

**Comisión no Permanente de Investigación sobre la  
situación económico-financiera de la empresa  
Madrid Calle 30 y su incidencia sobre las cuentas  
del Ayuntamiento de Madrid.**

**DICTAMEN**

**Empresa Municipal Madrid Calle 30**

## **ÍNDICE**

- 1. Preámbulo.**
- 2. Desarrollo de la Sociedad Madrid Calle 30. Relación cronológica de los principales hitos contractuales.**
- 3. Exposición de los hechos objeto de la comisión.**
  - 3.1. Introducción**
  - 3.2. Obras iniciales de reforma y soterramiento de Calle 30**
    - 3.2.1. Incumplimientos de las normas de aplicación. El informe de impacto ambiental**
    - 3.2.2. Inauguración y recepción de las obras**
    - 3.2.3. Falta de transparencia en el desarrollo del proyecto**
    - 3.2.4. Proyectos y tramitación administrativa de la obra. Irregularidades en las certificaciones.**
  - 3.3. Modelo de gestión de la sociedad Madrid Calle 30**
    - 3.3.1. Constitución de la Sociedad**
    - 3.3.2. Descripción cronológica de la vinculación contractual**
    - 3.3.3. Desarrollo de la Comisión en relación al Modelo de Gestión**
    - 3.3.4. Fiscalización de los contratos**
  - 3.4. Modelo económico financiero**
  - 3.5. Contrato de Mantenimiento y Auditorías asociadas. Incumplimientos contractuales.**
    - 3.5.1. Deficiencias en la ejecución y supervisión del contrato.**
    - 3.5.2. Deficiencias en la seguridad de los túneles.**
- 4. Conclusiones.**
- 5. Recomendaciones.**
- 6. ANEXOS**

# 1. Preámbulo

Tras la toma de posesión del nuevo equipo de gobierno en la Corporación y en el Consejo de Administración de la empresa mixta Madrid Calle 30, se fueron conociendo determinados hechos y situaciones que reforzaban la histórica idea -puesta de manifiesto por los grupos municipales de oposición al gobierno del Partido Popular ya en el año 2004- de que la creación de la empresa así como su posterior actividad habían estado repletas de numerosas prácticas más que cuestionables. Estas actuaciones parecían haber tenido -y seguir teniendo- numerosas consecuencias negativas que se hacían notar no sólo en el ámbito económico y financiero, sino también en el social y medioambiental. Sentencias judiciales en contra de la aprobación de las obras de reforma, irregularidades administrativas en la tramitación de las obras, denuncias en la privatización parcial de la empresa, duplicidades en el pago a las empresas constructoras, incumplimientos contractuales con la empresa dedicada al mantenimiento, errores en el modelo económico del contrato, denuncias de organizaciones ecologistas, un incremento desorbitado de deuda pública asociado a las obras... son solo una parte de todas las preocupantes noticias que se iban conociendo al respecto de la gestión del gobierno del PP.

La falta de justificación de partidas alzadas en los expedientes de las obras iniciales, así como el pago de la factura eléctrica que, hasta la fecha, ha asumido la sociedad de economía mixta en contradicción con lo estipulado en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, suponen otros dos ejemplos claros de la necesidad de fiscalización de Madrid Calle 30. Cabe añadir, además, la ausencia de Declaraciones de Impacto Ambiental en los proyectos de soterramiento de la M-30 que obligó, bajo sentencia, a la preparación de dichos informes a posteriori, una vez finalizadas las obras.

Como concluyó la Cámara de Cuentas en su Informe de Fiscalización de Madrid Calle 30, S. A., el modelo de gestión elegido para la sociedad resulta lesivo para las arcas públicas municipales. Esta conclusión sería suficiente por sí misma para investigar lo acaecido tras elegir un modelo de gestión que perjudica al erario municipal. Adicionalmente, el organismo fiscalizador puso de manifiesto la carencia de los informes económicos y jurídicos que deberían sustentar la decisión de transformar dicha sociedad de pública a mixta en el año 2004 y como el modelo no se sustentaba en las necesidades de la infraestructura y en la prestación de un servicio público, sino en garantizar unos intereses determinados de las empresas adjudicatarias del contrato.

Del mismo modo, la modificación del contrato llevada a cabo en el año 2007 y que supuso un gran incremento de la deuda, de la Sociedad de Economía Mixta, contemplaba el incremento de prácticamente el 100 % de la remuneración del Socio Privado por los servicios prestados en concepto de Conservación y Explotación de la vía, tras únicamente 2 años desde la adjudicación del contrato. Como también fue conocido, varios de los conceptos que justificaron dicho incremento se encontraban en principio incluidos en el contrato inicial con la UTE formada por Ferrovial, Dragados y API, pero se volvieron a incluir como nuevos en dicho modificado. Así mismo, la sociedad Madrid Calle 30 ha incoado varios expedientes e iniciado varias investigaciones por deficiencias,

tanto en el servicio prestado por el Socio Privado en relación a sus obligaciones contractuales, como en el estado de algunos de los proyectos ejecutados durante los años 2005, 2006, 2007 y 2008.

En el año 2011 se produjo la subrogación de la deuda de dicha sociedad por parte del Ayuntamiento de Madrid tras conocer que, pese al intento de ocultar la misma bajo la forma de una empresa de economía mixta y una gestión indirecta, la deuda debía computar como municipal al corresponderse la actividad con una prestación de un servicio público. Este transvase de deuda llevó implícito la aceptación por parte del Ayuntamiento de Madrid de unos Contratos de Cobertura (SWAPs) que impiden al consistorio lograr un abaratamiento de costes financieros.

Esta práctica de sobrecostes y derroche de dinero público no es exclusiva del Ayuntamiento de Madrid, pero no por ello resulta menos dañina para los intereses de los madrileños. Y es aquí donde comienza la responsabilidad de aquellos a los que la ciudadanía, con su voto, nos ha elegido como sus representantes en este Ayuntamiento

Todas estas constataciones eran claramente susceptibles de ser recogidas por la Auditoría Ciudadana de la Deuda y las Políticas Públicas aprobada en el Pleno Municipal del 22 de julio de 2015, que es un proceso de identificación y análisis de aquellas políticas municipales que han podido tener un impacto negativo sobre la ciudadanía madrileña. El objetivo pretendido en este caso consistía en investigar los hechos relacionados con la explotación y mantenimiento de la M-30 en búsqueda de posibles malas prácticas que pudieran ser corregidas. Como parte de esta investigación y debido a la complejidad del objeto a investigar se decidió crear una Comisión no Permanente para invitar a comparecer a los distintos agentes afectados con el objetivo de que pudieran arrojar más luz sobre los hechos acontecidos desde el año 2004.

Al amparo de lo dispuesto en artículo 138.2 del Reglamento Orgánico del Pleno, en su sesión del 28 de febrero de 2017, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó –con el único voto en contra por parte del grupo municipal del Partido Popular– la creación de una Comisión no Permanente de Investigación sobre la situación económico-financiera de la empresa Madrid Calle 30 y su incidencia sobre las cuentas del Ayuntamiento de Madrid.

Por resolución del 17 de abril de 2017 del tercer teniente alcalde, D. Mauricio Valiente Ots, quedó designado el número de miembros de la comisión y su distribución entre los cuatro grupos políticos municipales, resultando que estaría integrada por once miembros, con la siguiente distribución: cuatro concejales de Grupo Municipal Popular, cuatro concejales del Grupo Municipal Ahora Madrid, dos concejales del Grupo Municipal Socialista de Madrid y un concejal del Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.

Así, los representantes de los distintos grupos políticos serían los siguientes:

#### **Grupo Municipal Popular**

- D. José Luis Martínez-Almeida Navasqués (Portavoz)

Sustituido posteriormente por D. Íñigo Henríquez de Luna

- D. Álvaro González López
- D. Percival Manglano Albacar
- D. Jesús Moreno Sánchez

#### **Grupo Municipal Ahora Madrid**

- D. Carlos Sánchez Mato (Portavoz)
- D<sup>a</sup>. Esther Gómez Morante
- D. José Manuel Calvo del Olmo
- D. Pablo Soto Bravo

#### **Grupo Municipal Socialista de Madrid**

- D<sup>a</sup>. Mercedes González Fernández (Portavoz)
- D. José Manuel Dávila Pérez (Portavoz adjunto)

#### **Grupo Municipal Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía**

- D. Miguel Ángel Redondo Rodríguez (Portavoz)

La Presidencia de la Comisión pasa a ocuparla D. José Manuel Dávila Pérez, representante del Grupo Municipal Socialista de Madrid, y la Vicepresidencia D<sup>a</sup>. Esther Gómez Morante, representante del Grupo Municipal Ahora Madrid.

De esta forma, la comisión se constituye en su sesión de 24 de abril de 2017.

En la Junta de Portavoces previa a la sesión constitutiva se establecen los diferentes bloques y sesiones que va a tener la Comisión, en concreto:

1.- Analizar el modelo elegido para la constitución de la empresa de economía mixta Madrid Calle 30, así como las consecuencias del mismo, la gestión y contratación realizada por esta empresa. En este punto se analizaría la ejecución de las obras, su tramitación administrativa y la aprobación de proyectos modificados y complementarios, el impacto medioambiental provocado durante las obras, y la anulación de los proyectos por sentencias judiciales, la afección de las mismas a los vecinos, los plazos de ejecución y presupuestos, las deficiencias detectadas en las obras, la constitución inicial de la sociedad y la justificación económica del modelo elegido.

2.- Analizar el endeudamiento de la empresa Madrid Calle 30, S.A. y su evolución tras las modificaciones económicas de los años 2007 y 2011, así como los sobrecostes en la ejecución de las obras iniciales, tendríamos el desarrollo societario y reequilibrios económicos, la constitución como empresa mixta y finalización de las obras, repercusiones económicas para las arcas públicas, importes del modificado, modificación del contrato 2007, modificación del contrato 2011 y los swaps.

3.- Analizar las posibles deficiencias en el seguimiento de las obligaciones contractuales derivadas de la explotación y el mantenimiento de la infraestructura desde su puesta en

funcionamiento, incluyendo aquellas derivadas de modificaciones de contrato, técnicas y económicas, de los años 2007 y 2011. En este bloque se englobaría el análisis del mantenimiento y la explotación de la Calle 30, las funciones de la comisión de vigilancia y seguimiento, la tramitación del modificado 2007, las carencias detectadas, la responsabilidad sobre el abono de la factura de luz, la consecución de las auditorías semestrales y el seguimiento del contrato llevado a cabo.

También en dicha Junta de Portavoces se facilitó el listado de intervinientes para las sesiones de la comisión.

Los trabajos de la comisión se han basado en los testimonios de los distintos comparecientes, la documentación aportada por los mismos y la documentación remitida por Madrid Calle 30, recabada por los órganos municipales.

En este sentido, la relación de la documentación facilitada a los distintos miembros de la comisión ha sido la siguiente:

## Índice de documentos

### 1. Presentación de MC30

- [Presentación](#)

### 2. Documentación del contrato

- Documentación inicial
  - [Oferta socio privado](#)
  - [Pliego de prescripciones técnicas](#)
  - [Contrato MC30 y EMESA / Anexo de cláusulas técnicas](#)
  - [Contrato Ayuntamiento – MC30](#)
  - [Acuerdos extraestatutarios](#)
  - [Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares / Anexo al PCAP](#)
- Modificación de 2007
  - [Memorias justificativas](#)
  - [Certificación de la Comisión de Vigilancia y Seguridad](#)
  - [Conformidad de MC30 al modificado](#)
  - [Informe de Asesoría Jurídica e Intervención](#)
  - [Acuerdo de la Junta de Gobierno: aprobación de gastos](#)
  - [Informe de Intervención General](#)
  - [Notificación de modificación del contrato](#)
  - [Contrato modificado MC30 – EMESA](#)
  - [Contrato modificado MC30 – Ayuntamiento](#)
  - [Anexos de la memoria técnica](#)
- Subrogación de 2011
  - [Memoria de subrogación](#)
  - [Consulta al Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas](#)
  - [Contestación del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas](#)
  - [Petición de Informe a la Dirección General de Tributos](#)
  - [Informe emitido por la Dirección General de Tributos](#)
  - [Acuerdo de la Junta de Gobierno del 29/09/11](#)
  - [Remisión al Ayuntamiento del acuerdo de subrogación y certificado de lo acordado](#)
  - [Comparecencia de MC30 aceptando la subrogación](#)
  - [Informe de la Subdirección General de Gestión Económica Administrativa](#)
  - [Notificación de MC30 a EMESA del acuerdo de subrogación](#)
  - [Modelo MC30 reequilibrio, 30/06/2011](#)

### 3. Documentación Calle 30

- Escrituras
  - [Constitución de MC30 S.A., 21/05/2004](#)
  - [Aceptación de cargos de los primeros consejeros de MC30, 31/05/2004](#)

- [Nombramiento de cargos y poderes de M. Arnáiz, 22/06/2004](#)
  - [Poder solidario disposición de fondos D. Moreno y M. Arnáiz, 26/01/2005](#)
  - [Cambio de domicilio, 10/02/2005](#)
  - [Aumento de capital, 16/03/2005](#)
  - [Aprobación de la financiación bancaria de obras, 07/06/2005](#)
  - [Transformación de MC30 en sociedad económica mixta, 12/09/2005](#)
  - Cuentas anuales: [2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015.](#)
- 4. Cuentas anuales de EMESA:** [2011, 2012 y 2014](#)
- 5. Expedientes disciplinarios**
- [Accidente de 2012](#)
  - [Formación COEX](#)
  - [Neopreno bypass](#)
  - [Telecontrol del alumbrado](#)
- 6. Cámara de Cuentas:** [Informe](#) de fiscalización de la empresa mixta municipal Madrid Calle 30, S.A. ejercicios 2012 y 2013
- 7. Documentación legal y judicial de Calle 30**
- [Informes judiciales del accidente de 2012](#)
  - [Demanda de Ecologistas en Acción](#)

Además, antes de la celebración de la última sesión de la Comisión, se puso a disposición de los distintos grupos integrantes la información referida a las certificaciones de obra y relaciones valoradas de las obras de soterramiento y reforma de la M30, en formato digital.

Las comparecencias se han articulado a lo largo de cuatro sesiones, además de la sesión constitutiva.

En la sesión del día 6 de junio de 2017 (002/2017/045) se solicitaron las siguientes comparecencias:

- D. Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez.- Alcalde, en su día, de Madrid y firmante del acuerdo de Junta de Gobierno por el que se autorizaba el gasto de modificado de 2007.
- D. Manuel Melis Maynar.- Director de las obras, Delegado del Área de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, Vicepresidente del Consejo de Administración de Madrid Calle 30 S.A. en 2004
- D. Íñigo Meirás Amusco.- representante de EMESA, firmante del contrato entre Madrid Calle 30 y EMESA de 2005D.
- Marcelino Fernández Verdes.- Representante de EMESA, firmante del contrato entre Madrid Calle 30 y EMESA de 2005

- D. Francisco Segura Castro.- Coordinador de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.
- D. Ángel Lomas García.- Presidente de la ASOCIACIÓN DE VECINOS NUDO SUR.
- D. Juan Alfaro Grande.- Consejero, en su día de Madrid Calle 30, firmante del contrato entre Madrid Calle 30 y EMESA de 2005, Secretario de la Comisión de Vigilancia y Seguimiento de la Gestión Integral de la M30
- D. José Luis Córdoba González.- Técnico del Grupo Municipal Izquierda Unida.
- D. Manuel de la Rocha Rubí.- Abogado
- D. Carlos Carnero González.- Eurodiputado PSOE.
- Eva de Enrique Muñoz.- Jefa del Departamento de Contratación, firmante del contrato entre Ayuntamiento y Madrid Calle 30.
- Antonio Jesús García – Miembro del Observatorio del Sector Público

De los comparecientes citados no asistieron: D. Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez, D. Juan Alfaro Grande, quienes no contestaron a la invitación; D. Íñigo Meirás Amusco, D. Marcelino Fernández Verdes y D. Carlos Carnero González, quienes confirmaron su no asistencia ni D. Manuel Melis Maynar que rehusó recibir la notificación. D. Francisco Segura Castro acudió acompañado de D. Jaime Doreste Hernández, abogado. En consecuencia, asistieron: D. Francisco Segura Castro, D. Ángel Lomas García, D. José Luis Córdoba González, D. Manuel de la Rocha Rubí y D<sup>a</sup> Eva de Enrique Muñoz.

En la sesión del día 4 de julio (003/2017/056) se solicitaron las siguientes comparencias:

- D. Santiago Ruedas Arteaga.- Director General de Presupuestos, en su día, del Área de Gobierno de Hacienda y Administraciones Públicas del Ayuntamiento de Madrid, firmante de informe de asesoría jurídica e intervención.
- D. Miguel Ángel Vázquez Gómez.- Subdirector General de Elaboración y Gestión del Presupuesto del Área de Gobierno de Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, firmante de informe de asesoría jurídica e intervención.
- D. Manuel Arnáiz Ronda. – Exconsejero Apoderado de Madrid Calle 30,S.A.
- D. Manuel Cobo Vega.- Vicealcalde, en su día, de Madrid y firmante del acuerdo del acuerdo de la Junta de Gobierno para el reequilibrio de 2011.
- D. Félix Arias Goytre.- Representante del Grupo Municipal Socialista, en su día, en el Consejo de Administración de Madrid Calle 30, S.A.
- D<sup>a</sup> Inés Sabanés Nadal.- Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Juan Antonio de las Heras Azcona.- Subdirector General de Construcción de Infraestructuras Singulares, en su día, del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Juan Bravo Rivera.- Delegado del Área de Gobierno de Hacienda y Administraciones Públicas, en su día, del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Jorge Presa Matilla.- Subdirector General de Obras e Infraestructuras Urbanas del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, del Ayuntamiento de Madrid.

- D. Julio Hernanz Bodero.- Subdirector General de Sector Público del Área de Gobierno de Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid.D. Manuel Arnáiz Ronda.- Consejero Apoderado, en su día, de Madrid Calle 30.
- D. José Luís Infanzón Priore.- Director General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid
- D<sup>a</sup> Carmen Jiménez Martín-Ortega.- Titular de la Secretaria del Consejo de Administración y de la Jefatura del Departamento Jurídico de Madrid Calle 30, S. A.
- D. Jesús Jiménez Allen .- Jefe del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, S. A.

En esta sesión, D. Santiago Ruedas Arteaga, D. Juan Antonio de las Heras Azcona y D. Juan Bravo Rivera no contestaron a la convocatoria. Por su parte, D. Manuel Arnáiz Ronda comunicó telefónicamente que no iba a asistir. A D. Manuel Cobo Vega y al Observatorio del Sector Público no fue posible hacerles llegar la invitación por desconocerse su dirección. D. Félix Arias Goytre indicó que no se encontraba en Madrid, solicitando que se le convocara a la sesión siguiente. En consecuencia, asistieron: D<sup>a</sup> Inés Sabanés Nadal, D. Jorge Presa Matilla, D. Julio Hernanz Bodero, D. José Luís Infanzón Priore, D<sup>a</sup> Carmen Jiménez Martín-Ortega y D. Jesús Jiménez Allen.

Por su parte, en la sesión del día 12 de septiembre (004/2017/066) se solicitaron las siguientes comparencias:

- D. Félix Arias Goytre.- Representante del Grupo Municipal Socialista, en su día, en el Consejo de Administración de Madrid Calle 30, S.A.
- D<sup>a</sup> Pilar Martínez López.- Presidenta, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D<sup>a</sup> Paula Mato García-Agustín.- Secretaria General Técnica, en su día, del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, y firmante de la conformidad del modificado del 2007 y de informe de Intervención General para la modificación del contrato de 2007
- D. Jesús María González Pueyo.- Interventor General, en su día, del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Antonio de Guindos Jurado.- Presidente, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D. Julio Gracián Gómez.- representante de EMESA.
- D. Juan Ignacio Beltrán García-Echániz.- representante de EMESA.
- D. Pablo Usán Mas.- Anterior Director del contrato a partir de 2012.
- D. Ceferino San Román.- Director Gerente, en su día, de Madrid Calle 30, S. A.
- D. Santiago Vilariño Páez.- Responsable de Seguridad, en su día, de Túneles de Calle 30, S. A.

Comunicaron su no asistencia D<sup>a</sup> Pilar Martínez López, D. Antonio de Guindos Jurado y D. Juan Ignacio Beltrán García-Echániz. Por su parte, D. Julio Gracián Gómez rehusó recibir la notificación. No fue posible entregar la notificación a D. Jesús María González Pueyo, por ser desconocido en la dirección facilitada. En consecuencia, asistieron: D.

Félix Arias Goytre, D<sup>a</sup> Paula Mato García-Agustín, D. Pablo Usán Mas, D. Ceferino San Román y D. Santiago Vilariño Paez

En último lugar, para la sesión celebrada el día 4 de octubre de 2017 (005/2017/077), se citó a:

- D. José María Vicent García.- Subdirector General de Gestión Económico-administrativa, en su día, del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.
- D. Fernando Guedán Pecker.- representante de EMESA.
- D. David Moreno Casas.- Director Económico Financiero, en su día, de Madrid Calle 30, S.A, y firmante de la subrogación.
- D. Pedro Luis Calvo Poch.- Presidente, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D. José del Pino Álvarez.- Director Gerente, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D. Juan Antonio Gómez Angulo.- Presidente, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D. Diego Sanjuanbenito Bonal.- Presidente, en su día, de Madrid Calle 30. S.A.
- D. Samuel Romero Aporta.- Consejero Apoderado de Madrid Calle 30.
- D. Miguel Angel del Canto Ruiz.- Miembro del Comité de Empresa EMESA.
- D<sup>a</sup> Marta Fernández Pirla.- Directora General de Sector Público, en su día, del Área de Gobierno de Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid.
- D. Francisco José Montiel Lara.- Abogado en proceso penal por el siniestro de 2012.
- D. Ricardo Domínguez Bautista.- Director de Construcción de Madrid Calle 30, S.A.

