



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 830

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PUIG GASOL,
VICEPRESIDENTA PRIMERA

Sesión núm. 49

celebrada el miércoles, 9 de mayo de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

De los señores Hernando Fraile y Matarí Sáez (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso),
sobre:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| — Importe de las obras efectuadas por el Ministerio de Fomento u otros organismos dependientes, en materia de puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles en la provincia de Almería durante los años 2004 y 2005. (Número de expediente 181/003159.) | 2 |
| — Inversiones del Ministerio de Fomento y de sus sociedades dependientes en los años 2002 a 2006 en la provincia de Almería. (Número de expediente 181/003205.) | 2 |
| — Fecha prevista para que entre en servicio el tramo Almería-Motril de la Autovía A-7. (Número de expediente 181/003160.) | 4 |

	Página
— Mejoras en la autovía del Mediterráneo en su tramo correspondiente a Almería. (Número de expediente 181/003162.)	6
— Fecha prevista para la conexión de Almería a la red AVE. (Número de expediente 181/003161.) ...	7
— Medidas y previsiones acerca de la puesta en marcha del tren de alta velocidad en Almería o el nuevo tren de altas prestaciones. (Número de expediente 181/003281.)	9
Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Morlán Gracia) para informar sobre:	
— Las actuaciones en el caso del accidente ocasionado en las obras de la autovía del Mediterráneo en Granada precisando las actuaciones de inspección laboral efectuadas, las subcontratas producidas en la realización de dicha obra y cumplimiento de las empresas de los sistemas de prevención de riesgos laborales. A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000463.)	11
— Las causas del accidente en el que murieron seis trabajadores en Almuñécar (Granada) en las obras de construcción de la autovía del Mediterráneo, y para que informe sobre la situación contractual de las empresas que participan en la construcción de infraestructuras públicas. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000466.)	11
— Las causas del accidente ocurrido en la autovía del Mediterráneo en la provincia de Granada que ha dado como resultado seis muertos y varios heridos de gravedad. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000467.)	11
— Las causas del accidente ocurrido en las obras de la autovía del Mediterráneo en Granada el día 7 de noviembre de 2005, tan pronto como concluyan las investigaciones puestas en marcha por el Ministerio de Fomento. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 213/000495.)	11

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

PREGUNTAS:

DE LOS SEÑORES HERNANDO FRAILE Y MATARÍ SÁEZ (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE:

- **IMPORTE DE LAS OBRAS EFECTUADAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO U OTROS ORGANISMOS DEPENDIENTES EN MATERIA DE PUERTOS, AEROPUERTOS, CARRETERAS Y FERROCARRILES EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA DURANTE LOS AÑOS 2004 Y 2005. (Número de expediente 181/003159.)**
- **INVERSIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y DE SUS SOCIEDADES DEPENDIENTES EN LOS AÑOS 2002 A 2006 EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA. (Número de expediente 181/003205.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Comenzamos con el orden del día, que es la contestación

a una serie de preguntas. Tenemos en la Comisión a la secretaria general de Infraestructuras. Bienvenida a esta Comisión. Empezamos con la pregunta número 1, y vamos a dar la palabra al señor Hernando para que la formule.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Señora secretaria general, el hecho de estar aquí esta mañana se debe de alguna forma al incumplimiento del Gobierno a la hora de hacer efectiva la contestación a las preguntas de este diputado. Como usted conocerá muy bien, el artículo 190 del Reglamento del Congreso es muy claro y dice que las contestaciones por escrito a las preguntas de los parlamentarios deben realizarse dentro de los 20 días siguientes a su publicación, pudiendo prorrogarse este plazo a petición motivada del Gobierno y por acuerdo de la Mesa del Congreso por otro plazo de hasta 20 días más. Nosotros desconocemos que en ninguno de estos seis casos el Gobierno haya pedido esa prórroga de 20 días pero es que, aun habiéndose pedido, lo que es evidente es que se han superado todos los plazos posibles y previsibles y, diría yo, hasta los plazos de cortesía. Algunas de estas seis preguntas que hoy le formulamos a usted llevan presentadas más de un año y lo que pretendemos es de alguna forma llamar la atención al

