

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



Número 846

4 de marzo de 2011

VIII Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA

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

Sesión celebrada el viernes 4 de marzo de 2011

ORDEN DEL DÍA

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

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

3.- Ruegos y preguntas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

requerimiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

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

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



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

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

Web: www.asambleamadrid.es

e-mail: publicaciones@asambleamadrid.es

TARIFAS VIGENTES

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

FORMA DE PAGO

El abono de las tarifas se realizará mediante:

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

SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)

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

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:

Nombre o razón social: CIF/NIF:

Domicilio: Núm.:

Distrito Postal: Localidad:

Teléfono: Fax:

DESEO SUSCRIBIRME AL B.O.A.M. D.S.A.M. Conjunta B.O.A.M. y D.S.A.M.
De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de y hasta el 31 de diciembre de 201_,
a cuyo efecto les remito la cantidad de Euros.

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

En, a de de 201_.