De todos los convocados, únicamente confirmaron su asistencia y asistieron D. José María Vicent García, D. Samuel Romero Aporta, D. Miguel Angel del Canto Ruiz y D<sup>a</sup> Marta Fernández Pirla.

La Comisión no Permanente de Investigación, expresa que es un órgano de carácter político que no sustituye en ningún caso los procedimientos judiciales que pudieran abordarse por el propio Ayuntamiento o terceros.

Esta Comisión, tras haber analizado toda la documentación e interrogado a los comparecientes, se pronuncia sobre aquellos apartados más relevantes y realiza, en este Dictamen, unas conclusiones de las que derivan una serie de recomendaciones a tomar en cuenta por parte del Gobierno Municipal.

Por otra parte, los miembros de esta comisión lamentan la falta de colaboración de determinadas personas que, habiendo sido convocadas, se han negado a ayudar en el esclarecimiento de los hechos objeto de la comisión, especialmente de aquellas que han tenido participación directa en las actuaciones estudiadas en el ejercicio de un cargo público al servicio de los ciudadanos.

Todos los diarios de sesiones de la Comisión de Investigación pueden consultarse en la página web del Ayuntamiento de Madrid.

## **2. Desarrollo de la Sociedad Madrid Calle 30. Relación cronológica de los principales hitos contractuales.**

Hasta el año 2003 la titularidad de la M-30 correspondía al Ministerio de Fomento, si bien el 4 de marzo de 2004, dicho Ministerio firmó un convenio con el Ayuntamiento de Madrid traspasándole a éste la titularidad, así como una serie de tramos viarios vinculados. A partir de este momento, la responsabilidad del mantenimiento y la gestión de la M-30 pasan a corresponderle al Ayuntamiento de Madrid.

El Pleno del Ayuntamiento aprobó la gestión directa del servicio público de reforma, mantenimiento y gestión de la funcionalidad del tráfico de la vía urbana M-30 y las vías de acceso vinculadas a la misma a través de sociedad mercantil local, así como la constitución de la sociedad “Madrid calle 30, Sociedad Anónima” encargada de la gestión de dicho servicio público, mediante acuerdo de 30 de marzo de 2004.

La constitución de la sociedad anónima unipersonal de titularidad 100% municipal se produjo el 21 de mayo de 2004, siendo su objeto social la realización de obras de reforma y mejora en la vía de circunvalación M30 y sus infraestructuras y espacios relacionados, así como la gestión, explotación y mantenimiento de la vía de circunvalación M30 y sus infraestructuras y espacios relacionados.

Posteriormente, mediante acuerdo de Pleno de 23 de diciembre de 2004 se aprobó la modificación de la forma de gestión de la sociedad, pasando de un régimen de gestión directa a gestión indirecta. En este sentido, la aprobación del punto 40 del Orden del Día estableció *“modificar la forma de gestión del servicio público de reforma, conservación y explotación de la funcionalidad del tráfico de la vía urbana M-30 y las vías de acceso vinculadas a la misma, sustituyendo el régimen actual de gestión directa a través de sociedad mercantil local por la gestión indirecta a través de sociedad de economía mixta, para lo cual se desarrollarán los trámites exigidos en la normativa correspondiente”*. Asimismo, en su segundo apartado se dispuso que *“la sociedad mercantil local Madrid Calle 30, S.A. se transformará en una sociedad de economía mixta, con la misma denominación, mediante la participación en su capital social del socio privado que resulte adjudicatario del correspondiente concurso”*.

El 6 de mayo de 2005 se publicó en el BOE la Resolución del Ayuntamiento de Madrid convocando el concurso para la gestión del servicio público de reforma, conservación y explotación de la vía urbana M-30, mediante sociedad de economía mixta, contratación que había sido aprobada por la Junta de Gobierno el 28 de abril de dicho año. En dicho anuncio, constaba como entidad contratante, dentro del Ayuntamiento de Madrid, el Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras y, si bien se explicitaba que el Presupuesto base de licitación o canon de explotación no habían podido ser

establecidos previamente por la Administración, el importe de la garantía provisional era de 12 millones de euros. El plazo de ejecución abarcaría 35 años.

Así, mediante Decreto de la Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras de 28 de julio de 2005, se adjudica dicho contrato a la agrupación formada por las empresas FERROVIAL SERVICIOS, S.A., DRAGADOS, S.A. y API CONSERVACIÓN, S.A., que posteriormente se constituirían en EMESA (EMPRESA MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN M 30, S.A.). Esta sociedad entraría a participar en el capital de Madrid Calle 30, S.A. con un 20%, modificándose los Estatutos. En este sentido, de los 227,5 millones de capital social, el Ayuntamiento de Madrid participaba con 182 millones (80%) y EMESA con 45,5 (el 20% restante).

El 12 de septiembre de 2005 se formalizaron los siguientes contratos:

- “Contrato Relativo a los Servicios de Gestión Integral de la M 30” celebrado entre el AYUNTAMIENTO DE MADRID y MADRID CALLE 30, S.A.
- “Contrato Relativo a Ciertos Servicios de Conservación y Explotación de la M 30” celebrado entre MADRID CALLE 30, S.A. y EMESA. Este contrato fue modificado el 26 de abril de 2007 con el objeto de restablecer el equilibrio económico financiero del mismo derivado de modificaciones en la ejecución de las obras y consecuencia de las anteriores. Modificación también en la prestación del servicio que debían incrementarse los costes de mantenimiento, por lo que se autorizó el aumento en el precio del contrato en un 18,61 %. También sería modificado en 2011 debido a la autorización de la subrogación del Ayuntamiento de Madrid en la deuda relativa a la financiación ajena de Madrid Calle 30, S.A. incluyendo los derivados financieros de cobertura asociados a la misma, con efectos contables de 30 de junio de 2011.

Hay que precisar que los importes facturados, según lo recogido en el contrato, de acuerdo con el Modelo económico-financiero, han contemplado todos los costes en los que la empresa incurre para hacer frente a la gestión del servicio. Así, se trata de una única remuneración dineraria, pagadera por el Ayuntamiento de forma regular a lo largo de la vida del contrato. Está contraprestación tiene un componente básico y un componente adicional, siendo este último de carácter variable según el grado de cumplimiento o desviación, por parte de la sociedad, de los parámetros técnico-funcionales y estándares de calidad establecidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas. En 2005 el componente básico se situó en 80 millones de euros mientras que el adicional se elevó a 142,3 millones de euros.

## **MODIFICADO 2007**

En 2007 se realizó una primera modificación del contrato, justificada en base a las modificaciones en la ejecución de las obras y prestación del servicio. Así, el 1 de marzo de 2007 Madrid Calle 30 elabora una *Memoria técnica en la que se justifican diversas modificaciones del Contrato de gestión del servicio público de reforma, conservación y explotación de la vía urbana M-30 mediante sociedad de economía mixta* del año 2005. En dicha memoria se argumentaba que desde la fecha de formalización del contrato se habían dado necesidades nuevas y circunstancias imprevistas que hacían necesaria la modificación del mismo.

Estas modificaciones podrían englobarse en dos grandes grupos:

- Modificaciones y actuaciones complementarias sobre los proyectos iniciales que hacen aumentar el presupuesto de inversión de 2.849,6 millones de euros a 3.180,6 millones de euros. Esto implica que el coste de las obras aumenta en 331 millones de euros.
- Variaciones derivadas de la mayor inversión en la ejecución de las obras, la ampliación y mayor complejidad del conjunto de instalaciones que deben explotarse y mantenerse y las necesidades reales de inversión para adecuar el viario M-30 a las condiciones de explotación establecidas en el contrato de gestión. Esto supone una variación de los costes de explotación con respecto a los fijados en el contrato inicial lo que provoca la ruptura del Modelo de reequilibrio económico-financiero.

Esto lleva a que sea necesario el restablecimiento de este equilibrio de acuerdo con el art. 163 de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas y el art. 37 del PCAP que dice... *“Si las variaciones introducidas por el Ayuntamiento afectan al régimen financiero del contrato, el Ayuntamiento deberá compensar a Madrid Calle 30, S.A. de manera que se mantenga el equilibrio de los presupuestos económicos que fueron considerados como básicos para la formalización del contrato.”*

Esta modificación se realiza ajustando el plan económico financiero de la Sociedad aportado por el socio privado en su oferta de licitación.

### **TASA INTERNA DE RETORNO- TIR.-**

Se realiza un ajuste que da lugar a un incremento en la remuneración dineraria a cargo del Ayuntamiento, tanto en cuanto al importe básico como a los componentes adicionales de manera que la Tasa Interna de Retorno (TIR) que resulta de la oferta de licitación realizada por el Socio Privado sea la misma antes y después del evento causante del desequilibrio. Esta TIR, de acuerdo con la oferta de licitación, debería ser del 7,053 %.

Una vez introducidas las variaciones en el Modelo de reequilibrio económico-financiero original de la sociedad, la TIR del adjudicatario disminuye del 7,053 % establecido en la

oferta al 5,157 %. Se incrementa por tanto la remuneración dineraria a cargo del Ayuntamiento en una cuantía tal que mantenga la TIR inicial. Esta cantidad supone un incremento de 42.650.000 euros anuales en valor 2005, que se distribuye entre el componente básico y el componente adicional. El incremento de estas cuotas, teniendo en cuenta el efecto impositivo del IVA lleva a que el importe total del incremento anual ascienda a 49.474.000 euros desde el ejercicio 2008. El nuevo precio del contrato, tras su modificación, supone un incremento del 18,61 % del precio del contrato resultante de la licitación, alcanzando el importe total del contrato la cifra de 10.407.816.694,34 euros, IVA incluido, de los que 1.632.642.000 euros corresponden a la modificación.

Todo este reequilibrio se refleja formalmente en una modificación del contrato que se aprueba por Decreto de la Concejalía del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras de 27 de abril de 2007, y se formaliza en modificación del contrato de fecha 7 de junio de 2007.

### **SUBROGACION 2011.**

Con fecha 29 de septiembre de 2011 la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid autorizó la subrogación del Ayuntamiento de Madrid en la deuda relativa a la financiación ajena de Madrid Calle 30, S.A. incluyendo los derivados financieros de cobertura asociados a la misma, con efectos contables de 30 de junio de 2011.

La compensación de los créditos y débitos entre la Sociedad y el Ayuntamiento de Madrid supuso la modificación del Plan Económico-Financiero inicial del contrato del servicio de reforma, conservación y explotación de la infraestructura Calle 30, en base a la nueva estructura financiera de la Sociedad.

El importe comprometido por el Ayuntamiento de Madrid en su presupuesto, a partir del 30 de junio de 2011, asciende a 64.353.479 euros para el segundo semestre de 2011; y fija una contraprestación anual máxima de 128.706.957 euros hasta el año 2040, pagadera regularmente durante la vida del contrato.

Como consecuencia de dicha subrogación la Sociedad registró la baja de los pasivos financieros subrogados por su valor contable que ascendía a 2.226.317.500€ correspondientes a préstamos bancarios, y 72.421.904 euros correspondientes a derivados. Conviene señalar también que hasta la subrogación los gastos por intereses de préstamos financieros suponían un 35 % del total de gastos financieros, el 47 % derivaba de los intereses de los contratos de swaps y el 18% restante correspondía a los intereses del préstamo subordinado.

### **PRÉSTAMOS SUBORDINADOS Y DERIVADOS**

Ya se preveía en el PCAP del año 2005 la concesión por parte de la entidad adjudicataria (o entidad financiera designada al efecto) a MADRID CALLE 30, S.A. de un préstamo subordinado en los términos y condiciones establecidos en el Anexo XII, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 40 del Pliego, debiendo formalizar, a tales efectos, el correspondiente contrato.

En este sentido, se contrata un préstamo subordinado A, por valor de 125 millones de euros, suscrito entre Madrid Calle 30 y EMESA, con vencimiento el 31 de diciembre de 2025, firmado el 12 de diciembre de 2005. El importe dispuesto en cada momento y pendiente de reembolso devengaría intereses del 5,5% día a día.

Por su parte, también está el préstamo subordinado B, por un importe de 75 millones de euros, cuyo vencimiento sería el 31 de diciembre de 2013 y fue suscrito entre EMESA y Madrid Calle 30 el 11 de junio de 2007. El importe dispuesto en cada momento y pendiente de reembolso devengaría intereses día a día hasta su total amortización a un tipo de interés variable igual a Euribor 12 meses más un margen aplicable del 1%.

Hay que tener en cuenta que además de los préstamos subordinados A y B, Madrid Calle 30 tenía suscritos dos contratos de crédito (créditos A y B) de los cuales, a 31 de diciembre de 2007, se dispuso de su totalidad (2.500.000.000 euros). El 29 de septiembre de 2011, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid adoptó el acuerdo por el que subrogaban los contratos de crédito al Ayuntamiento, con efectos de 30 de junio de 2011, por importe de 2.226.317.500 euros, cantidad pendiente de amortizar de ambos contratos de crédito. Ambos contratos fueron suscritos con una pluralidad de entidades bancarias.

Además, el 13 de diciembre de 2005 Madrid Calle 30 formalizó tres Contratos Marco de Operaciones Financieras con Dexia Sabadell, Societé Générale Corporate & Investment Banking y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid.

En base a lo anterior, Madrid Calle 30, además de las operaciones financieras formalizadas en 2005, en los días 24,25,27,28 de abril y 3 y 4 de mayo de 2006 se efectuaron distintas operaciones de cobertura sobre los tramos de financiación de los Créditos A y B, todas ellas con vencimiento en 2025, si bien fueron refundidas en 2 únicas operaciones el 5 de mayo de 2006 (correspondiendo una a cada crédito).

Por otro lado, los días 22 de octubre de 2007 , así como los días 12, 20 y 21 de noviembre del mismo año, se concertaron diversas operaciones de cobertura sobre los tramos de financiación de los Créditos A y B, todas ellas con vencimiento a 30 de junio de 2010.

Estas operaciones de cobertura consisten en swaps de tipos de interés, cuyo objetivo era eliminar el riesgo de hipotéticos incrementos en el tipo de interés haciendo que Madrid Calle 30 pagara los intereses calculados a un tipo de interés fijo.

## 3. Hechos objeto de la Comisión.

### 3.1 INTRODUCCIÓN

Las obras de reforma y soterramiento de Calle 30 constituyeron el eje central de la campaña electoral de Alberto Ruiz Gallardón.

Acorde a la versión del compareciente D. Félix Arias Goytre en la Sesión 004/2017/066, concejal en su día del Grupo Municipal Socialista y Representante del mismo grupo en el Consejo de Administración de Madrid Calle 30, S.A., en tiempos de Álvarez del Manzano se planteó la idea de soterrar la totalidad de la M-30 previa cesión del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Madrid. Las grandes constructoras pertenecientes a Seopam (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras) propusieron la idea al alcalde, pero no salió adelante. Estas empresas contactaron posteriormente con la Comunidad de Madrid para la ejecución de Metro Sur bajo las directrices de Manuel Melis, participante directo en el diseño y ejecución de las obras de soterramiento y reforma de Calle 30.

El citado compareciente aportó algunas noticias presentadas durante la campaña electoral, justo antes de las elecciones, en las que se hacían las siguientes afirmaciones por parte Alberto Ruiz Gallardón y Manuel Melis que, por entonces, no tenía ningún cargo en la Administración Local pero que, como director general de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, hizo campaña durante los meses previos a las elecciones de mayo de 2003:

*"Manuel Melis, ingeniero que ha dirigido toda la remodelación del metro y la construcción del Metrosur, se encargará de este proyecto si el PP gana las elecciones. De las 19 modificaciones previstas en esta vía, la más espectacular será la que se llevará a cabo en el nudo sur: sobre esta zona está prevista la construcción de un puente atirantado que, según los técnicos, permitirá desatascar la M-30 y la N-IV.*

*"Este puente será el más largo de España de los construidos sobre un solo vano", explica Melis. "Tendrá un vano principal de 195 metros y otro auxiliar de 115 metros". La pila del puente (la altura máxima) será de 90 metros. El presupuesto de la obra es de 18 millones de euros.*

*Melis ha estudiado minuciosamente esta parte de la M-30 en colaboración con los técnicos de obras y de tráfico del Ayuntamiento de Madrid. "Nos hemos dado muchas vueltas por la M-30 antes de cerrar el proyecto. Para reformar una vía como ésta hace falta conocer primero los problemas de tráfico que hay", señala el ingeniero. "Según los datos aportados por el departamento de tráfico del Ayuntamiento, en esa zona de la M30 circulan al día una media de 276.140 coches, lo que la convierte en la de más afluencia".*

*"Éste será el único puente de estas características en la M-30", señala Melis. "No habrá tampoco muchos túneles en las otras 18 actuaciones previstas. La gente, cuando viaja*

*en su coche, no quiere ir bajo tierra; quiere conducir a pleno cielo. "En algunos puntos concretos, como Arganzuela o en las proximidades del Manzanares, sí haremos algún puente, aunque hay que tener en cuenta que en algunos tramos de la M-30 hay hasta tres niveles de altura, y eso dificulta su ejecución".*

*(El País, 4 de mayo de 2003)*

Estas declaraciones denotan que los proyectos estaban ya estudiados. Sin embargo, distarían profundamente de la realidad ejecutada unos meses después.

En conclusión, durante la citada comparecencia se puso de manifiesto lo siguiente:

- Los anteproyectos de obra ya estaban redactados antes incluso de las elecciones municipales.
- El Director General de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y parte fundamental de la campaña a la alcaldía en el año 2003, aseguró haberse reunido con técnicos municipales para plantear y estudiar la ejecución de este proyecto.
- Se anunció un puente que nunca fue ejecutado y a un tipo de ejecución que dista enormemente de lo realmente construido finalmente.
- Se anunció explícitamente que no habría muchos túneles, lo cual se aleja enormemente del resultado final.

## **3.2 OBRAS INICIALES DE REFORMA Y SOTERRAMIENTO DE CALLE 30**

### **3.2.1. INCUMPLIMIENTOS DE LAS NORMAS DE APLICACIÓN. EL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL.**

En el transcurso de la comisión se demostró de forma inequívoca que los proyectos planteados, con el proceso elegido, vulneraban de inicio la legislación relativa a la declaración de Impacto Ambiental (Ley 6/2001 de Evaluación de Impacto Ambiental, Ley 2/2002 de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad de Madrid, Aplicación de la Directiva 97/11/CE) y la relativa al Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico.

La Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) sirve para reflejar el impacto ambiental del proyecto a desarrollar. Se trata de una actuación clave para defender el interés general de una comunidad, tanto en aspectos sociales, como arqueológicos, de protección de flora y fauna, haciendo preceptivos una serie de condicionantes para su evaluación entre los que destacan:

- Planteamiento de estudio de alternativas, entre las que se encuentra la alternativa cero de no desarrollar la obra objeto de estudio.
- Medidas compensatorias sobre el impacto ambiental.
- Indicadores e ítems a controlar para evaluar durante el transcurso de la obra el impacto ambiental real que se está produciendo, fijados por el órgano ambiental y publicados en el Boletín Oficial, que suponen la hoja de ruta para la realización de la obra.

- Optimización de la solución a desarrollar basada en parámetros de afección ambiental y social.

Es decir, uno de los resultados de esa EIA puede ser que la obra no se pueda hacer, por lo que tiene una trascendencia clarísima. Si se considera que el impacto o el efecto que va a tener la obra es más perjudicial para el medio ambiente que los beneficios que pueda obtenerse de ella, se puede concluir que esa no debe realizarse. En todo caso, se pueden plantear distintas alternativas: se puede plantear que se hagan más o menos carriles, que se soterre o no se soterre determinados tramos, que se pongan semáforos... La EIA supone distintas alternativas, las analiza, y concluye cuál es la más razonable en caso de haberla. En el caso en el que se concluya que la obra es realizable, se marcan unas condiciones que lo que tratan es minimizar los daños que puede provocar la obra. Por ejemplo, una obra en una zona urbana tiene clarísimas repercusiones sobre la calidad de vida de la gente: se emite una cantidad de polvo considerable, se genera gran cantidad de ruido, cortes de tráfico, ocupaciones de zonas públicas...

Las conclusiones de la EIA pueden establecer que no se realicen obras en los momentos de descanso, que no se pueda trabajar a determinadas horas, que no se puede superar determinado umbral de ruido, etc. En definitiva, la EIA marca una serie de condiciones que tratan de minimizar el daño que provoca esa obra. Unas condiciones que son de obligado cumplimiento.

La legislación base de aplicación a dichas obras era la legislación europea que, dada la singularidad del modelo constitucional español en materia medioambiental, queda traspuesta en la normativa de la Comunidad, en este caso, la de Madrid.

