

La oposición exige a Aguirre explicaciones por las deficiencias en la obra del metro a Arganda

El ex director de Infraestructuras reveló que el recorte en los costes puso en riesgo a los viajeros

SOLEDAD ALCAIDE, Madrid
Los dos grupos de la oposición en la Asamblea (PSOE e IU) pidieron ayer la comparecencia del Gobierno regional para que explique las deficiencias que hubo en la construcción del metro a Arganda (en 1999), a la vez

que garantice la seguridad en todas las obras que se están haciendo en la actualidad. Esta petición llega después de que Manuel Melis, director regional de Infraestructuras en 1999 y que ahora ejerce un cargo similar en el Ayuntamiento, afirmase en un

informe escrito que la ampliación de la línea 9 de metro fue realizada con materiales defectuosos, lo que pudo degenerar en una "catástrofe". La Consejería de Transportes aseguró ayer que la construcción del metro se hace con "todas las garantías".

El líder socialista Rafael Simancas recordó ayer que el metro a Arganda del Rey se construyó mediante una concesión a precio cerrado a un grupo de empresas privadas. "Es el mismo sistema que se está utilizando para la puesta en marcha del metro hasta la terminal 4 al aeropuerto de Barajas y el tren ligero a los desarrollos urbanísticos del norte [los barrios de Montecarmelo, las Tablas y Sanchinarro] y Boadilla del Monte", recuerda.

Según Simancas, sus asesores están estudiando las alternativas jurídicas para exigir a Gallardón que dé cuenta de su gestión al frente del Gobierno regional, cuando permitió construir la ampliación de la línea 9 sin las debidas garantías de seguridad. Este tipo de concesiones consisten en que la Administración paga un precio a la empresa concesionaria de la obra para que la ejecute y le advierte de que no puede sobrepasar el presupuesto fijado. Según el informe de Melis, eso conlleva que la empresa escatime los gastos a costa de la seguridad de las obras.

"Vamos a exigir responsabilidades en la Asamblea sobre la seguridad en las obras del metro, así como sobre su financiación y sobre un asunto que es absolutamente indecente e ilegal porque el anterior Gobierno del PP [que dirigía Alberto Ruiz-Gallardón, hoy alcalde de la capital] aceleró las obras públicas para cumplir sus objetivos electorales, con una gravísima repercusión en las arcas públicas y en la seguridad de trabajadores y usuarios", afirmó ayer Simancas.

"Peligros de las concesiones"

El líder socialista hacía referencia al informe redactado por Melis, por encargo de Ruiz-Gallardón, para contestar a una petición del regidor de Málaga, Francisco de la Torre (PP). Éste había pedido consejo sobre cómo ampliar el metro. El informe de Melis, revelado por la cadena SER, se centró en los "peligros de las concesiones a precio cerrado".

El diputado socialista José Quintana recaló también que su



Unos operarios reparan en mayo de 1999 la caída de la catenaria sobre la vía en un tramo del metro a Arganda. / U. MARTÍN

grupo parlamentario lleva toda la actual legislatura denunciando este tipo de concesiones. "Supone un escandaloso derroche de dinero público. Este sistema sí asegura a [la presidenta regional] Esperanza Aguirre rapidez al realizar la obra para que se cumplan los plazos y poder utilizar las inauguraciones de forma electoralista", agregó.

También el diputado de IU Fausto Fernández fue muy crítico. Él era alcalde de Rivas cuando, en 1999, se construyó la ampliación del metro a Arganda del Rey, con parada en su municipio. Entonces, denunció las irregularidades en las obras de este tramo del suburbano. "Lo que se ha conocido ahora nos hace encender las alarmas", afirmó Fernández. "No existe un control independiente de las obras y priman las urgencias electorales".

Según el diputado de IU, el

Gobierno de Aguirre incurre "en el mismo error que el anterior [el de Gallardón, también del PP]: hacer cuantos más kilómetros de metro posibles, independientemente de que sean útiles".

Fernández también tachó de "incompatibles con la mínima ética" las revelaciones de Melis, que era "el encargado de ejecutar las obras y que conoce al detalle todos los errores o incumplimientos que había". Según el diputado de IU, "no es que el proyecto estuviera mal hecho, sino que las condiciones del mismo fueron incumplidas". Por eso, considera que Melis "está inhabilitado para seguir en un cargo de similar responsabilidad".