Ministerio de Fomento sobre el que esta situación no puede seguir así y sobre que tienen ustedes que tomar medidas para que las preguntas se contesten a los diputados en tiempo y forma. Quiero anunciarle hoy que hemos pedido amparo otra vez al presidente porque no se nos ha contestado a una pregunta específica sobre las inversiones de su departamento del año 2006, veo que entre las distintas preguntas que tenemos hay cabida para que hoy usted aquí dé respuesta a esa misma pregunta y lo que voy hacer es, precisamente en ese sentido, unir las preguntas números 1 y 5, que tienen que ver precisamente con las inversiones del Ministerio de Fomento desde 2002 hasta 2006. Me gustaría que especificara lo más posible y que pudiera relatarme cuáles han sido esas inversiones año a año, departamento a departamento y sociedad estatal por sociedad estatal. Nada más en lo que se refiere a las preguntas 1 y 5, que uniríamos en este trámite.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor Hernando.

Tiene la palabra la secretaria general de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Efectivamente, debo reconocer —como ya dije, señor diputado— que hay algunas preguntas que han superado ampliamente el periodo de contestación. También sabe el señor diputado que a fecha de hoy el Ministerio de Fomento ha contestado a más de 25.500 preguntas formuladas en esta legislatura. Nosotros hemos tomado medidas, y seguimos tomando medidas, para contestar en los tiempos marcados por el Reglamento, si bien es cierto que algunas preguntas, como creo que son las que el propio diputado plantea en esta intervención, tienen unas características singulares con respecto al volumen de información que se demanda.

En el caso de la pregunta número 1, la información solicitada ya ha sido remitida al señor diputado en el plazo de un mes, según tengo entendido, y por otra parte la pregunta número 5 no ha sido contestada, pero si el diputado lo permite yo le haría entrega de la información en la sesión de esta mañana, puesto que es bastante voluminosa. Podemos si quiere hablar del resumen, porque usted solicita recibir información por cada uno de los centros desde 2002 año por año, obra por obra, indicando las características básicas de los proyectos.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Hernando.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Señora secretaria general, yo le agradecería que por lo menos, si puede ser oralmente, me facilitara lo que usted llama el resumen. Lo que es evidente es que las inversiones en Almería han venido cayendo por parte de su ministerio de forma paulatina, que en ningún año se han cumplido, en base

a la información que ustedes mismos han remitido, las propias previsiones presupuestarias, que ustedes año tras año incumplen lo que aprueba el Parlamento en lo que se refiere a las inversiones en esta provincia, que en el año 2004 se previeron 40 millones de euros y que la ejecución fue del 74 por ciento, es decir, 29 millones de euros, y que en el año 2005, que es el último dato que tenemos, el grado de ejecución fue inferior; mientras que lo presupuestado fue de 42 millones de euros, la inversión real, según los datos que ustedes facilitaron en su día, fue de tan solo 14.400.000 euros, es decir, un 34 por ciento, señora secretaria general.

Esto lo que denota claramente es una enorme ineficacia por parte de su ministerio en la ejecución de los presupuestos o sencillamente que a esta Cámara se le toma el pelo y se le engaña en los informes que se le presentan de cara a la presupuestación anual que se realiza cada año. En el año 2006 se previeron 40 millones de euros y lo que nos gustaría saber es cuál ha sido la ejecución. Estoy hablando de las inversiones del ministerio, no quiero entrar, porque ya luego lo iremos viendo, en cuáles han sido las inversiones de las distintas sociedades estatales, pero tampoco quedan precisamente bien en cuanto a las inversiones. A mí me parece que, por la forma reiterada en que se vienen produciendo esas situaciones en su ministerio y en otros ministerios, estamos ante una especie de fraude que se produce en los Presupuestos Generales del Estado, que se inflan para quedar bien de cara a las circunscripciones electorales o las provincias pero que luego no sabemos por qué de forma sistemática se vienen incumpliendo, lo que, sin duda alguna, es un fraude, no hay otra forma de hablar; la Ley General de Presupuestos es una ley y por lo tanto yo creo que, independientemente de que haya situaciones que pueden producirse con una obra concreta, el Gobierno debe estar obligado a cumplirlo ya que se basa en una planificación que realiza y ejecuta el propio Gobierno. Por lo tanto, esto me parece enormemente grave y delicado, así que si es posible, le rogaría que, como decía antes, me facilitara ese resumen, hiciera referencia a las obras más importantes y pudiéramos esta mañana saber, ya que en cinco meses no he tenido éxito, al menos cuáles han sido las inversiones de 2006; de 2005 y 2004 ya las tengo.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): La información que yo le puedo facilitar creo que supera ampliamente las cuantías que el señor diputado ha dicho; las inversiones ejecutadas por el ministerio en el año 2004 superan los 54 millones de euros, 54.531.000 euros, en 2005 se aproximan a los 47 millones de euros, 46.807.000 euros en cifras redondas, y en el año 2006, aunque su pregunta iba referida al primer trimestre de 2006, ya están completas las inversiones y superan los 50 millones de euros, 50.553.000 euros, distribuidos por los distintos

