se va a recuperar en 2018 y el de 2016 en 2019, ya han empezado a tirar del hilo y lo van a ir recuperando. O quizá tampoco lo estoy expresando debidamente. Cuando ustedes insisten una y otra vez en decirme que ese reequilibrio es por la totalidad, que es por la globalidad, le insisto, no tengo el texto para saber si lo que me está usted queriendo decir es que una vez aprobados los 19 millones de 2017 y cuantificados como ahorro de un año, eso ya queda permanente y se van a ahorrar esas mismas cantidades; queda en vigor para ahorrarlo y deducirlo en todos los años siguientes. Me falta saber el origen y si es un descuento anual o por una sola vez, como se dio a entender -lo conozco por la prensa-; ya le digo que no dispongo del texto.

Por último, es que me duele. Nos han recurrido el único restablecimiento de reequilibrio que hemos aprobado. Se hace en 2017 cuando desde 2013 no se había realizado. Le decía que me duele, porque el señor Valverde Bocanegra, siendo Viceconsejero y en esta misma Comisión, iya predijo que se iba a recurrir! Y lo hizo en estos términos: "Quizás he relatado un exceso de datos, pero creo que es bueno que se pueda conocer en esta Comisión cuál es el procedimiento administrativo que tiene que seguirse para que se pueda tramitar con garantías jurídicas para todas las partes, porque esto, sin ninguna duda, terminara, con un recurso contencioso-administrativo del concesionario." Y añade: "Para evitar que en el futuro las cosas no estén bien hechas, ha llevado quizá más tiempo del que nos hubiera gustado a todos, repito, para tener la certeza y la garantía de que todos estaban alineados" ¡Todos estaban alineados! No sé si se refiere ahora a los ingenieros de la Dirección General o al Consorcio; usted me lo explica. Como decía: "para tener la garantía de que todos estaban alineados, de que todos los informes son correctos, de que se cumplen todas estas garantías y de que la decisión al dictar la resolución es la correcta, y la que desde el 1 de enero de 2017 se tendrá que aplicar a esta concesión." No entiendo nada. Él avisa de que se va a recurrir lo que se acaba de presentar, sabe por qué, sabe cuáles son los defectos y todo esto se pone en vigor en 2017, cuando ya se había hecho una primera vez en 2013, después de pensárselo durante dos años, porque se inicia en 2011 y por falta de encaje jurídico culmina en 2013, desde 2013 a 2017 o 2018 se presenta una cosa que se sabe que se va a recurrir. ¡De verdad que no lo entiendo!

Me quedan veinte segundos. Por último, quiero pedirle opinión sobre esta renegociación global de la que hablaba con el señor Millán Urra, basada en un informe, y que no es, señor Gómez, sobre un millón más o un millón menos; he cuantificado aproximadamente 600 millones de euros. Ya queda constancia. Le podrán quitar la importancia que quieran, para nosotros la tiene y grande, por eso le insisto: ¿hay precedentes? ¿Tenemos precedentes recientes? ¿Se ha renegociado alguna vez en la Comunidad un contrato de estas características? Si nos orienta sobre cómo hacerlo, pues mejor que mejor. Muchas gracias y buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso. A continuación tiene la palabra la señora Serra en representación del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid.

La Sra. **SERRA SÁNCHEZ, CLARA**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Irureta-Goyena, pero no ha contestado a alguna de mis preguntas. Me gustaría que las contestara en el siguiente turno.

Ha hablado usted del equilibrio entre las partes y, claro, cuando la Administración aborda un proyecto así, lo hace también esperando que la empresa adjudicataria asuma ciertos riesgos. No sé si está de acuerdo conmigo en que en este caso parece no haber funcionado. Usted habla del equilibrio, pero, ¿cómo mide el equilibrio de la concesión? Porque parece que cuando viene bien se atiende a la cláusula de la demanda garantizada y cuando le viene bien se atiende a la tasa interna de rentabilidad. El equilibrio se refiere al equilibrio económico-financiero, que se mide por la TIR no por una demanda de viajeros garantizada. ¿Qué TIR está dando al concesionario con una demanda garantizada del 68 por ciento sobre cifras infladas por el concesionario en un 50 por ciento respecto a las de MINTRA?

