

## El edil Calvo anuncia que no consentirá ningún 'macrobotellón'

EL PAÍS, Madrid

El concejal de Seguridad y Servicios a la Ciudadanía del Ayuntamiento de Madrid, Pedro Calvo, aseguró ayer que el Consistorio "no va a consentir" que se produzca el *macrobotellón* que jóvenes madrileños están convocando para el próximo día 17. La concentración pretende superar el realizado en Sevilla el pasado 16 de febrero, en el que se reunieron unas 5.000 personas para beber en la calle.

La convocatoria, que se difundió a través de correos electrónicos, emplaza a los jóvenes para la noche del viernes de la próxima semana en el faro de Moncloa.

El concejal de Seguridad utilizó la ironía para agradecer el anuncio con antelación, diciendo que "es la forma de que sepamos dónde tenemos que ir y dónde tenemos que estar". Calvo, que realizó estas declaraciones tras visitar unos talleres de reinserción laboral en Entrevías, afirmó que el Ayuntamiento tratará de evitar "con todos los medios a su alcance que se produzca ese *botellón*, como lo evita todos los fines de semana".

El edil recordó que en Madrid existe una ley autonómica, que fue impulsada y aprobada cuando el actual alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, presidía el Gobierno regional, que prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas en la calle.

Calvo afirmó: "En los últimos tres años, la actividad de la Policía Municipal en la calle se ha dedicado con especial interés a luchar contra este asunto, y creo que hemos conseguido acabar con el *botellón*, al menos como lo conocíamos antes, ya que hay algunos grupos que consumen, pero no como antes".

Según el edil popular, lo ocurrido en Sevilla, donde se repiten los *botellones* masivos, se debe no sólo a que los jóvenes "la monten", sino "a una imprevisión absoluta por parte de la Administración, que está trasladando no la prohibición, sino el consentimiento".

### "Tomar nota"

"En otras ciudades deberían tomar nota", recalca Calvo, antes de asegurar: "Lo que sucedió en Sevilla no lo vamos a consentir aquí en Madrid. Y con los medios a nuestro alcance evitaremos que se produzca ese *macrobotellón*".

La subdelegada del Gobierno en Madrid, Pilar Gallego, recordó que si se produce un *macrobotellón*, será de competencia municipal. No obstante, precisó que la Delegación del Gobierno, que trabaja de manera "estrecha y coordinada" con el Ayuntamiento, dispondrá los agentes del Cuerpo Nacional de Policía que hagan falta.

"Siempre nos preocupamos de cualquier actividad en la que se prevé que puedan acudir grandes concentraciones de personas", añadió Gallego. Ésta explicó: "Si el Ayuntamiento cree que debe sancionar a los organizadores, lo hará, y si nosotros vemos que es una manifestación muy numerosa, iremos con policías nacionales".

# La línea 9 de metro se inauguró con riesgo para los usuarios, según el jefe de obras de Gallardón

Melis afirma, siete años después, que pudo producirse una catástrofe por ahorrar dinero

V. G. C., Madrid

La ampliación de la línea 9 de metro, la primera y única adjudicada en régimen de concesión a un grupo de empresas, fue realizada con materiales defectuosos "para ahorrar dinero", y su inauguración en

1999 —siendo presidente el hoy alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón— pudo degenerar en una "catástrofe". Lo dice Manuel Melis —que entonces era director regional de Infraestructuras y hoy ocupa un puesto equivalente en el Ayuntamiento— en un

informe en el que asesora al alcalde de Málaga sobre cómo acometer la ampliación de su red de metro, según informó ayer la cadena SER. Melis afirma que sólo pretendía evitar que una administración vuelva a contratar del mismo modo una obra.

El informe fue redactado por Melis y enviado al alcalde de Madrid el pasado 29 de enero para que éste, "en su caso", lo enviara al alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, del PP, que había pedido consejo a Ruiz-Gallardón sobre cómo ampliar dos líneas de metro.

Melis firma ese informe en calidad de catedrático de Ingeniería del Terreno, catedrático de Ferrocarriles y presidente del Consejo de Metro de Madrid, pero no como coordinador general de Infraestructuras, el cargo que ocupa en el Ayuntamiento. Melis aseguró ayer que no ha cobrado nada por asesorar al gobierno malagueño. "Lo hago porque me gusta", dijo.

Después de 27 páginas de consideraciones técnicas, el informe se centra en "los peligros de las concesiones a precio cerrado", aquellas en las que la Administración paga un precio a la empresa privada para que ejecute la obra y le advierte de que no puede sobrepasar el presupuesto fijado.

La consecuencia, dice Melis, es que, como el proyecto casi siempre se encarece, la empresa acaba ahorrando costes a costa de la seguridad. "No debería hacerse ninguna obra pública a precio cerrado, y menos aún si son subterráneas", señala. La construcción y explotación del tramo ampliado de la línea 9 hasta Arganda fue adjudicada a varias empresas por 32 años.