centros directivos, destacando, en primer lugar, las carreteras y también las inversiones en puertos del Estado. Hay un desglose, como el señor diputado ha pedido, de todas las actuaciones en inversiones del que, efectivamente, le haré entrega con posterioridad.

— **FECHA PREVISTA PARA QUE ENTRE EN SERVICIO EL TRAMO ALMERÍA-MOTRIL DE LA AUTOVÍA A-7. (Número de expediente 181/003160.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 2. Señor Hernando.

El señor **HERNANDO FRAILE**: En este caso, se trata de conocer cuál es la fecha prevista para que entre en servicio el tramo de la autovía Almería-Motril de la A-7. Quiero decirle en este sentido que el hecho de que presentemos esta pregunta tiene que ver con las propias informaciones que ha venido dando el Ministerio y que tienen que ver con sucesivos retrasos que, a nuestro juicio, tampoco tienen mucha justificación. Conocemos, o hemos seguido, por ser diputados de Almería, lo que ha sido el tramo Adra-Albuñol, que es una parte muy importante ya que es la parte que afecta a nuestra provincia; el resto de los tramos tampoco está mucho mejor, sabe usted que el último de los proyectos fue redactado en el año 2004 y que se encuentra enormemente retrasado. Los últimos datos que ustedes nos han facilitado es que la autovía podrá acabarse en el año 2009, pero yo quería, si es posible, que nos hiciera alguna referencia a lo que se refiere más en concreto al tramo Adra-Albuñol; sabe usted que es un tramo que tiene diez kilómetros de longitud, que afecta a dos provincias, Almería y Granada, y en el que la información que ustedes han remitido es contradictoria en sí misma. Antes usted me hablaba de que no coincidían, por ejemplo, las cifras de inversiones con las que yo le había dado; yo había hecho referencia solo a las cifras del Ministerio de Fomento, no a las sociedades estatales. Me da usted una inversión de 50 millones de euros para el año 2006, pero es que la inversión presupuestada por parte de las sociedades estatales y el ministerio es de 100 millones de euros, entonces seguimos con lo mismo, una bajísima ejecución.

Yo le voy a señalar que en octubre de 2002 el anterior Gobierno en el tramo Adra-Albuñol efectuó un contrato e inició unas obras que tenían un plazo de 32 meses y que, por lo tanto, esta obra tendría que estar acabada en julio de 2005. En el contrato la empresa adjudicataria se comprometía a adjudicar la obra con estricta subvención al proyecto aprobado por la Administración de conformidad con sus planos, cumplidas prescripciones técnicas, con precios, que revestían carácter contractual. El presupuesto total era de 76 millones de euros. Sin embargo, ustedes en el año 2005, y después de contestarnos en una pregunta escrita el 8 de mayo que la ejecución había sido durante el año 2004 estupenda, e incluso señalaban que era de un 127 por ciento, posteriormente tuvimos otra

