



Imagen de la inauguración de la línea 9 en la estación de Arganda del Rey, el 8 de abril de 1999, un mes antes de las elecciones autonómicas. / BERNARDO DÍAZ

## Simancas exige que el PP pague el sobrecoste

El portavoz del PSOE en la Asamblea de Madrid, Rafael Simancas, pidió ayer que el sobrecoste de la línea 9 del Metro —que los socialistas calculan en 100 millones de euros, según el informe elaborado por el responsable de las obras, Manuel Melis— «se requiera a la empresa concesionaria o bien que sea el propio Partido Popular (PP) el que pague este dinero a los madrileños o que se haga cargo Antonio Beteta», quien, según recordó, «era consejero de Hacienda y responsable máximo del despilfarro que supuso no requerir a la empresa concesionaria estas reparaciones y estos extras».

Simancas, que volvió a reclamar la constitución de una comisión de investigación que analice las condiciones de seguridad y el sobrecoste de esta infraestructura, inaugurada en 1999, avanzó que su grupo pedirá al Gobierno regional que «adopte decisiones en orden a recuperar este dinero para el erario público», ya que, a su entender, «hay que recuperar el dinero que se pagó indebidamente», informa Europa Press.

«Los ciudadanos y ciudadanas de Madrid no son responsables de la incompetencia, del despilfarro o de la generosidad del Partido Popular (PP) para con las empresas privadas concesionarias en la ampliación de la línea 9 del Metro», aseguró el dirigente socialista, quien exigió que «el sobrecoste de más de 100 millones de euros se reintegre a los presupuestos públicos de la Comunidad de Madrid». El portavoz del Grupo Popular, Antonio Beteta, contestó que «Simancas miente siempre» y le pidió que «demuestre» sus afirmaciones.

### OTROS ACUERDOS

**Mayores.** El Gobierno regional invertirá 2,74 millones de euros en la remodelación de la residencia para mayores Gran Residencia de Carabanchel con los que habilitarán 90 nuevas plazas. Estas plazas se sumarán a las 360 con las que actualmente cuenta el centro dependiente del Servicio Regional de Bienestar Social y prestarán atención a mayores en situación de dependencia.

**Turismo.** El Consejo de Gobierno aprobó el programa de actuación y el plan estratégico para la ejecución de planes de acción turística integral en Aranjuez, Chinchón, la mancomunidad del Valle del Lozoya y la mancomunidad Sureste de Madrid (Mise-cam), mediante la firma de convenios de colaboración entre dichas entidades locales y la Comunidad de Madrid, según informó Ignacio González.

**Plan de Integración.** Entre otros acuerdos, el Consejo también acordó remitir al Consejo Económico y Social (CES) de la Comunidad de Madrid el Plan de Integración 2006-2008, dotado con un presupuesto de 4.417 millones de euros.

**Transportes.** El vicepresidente de la Comunidad pide aclaraciones públicas al que fue director de Infraestructuras con Ruiz-Gallardón para que dé cuenta del informe en el que dice que la ampliación de la Línea 9 del Metro fue «un desastre extraordinario»

# «Que se explique Melis»

LUIS ÁNGEL SANZ

**E**l vicepresidente primero y portavoz del Gobierno de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, pidió ayer explicaciones públicas al actual coordinador de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, Manuel Melis, por el informe en el que califica la prolongación de la Línea 9 hasta Arganda del Rey —cuya recepción firmó el mismo en 1999— como «un desastre extraordinario». Tras el Consejo de Gobierno regional y preguntado por los periodistas, González aseguró que «nos parece muy conveniente y necesario que Melis, responsable de las infraestructuras que se acometieron en esos años y, por lo tanto, buen conocedor de todo eso, dé explicaciones detalladamente, con la mayor difusión posible, donde quiera y como quiera», afirmó.

El informe de Melis se conoció hace una semana y ha causado un serio malestar en la Comunidad de Madrid. Manuel Melis fue el responsable de la prolongación de la línea 9 como director general de Infraestructuras de Alberto Ruiz-Gallardón y como vicepresidente, entonces, del Metro. Su documento asegura que aquellas obras —que se hicieron mediante concesión a una empresa privada— se llevaron a cabo con materiales defectuosos, no apropiados y baratos «para ahorrar» y, como consecuencia de eso, se pudieron producir accidentes en los que los pasajeros del Metro podrían haber muerto electrocutados.

En primer lugar, fuentes de la Co-



munidad de Madrid consideran ese informe «una torpeza mayúscula»; después, estiman que el ingeniero dice «auténticas barbaridades que no se sostienen», como que todos los pasajeros podían haber muerto electrocutados. Al parecer, las catenarias tienen un sistema de seguridad que desconecta la corriente eléctrica en caso de caída, con lo que «el riesgo de electrocución es nulo», aseguran en la Comunidad. Además, desde el Ejecutivo de Aguirre no entienden cómo no se les transmitió esa información en el momento en que entró el nuevo equipo, al pasar la Presidencia de la Comunidad de Alberto Ruiz-Gallardón a Esperanza Aguirre.

González explicó ayer en la rue-

da de prensa que en 2003, cuando la presidenta llegó al Gobierno, «nadie nos explicó» que hubiera ocurrido algo especial en esa línea. «Llegamos en 2003», dijo, «y la línea llevaba funcionando desde 1999 y funcionaba igual que todo el resto de las líneas».

Lo que no quiso González es opinar sobre si debe constituirse o no la comisión de investigación que el PSOE e IU han pedido en la Asamblea de Madrid. «Eso lo deberá decidir la Mesa de la Asamblea», dijo, «ni si debe ser en sede parlamentaria donde Melis ofrezca las explicaciones que ayer le reclamó».

El vicepresidente regional recordó y detalló que el actual artífice de

las obras de la M-30 era entonces director general de Infraestructuras y que su departamento autorizó los pliegos de condiciones, la fórmula de contratación y recepción la obra. «Era juez y parte porque la obra se adjudicó a una unión temporal de empresas (UTE) cuya empresa mayoritaria era Metro, la sociedad pública de la que era vicepresidente». «Nadie más indicado que el señor Melis para aclarar sus propias afirmaciones puesto que fue parte importante en la realización de las obras y en la fórmula de ejecución elegida».

Melis decía en su informe que la concesionaria trabajó con el criterio de «ganar el máximo dinero» y «de la forma que sea». Según explicó, colocaron traviesas del AVE sobrantes en vez de las específicas para el Metro; las colocaron a una distancia de 70 centímetros, en vez de a los preceptivos 60 centímetros y construyeron una subestación eléctrica menos. Todas estas presuntas deficiencias y otras que especifica tuvieron que ser después reparadas directamente por la Consejería de Obras Públicas y corrieron a cargo del erario público. Además, afirmó que los anclajes de los postes de la catenaria eran «endebles y baratos», por lo que a las tres semanas, se cayeron cinco de ellos sobre la vía. «En ese momento no pasaba ningún tren, lo que hubiera sido una catástrofe si la línea eléctrica le cae encima, con todos los pasajeros electrocutados», argumentaba por escrito el artífice de las principales obras de Ruiz-Gallardón.