El Secretario General Técnico, señor Mora de la Cruz, dijo aquí en la Comisión que la Administración tenía que actuar conforme a los principios de eficiencia, eficacia y economía, pero parece que en este caso no ha sido esta la manera de funcionar de la Consejería y la Secretaría General Técnica es la que tiene que velar por estos principios. Claro, la eficiencia sería la relación entre los recursos usados y los logros conseguidos por lo mismo, y este proyecto, medido con respecto a sus principios, sería un proyecto de una ineficiencia impresionante, porque según los cálculos que hemos hecho, podíamos haber sido más eficientes pagando taxis a todos los pasajeros y nos habría salido más barato. Respecto al principio de eficacia, podríamos definirlo como, dados unos objetivos, el nivel de consecución que tenemos después de los mismos. En este caso, no sabemos muy bien cuál era el objetivo, pero, desde luego, si el objetivo era transportar 25 millones de viajeros al año, no parece que se haya cumplido, por lo que claramente ha habido un fallo. Con respecto a cómo de económico ha sido el Metro Ligero, estará de acuerdo conmigo en que no ha sido un buen negocio para los madrileños y madrileñas, aunque sí parece un buen negocio para la concesionaria.

En cuanto a lo que usted comentó en esta misma Comisión la vez pasada, que dijo que la demanda inflada no era ilegal -recuerdo que nos dio esa respuesta-, que era perfectamente posible, tengo algunas preguntas: ¿Le parece admisible una subida del 50 por ciento del número de viajeros estimados sin un solo estudio o análisis por parte de la Administración? Si podemos adjudicarle un

contrato a una empresa que infla la demanda, ¿a partir de qué número de viajeros consideraríamos que la demanda está demasiado inflada como para adjudicar ese contrato a la empresa? ¿Cómo abordaría actualmente un contrato que sube más de un 50 por ciento, por ejemplo, las tarifas respecto a los cálculos de la Administración? ¿Cómo debería responder la Administración ante esa situación? Y, con respecto a lo que le pregunté la vez pasada, le quería preguntar, como experto en legalidad en este tipo de decisiones, porque es una de las cosas que nos interesa y por eso le hemos llamado, ¿cree usted que una obra como la de Metro Ligero puede prescindir de un informe de viabilidad económico-financiera para ponerse en marcha? El anterior compareciente, señor Millán Urra, nos ha dicho que cree que no. Yo se lo pregunté a usted también en la anterior ocasión, dado que la Directora General de Carreteras nos dijo que parece que no existe.

Por último, el riesgo y ventura. Como le he comentado al compareciente anterior, según el informe que no existe de MINTRA –sí existe, pero parece ser que no; es un poco raro-, se calculó una demanda de unos 17 millones para el año 2017. Por otro lado, el adjudicatario, OHL, asumió una carga de 25 millones de viajeros al año y estableció además una demanda mínima garantizada del 68 por ciento, que curiosamente coincide con los cálculos de la Administración, también mal hechos. ¿Le parece a usted que esto es asumir el riesgo y ventura? Porque cualquiera podría pensar que es dejar atado y bien atado un negocio redondo para algunos pero una deuda y un endeudamiento durante 30 años para los madrileños. Muchas gracias.

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

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor Presidente. Bienvenido, señor Irureta-Goyena. Quería complementar algunas de las cosas que ya se han mencionado y no reiterarlas. Yo le preguntaba al anterior compareciente, señor Millán, cuánto cree que se puede reducir de pagar, y le pregunto a usted lo mismo: ¿de cuánto cree usted que se puede hacer otro expediente de reequilibrio aún más en esta concesión?