contestación de ustedes según la cual la inversión no había llegado ni al 9 por ciento del total de la inversión prevista para ese año. Quiero decirles por lo tanto que nuestra confianza en los datos que ustedes a veces nos dan por escrito no puede ser mucha, más bien todo lo contrario. Fíjese usted en la última información que ustedes nos han dado; según la contestación que usted misma me ha remitido por escrito el 12 de abril de 2007, dice que el presupuesto vigente para esta obra, para el tramo Adra-Albuñol, diez kilómetros, es de 74,8 millones de euros. En los Presupuestos Generales del Estado han presentado, según el documento oficial presupuestado, esta misma obra por un importe de 118 millones de euros, desdoblada en dos tramos. Yo no entiendo muy bien cómo se puede estar manteniendo que una obra va a costar o que el presupuesto vigente es de 74 millones de euros cuando en los Presupuestos Generales del Estado esta misma obra aparece bajo la misma rúbrica, tramo A-7, Adra-Albuñol, 10,5 kilómetros, desdoblada porque se diferencia entre la parte de Granada y la parte de Almería, y el total del importe que ustedes le piden al Congreso, al Parlamento, que apruebe para este tramo es de 118 millones. Creo que hay un tremendo descontrol por parte de su departamento. Yo no sé cuál es la verdad ni con qué quedarme, pero sin duda alguna si se ha producido una variación presupuestaria de este tenor, tendrá usted que tener en cuenta que la Ley de Contratos del Estado establece unos límites y unas condiciones para cuando se producen cambios en los presupuestos de este importe, son superiores casi al 40 por ciento; por tanto, la Ley de Contratos del Estado determina que en estos casos tiene que haber nuevos concursos, que se tienen que justificar y que tiene que haber un informe del Consejo de Estado. Que yo sepa, no sé si ahora usted podrá sacarme de las dudas que le planteo, no ha existido ni existe nada de esto. Qué quiere que le diga, me quedo perplejo porque en unas contestaciones se pretende hacer un alarde de buena ejecución en el año 2005 hablando sobre lo bien que se ha ejecutado el año 2004 y que se ha llegado a invertir el 127 por ciento sobre lo presupuestado, intentando alardear de buena gestión por parte del ministerio, y al año siguiente nos encontramos una contestación según la cual el Gobierno admite que lo realmente ejecutado no llega ni al 15 por ciento de lo realmente previsto. La realidad es que ahí está una obra que tendría que estar concluida en julio de 2005, sobre la cual se pidió una prórroga, es verdad, de seis meses más, pero estamos ahora mismo en mayo de 2007 y sigue sin concluirse; lo único que vemos es que cambian las presupuestaciones, cambian las contestaciones que ustedes hacen, cambian los porcentajes de ejecución según ustedes vayan contestando y la realidad es que parece que estamos hablando de cosas distintas, de carreteras distintas, cuando no es así y a mí esto me preocupa. Me preocupa porque de lo único que da la sensación es de que su ministerio es un auténtico descontrol, que ni entre ustedes mismos deben de hablarse, porque si no, no se

entiende que se envíen datos presupuestarios tan diferentes en documentos oficiales y que los Presupuestos Generales del Estado o lo que se le pide al Congreso que apruebe para invertir en este tramo de autovía no coincida con lo aprobado a través de contratos sin que se haya modificado, que ni tan siquiera coincida con lo que ustedes contestan recientemente, ya en el año 2007.

Por tanto, a mí me gustaría que me explicara usted qué es lo que pasa con todo esto, cómo es posible toda esta información tan absolutamente contradictoria, cómo se ha producido este retraso tan brutal porque una obra, como decía antes, que ya tenía que estar concluida hace dos años no sabemos cuándo se va a concluir; según el Partido Socialista de allí, si ellos ganaban las elecciones, esa obra en el año 2005 iba a estar completamente concluida y lo único que hemos ido viendo es cómo cada seis meses nos dan una nueva fecha, un nuevo retraso, una nueva paralización, una nueva dotación presupuestaria hasta encontrarnos en la situación actual. Le rogaría que me aclarara todos estos extremos y, si es posible, nos diera una información fehaciente y ajustada a los hechos y a la situación en la que se encuentran realmente estos tramos de autovía.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora secretaria general de Infraestructuras.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, efectivamente yo creo que está usted haciendo uso de información distinta, y yo diría que confusa, con respecto a la interpretación que hace de la información facilitada por el ministerio que, en todo caso, siempre es correcta. Trataré de aclararle alguna de las observaciones o comentarios que usted ha hecho, pero que en ningún caso se corresponden con falta de rigor en la ejecución de las obras por parte del Ministerio de Fomento.