#### ***Ley 6/2001 de Evaluación de Impacto Ambiental***

*“Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.*

*Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.*

**NOTA:** *el fraccionamiento de proyectos de igual naturaleza y realizados en el mismo espacio físico no impedirá la aplicación de los umbrales establecidos en este anexo, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.*

*LEY 6/2001 DE E.I.A. EN SU ANEXO I. Grupo 6. Proyectos de infraestructuras. Apartados a2 y a3*

#### ***Ley 2/2002 de Evaluación de Impacto Ambiental de la C.A.M.***

*“Construcción de nuevas carreteras no incluidas en el epígrafe anterior, variantes, duplicaciones de calzada y enlaces a distinto nivel en los que intervenga al menos una vía de gran capacidad, así como la modificación de trazado, el acondicionamiento o el ensanche de cualquier tipo de carretera existente, cuando afecten a tramos con una longitud acumulada igual o superior a 5 km.”*

LEY 2/2002 DE E.I.A. DE LA C.A.M. EN SU ANEXO 2. *Proyectos de infraestructuras.*  
Apartado 6

**Aplicación de la Directiva 97/11/CE en su Anexo I**

*los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus repercusiones. Estos proyectos se definen en el artículo 4”.*

DIRECTIVA 97/11/CE EN SU ARTÍCULO 2.1.

*“Construcción de autopistas y vías rápidas”*

*“Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 kilómetros en una longitud continua.”*

DIRECTIVA 97/11/CE EN SU ANEXO I. APARTADOS 7b y 7c

**Aplicación de la Directiva 97/11/CE**

*“Artículo 3. La evaluación del impacto ambiental identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con los artículos 4 a 11, los efectos directos e indirectos de un proyecto en los siguientes factores:*

- *el ser humano, la fauna y la flora,*
- *el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje,*
- *los bienes materiales y el patrimonio cultural,*
- *la interacción entre los factores mencionados en los guiones primero, segundo y tercero.”*

DIRECTIVA 97/11/CE EN SU ARTÍCULO 3

*“Evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto sobre la población, la fauna, la flora, el suelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el paisaje y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico artístico y el arqueológico.”*

LEY 6/2001 DE E.I.A. EN SU ARTÍCULO 2.1.c

Como se puede comprobar, la legislación de la Comunidad de Madrid limitaba a 5 kilómetros las obras que quedaban exentas de ser sometidas a EIA. Por lo tanto, se establece la obligatoriedad de realizar una EIA de todas las obras que superaran los 5 kilómetros. Sin embargo, y a pesar de la enorme extensión de las obras de reforma de la M30 aprobadas por el gobierno municipal, éste troceó el proyecto en tramos de obras menores de 5 kilómetros, algo que no puede entenderse si no es para evitar realizar la EIA. De esta manera, se intentó plantear la actuación como una sucesión de obras independientes con el evidente objetivo de eludir la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental. Para poder conseguirlo, el gobierno remitió al Consejo de Estado únicamente uno de los tramos, con la consiguiente resolución de que no era necesario realizar la EIA al tener una longitud menor de 5 kilómetros. Es decir, se ocultó de manera intencionada la totalidad de la envergadura de la operación al no remitir la totalidad de

los proyectos y que el Consejo de Estado informase de forma transparente si el Estudio de Impacto Ambiental era necesario o no.

El objetivo último perseguido por el gobierno municipal, acorde no sólo a la versión de numerosos comparecientes sino también a la deducción más básica, era la de reducir el tiempo de tramitación de las obras, puesto que la EIA supone un procedimiento bastante extenso en el tiempo que hubiese impedido absolutamente que las obras de reforma de la M-30 hubiesen finalizado antes de que terminara el mandato municipal del citado gobierno, lo cual era una de las promesa electorales -la central, de hecho- del alcalde Alberto Gallardón.

*"Más que preguntar cuándo se van a iniciar las obras --que nuestra intención es que comiencen dentro de un año--, debemos preguntar cuándo se van a terminar, que es lo que quieren saber los madrileños. Y nuestro compromiso es que estén terminadas dentro de esta legislatura". (Declaraciones de Alberto Gallardón recogidas el 11 de agosto de 2003 en una entrevista a Europa Press.)*

Por otro lado, la legislación de Patrimonio Arqueológico e Histórico de la Comunidad de Madrid establecía que cualquier obra que afectara a un Bien de Interés Cultural (BIC), tenía que someterse necesariamente a Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).

Ha de estarse a lo que se dispuso, en su día, en la Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (actualmente derogada por la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid), en concreto su artículo 32.g), en relación con el lugar llamado "Terrazas del Manzanares", que regulaba los criterios de intervención:

*1. Cualquier intervención en un bien declarado de interés cultural, previa licencia municipal, deberá efectuarse de acuerdo con las siguientes determinaciones:*

*(...)*

*g) En las actuaciones que afecten a un lugar arqueológico declarado bien de interés cultural se requerirá la evaluación de impacto ambiental, previo informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural.*

Asimismo, es necesario acudir a lo que se contempló en el artículo 22 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid (hoy derogado por el número 3 de la disposición derogatoria única de la Ley 4/2014, de 22 diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas), relativo a los Proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental, que disponía que:

*Se someterán a Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos y actividades, públicos o privados, enumerados en los anexos segundo y tercero de esta Ley, así como los que resulten de la aplicación de lo dispuesto en sus artículos 5 y 6.*

Así, si se acude al citado anexo segundo, se establece que:

#### Infraestructuras

(...)

*95. Construcción de nuevas carreteras no incluidas en el epígrafe anterior, variantes, duplicaciones de calzada y enlaces a distinto nivel en los que intervenga al menos una vía de gran capacidad, así como la modificación de trazado, el acondicionamiento o el ensanche de cualquier tipo de carretera existente, cuando afecten a tramos con una longitud acumulada igual o superior a 5 km. A efectos de cómputo de kilometraje, se considerará la misma actuación cuando las modificaciones a realizar en un mismo itinerario estén separadas por menos de 5 kilómetros.*

Las obras de reforma de la M30 afectaban de manera clara a las terrazas del Manzanares que es la segunda zona paleontológica más importante del centro peninsular, la cual se vio afectada por el avance de tuneladoras de 15 metros de diámetro cuyo trabajo es continuo y sin pausas por la afección estructural, geotécnica y económica. Era por tanto aún más clara la necesidad de realizar la EIA y por lo tanto la vulneración de la legislación que llevó a cabo el gobierno municipal.

En consecuencia, quedó constatado en el transcurso de la Comisión de Investigación que el objetivo primordial por el que de manera intencionada se eludió la obligatoria elaboración del informe de Evaluación de Impacto Ambiental fue la premura por concluir las obras dentro del plazo de la legislatura y que sirviera así de rédito político de cara a las elecciones del año 2007. La tramitación de dicho informe, para unas obras de tal magnitud, podía conllevar el retraso en el inicio de las obras e incluso la alteración de alguno de los proyectos y esto quiso ser evitado a cualquier precio.

Tras la aprobación en Junta de Gobierno de la licitación de las obras de reforma y soterramiento de Calle 30 se sucedieron numerosas denuncias buscando la impugnación de los acuerdos tomados por dicho organismo. Se basaban, fundamentalmente, en tres supuestos actos que fueron denunciados como fraudulentos:

- La alteración del objetivo previsto en el convenio entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid para la cesión de la M-30, buscando eludir la literalidad de la Ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid de Evaluación de Impacto Ambiental, al interpretar que hablaba de carreteras y no vías urbanas. Una obra que era una carretera del Estado gestionada por el Ministerio de Transportes, se pasó al Ayuntamiento de Madrid con la única finalidad de que cambiara de nombre, dejara de ser autopista o carretera del Estado, para pasar a ser vía urbana, de ahí ese cambio de M-30 a Calle 30, y con eso se entendía que se eludía la literalidad de la ley citada, que hablaba de carreteras.

- La irregularidad en el envío de la documentación al Consejo de Estado para establecer si las obras debían contar con EIA, ya que únicamente se remite el proyecto de uno de los tramos de obra y, por otro lado,
- El fraccionamiento de las obras buscando la tramitación individualizada de cada una de ellas en su evaluación para dirimir si el EIA era necesario o no, ignorando la globalidad de los proyectos que se querían acometer y la conectividad entre los mismos.

El compareciente D. Francisco Segura, de Ecologistas en Acción, una de las organizaciones que recurrió a los tribunales la inexistencia de EIA, relató en la Sesión (002/2017/045) de la Comisión que las sentencias de 21 de septiembre de 2007, 28 de febrero 2008, y 16 de diciembre de 2008, concluyeron que las obras habían vulnerado la normativa de impacto ambiental pese a que ya se había llegado a un acuerdo con la Comisión Europea para la convalidación en curso.

Sin embargo, la doctrina cambió con el recurso presentado por Ecologistas en Acción que siguió el siguiente desarrollo e incluyó, por primera vez, la consulta prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

- En septiembre de 2005 se admite a trámite en el Juzgado 22 de lo Contencioso Administrativo el recurso presentado con el objeto de hacer constar la obligatoriedad de elaborar el Estudio de Impacto Ambiental en las obras de soterramiento de Calle 30.
- El 23 de enero de 2007 el juzgado dicta un Auto en el que plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, al amparo del artículo 234 del Tratado de la Unión, una cuestión clave como la prejudicialidad referida a si las exigencias del procedimiento reglado de evaluación ambiental resultantes de las directivas europeas son de aplicación a las actuaciones en vías urbanas y, en concreto, al objeto del proceso judicial. La conclusión fue clara y directa, afirmando que la obra debió haberse sometido a Evaluación de Impacto Ambiental y prosiguió con la consecuente apertura de un expediente de infracción. La normativa europea recoge, en este caso, un procedimiento de negociación que concluyó con la necesidad de elaborar a posterior el EIA y el compromiso de elaboración del mismo para los 3 proyectos que faltaban por ejecutar y que, finalmente, nunca fueron ejecutados.
- En octubre de 2008 el Juzgado falla concluyendo que las obras se habían tramitado de manera ilegal al no contar con el preceptivo informe de Evaluación de Impacto Ambiental apoyado por el dictamen del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- En marzo de 2011 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid estima parcialmente el recurso interpuesto por doña Trinidad Jiménez García-Herrera, don Oscar Iglesias Fernández y don Félix Arias Goytre, contra la sentencia de 25 de enero de 2010 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 22, y en sentencia firme e irrecorrible anula los proyectos de obra y reforma de la M30 aprobados en la Junta de Gobierno de 3 de junio de 2004, por vulneración de la normativa

## medioambiental española en relación con la directiva comunitaria en materia de Evaluación de Impacto Ambiental “

El acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno en su sesión de 2004 para la aprobación de determinados proyectos de obra que fueron anulados posteriormente por el TSJM se refiere en concreto a los siguientes proyectos:

1. Proyecto de remodelación del enlace entre la M-30 (nudo La Paloma) y las calles Pío XII y avenida de Burgos.
2. Proyecto de remodelación de la calle Costa Rica y la plaza de José María Soler y sus entronques con la M-30.
3. Proyecto de remodelación del enlace de la M-30 con la avenida de América/N-II.
4. Proyecto de actuaciones de mejora del enlace entre el eje N-100-O'Donnell y la M30.
5. Proyecto de construcción de las actuaciones de mejora del enlace de la M-30 con la N-III.
6. Proyecto de remodelación de la vía de servicio de la M-30 en la zona noroeste y ampliación a tres carriles en el enlace con la parte oeste de la M-30.
7. Proyecto de construcción de un nuevo acceso de la avenida de la Ilustración con la carretera de Colmenar M-607.
8. Proyecto de construcción de la calzada izquierda de la conexión del paseo de Santa María de la Cabeza-N-III, correspondiente al “bypass” Sur de la M-30.
9. Proyecto de construcción de la calzada derecha de la conexión del paseo de Santa María de la Cabeza-N-III, correspondiente al “bypass” Sur de la M-30.

Ha de señalarse aquí que los otros 3 proyectos aprobados por la Junta de Gobierno de 3 de junio de 2004 habían sido dejados sin efecto por acuerdo de la Junta de Gobierno de 1 de febrero de 2007, por lo que, como señala la Sentencia, respecto de ellos el recurso había perdido su objeto. Tales proyectos eran:

10. Proyecto de construcción del “bypass” de la avenida de la Ilustración. Túnel Norte.
11. Proyecto de construcción del “bypass” de la avenida de la Ilustración. Túnel Sur.
12. Proyecto de conexión del “bypass” Norte con la carretera N-I.

- La Comisión Europea, finalmente, fijó una serie de medidas compensatorias a posteriori entre las que se incluyó la evaluación ambiental de las obras ya ejecutadas y la exigencia de someter a Evaluación de Impacto Ambiental a los proyectos ya redactados.

Por entonces, los indicadores que hubieran sido necesarios medir para verificar el grado de cumplimiento de los límites establecidos por el órgano ambiental eran totalmente inservibles al no poder evaluar el impacto durante el transcurso de la obra. Sobre todo, se trataba de una circunstancia prácticamente irreversible o de una enorme dificultad, complejidad e impacto en su reversión. El informe elaborado a posteriori de impacto

ambiental de las obras de soterramiento de Calle 30 lo realizó la empresa Evaluación Ambiental, S.L. sin contrato que lo respaldara, y tuvo un coste de 12.006 euros.

Los otros proyectos elaborados y que no fueron ejecutados supusieron un coste de más de once millones de euros para las arcas públicas que, a día de hoy, no han sido utilizados. Estos son: el bypass de la Avenida de la Ilustración, el bypass oeste y el bypass de conexión de Calle 30 con la Nacional N-I.

Las obras fueron ilegales. La terminología jurídica es que fueron nulas, los acuerdos adoptados fueron nulos y por lo tanto, las obras contrarias a la ley. Los actos, cuando se adoptaron por el Ayuntamiento de Madrid en Junta de Gobierno, eran nulos.

Por último, los 54 condicionantes impuestos por la Confederación Hidrográfica del Tajo para realizar las obras fueron incumplidos reiteradamente, aprovechando su desconocimiento por parte de los ciudadanos ya que, al no estar obligados a su publicación, se evitó darles la más mínima publicidad. Esto no hubiese ocurrido si estos condicionantes se hubieran establecido en un proceso de EIA y por tanto hubieran sido publicados en el Boletín Oficial. En ocasiones puntuales se produjo la paralización de algunos tramos de obra hasta solventar situaciones de gravedad ambiental que se producían pero, sistemáticamente, esos condicionantes se incumplieron en la ejecución del soterramiento de Calle 30.

## **LOS VERTIDOS**

Los vertidos de tierra procedentes de las excavaciones de obra fueron descritos por los comparecientes como enmarcados fuera de la legalidad. Por un lado, y acorde a la versión del compareciente José Luis Córdoba González, técnico en su día del grupo municipal de Izquierda Unida, se depositaron vertidos en terrenos no autorizados para ello, como el situado junto al estanque de tormentas de Butarque, que fue denunciado al Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) que comprobó y ratificó que, efectivamente, se estaba actuando de manera irregular y trasladó la denuncia a la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, hubo un contrato firmado por parte de Madrid Calle 30 con la asociación Fenadismer, la patronal del transporte, con el compromiso de vertido de 10 millones de metros cúbicos a depositar en una antigua cantera que tenía aprobado el Plan de Remodelación para el tratamiento de tierras. El contrato garantizaba el cobro por parte de Fenadismer de los 10 millones de metros cúbicos, aunque estos no fueran depositados. Sin embargo, había un déficit de unos 6,2 millones de metros cúbicos, simplemente por la falta de capacidad de dicha cantera que únicamente contaba con la licencia para recibir 3,8 millones de metro cúbicos. El contrato con Fenadismer y las fotografías soporte del vertido ilegal denunciado ante el SEPRONA se adjunta en el Anejo 1.

## IMPACTOS AMBIENTALES

Uno de los aspectos de mayor influencia en la salud de los vecinos que sufrieron los impactos ambientales corresponde con la calidad del aire. Los niveles de contaminación fueron medidos de manera sistemática y ello desembocó en la elaboración de un informe externo por la empresa SGS (incluido en el Anejo 2), que reflejó mediciones hasta ocho veces superiores a los niveles máximos admisibles por la Unión Europea para garantizar condiciones salubres para los habitantes. Curiosamente, las estaciones que había en el entorno de Calle 30 se movieron a otras localizaciones y el Ayuntamiento dejó de aportar datos sobre los niveles de contaminantes en dicha zona. Además de la irresponsabilidad sobre la salud de los habitantes que ello supone, es un claro ejemplo de la falta de transparencia que la administración tuvo durante todo el transcurso de las obras. Asimismo, es altamente preocupante que la estación de medición de contaminación en la plaza Luca de Tena, que podía medir la contaminación real de ese ámbito, se eliminara y no se pudieran obtener datos fehacientes de los niveles de contaminación en los alrededores de los túneles de Calle 30.

Además de los perjudiciales e insalubres niveles de contaminantes sufridos durante las obras, los efectos sobre los ciudadanos fueron descuidados por el plazo exigente de finalización que se anteponía a la protección ciudadana:

- Los niveles de ruido soportados durante más de dos años por los vecinos supusieron un importante agravio hasta el punto de que muchos de ellos tuvieron que abandonar sus viviendas y, otros, enfermaron a causa de los niveles de contaminación sonora que se alcanzaban durante las 24 horas del día, tal y como atestiguaron algunas denuncias de asociaciones de vecinos. Quedó claramente de manifiesto que las obras debían concluirse en el plazo fijado dentro de la legislatura sin importar el impacto en la calidad de vida de los vecinos, amén de otras graves situaciones económicas, sociales y humanas que se detallan en el presente documento.
- Las personas con movilidad reducida vieron casi imposible su accesibilidad de un lado a otro de las obras y, además, los patrones de movilidad de los vecinos fueron alterados constantemente sin previo aviso durante más de dos años.
- La afección a la calidad del agua del río Manzanares por los taludes ejecutados para el soterramiento de la vía que iban constantemente cambiando durante el transcurso de la obra. Con estos cambios se ignoraba la propuesta inicial de los proyectos que contemplaban la ejecución de estructuras provisionales que hubieran minimizado el impacto medio ambiental y sobre la movilidad de los usuarios y los vecinos de la zona tal y como justificaban los proyectos.

El gobierno prescindió de la evaluación de impacto ambiental a sabiendas de los efectos que supondría en cuanto a ruido, calidad de vida, restricción de movilidad peatonal del entorno, vertidos ilegales durante las obras, etc. Además, el incumplimiento de la normativa europea conllevó la apertura de un expediente por parte de la Comisión Europea contra el Estado Español que derivó en el bloqueo de 1.500 millones de euros de financiación del Banco Europeo de Inversiones, con el consecuente coste económico que conlleva por los bajos intereses que ofrece dicha financiación. Este pudo ser uno de

los motivos esenciales por los que se hizo imprescindible la entrada de capital privado, a pesar de que el ex-Alcalde Alberto Ruiz Gallardón y su equipo de confianza afirmaron que no se recurriría a financiación privada.

*“No creo que tengamos que recurrir a financiación privada, eso no está en nuestra idea”. Alberto Ruiz Gallardón. (Europa Press, 10 de agosto de 2003)*

Las obras de remodelación y soterramiento de Calle 30 no incluían únicamente el tramo del río que se recupera para uso urbano como zona verde, sino la ampliación de su capacidad mediante la remodelación de numerosos enlaces, ampliación de carriles y la construcción del bypass sur, que no suponen ninguna recuperación de espacio para la ciudad. Suponía alterar el modelo de ciudad de manera sustancial al ampliar esta capacidad en más de un 25%, remodelando los enlaces que daban acceso al centro de la ciudad permitiendo un acceso más fluido de tráfico con los consecuentes problemas medioambientales y de movilidad que ello implica en la ciudad. Fomentaba un modelo de ciudad claramente desfasado que promovía una mayor circulación por el centro de Madrid de automóviles y pretendía solventar los problemas de tráfico de la vía de circunvalación ampliando la capacidad de la vía a pesar de que en ingeniería de tráfico está plenamente constatado que genera con el tiempo los mismos problemas de movilidad con un mayor número de vehículos desplazados y, por tanto, mayor contaminación.

Pese a lo anterior, los proyectos no llevaban ningún estudio de movilidad ni se había elaborado un plan de movilidad estratégico para la actuación. Los estudios de movilidad fueron encargados a posteriori a las propias empresas que ejecutaron las obras para intentar justificar la viabilidad de las mismas. Se ha podido comprobar, con el transcurso de los años, que el problema de movilidad en Calle 30 no ha quedado resuelto, sino que se ha desplazado a otros puntos de la vía donde la capacidad se mantuvo y, por tanto, se produce la congestión motivada por el aumento de capacidad en otros puntos de la infraestructura. El entorno de Méndez Álvaro, Puente de Vallecas, O'Donnell, el paso por el Vicente Calderón, el Nudo Norte y gran parte del arco este sufren congestión de tráfico y retenciones a diario.

Una de las mayores justificaciones lanzadas durante el proceso de campaña y posteriormente reiteradas durante las obras, fue la supuesta mejora de la calidad del aire. Sin embargo, cabría distinguir que todas las obras de remodelación de enlaces y ampliación de capacidad no han supuesto más que la entrada de más vehículos y, por tanto, mayor contaminación. Por otro lado, fue únicamente mediante la presión vecinal que pudieron eliminarse chimeneas diseñadas para el bypass sur de más de 20 metros de altura y, a cambio, sustituirlo por pozos de extracción algo más pequeños con sistemas de filtrado de partículas contaminantes.