### "Un desastre"

Para explicar la cara, a la larga, que puede salir esa fórmula, Melis pone el ejemplo de la obra de ampliación de la línea 9. Inaugurada en abril de 1999, en vísperas de las elecciones autonómicas, es, de todas las obras del metro acometidas por Ruiz-Gallardón en sus ocho años de presidente, la única que se hizo por el método de concesión con precio fijo a una empresa. "Las instrucciones que



Manuel Melis (centro), en las obras de la M-30 junto a Ruiz-Gallardón. / L. M.

se dieron al concesionario es que de ninguna forma y bajo ningún concepto se podía sobrepasar el presupuesto ni el plazo". "El resultado", dice Melis, "fue un desastre".

"Para ahorrar dinero", subraya el coordinador general, la empresa usó "travesías del AVE que tenía sobrantes", y que resultaron más estrechas que el ancho de vía del metro, algo "extraordinariamente peli-

groso para la circulación de los trenes". Por eso, "una vez terminados los trabajos", el Gobierno regional tuvo que cambiar miles de piezas, pagando el sobrecoste de su bolsillo. También ahorró dinero la empresa dejando de construir una subestación, que más tarde levantó igualmente la Comunidad.

Todas estas deficiencias las descubrió el propio Melis "meses antes" de que la línea se pu-

siera en servicio, y "todas se subsanaron", según explicó ayer, tras hacer público el informe la cadena SER. Los trabajos de ampliación de la línea 9 no habían sido dirigidos por la Dirección General de Infraestructuras, que él encabezaba, sino por la de Carreteras, según fuentes del equipo gubernamental de entonces. A última hora, Melis se hizo cargo del proyecto, detectó los fallos en la construcción y ordenó arreglarlos.

Pero hubo algo que no detectó, y que cuenta en el informe: "Para ahorrar dinero se diseñaron unos anclajes de los postes de catenaria endeables 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".

Ayer, Melis matizó: "Puse electrocutados, pero la verdad es que no habría sucedido eso, porque los plomos de la estación habrían saltado. De todas formas, eso sí fue un peligro, y yo siento muchísimo no haberlo visto a tiempo".

"En definitiva, mucho cuidado con las concesiones y las obras públicas a precio cerrado [...] Las cosas cuestan lo que cuestan", concluye el informe. "El único responsable de aquello soy yo, aunque también creo que es justo señalar que subsané a tiempo todo lo que pude detectar", afirmaba ayer Manuel Melis, quien, sin embargo, no denunció en su día públicamente los fallos detectados en la línea 9 antes de ponerla en servicio. El actual responsable de las obras de la M-30 asegura que aquella experiencia fue tan mala que "nunca se ha vuelto a usar esa fórmula en una obra". Y añade: "De verdad, mi única intención es avisar para que ninguna Administración contrate obras por este procedimiento".

V. G. C., Madrid

Las obras de la M-30 llevan camino de convertirse en un parque temático visitable. Después de recibir a autoridades de la ciudad de Moscú y al alcalde de Lyon, Gérard Colomb, ayer le tocó el turno al socialista Walter Veltroni, alcalde de Roma, quien, de visita oficial en España, tuvo tiempo de ponerse el casco y escapar a conocer la tuneladora más grande del mundo, *Dulcinea*, que construye uno de los túneles del eje sur.

Ante la enormidad de la obra —4,2 kilómetros de largo, 15 metros de di-

metro, tres carriles por sentido—, la primera pregunta de Veltroni fue: "¿No habéis tenido problemas con yacimientos arqueológicos? ¡Qué suerte! En Roma excavamos medio metro y ya aparece algo de nuestros antepasados". La segunda: "Todo esto ¿cuánto cuesta?". "Este túnel, 300 millones. Toda la reforma de la M-30, 2.500 millones", respondió Ruiz-Gallardón. "Y ¿cuánto dinero pone el Estado?", inquirió el italiano. "Ni un so-

lo euro, lo paga todo el Ayuntamiento", respondió sonriente el madrileño.

Veltroni, con una comitiva de cargos de su gobierno y periodistas italianos, enfundados todos en monos blancos de obra, cascos y chalecos reflectantes, quiso contemplar el rostro de *Dulcinea*. Todos subieron a un trenecito que los llevó, por los primeros 1.000 metros de túnel ya construidos, hasta la gigantesca máquina, y allí los dejó durante un

rato para traerlos después de vuelta a la superficie.

Una vez frente a los micrófonos, Veltroni hizo un discurso casi más entusiasta que el propio Ruiz-Gallardón. "Ambos compartimos la misma idea de ciudad: ganas de futuro, infraestructuras, modernidad y calidad de vida, cultura, protección del medio ambiente. Tenemos los mismos problemas: tráfico, contaminación. Y sólo hay una vía para resolverlos: hacer infraestructuras de trans-

porte, sobre todo de transporte público", dijo el alcalde romano.

Veltroni glosó las bondades de la futura Ley de Capitalidad de Madrid, y terminó recordando que en Roma construyeron un túnel de cuatro kilómetros (dando un giro para no dañar el centro monumental) y "las ventajas han sido enormes: menos tiempo de desplazamiento y menos contaminación". "El camino que ha tomado Madrid es el acertado: meter los coches bajo tierra. Y yo tengo cierta envidia. Me siento un poco celoso de que puedan hacer esta obra".

## Roma, celosa de Madrid