Respecto a la primera parte, usted tiene la respuesta por escrito respondiendo a nuestro compromiso de que todo estuviera en obras en 2007 y que todo esté terminado y puesto en servicio en el año 2009. Es el compromiso de la ministra de Fomento y el compromiso que mantenemos en este caso y sobre todo con la provincia de Granada porque, como usted ha dicho, solamente parte del primer tramo, la variante de Adra a Albuñol, se encuentra en el ámbito de la provincia de Granada. Yo creo que usted está en algún caso confundiendo y mezclando cuando se ha dado la actuación completa para ambas provincias, puesto que el Ministerio de Fomento, o los Presupuestos Generales del Estado, trata de hacer luego una territorialización a nivel provincial con respecto a las inversiones, pero en algunos casos no es fácil porque las características físicas de las obras no se ajustan a esos límites provinciales, como en el ámbito que usted está planteando de la variante de Adra a Albuñol. Por lo tanto, en algunos casos ha utilizado usted los datos del conjunto de la actuación y en otros casos ha utilizado los datos de las actuaciones que hacen refe-

rencia a la provincia de Almería. Lo que tengo que decirle es que la obra de la variante de Adra-Albuñol se va a finalizar en este año, se va a finalizar en 2007, y en este momento están ejecutadas las dos terceras partes de esa actuación. Efectivamente, la obra, como usted sabe, ha tenido unos retrasos. Señor diputado, usted lo sabe bien, en el conjunto de la actuación por la que usted me ha preguntado estamos hablando de seis tramos con 51 kilómetros de longitud, que supone una inversión total de 430 millones de euros, presupuesto ya ejecutado. Yo no sé si en algún momento ustedes autorizan datos de la licitación; si tenemos presupuesto de licitación y presupuesto de ejecución, si tenemos límites provinciales y si a ello le unimos que, junto a los valores de la inversión de la obra estrictamente, tenemos el conjunto de otras imputaciones que se hacen a la obra, de asistencias técnicas, de control de calidad, de proyectos, etcétera, ahí pueden encontrarse algunos de los desfases que usted dice encontrar, que en ningún caso existen.

Usted ha dicho que en 2005 se ejecutó el 127 por ciento de lo presupuestado; efectivamente, cuando se hace el plan de obra se adjudican unos volúmenes, la obra tiene tres o cuatro años, los que tenga, y se hace una asignación del 10 por ciento, del 5 por ciento, del 40 por ciento, se anualiza la obra en función de sus características. Hay obras, como en este caso en 2005, donde se ejecutó más de lo que estaba previsto ejecutar en ese año —ahora mismo ese dato no lo tengo delante—, es decir, se adelantó ejecución en ese año. Y, primero, todas las actuaciones que tiene el Ministerio de Fomento cumplen la legalidad establecida y cuando hay un incremento del coste de la obra, se cumplen los requisitos, va al Consejo de Estado si lo precisa y tiene la aprobación del Consejo de Ministros si es necesario. Cuando se hace una modificación, un movimiento de lo que se ejecuta en una anualidad o en otra, eso es una competencia que tiene el Ejecutivo para desarrollar. Le estaba dando anteriormente una idea que quería expresarle de forma general para esta obra: todos compartimos, creo, que esa obra es de una gran complejidad y le iba a dar el dato de que es una obra que tiene algo más de 50 kilómetros, 51,5 kilómetros de longitud desde la variante de Adra hasta Motril, y estamos hablando de una inversión de 427 millones de euros, casi 430 millones de euros. Podemos hacer una cuenta sencilla para saber cuál es el coste del kilómetro en esta autovía, señoría. No quiero decir con ello nada más que estamos ante una obra de una gran complejidad técnica en su ejecución, porque el coste está perfectamente ajustado a las necesidades de esta autovía y todos, el Gobierno el primero, quieren culminar el cierre de la A-7 en la provincia de Granada, que en la provincia de Almería está prácticamente completo. El objetivo del Gobierno es terminar el cierre de la A-7, que es una autovía que viene desde la frontera francesa, de Figueras hasta Algeciras. Naturalmente, es una demanda de Andalucía el tener completo un eje, pero por las características técnicas del territorio por el que estamos discurriendo se necesitan obras muy costosas y cuya

ejecución ha necesitado en algunos casos, primero, de unas expropiaciones que, no en este caso pero sí en otros, han retrasado el inicio de la obra, aparte de la complejidad técnica del territorio por el que estamos discutiendo. Por lo tanto, el compromiso del Gobierno se mantiene, todos los tramos de la A-7 que faltaban entre Adra y Motril se encuentran en ejecución y todo va a estar en servicio entre 2008 y 2009, de lo que todos deberíamos felicitarnos. **(El señor Hernando Fraile pide la palabra.)**