El informe de impacto ambiental presentado por los colectivos y las asociaciones de vecinos movilizadas concluía que los niveles de contaminantes del aire que saldría por las chimeneas de ventilación incluidas en los proyectos originales serían entre 75 y 150 veces superiores a los valores admitidos. Dicho informe está incluido en el Anejo 3. Sin embargo, este sistema entra en funcionamiento sólo cuando la ventilación forzada

transversal se activa. De igual manera, el sistema de filtrado en el tramo que transcurre en paralelo al río únicamente funciona si la ventilación forzada transversal se activa. Esto quiere decir que mientras permanece desactivada el flujo de aire contaminado se dirige por la propia acción del paso de los vehículos hacia la boca de salida del túnel.

Además, ha quedado constatado que únicamente la mitad de los pozos de extracción de aire cuentan con sistema de filtrado por lo que el aire en aquellos donde esté instalado dicho sistema el aire tendrá los mismos contaminantes que en el interior del túnel. Esto contradice de pleno el argumento inicial de ser una apuesta por la mejora de la calidad del aire de la ciudad. Contra este argumento también se puede exponer el efecto llamada que se produce en la movilidad cuando se amplía la capacidad de cualquier vía. El Anejo 4 incorpora una tabla con la referencia a la totalidad de pozos de extracción de aire de los túneles y aquellos que cuentan con sistema de filtrado. La presión vecinal consiguió eliminar la ejecución de chimeneas de más de 20 metros pero no consiguió frenar la ejecución de salidas de aire contaminado en las proximidades de viviendas con la concentración de contaminantes que ello puede suponer pese a los sistemas de filtrado mencionados.

El impacto sobre la calidad del aire, al no elaborarse el EIA, nunca fue controlado ni tenido en cuenta para el diseño de los túneles y su evacuación de contaminantes. Si se hubiera elaborado el EIA la decisión de modificar ciertos aspectos de los proyectos durante la fase de obra -con los consecuentes sobrecostes que ello siempre conlleva- se podría haber evitado, ya que uno de los Directores de Obra que compareció en las sesiones de la Comisión de Investigación (D. Jorge Presa, compareciente en la Sesión (003/2017/056)), consideró que la mayor parte de los modificados de obra que él conocía venían promovidos por exigencias vecinales y de los servicios de emergencia.

Parece asimismo sorprendente que los servicios de emergencia del Ayuntamiento de Madrid, que tendrían que acudir a las infraestructuras ante cualquier imprevisto, no fueran consultados durante el proceso de redacción de los proyectos y, una vez estando la ejecución de la obra iniciada, tuvieran que presentar sus condicionantes y alegaciones provocando la alteración de los proyectos. Todo ello evidencia la mala planificación y las prisas por comenzar y acabar con la ejecución de las obras, lo que provocó importantes sobrecostes, no sólo por la subida de precios y mayor utilización de materiales que conllevaba la celeridad en la ejecución, sino por las rectificaciones sustanciales que hubo que hacer de los proyectos como representa la alteración del sistema de ventilación.

La ejecución de Madrid Río siempre ha constituido la bandera en la defensa de los proyectos de soterramiento de Calle 30. Sin embargo, los proyectos licitados conjuntamente incluían la ejecución de las obras de soterramiento, remodelación de enlaces, ampliaciones de capacidad y otras obras totalmente desvinculadas de Madrid Río. Además, una vez finalizada la ejecución de las obras de soterramiento de Calle 30 que transcurren en paralelo al río Manzanares y, por tanto, las únicas que guardan relación con el citado parque, ni siquiera se había convocado el concurso de ideas para la zona y no estaba planteada la solución que se iba a dar a Madrid Río. Además, las obras de soterramiento y reforma supusieron el desembolso de 3.292.347.642,48 €, y ello solamente incluyendo el precio abonado a las empresas constructoras, sin incluir la

financiación de las mismas y los sobrecostes inducidos del modelo de gestión elegido para la sociedad. Este importe ha sido aportado por el jefe del departamento financiero de Madrid Calle 30 (D. Jesús Jimenez, compareciente en la Sesión (003/2017/056) de la Comisión de Investigación) como el total abonado por la sociedad por concepto de las obras de soterramiento y reforma.

Las obras de Madrid Río, que fueron tramitadas una vez las obras de soterramiento habían concluido, tuvieron un presupuesto aproximado de 370 millones de euros. Esta reducida cantidad comparada con el presupuesto total evidencia que la prioridad no pasaba por la ejecución del parque lineal. Solamente el presupuesto del Bypass sur supera los 1.100 millones de euros sin tener incidencia alguna en la ejecución de Madrid Río, y suponiendo un importante aumento de la capacidad de la vía con el consecuente aumento de tráfico y una afección a los vecinos colindantes. Los proyectos originales, además, contaban con un presupuesto de jardinería para la zona del río y las calles laterales que, obviamente, no se llevó a cabo, ya que se trabajó después sobre la idea de ejecutar Madrid Río.

### **3.2.2. INAUGURACIÓN Y RECEPCIÓN DE LAS OBRAS**

Las obras de soterramiento y reforma de Calle 30 fueron inauguradas sin estar completamente concluidas y sin estar las mismas recepcionadas por la Dirección de Obra de Madrid Calle 30. De nuevo, la necesidad de terminar a tiempo todas las obras durante el mandato municipal, antes de la celebración de las elecciones, hizo que se inaugurasen las mismas sin que se hubieran recepcionado y con importantes carencias estructurales y de sistemas de control de las instalaciones. Estas carencias pudieron comprobarse en las inundaciones surgidas durante las primeras lluvias, una vez inaugurados distintos tramos de túnel. En relación a las instalaciones asociadas al túnel, las deficiencias pueden ser acreditadas mediante el cuadro presentado por la sociedad adjudicataria del mantenimiento EMESA (Empresa de Mantenimiento y Explotación M30, S.A.) y la empresa encargada de la ejecución del Centro de Control de los túneles de Calle 30 en la Calle Méndez Álvaro, SICE (Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas) incluido en el Anejo 5.

Prueba de la ausencia de recepción de las obras por parte de la Dirección Facultativa es la falta de remisión bajo solicitud que algunos comparecientes -como D. Jose Luis Córdoba en la Sesión (002/2017/045) de la Comisión de Investigación- han acreditado de dichas actas de recepción, una vez inauguradas las obras, ya que se remitían actas de funcionamiento parciales pero nunca de recepción. Estas fueron firmadas por la Dirección Facultativa hasta un año después de su inauguración en muchas ocasiones. El cuadro adjunto en el Anejo 6 compara las fechas de las actas de recepción de cada tramo de obra con la fecha de su inauguración. Se incorporan en dicho anejo asimismo las actas de recepción de cada obra.

Muchos de estos problemas fueron subsanados después de haberse inaugurado los tramos, una vez que son recepcionadas las obras y se comprueban los desperfectos. Sin embargo, otros muchos son reparados a raíz de la inspección de algunos tramos durante los años 2010 y 2011. Otros muchos defectos van a tener que ser reparados con

actuaciones de puesta a cero previstas para los próximos años, y que permitirán adecuar la estructura al estado que deberían haber tenido en el momento de finalizar la ejecución.

## **CENTRO DE CONTROL**

El Centro de Control de los Túneles de Calle 30, desde donde se controla la explotación y la seguridad de la infraestructura, fue proyectado y ejecutado con posterioridad al inicio del resto de obras ya que, de origen, no estaba previsto un centro de control con las características que actualmente tiene, pese a lo importante que es la infraestructura. Con posterioridad, hubo que encargar desde Madrid Calle 30 la ejecución de proyecto y obra bajo un mismo concurso para acelerar los plazos de tramitación. Este proyecto, pese a que fue abonado íntegramente, no se completó en consonancia con la documentación contractual, ya que los planes automáticos de funcionamiento de la ventilación en caso de incendio, planteados en el proyecto y presupuestados, no fueron puestos en funcionamiento, pero fueron abonados a las constructoras encargadas de la ejecución del Centro de Control. Esto supone un grave incumplimiento de contrato además de no materializar una importante mejora en la seguridad de la infraestructura en la gestión de incidentes.

Por otro lado, se ha podido comprobar con el testimonio y aporte fotográfico de algunos de los comparecientes que la inauguración de muchos tramos de obra se produjo con algunas de las salidas de emergencia totalmente inoperativas, con la consecuente afección a la seguridad de usuarios y trabajadores que ello supone. La necesidad de inaugurar los distintos tramos de túneles antes de las elecciones del año 2007 comprometieron, además de la salud medioambiental y el bienestar de los vecinos, la seguridad de los usuarios y de los trabajadores.

La falta de seguridad en la ejecución de las obras quedó manifestada en dos aspectos esenciales:

- Por un lado, el fallecimiento de nueve trabajadores en el transcurso de las obras motivados, en gran parte, por la celeridad de las mismas y los niveles de estrés alcanzados por los trabajadores.
- La mencionada falta de control en el acceso a las obras.

### **3.2.3. FALTA DE TRANSPARENCIA EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO**

Otro aspecto clave durante la tramitación de los proyectos de obra, su ejecución e incluso la licitación del contrato de mantenimiento fue la falta de transparencia y la ausencia de información pública que se dio. Únicamente se puso a disposición durante 20 días los proyectos para su análisis sin que apenas se pudiera alegar, y sin que los interesados y afectados tuvieran tiempo de analizar las propuestas. Si se hubiera sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, el periodo de consulta y alegaciones

hubiese sido mayor por normativa y toda la información debería haber sido puesta a disposición de la ciudadanía para su consulta y el envío de cuantas alegaciones considerasen oportunas.

Sin embargo, las alegaciones presentadas con este procedimiento fueron totalmente ignoradas sin regirse por ningún proceso reglado de participación. Aun así, diversas organizaciones y grupos políticos presentaron numerosas alegaciones contra la aprobación de la ejecución de los proyectos de soterramiento y reforma de Calle 30. Las alegaciones incorporadas por el grupo municipal socialista han sido incluidas en el Anejo 7. Estas alegaciones demuestran que, partiendo del planteamiento del enorme coste económico y ambiental que suponían las obras de reforma, e incluso desde el punto de vista puramente técnico, podían ser mejoradas y adaptadas a las necesidades reales.

Durante el transcurso de las obras se producen tres irregularidades:

- La ausencia de transparencia debido a la negativa de enviar y exponer los proyectos que estaban siendo ejecutados.
- Una irregularidad derivada de los contratos destinados a cubrir la información ciudadana durante el transcurso de las obras. Dichos contratos fueron licitados por Madrid Calle 30 por valor de 1.120.000€ y adjudicados a la empresa Qualytel. Dicha empresa se encargaría de facturar, a través de las constructoras de cada tramo, el presupuesto acordado con Madrid Calle 30 para la información ciudadana detallada según el contrato entre ambas partes. Sin embargo, el presupuesto abonado en la totalidad de las obras bajo el concepto de Información Ciudadana fue altamente superior al contrato firmado con la empresa Qualytel llegando a la cifra de 11.309.720,58 euros, un 1.100% superior.

Dicho presupuesto se presentaba, dependiendo de la obra, de diversas formas: bien como una partidaalzada a justificar, o bien mediante un porcentaje sobre el precio de ejecución material de la obra que se incluía dentro de los “Gastos por Administración”. Ese porcentaje no estaba referido a ningunos trabajos concretos y la única documentación soporte vinculada a la información ciudadana es el contrato con la empresa Qualytel que se adjunta como Anejo 8. Asimismo, se incluyen en dicho Anejo ejemplos de diversas obras relativos a la Información Ciudadana en la certificación final para la comparación de cifras.

- Ausencia de la mayoría de los Expedientes Administrativos de los contratos de consultoría y asistencia para la redacción de los proyectos y de los contratos de obra ejecutada que deberían encontrarse en el archivo del área de Urbanismo como promotores de los proyectos. Además de haber sido solicitados actualmente por diversas organizaciones políticas, estos fueron reiteradamente solicitados durante el transcurso de las obras sin que fuesen remitidos a los solicitantes. Prueba de ello son los correos incorporados en el Anejo 9, donde se

pone de manifiesto la negativa al envío de documentación, además de la falta de transparencia intencionada para la remisión de documentación de obra.

Este último concepto tiene una elevada relevancia ya que se ha abonado dinero público a distintas constructoras por conceptos que no corresponden y cuyo importe llega a multiplicar por diez el presupuesto contratado por Madrid Calle 30. Es inexplicable la ausencia de justificación de dichos importes y sus desviaciones sobre los contratados con la empresa encargada de la Información Ciudadana.

La falta de transparencia se pone de manifiesto también a la hora de contabilizar el coste real del contrato surgido para la ejecución de las obras de Calle 30. Durante la campaña electoral de 2003 el coste fue progresivamente subiendo desde la cifra de 1.200 millones de euros hasta aproximadamente los 2000 millones de euros. Durante la adjudicación, se comprometió el coste de aproximadamente 2.500 millones de euros y, finalmente, la liquidación de las obras supuso el desembolso de 3.292 millones de euros IVA no incluido. Sin embargo, este importe de liquidación de obras es inseparable del coste financiero y del coste de mantenimiento de las mismas, ya que el gasto quedó comprometido mediante el contrato de Madrid Calle 30 con duración hasta 2040.

Si en el año 2011 no se hubiera producido la sentencia del Tribunal Europeo de Justicia que ratificaba el informe de Eurostat por el que la deuda de la Sociedad Madrid Calle 30 debería computar en el cálculo del déficit público de la administración, el gasto se hubiera disparado hasta superar los 11.000 millones de euros.

Finalmente, el coste estimado de toda la operación, sin incluir las obras de remodelación que se acometen en la vía, supera los 9.400 millones de euros. La cifra exacta no puede ser calculada por desconocer los costes de cancelación de los contratos de cobertura firmado por la Sociedad Privada pero que el Ayuntamiento de Madrid se subrogó en el año 2011, junto con la subrogación de la deuda de la sociedad Madrid Calle 30. Pese a que estos importes han sido solicitados por la corporación actual del Ayuntamiento de Madrid con la intención de seguir las recomendaciones dictadas por la Cámara de Cuentas en su informe de fiscalización que apuntaba a la necesidad de amortizar anticipadamente un préstamo altamente lesivo para las arcas municipales, nunca han sido remitidos y, por tanto, el coste de ruptura del derivado de la deuda no puede ser calculado.

Otro claro ejemplo de la falta de transparencia es la expulsión de los partidos de la oposición (PSOE e IU) del Consejo de Administración de la sociedad una vez se transforma en sociedad de economía mixta. Si bien la legislación vigente no obliga a que la oposición forme parte del Consejo de Administración de las sociedades mixtas, en una sociedad como Madrid Calle 30, en plena ejecución de las obras de soterramiento y de constitución de la entrada del socio privado, denota una falta de transparencia totalmente intencionada que se suma a las mencionadas anteriormente. Durante la fase en la que la sociedad fue totalmente pública fue denunciada la falta de transparencia por parte de los representantes de los grupos políticos de la oposición al no contar con la información previa a la aprobación en Consejo de Administración de la adjudicación de contratos de ejecución o la modificación de los mismos.

### **3.2.4. PROYECTOS Y TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA OBRA. IRREGULARIDADES EN LAS CERTIFICACIONES.**

La ejecución de la obra iba de manera recurrente por delante de la adecuación de los proyectos. Esto queda de manifiesto en los correos incluidos en el Anejo 9 en los que se justifica la inviabilidad de remitir los proyectos de obra a ciudadanos por la problemática que ello causaría en la comprobación de la obra ejecutada. Además, los proyectos originales difieren enormemente de los proyectos finalmente ejecutados con una compleja tramitación administrativa que incluye, en todas las obras: varios proyectos modificados, un proyecto complementario y la liquidación de obra en todos ellos muy cercanos al margen del máximo legal.

Es además llamativo que ninguno de los proyectos modificados haya sido redactado por el autor primitivo de los proyectos, sino que directamente lleven la firma de los Directores de Obra del Ayuntamiento de Madrid o Madrid Calle 30 y las empresas constructoras. De producirse esta situación, debe quedar acreditada la audiencia al redactor original del proyecto para que presente su conformidad o las alegaciones que considere oportunas. Al no tener acceso al expediente administrativo de dicho proyecto esto no puede comprobarse, de igual modo que no pueden revisarse los plazos de aprobación y tramitación de los proyectos modificados y sus proyectos complementarios.

Las justificaciones aportadas en muchos de los modificados de obra para tramitarse conllevan a concluir que el motivo esencial fue la mala definición de los proyectos y falta de transparencia en su tramitación. Prueba de ello es que uno de los proyectos del bypass tuvo que alterarse hasta el punto de incorporar un nuevo pozo de ataque para la tuneladora ya que los proyectos se redactaron sin conocer las especificaciones técnicas de las máquinas tuneladoras y, por tanto, cuando analizaron sus rendimientos, tuvieron que alterar por completo el proceso constructivo.

Otro condicionante puesto de manifiesto durante la comisión y que supuso la preparación de los modificados de obra de los proyectos del bypass sur, es la conversión en galería de emergencia de la galería inferior del túnel. El tramo del bypass del túnel que fue ejecutado con tuneladora discurre a una gran profundidad, alcanzando los 62 metros en algunas circunstancias. La sección circular fue dividida en tres tramos pensando, originalmente, en el sistema de ventilación que provocaría la circulación de aire de la galería inferior a la galería central de circulación e impulsando los contaminantes a la galería superior.

Resulta impactante conocer, a raíz de las comparecencias en la Comisión de Investigación, que la galería inferior no fue pensada como galería de emergencias hasta que el comité técnico, con bomberos del Ayuntamiento de Madrid, exigió la dotación de galería de emergencias a la misma. El sistema de evacuación en caso de emergencias era por tanto insuficiente en el planteamiento de los proyectos ya que, a 62 metros de profundidad, no se puede plantear una evacuación hacia la superficie de los usuarios y únicamente puede darse hacia el túnel contrario que transcurre en paralelo. Si se hubiera procedido en conformidad a la ley, elaborando una Evaluación de Impacto

Ambiental y sometiendo los proyectos a los plazos preceptivos que establece de información, se hubiera podido evitar que, durante la fase de obra, se hayan tenido que alterar sustancialmente los proyectos con el sobrecoste que ello implica.

## **IRREGULARIDADES EN LAS CERTIFICACIONES**

Las certificaciones de obras son documentos que expide la Administración y que incorporan un reconocimiento de deuda líquida como contraprestación por las unidades de obras ejecutadas durante el periodo a que se refieren.

Conforme establecía el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en su artículo 145.1 "Certificaciones y abonos a cuenta": *"A los efectos del pago, la Administración expedirá mensualmente, en los primeros diez días siguientes al mes al que correspondan, certificaciones que comprendan la obra ejecutada durante dicho período de tiempo, salvo prevención en contrario en el pliego de cláusulas administrativas particulares, cuyos abonos tienen el concepto de pagos a cuenta sujetos a las rectificaciones y variaciones que se produzcan en la medición final y sin suponer en forma alguna, aprobación y recepción de las obras que comprenden."*

En su comparecencia de fecha 4 de julio de 2017 sobre qué y cómo debe entenderse por una certificación de obra, el Subdirector General de Obras e Infraestructuras Urbanas del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible manifestó: *"Vamos a ver, las certificaciones de obra, en general siempre, vamos, y en cualquier obra, el primero que revisa las certificaciones de obra es la asistencia técnica; la asistencia técnica, que está contratada por la Administración, es la que realiza todas las mediciones de obra y todas las comprobaciones habidas y por haber. Posteriormente, cuando la asistencia técnica la da por buena, pasa a la dirección facultativa, la dirección de obra, que es la que hace sus revisiones puntuales. O sea, hoy en día la dirección de obra, con todo lo que tiene que llevar encima y muchas obras a la vez, no va al escalímetro, pero sí tiene unas nociones generales de cuáles pueden ser las mediciones de la obra. Y una vez revisadas, pues se firman esas certificaciones y pasan a la Intervención General para su fiscalización. La Intervención del Ayuntamiento de Madrid, desde luego, es dura, exhaustiva..., igual que la Asesoría Jurídica; o sea, son muy duros."*

El pago de las certificaciones presentadas se realizaba de forma trimestral, según se estableció en las propias normas contables de Madrid Calle 30, S.A., en concreto los días 15 de los meses de marzo, junio, septiembre y noviembre, que coincidían según el titular de la Jefatura del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, S.A.: *"con las disposiciones que se hacían del préstamo hasta alcanzar los 2.500 millones de euros."* Dichas certificaciones eran tramitadas por el Departamento de Construcción de Madrid Calle 30 a través de las asistencias técnicas que colaboran con los Directores de Obra para el control y supervisión de la ejecución de cada obra.

Las certificaciones contaban con el visto bueno del Director Financiero, el Director de Construcción y el Consejero Apoderado.