Melis "era encargado de hacer cumplir los elementos técnicos del proyecto a la adjudicataria y no lo ha hecho". Ésta era una UTE formada por Metro, FCC, OCP, Cubiertas y Caja Ma-

drid como financiera. Este grupo tiene el mantenimiento de la vía por 20 años. El diputado aseguró que "a partir de ahora, que es público el incumplimiento", si el alcalde de Madrid "lo respalda, es que es corresponsable".

Una portavoz de la Consejería de Transportes recaló que la consejera, María Dolores de Cospedal, explicará en la Asamblea lo que soliciten los grupos de la oposición. También subrayó que la ampliación del metro que está en ejecución cumple "todas las garantías de seguridad". "Como se ha demostrado durante muchos años haciendo tramos del metro y otras concesiones".

La misma portavoz dijo que las concesiones del actual equipo de Gobierno no se hacen "a precio cerrado", sino que la consejería impone sus condiciones, lo que permite aplicar sanciones en caso de incumplimiento.

La línea 9 sufrió tras su ampliación ocho averías en dos meses

EL PAÍS, Madrid
Inaugurada en abril de 1999, la ampliación de la línea 9 de metro hasta Arganda del Rey sufrió ocho averías en menos de dos meses. Las obras, que el entonces responsable regional de Infraestructuras, Manuel Melis, definió el martes pasado como "un desastre", tuvieron sus primeras e inesperadas consecuencias sólo unos días después de su conclusión: la caída de cinco postes que sujetaban la catenaria en un tramo situado junto a la estación de Rivas Urbanizaciones obligó a suspender durante un día entero el servicio.

Melis cuenta en el informe: "Para ahorrar dinero se diseñaron unos anclajes de los postes de catenaria endeblados y baratos. Como consecuencia, a las tres semanas de entrar en servicio la línea se cayeron cinco postes sobre la vía, con la catenaria en servicio". El texto subraya: "En ese momento no pasaba ningún tren, que hubiera sido una catástrofe si la línea eléctrica le cae encima, con todos los pasajeros electrocutados".

"Para ahorrar dinero", subraya Melis, la empresa usó en otro tramo "travesas del AVE que tenía sobrantes", y que resultaron más estrechas que el ancho de vía del metro, algo "extraordinariamente peligroso para la circulación de los trenes". Al final fueron sustituidas sustituyeron.

Los accidentes continuaron. El 26 de mayo la compañía de Metro tuvo que suspender el servicio durante tres horas por una avería en el tendido eléctrico. Pero el susto mayor llegó unos días más tarde: el 17 de junio, una tormenta hizo volar dos planchas de acero sobre las vías de la estación de Arganda. Una de ellas chocó contra el sustentador de los cables y con la línea de alta tensión que alimentaba al tren. La plancha recaló finalmente en las vías, en el centro de la estación. Según explicaron entonces fuentes de Metro, las piezas formaban parte del material sobrante con el que se construyó la cubierta.

Ocho días después, un vagón del convoy que circulaba por la estación de Sainz de Baranda se bloqueó y tuvo que ser remolcado hasta las cocheras.

Trinidad Jiménez: "¿Qué hará Melis en la M-30 si admite estas chapuzas?"

J. S. G., Madrid
El partido socialista protestó ayer contra el informe publicado ayer en el que el director general de Infraestructuras, Manuel Melis, reconoce que en la línea 9 de metro, inaugurada en 1999, pudo haber una catástrofe y se puso en riesgo a trabajadores y usuarios por irregularidades en su construcción.

Su portavoz en el Ayuntamiento madrileño, Trinidad Jiménez, se preguntó: "¿Qué estará haciendo Melis al frente de las obras de

la M-30 si admite esta situación de irregularidades y chapuzas?". Jiménez exigió al alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, "garantías inmediatas de que las obras se están realizando con la debida seguridad para los ciudadanos". Y precisó: "Melis ha reconocido una irregularidad, tilda de chapuza los procesos técnicos utilizados y admite que todo esto se ocultó para inaugurar las obras antes de las elecciones" [en mayo de 1999].

El director general de Infraes-

tructuras elaboró un informe para asesorar al alcalde de Málaga sobre la ejecución de dos nuevas líneas de metro. Melis aseguró ayer que hizo estas declaraciones para evitar que otras administraciones vuelvan a contratar con las mismas condiciones, "con concesiones a precio cerrado".

En el polémico informe, Melis reconoce que se exigió a la constructora que bajo ningún concepto se excediera de presupuesto ni de plazo. "El resultado fue un desastre", admite Melis.

TO BE ONE OF A KIND

Brioni

MADRID - CALLE CLAUDIO COELLO, 28
WWW.BRIONI.COM