Usted nos informa de algo que ya conocíamos, que la concesionaria había recurrido, pero no conocemos el detalle del recurso que ha presentado la concesionaria. Entiendo que usted tiene los datos concretos de lo que nos señala la concesionaria, la empresa Metro Ligero Oeste. ¿Nos puede cuantificar exactamente cuál es la diferencia entre lo que plantea la concesionaria y la defensa que tiene la Comunidad de Madrid? Usted nos ha planteado, por el endeudamiento propio de la Comunidad de Madrid de cara a futuro, los costes que supondría si los tribunales llegaran a darle la razón en este expediente de reequilibrio a la concesionaria.

También me gustaría que nos aclarara, desde su criterio y su conocimiento de la Administración, por qué un expediente de reequilibrio por parte de la Administración se ha alargado durante tanto tiempo, y cuando lo ha solicitado el concesionario, como hemos detallado aquí, ¡en diez días! Desde que lo licitó la empresa hasta que se aprueba por el Gobierno apenas diez días. Una pregunta que es muy sencilla: ¿cree usted que esta es la peor concesión que tiene la Comunidad de

Madrid dentro de su Consejería? ¿Cree usted que es la más onerosa para el Erario Público? Son dos preguntas sencillas.

Para terminar, el señor portavoz del Partido Popular ha empezado a hablar de otras infraestructuras, incluso ha sacado a Zapatero, pensaba que ustedes iban a remontarse a Felipe González o si acaso a Don Pelayo. Solo le digo una cosa: deberían su Grupo Parlamentario y usted hablar con el Alcalde de Parla, que a día de hoy es de su mismo partido; no sé si van a votar lo mismo en el proceso, pero son del mismo partido. Sus declaraciones, hechas durante los últimos años, hablan de que va a reforzar y a incrementar el servicio del tranvía del Parla, y le doy algunos datos: tiene más de 1 millón de usuarios con respecto a esta concesión, ¡1 millón de usuarios más al año!; supuso menos costes de puesta en funcionamiento que los que ha dicho el señor Millán Urra, y los costes vienen por la negativa del Consorcio Regional de Transportes a colaborar en la financiación. Si quiere, un día hacemos una comparecencia ex profeso del tranvía de Parla y le damos con los datos, con la realidad, y con lo que viven los vecinos de Parla, pero quien mejor lo ha interpretado es su Alcalde, que viene asegurando desde hace un año que es un servicio que funciona, que es rentable e incluso que va a incrementar el servicio; en cambio, aquí estamos con un reequilibrio que cada vez que vemos más datos en esta Comisión y vemos el auténtico despilfarro que ha supuesto. El señor Irureta-Goyena no nos ha dado cifras, pero el señor Millán, sí; si quiere usted, insista, y se choca contra un muro, pero la realidad es que el Metro Ligero Oeste lo que está suponiendo es una auténtica merma económica a la Administración, y aquí estamos en la Comisión de Endeudamiento para evaluarlo.

Por último, querría preguntarle al señor Irureta-Goyena -también se lo he preguntado al señor Millán y él me ha dicho que cuando se jubile nos contestará-: ¿me puede detallar la viabilidad legal de una renegociación global o una conclusión de la concesión acelerada por parte de la Administración? ¿Es legalmente viable hacerlo a día de hoy? Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ahora tiene la palabra el señor Gómez por parte del Grupo Parlamentario Popular.

El Sr. **GÓMEZ RUIZ**: Gracias, señor Presidente. Bienvenido, señor Irureta-Goyena. Comienzo por el final. Señor Viondi, es una grata noticia que me diga que ahora el tranvía de Parla funciona de maravilla; seguramente será gracias a la gestión del actual Alcalde, porque para su antecesor, para sus antecesoras, resulta que más bien parecía un problema, y no era precisamente por la negativa del Consorcio de Transportes a financiarlo. Mire, simplemente, el Consorcio de Transportes suele financiar, ¡suele financiar! –de hecho es lo que financia-, líneas de transporte interurbano y los municipios de la primera corona metropolitana y de la segunda tienen la suerte –tenemos la suerte, porque soy de Leganés- de que como pasan líneas de autobuses que cruzan todo el municipio, eso sirve en el municipio de línea de transporte urbano, pero, que yo sepa, señor Viondi, las líneas de transporte urbano son competencia de los ayuntamientos y, cuando un ayuntamiento quiere contratar con el Consorcio de Transportes una línea de transporte urbano, a lo más que se

puede llegar es a que el Consorcio financie una parte, y tras duras negociaciones, porque, al final, repito, se trata de transporte intraurbano, no interurbano.