Por los distintos grupos municipales en la oposición, Izquierda Unida y Partido Socialista Obrero Español, se solicitó en diversas ocasiones, vista de las certificaciones abonadas en relación a las obras. Estas peticiones de información nunca fueron atendidas, impidiendo por tanto tener acceso a las mismas según manifestó en la comparecencia celebrada el 6 de junio de 2017 el Técnico del Grupo Municipal de Izquierda Unida: *'.. a las certificaciones no hemos tenido acceso nunca'*

Examinadas las certificaciones mensuales emitidas y los abonos que se realizaban de las mismas, se han podido comprobar distintas irregularidades:

1. Las certificaciones de obra no se ajustaban al presupuesto vigente en cada momento de obra.

Algunas de las certificaciones remitidas en esta Comisión de Investigación han dejado de manifiesto que durante el transcurso de la obra, se certificaron unidades de obra no contempladas en el presupuesto vigente del momento y, con posterioridad, se pretendía regularizar esta situación con la inclusión de dichas unidades de obra en los proyectos modificados.

A modo de muestra se incluye el Anejo 10, en el que se incluyen varios capítulos un determinado capítulo de la certificación de obra con el capítulo correspondiente del presupuesto vigente.

2. Unidades de obra incluidas en certificaciones mensuales desaparecen en la certificación final.

Numerosas certificaciones de obra abonadas en su momento, presentan unidades de obra que no figuran como ejecutadas en el certificación final. Estas unidades de obra, fueron eliminadas tanto en la tramitación del correspondiente modificado en unos casos como en la certificación final en otros.

El titular de la Jefatura del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, S.A., en su comparecencia de 4 de julio de 2017, manifestó que: *'.. según llegan las certificaciones lo íbamos pasando para ver qué parte se iba ejecutando, y había partidas que en un mes se certificaban pues 100 equipos electrónicos o 100 ventiladores o lo que fuera, y al mes siguiente en el importe acumulado en vez de poner 100 ponían 50 o en esa partida ponía cero'*.

En ningún caso existieron discrepancias entre las relaciones valoradas y las certificaciones presentadas y posteriormente abonadas, conforme permitía el artículo 149 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. En el Anejo 11 se incluye algún ejemplo extraído de la comparación entre la certificación última y penúltima presentando extractos de ambas certificaciones para su fácil comparación.

3. Certificaciones finales en las que los importes de cada capítulo son sustancialmente distintos a la suma de las certificaciones parciales correspondientes.

Se ha acreditado la existencia de notables diferencias de importes en distintos capítulos de certificaciones finales con respecto a las certificaciones parciales precedentes. Si bien no suponen un incremento en el precio de la obra, es totalmente anómalo que no habiéndose acreditado la ejecución de más obra, la certificación final contemple reducciones y/o aumentos de varias partidas con respecto a las certificaciones presentadas con anterioridad.

En la comparecencia del Jefe del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, se confirmó que se habían detectado anomalías en distintas certificaciones. Por el compareciente se afirmó que los importes acumulados de las certificaciones se reducían considerablemente de unos meses a otros e incluso llegaban a desaparecer. Aseguró que estas anomalías eran comunicadas al responsable del Departamento de Construcción que indicaba el procedimiento a seguir por el departamento financiero basado en la mera contabilidad de la obra.

Se incluyen, asimismo, en el Anejo 11 varios ejemplos comparando las relaciones valoradas en varias de las obras.

#### 4. Certificaciones de obra que no responden a lo realmente ejecutado.

Queda acreditado que, en función de las tensiones del momento en la tesorería de Madrid Calle 30, S.A., o de las directrices financieras marcadas por el Ayuntamiento de Madrid, las certificaciones de obra se alteraban, no respondiendo a lo realmente ejecutado. Este falseamiento llegó a realizarse en ocasiones con posterioridad a la emisión de las mismas.

Se incumplió en todos los casos con el procedimiento establecido en el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.<sup>[1]</sup>

En Anejo 12 se aportan correos electrónicos como muestra.

<sup>[1]</sup> Informe de la Intervención General de la Comunidad de Madrid de 30 de septiembre de 2002. Contratos de obras. Fiscalización de las certificaciones de obra: variaciones y rectificaciones.

#### 5. Modificados de proyecto de obra sin incremento de presupuesto.

La mayoría de los primeros modificados de proyecto de obra presentados, pese a que planteaban la ejecución de unidades de obra distintas, no suponían un incremento de presupuesto. Es sabido que la mínima desviación en el desarrollo de una obra tiene una directa repercusión en el presupuesto, pudiendo ser al alza o a la baja, sin embargo estos modificados presentaban exactamente el mismo presupuesto.

Como Anejo 13 se adjunta tabla con la evolución del precio de cada modificado, proyecto complementario y liquidación así como su relación porcentual sobre el importe de adjudicación de la obra.

#### 6. Inoperante registro del Inmovilizado Material.

Tal como puso de manifiesto en su comparecencia el titular de la Jefatura del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, S.A., existió desde el inicio la imposibilidad

de poder contabilizar el inmovilizado material de manera individualizada, según se establecía en las normas sobre contabilización de Madrid Calle 30, lo que llevó a tener que hacerlo por capítulos. Según declaró el compareciente, esto provocaba una falta de seguimiento y transparencia en las anotaciones contables: *“A nosotros nos hubiera gustado llevar un inventario más exhaustivo ya que nos haría falta para un proceso luego posterior el hacer una amortización correcta. Pero bueno, amortizábamos por subgrupos, lo que pasa es que un subgrupo engloba 800 partidas. Nos hubiera gustado hacerlo partida por partida.”*

Por otra parte, había elementos certificados con una mayor cuantía que la realmente registrada en las plataformas de inventario, y que las realmente presentes en la infraestructura.

Un ejemplo de esta diferencia queda evidenciado con las cámaras de control del túnel, con una diferencia de 112 cámaras entre las realmente abonadas y las instaladas.

### 7. Partidas alzadas: abonos sin ejecutar y falta de justificación.

Todos los proyectos de soterramiento y remodelación de Calle 30 incluyen numerosas partidas alzadas tanto a justificar como de abono íntegro. Se ha podido constatar como, por un lado, algunas partidas alzadas de abono íntegro desaparecen en la certificación final y por tanto figuran como no ejecutadas y por otro, la ausencia de la preceptiva justificación en las relaciones valoradas de las certificaciones mensuales, en cuanto a las partidas alzadas a justificar.

En el Anejo 11 se incluyen diversos ejemplos de estos dos conceptos mediante la comparación de la certificación penúltima y última. A modo de facilitar la comprensión se han diferenciado los conceptos ejemplificados en el Anejo 11: unidades de obra que desaparecen en la certificación final pese a haberse mantenido en el resto de certificaciones; comparación de relaciones valoradas en las que, mantenimiento la cifra total, se producen cambios significativos en los capítulos y cambios sustanciales en Partidas Alzadas supuestamente justificadas.

### 8. Ejecución de instalaciones mediante proyectos complementarios.

Queda constatado tanto en los proyectos como en los presupuestos examinados, que la mayoría de ellos contemplaban en sus unidades de obra la ejecución de las instalaciones de los túneles. Sin embargo en varias de las obras eliminaron parcial o totalmente la ejecución de las instalaciones del túnel, sin embargo, el presupuesto nunca se redujo de manera que reflejara la eliminación de las instalaciones y se repartió entre el resto de las distintas unidades de obra.

Por otro lado, el proyecto complementario de otra obra (recordemos que la finalidad de un proyecto complementario es ejecutar, un nuevo proyecto asociado al proyecto original, sin el cual el objeto esencial del proyecto primitivo no puede concluirse), sirvió para certificar la ejecución de instalaciones, permitiendo así incrementar el presupuesto de manera sustancial. De cualquier manera, la inclusión de la ejecución de las instalaciones de otros tramos de obra en un proyecto complementario nunca puede ser justificable.

Se incorpora una tabla resumen en el Anejo 14 en soporte informático que establece la evolución de las certificaciones en relación a las instalaciones y cómo quedó reflejado en última instancia.

#### 9. Proyectos no ejecutados y pagados.

Los proyectos del bypass sur, tanto el túnel norte como el túnel sur, contemplaban la ejecución de centro de control asociados a los túneles que no fueron ejecutados.

El Director de Obra de aquellos dos tramos de obra pudo confirmar que los centros de control no estaban bien proyectados ni eran acorde con la envergadura que debía exigirse a la seguridad de los túneles.

Sin embargo, el presupuesto destinado a ese centro de control infradimensionado, no fue eliminado, sino que su importe se repartió entre distintas unidades de obra.

Como acreditación de las posibles irregularidades aquí mencionadas, se adjunta en soporte digital las certificaciones mensuales, relaciones valoradas y facturación trimestral de cada obra, así como los proyectos originales, proyectos modificados y complementarios de las mismas.

## **3.3 MODELO DE GESTIÓN DE LA SOCIEDAD MADRID CALLE 30**

### **3.3.1. CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD - INFORME FISCALIZACIÓN CÁMARA DE CUENTAS.**

La constitución de la sociedad a través de dos fases tuvo su origen en el informe de 23 de febrero de 2004, firmado por los Concejales de las Áreas de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras y Hacienda y de Administraciones Públicas, que sirvieron de base a los acuerdos de Pleno referidos con anterioridad:

*“Sin embargo, la constitución de la nueva sociedad se realizará en dos fases: creación primero de una sociedad mercantil local, que licitará las obras de mejora y reforma, y posterior transformación en el corto plazo de la sociedad mercantil local en sociedad de economía mixta. Estas dos etapas se hacen necesarias debido fundamentalmente a que es preciso que la elección del socio privado se haga con el tiempo que exige una selección eficiente y rigurosa, a la vez que es imprescindible que previa a la incorporación del socio a la sociedad, los proyectos de obras hayan sido aprobados por el Ayuntamiento de Madrid, puesto que como más adelante se explica las retribuciones a percibir por el socio privado de la sociedad de economía mixta como contraprestación por sus servicios se fijara en función de las ofertas del socio privado seleccionado”.*

La Cámara de Cuentas, en su informe de fiscalización de la sociedad, menciona en su página 2 la intencionalidad de alterar el modelo de gestión tras la creación de la empresa pública: “Con fecha 23 de diciembre de 2004 el Pleno del Ayuntamiento acordó modificar la forma de .gestión sustituyendo el régimen de gestión directa por el de

gestión indirecta mediante empresa de economía mixta y adoptó el acuerdo de que “la sociedad mercantil local Madrid Calle 30, S.A. se transformará en una sociedad de economía mixta, con la misma denominación, mediante la participación en su capital social del socio privado que resulte adjudicatario del correspondiente concurso”. Asimismo recoge en su página 9 el texto relativo a las fases de constitución de la sociedad.

En este punto hay que señalar que, de conformidad con lo previsto en los artículos 95 y siguientes, con referencia a los artículos 58 a 63, del RSCL, la transformación de una empresa local en mixta implica un cambio de modelo de gestión directa a indirecta que deberá fundamentarse en una memoria. El informe de fiscalización de la Cámara de Cuentas recoge, tanto en el cuerpo (página 10) como en las conclusiones lo siguiente respecto a la ausencia de informe que justifique el cambio de modelo de gestión:

“La transformación de una empresa local en mixta implica un cambio del modelo de gestión directa a indirecta que debe fundamentarse en una memoria comprensiva que debe incluir estudios técnicos, jurídicos y financieros que no constan entre la documentación facilitada y analizada en el expediente.” (Primera conclusión del informe, página 75)

### **3.3.2. DESCRIPCIÓN CRONOLÓGICA. VINCULACIÓN CONTRACTUAL**

La documentación contractual por la que se rige el contrato se describe a continuación en un relato cronológico que marca los cambios establecidos y los condicionantes esenciales extraídos de la relación contractual:

- El contrato relativo a los Servicios de Gestión Integral de la M 30, Ayuntamiento de Madrid no realizó el estudio de la viabilidad económica de la explotación del servicio por Madrid Calle 30, S.A, en su calidad de concesionaria del mismo, justificando su remuneración y el equilibrio del contrato, de conformidad con lo exigido en los artículos 183.1 RLCAP, y concordantes del RSCL. Por su parte, el modelo económico-financiero diseñado en el PCAP está dirigido únicamente a calcular la rentabilidad de los servicios del socio privado, incluyéndose dividendos, tipo de interés del préstamo subordinado y prima de recompra del capital aportado, pero sin contemplar la viabilidad de la explotación del servicio por la empresa mixta.
- Según las instrucciones del Anexo XI PCAP, en la oferta económica los licitadores debían incluir todos los costes de explotación de la sociedad, tanto fijos como variables, que fueran necesarios para la ejecución de las obligaciones asumidas.
- No obstante, hay que destacar que el Anexo XIV del PCAP preveía la cuantía máxima de los sobrecostes de las obras, con el objeto de que los licitadores los tuvieran en cuenta a la hora de determinar la remuneración de Madrid Calle 30. Además, según la cláusula 32 del PCAP esa remuneración podía ser objeto de revisión en función del coste final de las obras.
- Hay que tener presente que el equilibrio económico de este contrato consiste en garantizar la rentabilidad de los servicios del socio privado, bajo el principio de “un resarcimiento pleno” de los perjuicios sufridos, de conformidad con lo

dispuesto en varias cláusulas y se desarrolla en la cláusula 37 PCAP (modelo de proposición económica) y en los Anexos XI y XIII, que recogen el modelo económico-financiero para presentar la oferta y el equilibrio del contrato, respectivamente.

- El contrato relativo a Ciertos Servicios de Conservación y Explotación de la M 30, presenta como una de sus características principales el hecho de que el socio privado, denominado en el PCAP como “socio colaborador”, es a la vez ente financiador y prestador directo de los servicios de mantenimiento y conservación.
- En este sentido, los ingresos anuales del socio privado tienen una triple procedencia: los dividendos a percibir, el rendimiento generado por el préstamo subordinado y la facturación de los servicios prestados (fijándose estos últimos a tanto alzado, implicando un desconocimiento por parte de Madrid Calle 30 del desglose de los mismos). A todo ello habría que añadir a 31 de diciembre de 2025 la prima de recompra y del repago del principal de la deuda subordinada.
- Por su parte, la rentabilidad del socio privado se calcula en el modelo económico según la tasa interna de retorno del capital que contiene los parámetros anteriores sin incluir el margen que representan los ingresos que percibe por los servicios de mantenimiento y conservación. Por lo tanto, como se ha vinculado el equilibrio económico de la concesión a la rentabilidad del 7,053 % de los servicios, y no se descuenta el beneficio que obtiene como colaborador, el importe que recibe por la prestación de los servicios tiene también una rentabilidad añadida, por lo que la remuneración es superior a la pactada.
- Por lo que se refiere a los recursos propios de la sociedad, de conformidad con lo previsto en los pliegos, están compuestos de capital social aportado por los socios en la siguiente proporción: 80 % Ayuntamiento de Madrid y 20 % EMESA, de conformidad con su participación accionarial en la sociedad. Hay que añadir un préstamo subordinado aportado íntegramente por EMESA al que la Sociedad le da un tratamiento similar al de los recursos propios.
- En el contrato los socios acuerdan a suscribir y desembolsar los incrementos de capital que sean necesarios para mantener una relación del 16 % entre la inversión total aprobada por el Ayuntamiento y el capital social de la Sociedad, según sus porcentajes de participación (80%-20%). En este sentido, el capital ha ido aumentando a medida que lo hacía la inversión hasta el año 2010, a partir del cual ha ido disminuyendo. En este punto hay que señalar que la Intervención del Ayuntamiento propuso la modificación de la cláusula 40.1 del PCAP del contrato de gestión de servicios, que es la que recoge este mínimo de capital social vinculado a la inversión, por considerarlo innecesario, habida cuenta de que ya se había producido la subrogación del Ayuntamiento en la deuda financiera de la empresa. Así, la Junta de Gobierno Local el 29 de septiembre de 2011 aprobó la reducción de capital, desapareciendo la obligación de mantener la ratio del 16 % pero manteniendo invariable la proporción del 80/20 sobre el capital social.
- Otra de las previsiones recogidas en los pliegos es la posibilidad de que EMESA abandone el capital social de Madrid Calle 30, S.A. a 31 de diciembre de 2025, tanto por voluntad propia como del Ayuntamiento de Madrid. Para ello, el

Ayuntamiento de Madrid compraría todas las acciones de EMESA en los términos y condiciones pactados en el contrato.

- En el caso de resolución del contrato por causa imputable a Madrid Calle, 30 S.A., la cláusula 8.2.2.b) reconoce a favor de EMESA una indemnización por lucro cesante equivalente al resultado de multiplicar el 19 % del promedio de la remuneración percibida en los últimos cinco años previos a la resolución por la cifra inferior de entre las siguientes: el número de años completos que reste de vigencia del contrato o cinco años.
- El Modelo económico- financiero fue diseñado por el órgano de contratación y tenía carácter contractual. La remuneración y el equilibrio económico-financiero del contrato estaban calculados según la oferta presentada por el adjudicatario que respondía a dicho modelo, el cual contemplaba todas las variables cualitativas y cuantitativas.
- En este sentido, la contraprestación a favor de la Sociedad consistía en una única remuneración dineraria de carácter variable a cargo del Ayuntamiento, pagadera regularmente durante la vida del contrato. La remuneración combina un elemento básico y uno adicional consistente en una cantidad variable en función del grado de cumplimiento o desviación, por parte de la Sociedad, de los parámetros técnico-funcionales y estándares de calidad establecidos en el PPT.
- Así, Madrid Calle 30 factura al Ayuntamiento de Madrid teniendo en cuenta todos los costes que la empresa asume para hacer frente a la gestión del servicio contratado (gastos generales, obligaciones financieras, pago de servicios al socio privado, remuneración de sus accionistas, etc.).
- No obstante, este modelo de equilibrio económico-financiero ha sufrido dos variaciones a lo largo del tiempo. La primera se produjo en 2007, amparándose en las modificaciones en la ejecución de las obras y prestación del servicio. La segunda variación tuvo lugar en 2011 cuando el Ayuntamiento de Madrid se subrogó en el endeudamiento derivado de la financiación de las obras de Madrid Calle 30, lo que derivó en una nueva estimación de las anualidades a pagar por el Ayuntamiento, con el objeto de excluir los pagos de las amortizaciones de los préstamos y los consiguientes gastos financieros.
- En este sentido, el 29 de septiembre de 2011 la Junta de Gobierno local aprobó la subrogación del Ayuntamiento de Madrid en la deuda financiera y los contratos de cobertura de Madrid Calle 30, S.A., así como la modificación del contrato de concesión de los servicios de gestión integral de la M-30.
- Además, se trata de adecuar el modelo de reequilibrio económico-financiero a la Orden EHA/3362/2010 donde se aprueban las normas de adaptación al Plan General de Contabilidad de las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, cuya aplicación era de obligado cumplimiento a partir del 1 de enero de 2011, debiendo adecuarse al mismo las cuentas anuales a 31 de diciembre.
- Por tanto, las medidas a adoptar son tres:
  - Subrogación por parte del Ayuntamiento de Madrid de la deuda financiera de Madrid Calle 30, S.A.
  - Modificación de la cláusula 40.1 del PCAP que establecía la obligación de mantener un porcentaje de capital social en relación con la inversión del 16%, pero manteniendo los porcentajes en los que se distribuye la participación social (80-20)

- Adaptación del modelo de reequilibrio económico-financiero del contrato de gestión de servicios públicos.
- Ha de ponerse de manifiesto que la tasa de actualización utilizada para realizar los cálculos es del 2,5 %, pese a que el contrato establecía que debería de atender a la variación del IPC.
- El modelo de reequilibrio económico financiero de 2011 está diseñado para posibilitar la salida del socio privado durante el ejercicio 2025, pese a que la prestación del servicio de conservación y mantenimiento de la vía se prolonga hasta 2040.
- Por lo que se refiere a la subrogación de la deuda financiera, tras la autorización de la Dirección General de Coordinación Financiera con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales y el consentimiento del sindicato de bancos de Madrid Calle 30, S.A., el Ayuntamiento pasa a convertirse en deudor de 2.226.317.500 euros, correspondientes a los préstamos formalizados por Madrid Calle 30 en 2005 para financiar las inversiones de mejora y reforma del viario. Así, el Ayuntamiento se subroga en los dos préstamos (con una variación sensible respecto a las condiciones iniciales de 2005) y en los instrumentos de cobertura de tipo de interés.
- En este sentido, la Resolución de 7 de diciembre de 2010 de la Dirección General de Coordinación Financiera con las Comunidades Autónomas y con las Entidades Locales autorizó la subrogación con las siguientes condiciones:
  - Mantenimiento de una Reserva para Renovaciones y Reposiciones que se dotara anualmente a partir del importe ya constituido en la sociedad.
  - Autorización para la cancelación anticipada del capital vivo por importe de 38,2 millones de euros mediante la aplicación del saldo de la Cuenta Reserva del servicio de la Deuda.
  - Autorizar el de los márgenes de financiación en 50 puntos básicos anuales, a partir del año 2016.
  - Modificación del calendario de amortización, adelantándola cinco años.
- Por su parte, el 14 de enero de 2011 se solicita consentimiento para la subrogación a las entidades financieras, quienes dan el consentimiento unánime el 17 de mayo del mismo año, en los contratos de crédito A y B y de los contratos de cobertura, en los siguientes términos:
  - Aumento de los tipos de interés en cincuenta puntos básicos.
  - Adaptación de las cláusulas del contrato a la naturaleza del nuevo deudor.
  - Reducción del calendario de amortizaciones en cinco años.
  - Pago de la comisión de estructuración.
  - Supresión de la Cuenta de Reserva de servicio de deuda aplicando el saldo de la misma a la amortización anticipada de la deuda del Crédito B en la fecha de la subrogación.