— **MEJORAS EN LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO EN SU TRAMO CORRESPONDIENTE A ALMERÍA. (Número de expediente 181/003162.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Hernando, ha concluido el tiempo de la pregunta que usted tenía anteriormente. Discúlpeme, señor Hernando, como aquí siempre tenemos un orden del día muy apretado, esta presidenta intenta encontrar el punto óptimo entre que se pueda cumplir el orden del día y que usted esté a gusto en esta Comisión. Pasamos a la tercera pregunta del orden del día. Tiene la palabra para formularla.

El señor **HERNANDO FRAILE**: No me importa, porque podemos seguir hablando de este tema. Decía usted que no hay desfase. ¡Claro que hay desfase! Ustedes hicieron una contestación el 4 de mayo del 2005 que decía que la fecha de terminación vigente de este tramo de la A-7 estaba previsto para finales de 2006; estamos en 2007 y se acabará en 2008. Claro que hay desfases. Se nos decía que la ejecución en las obligaciones reconocidas en 2004 era de 19 millones de euros y luego nos contestan que en realidad lo que se ha invertido son cinco millones de euros. ¿Cómo que no hay desfase? Usted estará muy contenta, usted cree que está muy bien la cosa pero aquí hay un tremendo descontrol, como que todavía no me ha aclarado cómo es posible que aparezcan distintas partidas entre lo que aparece en el contrato y lo que ustedes piden al Congreso de los Diputados y que implica modificaciones presupuestarias de un 55 por ciento y más de 40 millones de euros, que según la Ley de contratos implica una petición al Consejo de Estado para esas modificaciones.

Por lo que se refiere a las mejoras de la A-7 en el tramo de la provincia de Almería, había sido una costumbre ir realizando mejoras que tienen que ver con el asfaltado, nuevos accesos y otras cuestiones; había sido así en los años 1997, 2001, 2002 y 2003, pero en los años 2004-2005 esas mejoras se paralizaron de tal forma que no se realizaron inversiones durante esos años en la mejora de la A-7 a su paso por la provincia de Almería, lo cual ha provocado que en estos momentos la situación del firme esté enormemente deteriorada, que no se hayan producido esas necesarias obras de asfaltado y que no se hayan ejecutado ninguna de las obras necesarias de mejora de la propia autovía, de accesos a distintas pobla-

ciones. Quiero recordarle, por ejemplo, que Roquetas de Mar es una población de 75.000 habitantes que tiene un solo acceso a través de la autovía que en estos momentos está absolutamente colapsado, que provoca enormes retenciones y atascos en la propia autovía y que, sin embargo, a pesar de que se lo hemos pedido ya en tres ocasiones en los Presupuestos Generales del Estado, no se haya hecho inversión en este sentido. He visto que ustedes tienen ahora una programación de mejora y reforma, pero veo que todo está en proyectos y nada más. Yo creo que aquí hemos perdido, no sé por qué, dos años sin inversiones que tiene que ver con las inversiones también no solo en mejora de la A-7, sino en la ampliación de la A-7, que era el tramo Adra-Albuñol del que antes hablábamos, y no se han producido los avances que deberían haberse producido. Yo lo que veo aquí es una enorme desidia, no sé por qué, una falta de interés en invertir, creerse que el mantenimiento de estas carreteras o la mejora de las carreteras no es algo que pueda ser importante, que la población es estática y por lo tanto no hay que tener en cuenta esas modificaciones, y yo le rogaría usted que hiciera lo posible para que estas cuestiones que le hemos ido pidiendo a través de enmiendas en los distintos Presupuestos Generales del Estado, que tienen que ver con la mejora de los firmes y también con nuevos accesos a distintas poblaciones que se hacen ya imprescindibles, se acometan cuanto antes. Por eso es por lo que realizábamos esta pregunta. Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA**: En la Mesa se ha comentado que usted ha hecho la pregunta número 4, no la número 3. La secretaria le va a contestar a la número 4 y queda la número 3 para después. Señora secretaria general, tiene usted la palabra para la contestación.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Si estamos en la pregunta referente a la A-7, terminemos de contestar a la pregunta que tiene el señor diputado, porque como él acaba de reconocer la contestación que se le ha remitido contiene la ejecución, como había solicitado, por anualidades, la primera que nos consta a nosotros a partir de 1997, lo que se ha ejecutado por parte de este Gobierno y lo que está en ejecución y en proyecto por parte de este Gobierno. En ese sentido, completando la información y la preocupación que compartimos y en la que estamos trabajando, tengo que rechazar las acusaciones de desidia y falta de interés por parte de este Gobierno en relación a la mejora de la A-7 a su paso por la provincia de Almería, debo decirle, y ahora se lo detallo, que el anterior Gobierno invirtió algo más de ocho millones de euros desde 1999 a 2003, no constan datos con anterioridad, y en esta legislatura nuestra inversión prevista es de 45 millones de euros. Cuando digo prevista, señor diputado, quiero decirle que son inversiones en proceso de ejecución. Quizás la falta de proyecto cuando llegamos al Gobierno hace que no se