Vamos a ver, señora Serra, parece que a usted le da igual que fuera Zapatero, el Pato Donald o el Pato Lucas, pero, desde luego, quienes pagamos el pato, ya sea el Pato Donald o el Pato Lucas, fuimos los españoles. Parece que ahora no nos acordamos, pero hubo una campaña electoral en la que el entonces Ministro de Economía, el señor Solbes, dijo que no había ninguna crisis y que todo estaba muy bien. Sobre la base de esos cálculos y de esas expectativas algunas cosas se han hecho mal, pero no solamente el malvado PP "comeniños", sino que se han equivocado muchas Administraciones. Habría que recordar cómo se calcularon los Presupuestos Generales del Estado respecto de esas estimaciones y cómo el resto de Administraciones también calcularon sus presupuestos respecto de esas estimaciones que después hubo que corregir. Eso es historia; historia reciente, pero es historia. Y, hombre, estas cosas hay que tenerlas en cuenta a la hora de hacer juicios políticos a posteriori. He dicho antes, por no repetir el casticismo un poco grosero, que una vez que pasa el animal y enseña el sexo es muy fácil sexarlo. Dice usted que OHL infla un 50 por ciento las previsiones. Bueno, me imagino que OHL presentaría una oferta más atractiva para quedarse con el contrato. No sé si infló o desinfló pero lo cierto... ¡Parece mentira que esto sea objeto de debate!

También ocurre con la señora Alonso. Vamos a ver, el parámetro económico más importante que rige una concesión administrativa de obra pública, en este caso de obra pública y de gestión, es la fase interna de retorno. Eso es lo primero que viene en el pliego de condiciones. Entonces, si la tasa interna de retorno no se cumple el concesionario tiene derecho a reclamar un reequilibrio; y viceversa, es decir, si el concesionario no cumple las condiciones del pliego la Administración tiene derecho a reclamar un reequilibrio, como de hecho ha sucedido. No se pierden reequilibrios por el hecho de que un año u otro haya una discrepancia de criterios técnicos, como ha explicado el señor Irureta-Goyena, y no se pueda poner en solfa ese año qué cosas se van a revisar. Hombre, esto no es Santa Rita, Rita, lo que se da no se quita, cuando se evalúa el equilibrio de una concesión se evalúa toda la vida de la concesión; no se dice: los diez años ya han pasado y ahora vamos... No, no, se mira todo y, si no, que me corrija el señor Irureta-Goyena. Entonces, señora Alonso, plantear una y otra vez el debate de por qué se perdió la oportunidad... Oiga, si esto lo va a entender usted perfectamente que es funcionaria y creo que Técnica de la Seguridad Social: esto es como una cuenta corriente, y en una cuenta corriente hay intereses a favor del depositante e intereses a favor del banco, en función de si el saldo de la cuenta es positivo o negativo. Entonces, en el caso de que el saldo sea negativo tendrá que abonar intereses el cliente y en el caso de que sea positivo tendrá que abonarlos el banco conforme lo hayan pactado en el contrato de apertura de esa cuenta corriente. ¡Es así de sencillo! No se pierden oportunidades de reequilibrio porque se contempla toda la vida de la concesión, señora Alonso. Por lo que yo sé de esto, que a lo mejor me equivoco y nos lo desmiente ahora el señor Irureta-Goyena. Otra cosa son los parámetros que los técnicos determinen que se deben mirar. Creo que este no es el lugar para discutir si se ha de mirar la tarifa básica, si se ha de mirar si ha habido más o menos costes de mantenimiento, etcétera; eso tienen que determinarlo quienes saben y quienes además están, porque son funcionarios, al cargo de la gestión de ese pliego.