Por lo que respecta a la Reserva para Renovaciones y Reposiciones que el Ayuntamiento debía mantenerse de conformidad con lo dispuesto en la Resolución del Ministerio de Economía y Hacienda de 7 de diciembre de 2011, la Junta de Gobierno en su sesión de 29 de septiembre de 2011, que incluye entre sus acuerdos el de la subrogación de la deuda y contratos de cobertura, dispone que esta Reserva se efectúe mediante un proyecto de

gastos con financiación afectada de carácter meramente instrumental, al que se imputen los gastos de reposición de las inversiones y los ingresos procedentes de las dotaciones para la referida cuenta.

Según el informe de la Dirección General de Presupuestos del Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública del Ayuntamiento de Madrid de fecha 28 de septiembre de 2011 sobre la subrogación de la deuda se prevé dotar esta Reserva de Renovaciones y Reposiciones y el Proyecto de gastos con Financiación afectada de carácter instrumental con los ingresos financieros a favor del Ayuntamiento derivados de las amortizaciones anticipadas del capital de Madrid Calle 30, S.A. que alcanzarían en 2013 un importe acumulado de 123,58 millones de euros.

Este proyecto de gastos se creó en 2011 con unas previsiones de gastos e ingresos de 163.085.256,70 euros, reconociéndose ingresos derivados de la amortización de capital de Madrid Calle 30, S.A. En los ejercicios 2012 y 2013 las previsiones pasarían a ser de 952.252,54 euros. Durante el 2012 se reconocieron ingresos y en 2013 gastos por el importe exacto de las previsiones (952.252,54 euros). Este proyecto desapareció en 2014. Respecto a los contratos de cobertura, contablemente se reconoció una pérdida en 2011 si bien no ha existido un gasto efectivo remunerado a ninguna entidad, ya que el contrato de cobertura asociado al préstamo subrogado no ha vencido.

Por su parte, los importes de las operaciones de renovación previstas inicialmente en el contrato de conservación y mantenimiento que se acometen según el calendario de renovaciones previsto y al que se destinaban los fondos de la Cuenta de Renovaciones y Reposiciones, a partir del reequilibrio del contrato van a llevarse a cabo mediante un pago directo del Ayuntamiento a Madrid Calle 30 cuando dichas operaciones de renovación tengan lugar.

### **3.3.3. DESARROLLO DE LA COMISIÓN EN RELACIÓN AL MODELO DE GESTIÓN ELEGIDO**

El modelo de gestión elegido para la sociedad Madrid Calle 30 ha sido sumamente lesivo para las arcas municipales y buscaba, desde el origen, eludir que computara como déficit la enorme deuda que supondría la ejecución de las obras de soterramiento y reforma de Calle 30, y el posterior mantenimiento. Pese a contravenir el dictamen de Eurostat que desde un comienzo recalcó que la deuda de la sociedad Madrid Calle 30 debía computar al no ser una empresa de mercado y estar participada, además, en más del 50% por la administración pública, el equipo de gobierno de Alberto Ruiz Gallardón decidió obviarlo y esperar al año 2011 en el que el dictamen fue ratificado por el Tribunal de Justicia Europeo.

El modelo de gestión conlleva el desembolso de aproximadamente 128 millones de euros anuales, de los que el contrato de mantenimiento recibe únicamente 28 millones de euros. Los gastos de gestión, abono de suministros, salarios de Madrid Calle 30 y demás, elevan ese gasto hasta los 38 millones de euros aproximadamente. Sin embargo, debido al modelo de gestión elegido que garantiza una rentabilidad fija anual del socio privado del 7.053%, sin ningún tipo de riesgo añadido, exige que el Ayuntamiento de Madrid presupueste anualmente la cifra inicialmente planteada de 128 millones de euros.

Esta cifra es necesaria porque la rentabilidad del socio privado, por su participación en Madrid Calle 30 y el aporte del préstamo subordinado, se obtiene mediante el abono de los intereses de dicho préstamo y el reparto de dividendos al final del ejercicio. Lo que queda tasado en el modelo económico financiero y no depende del balance de la empresa, sino que queda contractualmente garantizado para alcanzar la rentabilidad acordada. Para generar dichos dividendos, la factura de Madrid Calle 30 al Ayuntamiento de Madrid debe ser mucho más elevada ya que al socio privado le corresponde únicamente el 20% de los mismos. Al emitir esa factura, Madrid Calle 30 debe abonar el IVA correspondiente por los 128 millones de euros y, además, el impuesto de sociedades vinculado al reparto de dividendos que la sociedad realiza. Esta ineficiencia del modelo se traduce en el desembolso de más de 55 millones de euros anuales que, desde el comienzo de la explotación hasta el año 2016, han sumado 597.343.885 €.

De no haberse producido la subrogación de la deuda en el año 2011, el importe hubiera sido mucho mayor, ya que la factura al Ayuntamiento de Madrid era más elevada y, por ende, el IVA repercutido más elevado. Únicamente la ratificación del dictamen de Eurostat conllevó al Ayuntamiento a adoptar dicha medida y nunca una gestión eficaz de los recursos económicos públicos, ya que se pretendía en todo momento ocultar la deuda bajo el paraguas de la sociedad mercantil.

En dicho reparto de dividendos, además, ha quedado constatado en las sesiones de la comisión de investigación que el modelo financiero ocultaba un grave error que ha sido objeto de reclamaciones por parte del socio privado. El importe a repartir como dividendos estaba correctamente fijado, pero a la hora de establecer el reparto entre EMESA y el Ayuntamiento de Madrid (únicos socios participados en la sociedad), a EMESA se le atribuía el 22,65% pese a que el número que aparecía era el 20% de reparto. Esto pudo comprobarse que se debía a que había una celda oculta a la que se referenciaba el importe a abonar que contenía dicho porcentaje de reparto.

Ha quedado plenamente probado que el modelo de gestión elegido para la sociedad, tal y como establece la Cámara de Cuentas en su informe de fiscalización, es lesivo para las arcas municipales al provocar el desembolso de una media de 55 millones de euros anuales por conceptos que se hubieran podido evitar con un modelo de gestión directa más eficiente.

Hasta el cierre del ejercicio 2016, se habían abonado por conceptos evitables con una gestión directa, más de 597 millones de euros, y las estimaciones es que esa cifra ascendería hasta los 1.300 millones de euros de no modificarse el modelo.

Queda de manifiesto que el planteamiento político diseñado para la operación no veló por los intereses económicos de la ciudad de Madrid partiendo desde el punto de vista primitivo de concepción del modelo de sociedad que gestionaría las obras y el mantenimiento de la infraestructura. El intento de ocultar la deuda generada con las obras y su posterior conservación bajo el paraguas de una sociedad de economía mixta causó una gravosa repercusión en los presupuestos municipales y comprometió la

inversión social de la ciudad de Madrid durante años, con los consecuentes recortes presupuestarios que se sucedieron a raíz del año 2011 cuando se confirmó que la deuda de la sociedad debía computar como deuda municipal. Es inexplicable, asimismo, la decisión de continuar con un modelo de sociedad ruinoso, una vez que el condicionante para la creación de la empresa mixta se había descartado bajo sentencia judicial.

### **3.3.4. FISCALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS**

Desde la jefatura de departamento de contratación del Área de Urbanismo se matizó que, cuando se tramita un expediente de contratación como fue el de Madrid Calle 30, se realizan los siguientes trámites:

- Una vez elevado por el servicio promotor del contrato se realiza por el Departamento de Contratación los correspondientes documentos como pueden ser el Pliego de Prescripciones Técnicas y el Pliego de Cláusulas Administrativas.
- Dichos documentos son aprobados por el Órgano de Contratación que, dependiendo del importe, puede ser la Junta de Gobierno o el delegado del Área correspondiente.
- Estos documentos son posteriormente informados por la Asesoría Jurídica y fiscalizados por la Intervención que debe velar por la correcta tramitación y reflejo de los importes incluidos en el contrato.
- Finalmente, una vez ha sido conformado todo el proceso, se tramita la licitación desde la Dirección de Contratación.

La documentación para la licitación debe llevar incluido un presupuesto base de licitación que, si bien suele estar referenciado, dependiendo el ámbito del contrato puede ser estimado. Sin embargo, la licitación de la conservación de Calle 30 mediante sociedad de economía mixta no incluía un presupuesto base de licitación por lo que se desconoce si las ofertas estaban dentro de valores de mercado.

De igual manera, las modificaciones de contrato, una vez se tramitan los correspondientes informes de Asesoría Jurídica y es fiscalizada por la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid en base a la documentación remitida por el órgano promotor, se remite a la Junta de Gobierno para su aprobación y el Departamento de Contratación lo eleva al Órgano de Contratación para que se acuerde dicha modificación y se formalice con el adjudicatario. Es decir, la justificación técnica y económica debe ser presentada por el órgano promotor y supervisada y fiscalizada por Asesoría Jurídica y la Intervención General o, en su caso, la Intervención Delegada de la junta de Gobierno puesto que es en última instancia este organismo el que aprueba su materialización. Los informes técnicos y económicos debían llevar toda la justificación precisa para que la tramitación y fiscalización pudiera ejecutarse. Sin embargo, a lo largo de la comisión se han detectado importantes posibles irregularidades y anomalías que no corresponden con el grado de fiscalización que se exige a una administración y, más aún cuando se mediante los contratos se comprometía el presupuesto de la ciudad durante décadas y cuyas consecuencias está viviendo la ciudad de Madrid actualmente y ha padecido durante los últimos años.

## TRAMITACIÓN DEL CONTRATO INICIAL

En primer lugar, la tramitación del contrato original está plagada de procesos que precisan de mayor explicación y que deberían llevar aparejadas responsabilidades políticas que nunca fueron materializadas y que esta comisión, ante la negativa a participar de aquellos responsables, no ha podido obtener respuestas concisas sobre determinados temas. Son los siguientes:

- Durante la campaña electoral para las elecciones del año 2003, el equipo de gobierno del entonces aspirante a alcalde, Alberto Ruiz Gallardón, aseguró en numerosas ocasiones que la ejecución de las obras de soterramiento no contaría con financiación privada. Sin embargo, los hechos fueron completamente distintos y uno de los condicionantes para la entrada del socio privado en la sociedad fue la aportación de capital social y firmar préstamos subordinados con el mismo.
- El cambio de modelo de gestión aprobado a finales del año 2004 (¿??) no incluyó los preceptivos informes económicos, técnicos y jurídicos que garantizasen que el modelo de gestión por el que se optaba era el más eficiente para la ciudad. El artículo 183.1 del Reglamento de la Ley de Contratos del Sector Público establece que así debe procederse. Desde la subdirección general de Sector Público se informó que nunca se realizó dicho informe vinculando la relación directa con la sociedad al antiguo director general, D. Juan Alfaro Grande. Parece que estos informes no podían ser preparados porque era injustificable económicamente la viabilidad del modelo de gestión mediante empresa de economía mixta por los costes adicionales anteriormente explicados. La Cámara de Cuentas ya reflejó esta posible irregularidad en su Informe de Fiscalización que se adjunta al documento como Anejo 15.
- El proceso de adjudicación contó con diversas peculiaridades. Las actas de las mesas celebradas incluidas en el expediente administrativo se adjuntan en el Anejo 16:
  - Se convocó a la mesa de adjudicación para la apertura de las proposiciones económicas el 14 de julio de 2005. Dichas proposiciones atendían puramente a criterios evaluables mediante fórmulas.
  - No figura el acta de apertura de las proposiciones técnicas.
  - Se convoca a la mesa de contratación para la adjudicación del contrato el 21 de julio de 2005 en la que se acuerda requerir a los redactores de los informes que amplíen la justificación de las distintas puntuaciones dadas a las proposiciones técnicas y económicas convocando la mesa de adjudicación para el día siguiente a las 12.00 horas. El informe económico no precisaba de ninguna aclaración ya que era una simple aplicación de las fórmulas incorporadas en el pliego.
  - Adjunta al acta del día 22 de julio se incorpora la valoración técnica de las cuatro ofertas en las que, tras la ampliación requerida, se observa un grave error: En la valoración de los Planes Generales Medio Ambientales se otorga una puntuación de 22 puntos a la empresa adjudicataria sobre el máximo establecido de 20 puntos para dicho concepto.

- Esto reduciría la diferencia entre el adjudicatario y la segunda mejor oferta en únicamente 8 puntos sobre el máximo de 1000 que corresponde al total. Esta segunda mejor oferta obtuvo 525 puntos en la valoración económica, donde existía poco margen para la discrecionalidad, frente a los 389,45 del adjudicatario, mientras que en la valoración técnica, más discrecional, sólo obtuvo 208,80 puntos frente a los 344,60 del adjudicatario que se destaca significativamente por encima de las demás ofertas.
- Muchos de los criterios técnicos valorables en la oferta presentada no son después exigidos durante el transcurso del contrato ni auditados en las auditorías semestrales a efectos de pago programadas por el Ayuntamiento de Madrid como mecanismo fiscalizados.
- La valoración de las ofertas presentadas se realizó desde Madrid Calle 30 y no desde el Ayuntamiento de Madrid, pese a que el informe de valoración técnica fue firmado por personal del Ayuntamiento de Madrid. El firmante de la valoración de dichas ofertas afirmó desconocer si existía una diferencia técnica sustancial entre las ofertas que se presentaron al concurso.

## **TRAMITACIÓN DEL MODIFICADO DE 2007**

En segundo lugar, cabe analizar la tramitación completa del modificado del año 2007. Este modificado del contrato entre Madrid Calle 30 y el Ayuntamiento de Madrid pretendía equilibrar económicamente la empresa de economía mixta debido a los sobrecostes de obra que tuvo que asumir la sociedad y que debía repercutirse en el Ayuntamiento de Madrid y, a su vez, sobrecostes en las prestaciones de mantenimiento. Esto conllevó a la aprobación de un gasto adicional de 1.632 millones de euros informado en sendas memorias técnicas y económicas. El expediente completo ha sido publicado y puede ser consultado para conocer el procedimiento que siguió dicha contratación y que da comienzo con la aprobación, en la Comisión de Vigilancia y Seguimiento de dicho modificado y del texto que se remitirá a la junta de gobierno, como queda de manifiesto en el acta que se incorpora en el Anejo 17.

Con el transcurso de las sesiones han sido puestas de manifiesto numerosas irregularidades en torno a la tramitación de dicho modificado y sobre el contenido del mismo:

- Las memorias técnicas y económicas no son lo suficientemente detalladas para analizar el detalle de los compromisos o justificaciones de los que derivan los 1.632 millones de euros de sobrecoste aprobados con esta tramitación. Además, los anejos a los que hacen constante referencia ambas memorias no se encuentran incluidos en el expediente del contrato y fueron recibidos en Madrid Calle 30 y en la Dirección del Contrato de la sociedad que reside en la Dirección General de Espacio Público, Obras e Infraestructuras a comienzos del año 2016.

Aun así, el contenido de dichos anexos es completamente ambiguo en muchas circunstancias, sin ningún tipo de detalle y con presupuestos reducidos de los que no puede determinarse el alcance de ciertos conceptos. A modo de ejemplo, se incluyen algunos capítulos extraídos de los anejos de la memoria técnica del modificado del año 2007 en los que se pretendía justificar parte del sobre coste de mantenimiento en el que incurría la sociedad privada.

- El coste total de las obras incluido en la memoria económica no corresponde con el coste real de las obras. Esto puede ser debido a que la tramitación de dichas memorias se hizo con anterioridad a la completa finalización de todas las obras. La finalización del último tramo de obra inaugurado se produce únicamente unos meses después de la fecha de envío de ambas memorias con lo cual no parece razonable no haber esperado a la completa finalización de las obras para haber analizado el sobre coste real de las mismas. El único motivo parece responder a la proximidad de las nuevas elecciones en mayo del año 2007 y la pretensión de tener finalizado el modificado del contrato antes de las mismas. El coste final de las obras fue de 3.292 millones de euros y la cifra que figura en el modificado del año 2007 es de 3.181 millones de euros. Son 110 millones de euros de obra que no son reconocidos por la modificación del contrato como parte de los sobre costes de obra.
- Algunos de los conceptos incluidos como sobre costes de la sociedad privada son en realidad actuaciones o inversiones a futuro que no tienen cabida dentro de un modificado de las condiciones de mantenimiento de la infraestructura. Además, aquellos conceptos que suponen una inversión a futuro conllevan una financiación extra para la sociedad privada que no ha sido contabilizada a la hora de establecer la tasa interna de retorno para el socio privado. Esta financiación extra es debido a que el cálculo del coste anual a repercutir en Madrid Calle 30 por parte de la sociedad privada se calcula repartiendo en 20 años, con un 5,5% de interés de financiación, el importe global de la inversión a ejecutar en la sociedad.

Es claramente una nueva financiación para la EMESA camuflada y sin la mínima mención a este concepto en la memoria técnica o en la memoria económica. Esta sobre financiación ha supuesto el desembolso de más de 12.7 millones de euros hasta la fecha y supondría el desembolso de 48 millones de euros hasta la finalización del contrato. Además de no haberse debido incluir ningún tipo de sobre financiación del socio privado que hace aumentar su rentabilidad sobre el contrato, los intereses calculados para esta financiación parecen desorbitados para el año 2007.

- El importe plurianual calculado es erróneo ya que, estos conceptos vinculados a inversiones y repartido su amortización a 20 años con el 5,5% de interés deberían considerarse como totalmente amortizados a partir del año 2027 una vez transcurre el plazo de amortización previsto. Sin embargo, el importe anual a

abonar a la EMESA por parte de Madrid Calle 30 no sufre ninguna variación a lo largo de la vida del contrato hasta el año 2040.

- Los mecanismos de fiscalización y control de la documentación asociada al modificado del año 2007 no fiscalizaron el contenido técnico del mismo ni su importe económico.
- Varias de las prestaciones incluidas en el modificado del año 2007 no son en ningún caso detalladas y, dada su ambigüedad, no queda claro el alcance de la misma. Es el caso de los capítulos 4.2., 4.3 y 4.4 incluidos en el Anejo 18. En dichos capítulos, pese a que el título menciona estar calculando un sobrecoste de mantenimiento, el cálculo presupuestario acompañado hace referencia a los costes de renovación de distintos elementos y, además, se aplica una financiación del 5,5% al repartir el supuesto cálculo en 20 años.
- Otras prestaciones incluidas en el modificado del año 2007 no han sido ejecutadas o únicamente han sido ejecutadas recientemente tras la incoación por parte de Madrid Calle 30 de expedientes sancionadores a EMESA, poniendo de manifiesto una escasa supervisión y control de la documentación contractual, y una renuncia a la buena fe contractual y al cumplimiento del contrato por parte de la sociedad adjudicataria.
- El modificado del año 2007 fue elaborado entre D. Juan Bravo -lo dijo el Subdirector General de Sector Público del Área de Gobierno de Economía y Hacienda sesión 003/2017/056 Julio Hernanz Bodero- y representantes de EMESA o de las empresas vinculadas a EMESA como se pone de manifiesto en los correos incluidos en el Anejo 21. Además, de los correos se desprende que el importe final a establecer como el sobrecoste en la retribución a percibir por EMESA responde a intereses financieros y no al cálculo de la necesidad de financiar el mantenimiento de la vía. Es, además, relevante que los correos remitidos sean de fecha posterior a la de envío de la memoria técnica y económica pese a que la cifra final que aparece en las mismas es la que se solicita que aparezca en alguno de los correos.
- La solicitud de reequilibrio fue firmada por el anterior Director Gerente de la Sociedad, D. Fernando Guedán, cuyo puesto es designado por la sociedad privada. Todos los directores gerentes de la sociedad han guardado o guardan una relación directa con la empresa Ferrovial al haber trabajado en empresas asociadas al grupo empresarial.
- Prueba de que algunos conceptos incluidos no responden a necesidades reales de la infraestructura, la representa el cálculo de la inversión a realizar sobre diversas estructuras en Calle 30. En primer lugar, se incluyen para dicho cálculo estructuras cuyo estado de conservación ha sido calificado como bueno y que, por tanto, parece que no precisaba de ninguna actuación. Los importes fijados para cada estructura no están vinculados a ningún cálculo de las actuaciones a realizar. Finalmente, EMESA justifica el importe calculado con la actuación en únicamente tres estructuras sin estar siquiera una de ellas incluida en la lista y sin que de ello se deje constancia en ningún documento contractual. Las estructuras rehabilitadas fueron:

- Paso inferior de la Avenida de la Ilustración bajo la M607
  - Puente de Avenida del Marqués de Corbera
  - Puente de Avenida de América
- El tipo de contrato y de modelo de gestión elegido, mediante el cual se tenía un único contrato global entre el Ayuntamiento de Madrid y Madrid Calle 30, que comprendía la ejecución de las obras de reforma y soterramiento y el mantenimiento, permitió duplicar el gasto de conservación en favor de EMESA, socio privado de Madrid Calle 30. Si el modelo de gestión elegido hubiera diferenciado contractualmente la ejecución de las obras y el mantenimiento de la infraestructura, el coste de mantenimiento sólo se podría haber incrementado legalmente en un 20%, y no casi el 100% como se hizo en el año 2007.
  - El firmante de la memoria técnica y económica del modificado del año 2007, D. Jorge Presa, aseguró que él no elaboró dichos documentos pero que, una vez recibidos y leídos le parecieron coherentes. Afirmó asimismo no conocer si las memorias incorporaban Anexos pese a que en ambos documentos hay referencias constantes a los anejos donde, supuestamente, se justifican los importes mencionados.