puedan ejecutar algunas actuaciones. Ahora bien, este Gobierno ha puesto en marcha en 2006 un Plan de refuerzo de firmes en la A-7 que va a suponer una inversión total de más de 38 millones de euros. Ya hay una inversión ejecutada, parte de la inversión está en ejecución, otra se ha licitado y toda la inversión de la que le estoy hablando se licita en el año 2007. Por lo tanto, no estoy hablando de proyectos a largo plazo, estoy hablando de proyectos algunos de los cuales están en ejecución y el resto, todos hasta completar los 38 millones de euros, se van a licitar en el año 2007. Por tanto, el Gobierno tiene un Plan de refuerzo de firmes en la provincia de Almería para la A-7 y es un plan que, una vez que fue necesario redactar esos proyectos a lo largo del año 2005, ha entrado ya en carga en el año 2006, lo estamos ejecutando y todo se va a licitar, los 38 millones de euros, a lo largo de 2007. Aparte de eso hay otras inversiones bien en barreras de protección, bien en repintado de marcas viales, bien en ejecución de áreas de descanso y en conjunto son las inversiones que vamos a licitar o estamos ejecutando por valor de 45 millones de euros en la A-7 a su paso por la provincia de Almería. Por tanto, señor diputado, creo que no hay ninguna desidia ni falta de interés sino todo lo contrario, preocupación desde que llegamos por conocer las características, el tráfico y las necesidades de la A-7 y ejecución de esas actuaciones con el decalage imprescindible para que, una vez detectado el problema en 2004, pudieran hacerse los proyectos en 2005 e iniciar ese Plan de refuerzo de firmes en el año 2006.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Señor Hernando, le queda algo más de un minuto.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Solo quiero decir a la señora secretaria general que de preocupación, nada. Dos años en blanco. Tienen ustedes el acceso al puerto de Almería, el desdoblamiento, con presupuestación del año anterior, es decir para 2006, no han hecho absolutamente nada; con dinero para hacer obra no han hecho nada y este año lo vuelven a presupuestar. Yo estoy cansado de oírles hablar de proyectos. Sé que ustedes tienen dinero porque nosotros, a diferencia de ustedes, les hemos dejado las arcas bien llenas y ustedes nos las dejaron vacías cuando se fueron. Nosotros les hemos dejado dinero, les hemos dejado proyectos. El proyecto del acceso al puerto de Almería fue elaborado por el anterior Gobierno, metido en los Presupuestos Generales del Estado, aprobado y redactado, y que ustedes durante el año 2006 no han sido capaces de iniciar la ejecución. El acceso a Roquetas de Mar es una petición que les hemos hecho este año. La verdad es que la situación del asfaltado se ha ido deteriorando y mientras, antes le decía, había proyectos de conservación, incluso cuando ustedes gobernaron se hizo la casi totalidad del tramo de la autovía en la provincia de Almería y fue una de las grandes obras que hizo el anterior Gobierno. No dio tiempo a acabarla y la acabó el siguiente Gobierno. Lo