La verdad es que muy poco más hay que decir sobre esto porque, como he dicho al principio de esta sesión, esto parece el día de la marmota. Es decir, hay cosas que parece que algunos portavoces de la Comisión atribuyen a oscuras teorías de la conspiración para llenar no sé qué faldriqueras, pero luego, cuando vienen a comparecer técnicos, altos cargos y personas que han tenido o tienen responsabilidad en la gestión de estos pliegos, cuando dan las explicaciones pertinentes, resulta que no hay conspiraciones ni maniobras orquestales en la oscuridad. Lo que había, y se ha dicho desde el principio de la Comisión por parte de este Grupo, era unas expectativas erróneas.

Estoy seguro, señora Serra, de que ustedes, como son muy buenos planificadores, lo habrían planificado todo perfectamente y se habrían dado cuenta mucho antes. Les ocurriría, a lo mejor, como cuando había planificación centralizada en los antiguos países del Telón de Acero, que planificaban cuántas chaquetas había que hacer pero, luego, se les olvidaba hacer los botones y tenían que importarlos. Esos son los problemas de planificarlo todo.

Entonces, ¿se cometen errores? ¡Claro que se cometen errores! ¡Cuando se planifica, se cometen errores! ¡Y muchas veces se acierta! ¿Supongo que ustedes no se quejarán de la M-45 -que también en algún momento ha sido ya objeto de debate en esta Comisión-? Porque, hombre, si algo se puede decir de la M-45 es que casi morimos de éxito. Entonces, si funciona muy bien, malo; si funciona mal, peor. Pues no sé, ya nos contarán ustedes cuál es su modelo y cómo hay que hacer las cosas. Porque si hay que pagarlo todo, como diría el castizo, a cascoporro en un ejercicio, ¡la Administración no tiene dinero para hacer las obras de una atacada! Por eso se recurre, una de dos, a la financiación externa o a las concesiones de obra pública, ¡porque, si no, no hay forma de hacerlo! Eso es doctrina asentada desde hace muchísimos años en las instituciones europeas y en todos los países civilizados. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez. Señor Irureta-Goyena, tiene usted la palabra.

El Sr. **SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO** (Irureta-Goyena Sánchez): Gracias. La verdad es que me han hecho muchas preguntas -he apuntado las que he podido- y espero responder todo lo que sea posible.

Respecto a la tramitación y la responsabilidad orgánica en la resolución del reequilibrio, hay que decir que los reequilibrios debe aprobarlos y resolverlos el órgano de contratación. Tengo que recordar una vez más que este contrato fue licitado y adjudicado por MINTRA, ente de derecho público de la Comunidad de Madrid, que tenía autonomía plena y ciertas especialidades en su actuación. Luego, por supuesto, eso ha tenido incidencia en la vida de este contrato en la medida en que el pliego fue redactado por MINTRA, de acuerdo con la ley, pero no siguiendo exactamente los mismos modelos en todos los aspectos que utilizamos en la Consejería. Una vez extinguido MINTRA, sus derechos, bienes y obligaciones pasaron a la Dirección General de Infraestructuras de la entonces Consejería de Transportes e Infraestructuras; actualmente, las funciones de órgano de contratación le

corresponden al órgano de contratación de la Consejería, es decir, actualmente a la Consejera. Para iniciar un expediente de esta naturaleza hace falta, como sucedió, que haya una propuesta por parte de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y que el órgano de contratación a partir de la propuesta dicte una orden de inicio. También hay que volver a insistir en que este contrato tiene unas circunstancias singulares en la medida en que existe un convenio de colaboración con MINTRA, al que se le atribuyen una serie de funciones, entre las que se incluye informar en determinados supuestos, como por ejemplo los reequilibrios. Entonces, de acuerdo con esa situación orgánica que acabo de explicar les, se tramitó el procedimiento; es decir, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras efectuó su propuesta, se inició el expediente, se pidió informe al Consorcio, también se pidió informe a la Consejería de Hacienda y se dieron los correspondientes trámites de alegaciones, se practicó una prueba, se efectuó una propuesta y, finalmente, el órgano de contratación aprobó el reequilibrio.