La comisión de investigación, en base a los testimonios recogidos puso de manifiesto una serie de conclusiones que son de especial relevancia en la tramitación del modificado del año 2007:

- Los jefes de los departamentos jurídicos y económicos de Madrid Calle 30 (D<sup>a</sup> María del Carmen Jiménez y D. Jesús Jiménez, respectivamente, comparecientes en la Sesión (003/2017/056)) desconocían, hasta que se recibió por parte del Ayuntamiento de Madrid la notificación de la modificación, que se estuviera preparando en la sociedad una modificación del contrato entre Madrid Calle 30 y el Ayuntamiento de Madrid y que alteraba, por tanto, las prestaciones de EMESA y su valoración económica de los servicios de mantenimiento y conservación. No se tramitó la elaboración de dicho modificado ni del modelo económico asociado al mismo con el conocimiento de los departamentos jurídico y económico, lo que denota una intencionada falta de transparencia en su elaboración y que no fue elaborado internamente en Madrid Calle 30 sino que, como se puede comprobar en los correos adjuntos en el Anejo 19, fue alterado según cifras que no respondían a necesidades de la infraestructura ni estaban debidamente justificadas técnicamente.
- No se informa, en ningún momento, en el Consejo de Administración de la Sociedad de la intención de tramitar un expediente modificado de contrato ni del seguimiento de la elaboración del mismo. La primera noticia que se conoce sobre dicho expediente es la formalización del mismo una vez estaba informado por el Ayuntamiento de Madrid. (D<sup>a</sup> María del Carmen Jiménez, Sesión (003/2017/056))
- Pese a que las memorias técnicas y económicas fueron firmadas por personal del Ayuntamiento de Madrid del área de Urbanismo, éstas fueron íntegramente preparadas en Madrid Calle 30, sociedad participada al 80% por el Ayuntamiento

- de Madrid, y cuya única fuente de ingresos proviene de los presupuestos de la corporación local. (D. Jorge Presa Matilla, Sesión (003/2017/056))
- La escasa justificación de los conceptos incluidos como sobrecostes de mantenimiento del socio privado no justifican el importe asociado. Normalmente suele ir acompañado cada modificado de un estudio económico extenso en el que se va desglosando cada importe.
  - Corresponde a los Servicios Jurídicos y a la Intervención la fiscalización del importe a aprobar en dicho modificado y la comprobación de que el importe corresponde con el desglose incorporado en la memoria económica (D. Jorge Presa Matilla, D<sup>a</sup> Eva Sesión (003/2017/056) y Sesión (002/2017/045) respectivamente).
  - Los anejos de las memorias técnicas y económicas deberían figurar en el expediente (D. Jorge Presa Matilla, Sesión (003/2017/056)).
  - Se incluyen gastos por duplicado, como el coste adicional vinculado al incremento en la frecuencia de las tareas de limpieza, cuando el contrato original recogía que, basado en unas frecuencias mínimas, se realizarían cuantas actuaciones fueran necesarias para garantizar un estándar de limpieza concreto en la infraestructura (D. Samuel Romero Aporta, Sesión (005/2017/077)).
  - Incluyen gastos de mantenimiento en estaciones meteorológicas sin que exista en la infraestructura ninguna estación, salvo la conectada en el Centro de Control con unas especificaciones que no se ajustan a las descritas en la documentación (D. Samuel Romero Aporta, Sesión (005/2017/077)).

### **3.4 MODELO ECONÓMICO FINANCIERO**

Ha quedado constatada la acumulación de errores en el modelo económico-financiero con la consecuente repercusión económica para la sociedad. Los modelos económico financieros que han estado vigentes en el contrato se adjuntan en soporte digital como Anejo 20. Caben destacar las siguientes anomalías que han sido puestas de manifiesto durante el transcurso de las sesiones celebradas de la Comisión de Investigación:

- El Departamento Financiero no contaba con la clave que permitía acceder al modelo económico-financiero para poder estudiar la vinculación de cada fórmula dentro de un modelo altamente complejo.
- Para el cálculo del Valor Actual Neto (VAN) se contemplaba por duplicado el préstamo subordinado en el precio de salida del socio privado. En el cálculo de la TIR se tiene en cuenta el valor del precio de salida del socio, el 20% de los fondos propios y la devolución del préstamo subordinado. Esta devolución ya está contemplada en otro cuadro con lo cual se estaría contabilizando por duplicado. Este error se arrastra desde el año 2005 hasta el año 2011, que se corrige. El problema es que, al eliminar ese concepto, la TIR del socio privado se veía disminuida y únicamente se puede reequilibrar incrementando los dividendos del socio privado. Esto fue corregido en el año 2011 con el correspondiente aumento de la facturación al Ayuntamiento de Madrid y su repercusión el IVA que la sociedad debe soportar.

- La tasa interna de retorno no tiene ninguna alteración vinculada a la prestación de servicios. Este hecho fue puesto de manifiesto por la Cámara de Cuentas en su Informe de Fiscalización que puede ser consultado en el Anejo 17.
- El gasto plurianual por los servicios a prestar por el socio privado no contempla la reducción que debería aplicarse tras la amortización de los conceptos que el modificado del año 2007 repercute en 20 años. Este error está contabilizado en 43.273.218,58 €.

Además de los errores acumulados en el modelo económico-financiero, la sociedad tomó decisiones puntuales que perjudicaron a las arcas municipales, como representa la decisión de contratar un segundo préstamo subordinado con EMESA para solventar las tensiones de tesorería. EL préstamo B supuso un incremento de la deuda de la sociedad en otros 75 millones de euros con un interés del 5,5%. Existía la posibilidad de realizar una ampliación de capital que cubriría parte de las tensiones de tesorería sin ningún tipo de interés asociada a dicha ampliación. Contractualmente se podía solicitar dicha ampliación ya que estaba incluida en los pactos extraestatutarios de la sociedad y no hubiera llevado asociado el interés que el préstamo conlleva. Es otro ejemplo de decisión perjudicial para las arcas públicas municipales y el beneficio de las entidades privadas que forman parte de Madrid Calle 30 y con las que se contrajo el préstamo subordinado.

Por otro lado, el modificado del año 2007 no contempla en el cálculo de la TIR los intereses derivados del préstamo B contraído con EMESA. El subdirector general de Sector Público informó, además, que la financiación mediante el préstamo B no fue conocido por la Dirección General del Sector Público.

El modelo de gestión elegido incorporaba, en un comienzo, las inversiones de reposición que había que llevar a cabo en la infraestructura atendiendo a una supuesta vida útil sin ninguna justificación técnica que argumente los plazos elegidos para la renovación de los distintos elementos. Con la subrogación de la deuda del año 2011 se produjo, asimismo, una reducción de dicho importe y un cambio en la metodología de aprobación de los proyectos de renovación o remodelación de la infraestructura: Madrid Calle 30 debía presentar una memoria de necesidad de los proyectos de renovación que considerase necesarios, y esta sería aprobada por la Dirección del Contrato previamente a la elaboración del proyecto de ejecución. El presupuesto ha sido ajustado a las necesidades reales de la vía y no a plazos establecidos inicialmente sin ningún soporte técnico y que buscaban, indirectamente, un menor coste en mantenimiento ya que, a mayor inversión en reposición, menor será el coste en mantener los elementos en buen estado y mayor beneficio, por tanto, para la empresa adjudicataria del contrato de conservación y explotación.

Cuando se produce la negociación con las entidades financieras de la deuda senior que Madrid Calle 30 contrae, todo el tipo de interés que referencian las entidades financieras es de tipo variable y, por tanto, para asegurar dichas entidades financieras que van a poder cobrar la devolución de su préstamo se establece una especie de seguro que contempla que si se eleva el tipo de interés por encima de una cifra y, al estar fijado por

el importe que el Ayuntamiento de Madrid abona a Madrid Calle 30 por contrato, pudiera darse el caso de que la sociedad no pueda hacer frente a los intereses de la deuda. Por ello se fija un umbral por el que, si los intereses superan dicho umbral, la deuda se cierra con un tipo de interés fijo.

En esa época se llegó al tipo de interés establecido como umbral y el cierre de los derivados se produjo con el 100% referenciado a un plazo fijo. Las condiciones de los contratos de coberturas, los swaps, son desconocidos para Madrid Calle 30 y, por tanto, para el Ayuntamiento de Madrid. Cuando en el año 2011 se produce la subrogación de la deuda, el Ayuntamiento se subroga también dichos contratos sin poder conocer el coste de amortización de los mismos. Esto conlleva a que la sociedad no conocía realmente el pasivo financiero que tenía al no poder conocer los gastos de cancelación y ruptura de los derivados financieros. Dichos contratos de cobertura fueron aceptados y firmados por el anterior Consejero Apoderado de la sociedad, D. Manuel Arnaiz

### **3.5 CONTRATO DE MANTENIMIENTO Y AUDITORÍAS ASOCIADAS. INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES.**

#### **3.5.1. DEFICIENCIAS EN LA EJECUCION Y SUPERVISIÓN DEL CONTRATO.**

Ha quedado de manifiesto a lo largo de la Comisión de Investigación y en base a los testimonios recogidos la falta de supervisión del contrato de mantenimiento con EMESA, la opacidad en el tratamiento documental de los documentos contractuales y la posible falta de veracidad de los resultados de las auditorías semestrales, a efectos de pago llevados a cabo por empresas externas bajo el encargo de la Dirección del Contrato dependiente de la Dirección general de Espacio Público, Obras e Infraestructuras adscrita al Área de Desarrollo Urbano Sostenible (nombre actual).

Los Anejos que soportan técnica y económicamente el modificado del contrato del año 2007 no habían sido analizados por los técnicos de la sociedad ni formaron parte de su elaboración. Además, la Dirección del Contrato encargada de velar por el cumplimiento del mismo no tenía en su posesión dichos Anejos con lo que desconocían el ámbito del modificado del contrato. Asimismo, no se había producido un seguimiento de los compromisos contractuales derivados de la oferta adjudicataria de EMESA por parte de Madrid Calle 30, ni por parte de la Dirección del Contrato, como puede reflejarse en la ausencia en las auditorías de los conceptos incluidos ni la adaptación en la misma de los estándares mejorados por la empresa adjudicataria del contrato.

La deficiencia en el seguimiento de la totalidad de los documentos contractuales es manifiesta por el desconocimiento interno de la totalidad de las obligaciones de EMESA. Por otro lado, ha sido únicamente a raíz del cambio de la dirección de la sociedad cuando, tras el seguimiento y análisis previo de la totalidad de la documentación, se han iniciado y resuelto expedientes sancionadores incoados por el Consejo de Administración de Madrid Calle 30 a la sociedad adjudicataria EMESA dejando constatados incumplimientos del contrato.

Dichos incumplimientos no son circunstanciales de un momento puntual del contrato, sino que son continuados desde la fecha original del compromiso, bien sea tras la adjudicación del contrato en el año 2005 de aquellos derivados de la oferta de EMESA, o a raíz de la modificación del contrato en el año 2007. Entre ellos se han podido concluir con la falta de instalación de la tecnología encargada del telecontrol del alumbrado a cielo abierto en la infraestructura, la instalación de una red WiFi con soporte móvil para dar cobertura a la totalidad de los túneles y mejorar las comunicaciones del personal con el centro de control, la instalación de una red PDH encargada del envío de datos críticos para la gestión del tráfico, y que permitía tener dos redes paralelas independientes que garantizaran el envío de datos para la explotación del tráfico en caso de fallo de una de ellas, y la falta de inventario, control y mantenimiento de los aparatos de apoyo de la losa del bypass que fue incluido en el modificado del año 2007 como un sobrecoste adicional de mantenimiento.

Cabe destacar, asimismo, que hasta el año 2016 no se contaba con un plan de inspección de los túneles de Calle 30 ni con un plan de mantenimiento de los túneles. Hasta la fecha no se ha completado una ronda completa de inspección de los túneles lo que impide conocer el estado de la infraestructura y detallar las tareas de conservación que deben realizarse.

La falta de control de la oferta adjudicataria ha llevado al abono de conceptos ya incluidos en el contrato primitivo como puso de manifiesto el Jefe del Departamento Financiero de Madrid Calle 30, y que dio lugar a la elaboración de un informe que se adjunta en el Anejo 21 para evitar que dicha situación se volviera a repetir a finales del año 2015. Asimismo, la falta de conocimiento de la oferta de EMESA que le llevó a ser adjudicatario del contrato de mantenimiento y conservación ha supuesto que en la actualidad la Dirección del Contrato dependiente del Área de Desarrollo Urbano Sostenible tenga que revisar que los proyectos tramitados o en fase de tramitación no incluyen ningún gasto que ya pudiera estar contemplado en los documentos contractuales originales.

Las cuentas anuales del socio privado reflejan unos beneficios de explotación muy elevados que en ningún caso son considerados para el cálculo de la rentabilidad del 7,053%. Esto pone de manifiesto que, ante el riesgo de la sociedad privada EMESA de conseguir una menor rentabilidad, el contrato debe ser modificado de inmediato, pero, de producirse un ventajoso beneficio de explotación como puede consultarse en las cuentas anuales de la sociedad del año 2015, incorporadas en el Anejo 22, el cálculo no se rehace y se traduce en una rentabilidad mucho mayor que la indicada contractualmente. Este beneficio no es casual del año 2015 si no que se ha producido durante todos los años de explotación. Además de, como ya se ha mencionado, no considerar la sobrefinanciación derivada de las inversiones a futuro establecidas en el modificado del año 2007.

Por tanto, el riesgo en la explotación, con el contrato y modelo vigente, lo asume el Ayuntamiento de Madrid, porque se garantiza la rentabilidad mínima del socio privado.

Las auditorías establecidas de manera semestral contractualmente sirven para determinar la parte variable de la factura que el Ayuntamiento de Madrid abona a Madrid Calle 30. La correlación entre las deducciones aplicadas por el Ayuntamiento de Madrid a Madrid Calle 30, S.A., y las aplicables por ésta a EMESA, se distribuyen de acuerdo con el siguiente anexo incluido en el contrato inicial entre Madrid Calle 30 y la sociedad adjudicataria:

ANEXO III

- 30 -

ANEXO B

Cuadro de correlación entre las deducciones aplicadas por el Ayuntamiento a la Sociedad Mixta y las aplicables por ésta al Socio Privado

	Deducción
Si $D < (5\% * P)$	0 (cero)
Si $(5\% * P) < D < (50\% * P)$	50% * D
Si $D > (50\% * P)$	100 % * D

Donde,

D, es el importe en euros de la deducción practicada por el Ayuntamiento de Madrid a Madrid Calle 30, S.A. en atención al incumplimiento de estándares y operaciones ordinarias, según lo estipulado en la cláusula 29.2 del PCAP.

P, es el importe en euros ofertado por [Sociedad Adjudicataria], S.A. como remuneración por los servicios a prestar a favor de la Madrid Calle 30, S.A., según lo estipulado en la cláusula 14.3 del PCAP.

Los importes D y P estarán referidos a euros corrientes del periodo de liquidación correspondiente.

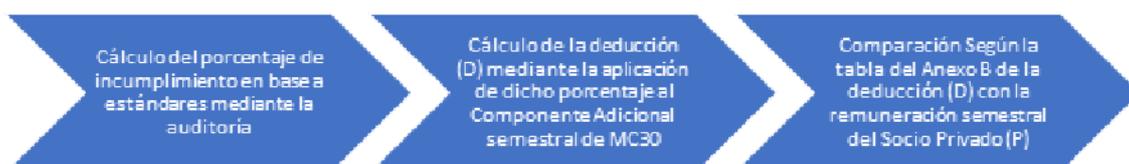
Sin embargo, el contrato suscrito entre Madrid Calle 30, S.A. y el Ayuntamiento de Madrid, así como el contrato entre Madrid Calle 30, S.A. y el socio privado EMESA ha sufrido variaciones económicas que afectan a los valores definidos como D y P en el Anexo B mostrado:

D.- Importe en euros de la deducción practicada por el Ayuntamiento de Madrid a Madrid Calle 30, S.A. como consecuencia de la deducción llevada a cabo en el semestre sobre el componente adicional.

P.- El importe semestral de la facturación emitida por EMESA a Madrid Calle 30, S.A. Lo que pretende dicho Anexo es que, ante un determinado grado de incumplimiento reflejado en la auditoría, y que va a derivar en una disminución del componente

adicional a recibir por Madrid Calle 30, S.A., se realice, según unos porcentajes establecidos, una distribución de dicha deducción.

El siguiente gráfico refleja cómo se calcula ambas cifras.



Tanto el valor D como P dependen del componente adicional semestral del pago del Ayuntamiento a Madrid Calle 30 y de la facturación semestral de EMESA a Madrid Calle 30 respectivamente. Estos dos componentes, han sufrido variaciones primero en 2007 y después en 2011 lo que conlleva a que, como se demuestra a continuación, ante un supuesto grado de incumplimiento constante, la repercusión en el socio privado varía significativamente. La siguiente tabla refleja esa variación, tomando como grado de incumplimiento ficticio y únicamente a modo de ejemplo, un 1%.

	2005	2008	2016
<b>Porcentaje Incumplimiento</b>	1%	1%	1%
<b>Componente Adicional Semestral</b>	71.15 Millones	84.8 Millones	36.52 Millones
<b>Deducción (D)</b>	0.71 Millones	0.848 Millones	0.365 Millones
<b>Facturación Semestral EMESA</b>	6.03 Millones	12.6 Millones	13.84 Millones (*)
<b>Porcentaje sobre Facturación Semestral</b>	11.77%	6.73%	2.63%

(\*) **No** representa una modificación desde 2007, únicamente incrementado según IPC anual.

Esto pone de manifiesto que, ante una misma deficiencia en la explotación y el mantenimiento de la vía, por un lado:

- La sanción o deducción no es la misma debido a las variaciones en el cálculo.

- La repercusión de dicha sanción sobre el socio privado varía sustancialmente destinando más recursos económicos al contrato.

La auditoría corresponde con un muestreo aleatorio de diversas zonas de la infraestructura y la comprobación de diversos indicadores en base a la información generada y suministrada por la empresa responsable del mantenimiento y la explotación. Es decir, la documentación soporte de la auditoría es generada por las plataformas de gestión y mantenimiento propiedad de EMESA y, por otro lado, la comprobación del estado de la infraestructura responde a un muestro aleatorio de la vía.

Pero, además, a raíz de la celebración de la comisión de investigación se han podido conocer dos hechos de especial gravedad que desvirtúan por completo el enfoque de la auditoría:

- Por un lado, el preaviso de la misma como puede constatarse en los correos incorporados en el Anejo 23.
- Por otro lado, la corrección de deficiencias promovida por EMESA al conocer la fecha y el lugar de la auditoría como puso de manifiesto el Presidente del Comité de Empresa de EMESA y trabajador de la sociedad como Agente de Intervención, D. Miguel Ángel del Canto.

Asimismo, la alteración en la clasificación del mantenimiento al incorporar de manera unilateral la sociedad privada un nuevo tipo de mantenimiento, como es el mantenimiento curativo, desvirtúa también el resultado de la auditoría al no encontrarse recogido en ninguno de los documentos contractuales. Este mantenimiento debería contemplarse como mantenimiento correctivo pero EMESA decidió unilateralmente incorporarlo evitando así que el tiempo máximo para solucionar la incidencia fuese auditado en dichas auditorías semestrales. Este consentimiento velado es otro síntoma de la falta de supervisión del contrato llevada a cabo desde Madrid Calle 30 de manera reiterada hasta el año 2015.

De igual manera, se ha negado a Madrid Calle 30 el acceso completo a las plataformas de gestión de la infraestructura en las que se registran las tareas de mantenimiento y las incidencias. Madrid Calle 30 posee, actualmente, el acceso que EMESA ha decidido dotar para la supervisión y que restringe la visibilidad de aspectos clave para la infraestructura. Los tiempos registrados en la plataforma, entre otros datos, son además editables y, prueba de ello, es la constancia de tiempos de edición para el año 2050 o 2099 sobre actuaciones supuestamente ejecutadas en el año 2017.

Esto denota la capacidad de alterar los tiempos de actuación en las reparaciones y en la atención a incidencias desvirtuando de nuevo la auditoría ya que audita los registros que EMESA proporciona a la misma. Es importante reseñar, asimismo, que no todas las incidencias son registradas en la plataforma correspondiente eliminando de nuevo una serie de actuaciones para que sus tiempos no computen de cara a la auditoría semestral e impidiendo el correcto seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo por EMESA.

La falta de acceso completo repercute en el conocimiento que sobre la infraestructura tienen los responsables de Madrid Calle 30 y el Responsable de Seguridad. Se ha podido comprobar que, algunas de las incidencias son clasificadas desde EMESA con un grado inferior al establecido en los Manuales de Explotación internos ya que, aquellas incidencias más leves, no son necesariamente comunicadas a Madrid Calle 30 y, por tanto, ahondan en la falta de conocimiento de incidencias en el túnel dificultando el control sobre la explotación y la conservación de la infraestructura.