Respecto al retraso en los reequilibrios, creo haberlo comentado antes, las razones fueron de dos tipos: en primer lugar, fueron razones de tipo estrictamente técnico acerca de cuáles debían ser las variables necesarias para computar adecuadamente el alcance del desequilibrio que se había producido en perjuicio de la Administración y, en segundo lugar, también me gustaría recordarles que los reequilibrios económico-financieros son unas instituciones jurídicas que en nuestro ordenamiento jurídico han nacido y se han desarrollado inicialmente como derechos o beneficios de los concesionarios. Esto ha supuesto que en las primeras regulaciones normativas los reequilibrios estuviesen, exclusivamente, prefigurados en favor de los concesionarios. Han tenido que ser los tribunales y la doctrina los que han tenido que señalar que hay un principio general por el que los pactos deben observarse, que tiene que haber un equilibrio en las prestaciones y que si se rompe el equilibrio económico-financiero del contrato, lógicamente, debe equilibrarse en favor del perjudicado, sea el concesionario o la Administración. No ha sido hasta la Ley del Contrato de Concesión de Obra Pública de 2003 cuando se ha establecido el carácter realmente bidireccional y simétrico del reequilibrio financiero en beneficio de cualquiera de las dos partes; es decir, existía antes a nivel jurisprudencial y doctrinal, pero apenas estaba recogido en las normas.

Como consecuencia de esta situación –afortunadamente, ya resuelta-, incluso con la propia ley, aunque nominalmente insiste en el carácter simétrico del reequilibrio económico-financiero en favor de las dos partes, la realidad es que el desarrollo del reequilibrio en favor de la Administración es mejorable. Esto ha tenido su reflejo también en que los pliegos elaborados en aquella época tampoco tenían un desarrollo muy completo de cuándo debía operar el reequilibrio en favor de la Administración. Este marco jurídico es el que ha hecho más compleja la tramitación de los reequilibrios -han sido las razones técnicas, pero también las jurídicas que les he expuesto-, no ya porque no estuviera admitido y reconocido en el ordenamiento jurídico, sino porque su plasmación en algunos de los pliegos no era lo completa que debía haber sido deseable. Esta situación ya está subsanada, pero los pliegos elaborados en esa época quizás no tenían este nivel de desarrollo adecuado para esta situación.

Respecto a lo que me ha dicho sobre el recurso contencioso, que comentó el entonces Viceconsejero, evidentemente, él dio por sentado que se iba a producir; es algo lógico, hay un alto índice de probabilidades de que cualquier empresa u organización que vea perjudicados o disminuidos sus ingresos de una manera tan notable acuda a los tribunales, como así ha sucedido.

Respecto a lo que ha planteado la diputada de Ciudadanos, quiero decir que la renegociación del contrato es una posibilidad que desborda mis competencias y posibilidades, y no sé si en algún ámbito de la Consejería se está planteando. Sería algo bastante complejo. Jurídicamente, no tengo conocimiento de ningún precedente ni en la Consejería ni en nuestro entorno, habría que analizarlo con más detalle.

Respecto a lo que me había planteado la diputada de Podemos, inicialmente... Perdón, no sé cuánto tiempo tengo, no sé si me excedo o...

El Sr. **PRESIDENTE**: No se preocupe.

El Sr. **SUBDIRECTOR GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO** (Irureta-Goyena Sánchez): Muy bien. Acerca del principio de riesgo y ventura, por supuesto, el principio de asunción por parte del contratista de los riesgos derivados del contrato es uno de los elementos nucleares y estructurales del sistema de contratación administrativa en España. Esto es también predicable del contrato de concesión de obra pública y, por lo tanto, el concesionario debe responsabilizarse sustancialmente de los efectos y consecuencias del contrato, no solo de los de carácter económico sino también de los de tipo técnico y de gestión, incluyendo, desde luego, los desfavorables. Por eso, la Ley del Contrato de Concesión de Obra Pública del año 2003, varias veces citada, dice expresamente: "Resulta determinante la asunción de riesgo por el concesionario en esta modalidad de contrato". También hay que decir que, por su propia naturaleza, estos contratos conllevan casi siempre un elemento de riesgo derivado de su larga duración; larga duración que puede suponer un cambio en las condiciones económicas, sociales y en las necesidades de transporte. En todo caso, hay que decir que, de acuerdo con estas previsiones de la ley, la cláusula 45 del pliego establece que el concesionario asumirá los riesgos y responsabilidades que se deriven de la construcción, explotación y conservación de las líneas.

Siendo esto cierto, también hay que señalar que este elemento estructural del contrato, el de riesgo y ventura, debe ser modulado por otro aspecto no menos fundamental: la propia finalidad de la obra pública, que es precisamente la fabricación de una edificación e infraestructura para un uso público. Así, pues, existe interés público general en su construcción, utilización y mantenimiento y, por lo tanto, en el mantenimiento de la concesión. El interés público existente en la construcción de la obra aconseja y permite la adopción de medidas que favorezcan su viabilidad económica y el mantenimiento de la concesión, ayudas y actuaciones que pueden resultar imprescindibles en determinados campos, como ocurre singularmente en el del transporte público, que resulta en muchas ocasiones deficitario por su propia naturaleza. En este sentido, la Ley de Contratos, tras la reforma de la Ley de Concesión de 2003, dice que: "Cuando existan razones de rentabilidad

económica o social o concurren exigencias derivadas del fin público de interés general de la obra objeto de concesión, la Administración podrá también aportar recursos públicos para su financiación, que adoptará la forma de financiación conjunta de la obra mediante aportaciones dinerarias, subvenciones, préstamos reintegrables con y sin interés, préstamos participativos, de acuerdo con lo previsto en el pliego y en la ley." Por tanto, resulta plenamente conforme que la Administración concedente colabore en la financiación de la concesión, gozando de un gran espectro de posibilidades de actuación, con el límite de mantener el principio de asunción de riesgo por el concesionario. Estas previsiones, insisto, resultan especialmente significativas en el caso de las concesiones de obras ligadas al transporte público que, por su propia naturaleza, pueden ser deficitarias.

En todo caso, ni esta norma ni otra de la que yo tenga conocimiento fija cuál debe ser el porcentaje de riesgo que debe asumir el concesionario o, dicho en otros términos, el porcentaje de ayuda pública aceptable para no desvirtuar la naturaleza de la concesión. Habrá que analizar en cada caso el conjunto de la concesión y el papel que desempeñan las ayudas públicas para evaluar si se mantiene el riesgo. El Consejo de Estado francés, por ejemplo, tiene establecido el criterio de que resulta necesario que haya un porcentaje de financiación privada de la concesión situado en torno al 30 por ciento, mínimo que ha sido elevado de acuerdo con los criterios de Eurostat. Por tanto, espero que esto responda a su pregunta sobre la necesaria compatibilidad entre las ayudas destinadas a permitir el mantenimiento de la obra pública y la asunción de un porcentaje de riesgo por parte del concesionario. En el presente caso, de acuerdo con los porcentajes que he dicho, sería admisible el modelo que se plantea en el contrato y el nivel de asunción de riesgo por parte del concesionario.

Ha citado usted los principios de eficacia y eficiencia con los que la Administración debe actuar, e intentamos que así sea. Tengo que insistir también en que no fue exactamente la Consejería la que en su momento licitó el contrato. Nosotros somos ahora los responsables y hemos intentado defender el interés general a través de un reequilibrio que entendemos que equilibra las prestaciones entre las partes.

Respecto a la demanda inflada, se trata de una previsión de los pliegos y tendríamos que verlo con más detalle, pero no recuerdo que en los pliegos haya ningún tipo de instrumento, límite o mecanismo que permita determinar si la oferta que presenta el licitador está inflada o no. Por lo tanto, debo entender que responde a los pliegos, y eso posiblemente es lo que motivó que en la ocasión anterior yo declarase que no me parecía contrario al ordenamiento jurídico. En todo caso, si resultó adjudicatario, sería porque era la oferta mejor de entre todas las presentadas.