D. Santiago Vilariño, Responsable de Seguridad de los Túneles de Calle 30, puso de manifiesto la modificación del catálogo de incidentes recogido en el Plan de Autoprotección del Túnel de la M30, donde EMESA ha creado dos tipos de incidentes que no están recogidos en el documento firmado y aprobado por el Consejo de Administración de Madrid Calle 30. Estas son I-AVE-04, donde EMESA lo establece como daño sin controlar; una opción para no activar la incidencia o emergencia según la gravedad necesaria y, "Daños en el túnel por exceso de gálibo sin vehículo presente", la cual es una categoría menor a lo recogido en el Plan de Autoprotección.

El control de la contaminación en el interior de los túneles ha reflejado recientemente comportamientos anómalos, que no han sido comunicados a los responsables de Madrid Calle 30 y sí han sido puestos de manifiesto por el Responsable de Seguridad de los Túneles en lugar de por los empleados de EMESA encargados de su control. Su revisión ha detectado que los sensores encargados de medir los contaminantes y la opacidad registran, en algunos de sus dispositivos, mediciones constantes o alternas que no responden al estado real de la contaminación del túnel. De esta manera, al estar los sensores emitiendo un valor, aunque sea erróneo, la empresa mantenedora se asegura que en la auditoría da un elevado grado de cumplimiento puesto que, la auditoría se centra en si la medición es recibida y no en si está funcionando correctamente.

La factura de la luz de Madrid Calle 30 presenta, según la Cámara de Cuentas una incongruencia entre el Pliego de Prescripciones Técnicas y el Pliego de Cláusulas Administrativas. Asimismo, la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid se manifestó en el sentido de revisar quién debía asumir el coste de la factura de la luz puesto que, bajo su análisis, no existe dicha contradicción.

El Pliego de Cláusulas Administrativas en el Anexo A del Anexo III relativo a "CLÁUSULAS TÉCNICAS RELATIVAS AL CONTRATO DE CIERTOS SERVICIOS DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA M-30" en el apartado 2.6.2.3 Operaciones de conservación ordinaria establece que: "*La sociedad adjudicataria será responsable del costo de la factura eléctrica de todas las instalaciones eléctricas asociadas a la M-30*". Por otro lado, el Pliego de Prescripciones Técnicas establece en el apartado 2.2.6.2.3 que: "*Madrid Calle 30 será responsable del abono de la factura eléctrica en todas las instalaciones asociadas a la M-30*".

Ambos conceptos abono y coste son completamente diferentes y ambos documentos, parecen complementarse en la forma de realizar el pago de la factura estableciendo quien, en última instancia, debe soportar su coste. Estas premisas fueron ignoradas en el modelo económico financiero contradiciendo a los documentos que, por el orden de

prelación descrito en el contrato, debían prevalecer. La documentación contractual parece dejar claro que EMESA debe soportar el coste de la factura eléctrica que será abonada por Madrid Calle 30 pero, el modelo económico financiero no recoge este hecho. Desde el comienzo de la explotación se han abonado en torno a 60 millones de euros por el abono de la factura eléctrica de las instalaciones que, según ambos pliegos, correspondía a EMESA soportar su coste.

### **3.5.2. LAS DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE LOS TÚNELES**

Los dictámenes elevados por el Responsable de Seguridad de los túneles de Calle 30 han servido para poner de manifiesto deficiencias en el mantenimiento y la explotación de los túneles de Calle 30. A parte de las carencias en el Centro de Control e infradotación del número de agentes de primera intervención, cabe destacar la falta de mantenimiento preventivo realizado en las Estaciones Remotas Universales que son los elementos de segundo nivel de importancia en la gestión del túnel justo después por debajo del Centro de Control ya que se encargan de recibir las órdenes del mismo y dirigirlas además de recibir las señales de los equipos y remitirlas al centro de control. 6 de los 34 equipos habían incumplido el plazo de mantenimiento preventivo asignado a los mismos y desde enero hasta octubre del año 2016 no se había realizado ninguna tarea de mantenimiento en el mismo. Este hecho fue conocido después de la investigación de la actuación de un incendio en el que la ventilación no entró en funcionamiento como Policía Municipal informó al Responsable de Seguridad.

Los túneles de Calle 30 cumplen con la normativa vinculante de la Comunidad de Madrid del año 2005 en materia de obras subterráneas, pero incumple el Real Decreto 635/2006 sobre requisitos mínimos de seguridad en túneles de carretera ya que, fue decidido que, como era un túnel urbano no era de obligado cumplimiento dicho Real Decreto y que se tomaba únicamente a modo de recomendación. Esto fue puesto de manifiesto por una auditoría realizada externamente en el año 2013.

Por su parte, los cuartos técnicos del túnel, de acuerdo con lo manifestado por el responsable de seguridad de túneles en su comparecencia de 12 de septiembre de 2017, no cuentan, según el diseño original, con un sistema de extracción de humos, cuando, en su opinión, debería haberse considerado al existir en estos cuartos elementos susceptibles de sufrir un incendio, como transformadores y elementos electrónicos.

El incendio ocurrido el 26 de octubre del año 2012 y que supuso la muerte de dos trabajadores de EMESA debió haber supuesto un punto de inflexión en la supervisión y exigencia al contrato puesto que quedaron acreditadas tanto en los informe de policía como el de bomberos de aquel año, como recientemente en el expediente incoado por Madrid Calle 30 a la sociedad, los siguientes hechos de especial gravedad:

- No funcionó el sistema de detección de incendios
- El sistema de agua nebulizada, considerado uno de los sistemas de protección contra incendios, estaba desconectado, las bombonas sin presión y la alarma desvinculada. Esta información fue ocultada a Madrid Calle 30 por parte de EMESA.

- Los bomberos tuvieron que abrir un boquete en la chapa de cierre del pozo y colocar dos ventiladores de su propio equipo para facilitar la salida de gases al exterior, debido a la inexistencia de un sistema de extracción de humos de los cuartos técnicos.
- No funcionó el control remoto de la alimentación eléctrica.
- Fallaron las comunicaciones
- No funcionó el indicador de apertura de la salida de emergencia
- EL túnel fue reabierto el día siguiente al siniestro sin el permiso del Responsable de Seguridad y sin el pronunciamiento de la Autoridad Administrativa como obligan los procedimientos internos de Madrid Calle 30 y el PPTP. El responsable de seguridad fue requerido un mes más tarde, el 23 de noviembre, para que acreditara que el túnel podía reabrirse en condiciones de seguridad a partir del 27 de octubre, cosa que él rechazó, confirmando al mismo tiempo que si los túneles se reabrieron ese día fue por una orden verbal de los Servicios Técnicos de Instalaciones de Madrid Calle 30, sin que él tuviera ninguna intervención en ello.

Vinculado a la seguridad del túnel y a los puestos detallados en el PPTP y en el contrato entre Madrid Calle 30 y el Ayuntamiento de Madrid, cabe también destacar las siguientes conclusiones extraídas de la información aportada por el Responsable de Seguridad y por los testimonios directos durante las sesiones de la comisión de investigación:

- Hasta octubre de 2008, y pese a que debería haberse cubierto el puesto desde la fase de ejecución de las obras, no se crea el puesto de Responsable de Seguridad en los Túneles y se opera el túnel durante casi 2 años sin tener dicho puesto cubierto ya que el primer túnel entra en funcionamiento el 20 de diciembre del año 2006.
- No existía una gestión centralizada de los equipos y, en el momento que se inicia la explotación, la gestión es deficiente al no estar completo el proyecto planteado y no tener un correcto funcionamiento.
- EMESA no contó con la homologación como empresa para la instalación y mantenimiento de sistemas de protección contra incendios hasta el año 2013, a pesar de lo cual los agentes de primera intervención realizaban este tipo de trabajos desde la puesta en servicio de la M-30.
- El funcionamiento del centro de control redundante de Albarracín ha sido muy deficiente en determinados periodos, llegando a cubrirse sólo dos puestos de operador de los ocho con que debería contar y cuenta actualmente.
- EMESA continúa incumpliendo el contrato de manera reiterada al no dotar de cuatro agentes de primera intervención por base para atender las emergencias tal y como muestran los documentos contractuales. Además, una de las bases está plenamente destinada a realizar tareas de mantenimiento sin atender incidencias que es su única función tal y como establecen los documentos contractuales. Los documentos contractuales son claros en este aspecto. El PPTP detalla que : Dependiente de los jefes de conservación y operación y mantenimiento y con un responsable de coordinación en cada turno:
  - Un responsable de comunicaciones

- Cuatro responsables de vigilancia
- Cuatro responsables de intervención en exterior
- Cuatro responsables de intervención en cada boca de túnel.

**En otro apartado establece, asimismo: *“La seguridad en los túneles de la M-30 debería ser uno de los aspectos que deben ser primados en atención a incidencias. Los estándares de actuación serán los definidos en los apartados anteriores, con objeto de asegurar los parámetros de seguridad en el túnel. La Sociedad de Economía Mixta en Madrid Calle 30 deberá prever una dotación de un equipo en cada boca de túnel compuesto por cuatro personas preparadas para intervenir y con formación para asistir en cada caso de incendio, incidencia, accidente o emergencia y vehículo equipado para asistirles en tales situaciones”***

**Estas obligaciones son transcritas en la oferta presentada por EMESA para resultar adjudicataria del contrato especificando la programación y cálculo que realiza para dotar con el personal especificado en los documentos presentados a la licitación y recalca la dotación de cuatro agentes de intervención por base.**

**Previo a la puesta en funcionamiento de los túneles de Calle 30 se ofertó, por parte de la sociedad adjudicataria, de un servicio de atención a incidencias y emergencias con una formación y categoría específica. La categoría no fue atribuida a los trabajadores hasta cuatro años después de la puesta en funcionamiento de la infraestructura. La formación inicial de los agentes fue garantizada al seleccionar el personal de una escuela de formación para bomberos. Sin embargo, el personal actual no tiene la formación necesaria y reciben cursos conforme avanza su experiencia en la infraestructura. Al tener destinada una de las bases de agentes de intervención a atender tareas de mantenimiento, la formación ante emergencias no se hace necesaria ya que no tienen vinculada esa base a ese tipo de incidencias y, por tanto, el personal destinado no precisa de dicha formación.**

## 4. Conclusiones.

La Comisión de Investigación termina sus trabajos respecto a la sociedad Madrid Calle 30 y aprueba este Dictamen poniendo de manifiesto las siguientes conclusiones.

1. Las obras fueron totalmente ilegales y así fue dictaminado por juzgados de todas las instancias a tenor de la ausencia de la obligatoria Evaluación de Impacto Ambiental. Obviar la preparación de dicho estudio fue totalmente intencionado para acelerar los plazos y poder inaugurar los distintos tramos de obra antes de la celebración de las elecciones del año 2007. Además, la elaboración del estudio de EIA podía suponer la alteración de los proyectos e incluso la negativa a ejecutar alguno de ellos si su impacto ambiental no justificaba la ejecución de los mismos.
  2. La falta de transparencia en todas las fases de creación de la sociedad, transformación en empresa mixta, tramitación de las obras, ejecución de las mismas y adjudicación y control del contrato de mantenimiento parece totalmente intencionada para evitar que la ciudadanía pudiera acceder a los documentos reales y pudiese así auditar y controlar la actuación que se estaba llevando a cabo.
  3. Existen responsabilidades políticas directas por la toma de decisiones que han afectado social, medioambiental y económicamente a toda la ciudad de Madrid. El equipo de gobierno del ex-Alcalde Alberto Ruiz Gallardón es responsable directo de un modelo de gestión ruinoso para la ciudad de Madrid, una tramitación de los proyectos y gestión administrativa de los mismos lleno de irregularidades y un contrato de mantenimiento sin mecanismos de control y en el que, las mejoras que llevaron a ser adjudicataria a la sociedad EMESA, no eran controladas ni supervisadas.
  4. La elección del modelo de gestión de la sociedad respondió únicamente al intento de ocultar la deuda producida por las obras y el posterior mantenimiento bajo una sociedad anónima. Y ello pese a que el informe de Eurostat establecía lo contrario ya que por la propia naturaleza de la sociedad (sus ingresos son 100% municipales y no cobra al usuario por el servicio) su deuda debía computar como deuda del Ayuntamiento de Madrid.
  5. El modelo de gestión de la sociedad es totalmente ruinoso para las arcas municipales; garantiza el beneficio de las empresas privadas adjudicatarias de un contrato blindado hasta el año 2025 y prorrogado hasta el año 2040. La rentabilidad del socio, además, no está vinculada a su actividad en la conservación y explotación de la infraestructura, sino que está blindada al ser inherente al modelo económico elegido para la sociedad de economía mixta.
  6. Las certificaciones de obra no siguieron una tramitación transparente ni rigurosa existiendo numerosas anomalías cuando no irregularidades en su emisión y abono. No se ajustaban al presupuesto vigente en cada momento.
- Unidades de obra que se incrementaban y reducían hasta eliminarse con el transcurso de la obra, desapareciendo en la certificación final.

- Importes de capítulos en certificaciones parciales incongruentes con certificaciones finales.
- Certificaciones de obra que no responden a lo realmente ejecutado.
- Modificados de proyecto de obra sin incremento de presupuesto.
- Un mecanismo de contabilización del inmovilizado material que hizo inapropiado su reflejo financiero e imposible su seguimiento.
- Partidas alzadas a justificar sin ningún tipo de justificación e importes certificados con variaciones en la certificación final.
- Ejecución de instalaciones mediante proyectos complementarios
- Proyectos que no fueron ejecutados pero sí abonados.

7. La tramitación de algunos proyectos complementarios fue irregular al concentrar, en alguno de ellos, las instalaciones de otros proyectos distintos al que complementa. Además, un proyecto complementario no puede incluir actuaciones contempladas en el proyecto original y posteriormente eliminadas en un modificado de obra y, mucho menos, actuaciones en entornos distintos al de la obra como ha quedado acreditado. Se buscaba una mayor financiación para la obra.

8. La celeridad en la finalización de las obras, la falta de tramitación de la Evaluación de Impacto Ambiental y los constantes cambios en los proyectos por la falta de concreción y estudio de los proyectos originales supusieron un grave perjuicio para la situación económica del Ayuntamiento de Madrid. Primaba el plazo de finalización previo a las elecciones municipales al interés general por la correcta ejecución y correcto control económico de la obra.

9. La configuración interna de la sociedad, en la que el director gerente es designado por el socio privado y en la que todas personas que han ocupado dicho cargo están íntimamente ligados laboralmente a Ferrovial, evidencia un conflicto de intereses ya que, Madrid Calle 30, es la encargada de supervisar el cumplimiento del contrato de EMESA participada por Ferrovial y el grupo ACS.

7. La falta de transparencia de EMESA en la gestión y explotación de la infraestructura ha quedado acreditada en varias ocasiones:

- Ocultación de datos previa al accidente de octubre de 2012 ya que el sistema de extinción de incendios estaba desconectado y la sociedad Madrid Calle 30 y el Responsable de Seguridad de los Túneles no fueron informados de ello.
- Los sistemas de gestión del mantenimiento y los incidentes son controlados desde EMESA y se da un acceso limitado a los trabajadores de Madrid Calle 30.
- El estado de conservación de la infraestructura no es transmitido a Madrid Calle 30 ya que, a raíz de inspecciones no programadas y llevadas a cabo por trabajadores de Madrid Calle 30, se han producido clausuras de Salidas de Emergencia y otros espacios de la infraestructura por su estado de deterioro.

11. El contrato de mantenimiento modificado en el año 2007 no responde a necesidades reales de la infraestructura, no contiene la documentación necesaria para su supervisión, el gasto establecido es superior al realmente justificado en los documentos, e incluye una financiación encubierta adicional para la sociedad privada EMESA buscando la ampliación de su margen de beneficio de explotación. La documentación anexada, que debería estar incorporada al expediente, no era conocida por los trabajadores de Madrid Calle 30 ni por los técnicos municipales de la Dirección del Contrato. Además, gran parte de las actuaciones descritas en dicho documento están redactadas con tal ambigüedad que imposibilita conocer el alcance de las actuaciones. La documentación fue elaborada por el antiguo director gerente de Madrid Calle 30, designado por el socio privado, y representantes de las empresas participadas en EMESA.
  
12. Los modelos económico-financieros del contrato tienen numerosos errores que ahondan en la falta de supervisión del contrato, la falta de transparencia y el perjuicio que el modelo de gestión elegido supone para la sociedad y las arcas del Ayuntamiento.
  
13. Numerosas decisiones tomadas para financiar la sociedad, partiendo del modelo de gestión elegido, han ido contra los intereses generales de la ciudad de Madrid y en favor de los intereses de las entidades privadas que conformaron EMESA y de las entidades financieras que otorgaron los créditos. Prueba de ello es la renuncia a la ampliación de capital en el año 2007 y la elección, en cambio, de un nuevo préstamo subordinado al 5.5% de interés con EMESA.
14. Las auditorías realizadas a efectos de pago, y que influyen sobre la parte variable a cobrar por Madrid Calle 30 pudiendo también repercutir en el cobro de EMESA, no corresponden con un reflejo del estado de la infraestructura. En primer lugar porque la auditoría realiza un muestreo de la infraestructura para comprobar su estado, pero además, por los siguientes motivos:
  - La fecha de la auditoría y los tramos a auditar eran notificadas a EMESA con suficiente antelación para garantizar que los tramos se adecuaran a los requisitos que recogía la evaluación. Así se ha acreditado con los correos electrónicos adjuntos al dictamen y con el testimonio de trabajadores de EMESA que han asegurado recibir indicaciones de trabajos a realizar que coincidían plenamente con los tramos de auditoría focalizando durante muchos días los trabajos de mantenimiento en justamente los tramos auditados.
  - La documentación soporte que EMESA facilita es extraída de las plataformas de gestión que ella maneja y a las cuales Madrid Calle 30 tiene acceso restringido. Además, no todos los incidentes son registrados en dicha plataforma y algunos son clasificados con un grado de

importancia inferior al real para evitar la obligada comunicación a Madrid Calle 30.

15. Las obras fueron inauguradas con importantes carencias y deficiencias que quedaron acreditadas con las numerosas inundaciones sufridas en el túnel, el grado de deterioro acelerado del túnel y la falta de programas automáticos de control de la ventilación en caso de incendio.
16. EMESA continúa incumpliendo la documentación contractual al no dotar las bases de atención a incidencias con el número de agentes previstos en los documentos contractuales y, además, destinar una de las cuatro bases a tareas de conservación, cuando su cometido es la atención de incidencias y emergencias.

## 5. Recomendaciones.

Como consecuencia de las conclusiones señaladas, la Comisión de Investigación propone las siguientes recomendaciones, que deberán ser asumidas por el equipo de gobierno, responsabilizándose los distintos Grupos Municipales del control de su cumplimiento:

1. Revertir el modelo de gestión de la sociedad volviendo al modelo original de empresa 100% municipal y garantizando un minucioso control sobre el mantenimiento y la explotación de la infraestructura. A tal efecto, la sociedad Madrid calle 30 y sus socios privados deberían analizar con el Ayuntamiento de Madrid las posibles alternativas que mejor se adecuen al interés general y minimicen los costes al erario público municipal y, consecuentemente, a los ciudadanos.
2. Iniciar la tramitación de un nuevo pliego de prescripciones técnicas y administrativas para la licitación del nuevo contrato de conservación de la infraestructura que garantice los mecanismos de control y supervisión adecuada, y una auditoría rigurosa centrada en el grado de cumplimiento del contrato.
3. Subrogar el personal de atención a incidencias y emergencias puesto que suponen una parte fundamental de la correcta explotación de la infraestructura, dotarles de la calificación como servicio de emergencias que deben ostentar y asegurar que su formación es la adecuada para las tareas que realizan.

En tanto no se materialicen estos cambios:

1. Elaborar una completa auditoría de las certificaciones de obra para que se esclarezca la falta de linealidad de las mismas y las irregularidades cometidas en su tramitación
2. Elaborar una auditoría ambiental que esclarezca el nivel de contaminación en el interior del túnel, en sus bocas de salida y en los pozos de extracción del túnel en los que el aire es filtrado únicamente cuando la ventilación forzada se activa y, además, parece que no todos los pozos cuentan con sistema de filtrado.
3. Cambiar el sistema de auditoría de la sociedad por otro más riguroso y exhaustivo.
4. Dotar a Madrid Calle 30 de acceso completo a los sistemas de gestión.
5. Elaborar una auditoría sobre dichos sistemas de gestión buscando trazabilidad de las incidencias registradas y una posible alteración de los datos incluidos en la misma.
6. Iniciar las tramitaciones necesarias para que el coste de la factura de la luz recaiga en la sociedad privada, tal y como reflejan los documentos contractuales y exigir el pago de las facturas abonadas hasta la fecha.
7. Regular las condiciones del acceso a la licitación de las empresas vinculadas con el socio privado, mediante un órgano de contratación constituido para la colaboración público-privada.

8. Solicitar al socio privado, en la vía judicial que proceda, que facilite la oportuna información sobre los costes de cancelación de los contratos de cobertura firmados por la Sociedad Privada, en los que el Ayuntamiento de Madrid se subrogó en el año 2011 junto con la subrogación de la deuda de la sociedad Madrid Calle 30.
9. Analizar la posibilidad de amortizar anticipadamente el préstamo subordinado que aportó EMESA a Madrid Calle 30 SA según lo establecido en las cláusulas 6.4 y 6.5 del Acuerdo extra-estatutario, con la correspondiente reducción de costes financieros, dado que resulta excesivo para las necesidades de la empresa en la situación económica y de actividad actual.