En cuanto a lo que ha planteado el Grupo Socialista de cuánto se puede reducir, realmente ahora mismo no nos estamos planteando a través de los reequilibrios de si se trata de reducir o no, sino de establecer una justa atribución de derechos y obligaciones entre las partes; en la medida en que se ha roto ese equilibrio, era necesario -y así se ha hecho- volver a recuperarlo. Si vuelve a producirse algún tipo de desequilibrio en favor de alguna de las partes, lógicamente, habrá que actuar y restaurarlo de nuevo. Aspecto distinto es el que pudiera mejorarse de alguna manera la eficiencia

en la gestión de la concesión, pero realmente ya es un tema que desborda las funciones de la Consejería y corresponde al propio concesionario y su supervisión al Consorcio.

Respecto a los costes que tendría una eventual estimación del recurso contencioso-administrativo, tengo que comentarles, que parece que no lo saben, que el 5 de junio el Tribunal Superior de Justicia ha dictado un auto de medidas cautelares mediante el cual suspende la ejecutividad de la orden de reequilibrio, a partir de una solicitud de medidas cautelares que había formulado el concesionario, que ha presentado unos estudios que han convencido al Tribunal, pues entiende que podía causarle perjuicios económicos de irreparable efecto. Esto, por supuesto, ha sido recurrido por la Abogacía de la Comunidad de Madrid, y para nada prejuzga el sentido que pueda tener el fallo definitivo del Tribunal que, por supuesto, entendemos y esperamos que sea favorable a la actuación de la Administración y a los intereses generales. De esta forma, el único perjuicio directo que habría ahora es que el Consorcio tendría que hacer los ajustes económicos y presupuestarios correspondientes relativos a este año, pero realmente tampoco conozco exactamente cuál ha sido su alcance.

En cuanto a otras preguntas que me han formulado, yo también, como comprenderán, en mi condición de funcionario profesional, debo abstenerme de hacer valoración acerca de los aspectos de oportunidad que se hayan podido tomar en este expediente, o en cualquier otro. Tampoco creo que me corresponda determinar si es la mejor o peor concesión. Sin duda, tendrá elementos favorables, pues no deja de ser una concesión que ha dado servicio a una serie de ciudadanos, y a partir de ahí ya les digo que no creo que me corresponda efectuar valoraciones de ese tipo.

No sé si me he dejado alguna pregunta sin contestar, pero, en todo caso, esto es lo que creo que podía contestarles. Nada más. Simplemente darles las gracias por haberme convocado de nuevo para ayudarles en este caso, espero que en alguna medida, con mis explicaciones. Buenos días.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Irureta-Goyena. Terminamos así el tercer punto del orden del día y pasamos al cuarto.

— RUEGOS Y PREGUNTAS. —

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

El Sr. **GUTIÉRREZ BENITO**: Iba a solicitar de la Mesa que de forma oficial, y a instancia directamente de la Mesa, se solicitasen los tres informes de demanda, PROSER, Ineco y SENER, que la Directora General de Carreteras nos ha contado que se hicieron en el año 2004. También quería informar, porque ha habido un diputado que ha dicho que no se conoce el recurso que ha planteado

la concesionaria contra el reequilibrio, que sí que consta un informe de Deloitte en esta Cámara, y lo voy a poner a disposición de la Mesa para que lo tengan todos. Por cierto, aprovecho para decir que este informe fue solicitado por nuestra diputada la señora Alonso Márquez -y esto es una alusión al señor Gómez-Angulo-, que solicitó un informe de KPMG, pero el informe era de Deloitte. No obstante, fue tramitado y fue admitido por la Mesa de esta Asamblea.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tomamos nota para solicitar esos tres informes. ¿Algún ruego o alguna pregunta más? (*Denegaciones.*) Muchas gracias a todos y a todas, y se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 19 minutos).

SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA

SERVICIO DE PUBLICACIONES

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: 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