normal es que los proyectos que empieza uno se continúan. Aquí se ha producido algo insólito y es que un Gobierno ha empezado un proyecto y otro, cuando lo ha sustituido y al ser de signo distinto, lo ha paralizado. Eso no puede ser y lo que nosotros criticamos. ¿Al final qué tenemos? Tenemos retrasos y los únicos perjudicados son los ciudadanos y los usuarios. Perdóneme que le vuelva a repetir que lo que veo es mucho descontrol. Usted me habla de 38 millones en proyectos para mejora en los próximos años, pero es que ustedes proyectan mucho, estudian mucho pero luego ejecutan nada o casi nada. De esto nos venimos quejando de forma reiterada, en eso está el origen de los retrasos de la A-7, en eso está el origen del retraso en el acceso al puerto y en eso está el origen de que no se acometan obras que son necesarias en zonas en que la autovía se viene colapsando y no se adoptan medidas sino simplemente parcheos, y esta es la situación de la que protestamos, nos quejamos y le manifestamos esta mañana.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, como usted dice, perdóneme también que le vuelva a repetir que en dos años de legislatura del Partido Popular ustedes invirtieron en refuerzo de firme un millón 350.000 euros. Nosotros ya teníamos esa partida invertida y entre lo que se está ejecutando y lo que se va a licitar en 2007, por tanto son cifras ciertas, solo en refuerzo de firme se van a superar los 38 millones de euros. En el conjunto de medidas de seguridad vial llegamos a los 45 millones de euros. Por tanto, señor diputado, debo repetirle las cifras sin ningún juicio de valor con respecto a lo que usted está planteando.

— **FECHA PREVISTA PARA LA CONEXIÓN DE ALMERÍA A LA RED AVE. (Número de expediente 181/003161.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta 3 del orden del día, fecha prevista para la conexión de Almería a la red AVE. ¿Está de acuerdo, señor Hernando?

El señor **HERNANDO FRAILE**: Sí, señora presidenta, y gracias por ordenar el debate adecuadamente, lo que no había hecho este diputado al saltarse esta pregunta.

Esta pregunta tiene que ver también con otro hecho ciertamente pintoresco, por calificarlo de alguna forma; tiene que ver con una obra de infraestructura enormemente importante para la provincia de Almería y para Andalucía, y es la conexión a la red del AVE del sureste español, de la parte este de Andalucía. Esta es una obra que se incorporó al Plan Director de Infraestructuras como novedad, no estaba anteriormente contemplada,

como usted sabrá, en el año 2000 para el Plan Director de Infraestructuras 2000-2007 con prórroga hasta 2010. Durante los años de Gobierno del Partido Popular se estuvo redactando, como sabe, todo lo relacionado con una obra de semejante tamaño e importancia: el estudio de impacto medioambiental, el trazado de la obra y demás. Esto estaba así hasta el año 2003, en que se aprobó una cifra de 4,6 millones de euros que a través del ADIF tendría que ir dirigida a la licitación de los proyectos, a la redacción de los proyectos del tramo entre Murcia y Almería. La previsión que había era que este tren podría estar en funcionamiento para el año 2007-2010 ó cumpliendo al menos las previsiones del Plan Director de Infraestructuras. De hecho, este era uno de los tramos que más impulso había tenido en la planificación y elaboración de los primeros proyectos del ADIF, y había conseguido situarse a la altura de otros tramos de la red del AVE en el conjunto de España. Sin embargo, desde que ustedes han llegado ha sufrido una parálisis total y permanente. No sé las razones, no sé por qué. En el fondo tiene que ver con lo que venimos denunciando a lo largo de la comparecencia, y es que ustedes tienen dinero, ustedes presupuestan dinero, pero son incapaces de ejecutar esas partidas presupuestarias. He hecho referencia a los 4,6 millones de euros que para la redacción de los proyectos presupuestó la mayoría parlamentaria en esos momentos del Partido Popular. Pero es que en el año 2004, en los presupuestos para el año 2005, con distinta mayoría se presupuestaron 8,8 millones de euros para redactar y licitar los proyectos, y para redactar y licitar los proyectos en el año 2006 se contempló la friolera de 38 millones de euros. La ejecución de todo esto ha sido cero porque no se ha redactado ni uno solo de los proyectos en 2004 ni en 2005 ni en 2006, tres ejercicios y tres años en los que ha estado paralizada totalmente esta obra. Ahora, en marzo de 2007, se ha licitado por primera vez la redacción de un proyecto de 12 kilómetros de un total de 200 kilómetros. Así que, señora secretaria general, ustedes pueden poner en los papeles los presupuestos que quieran, me puede decir que va a gastarse lo que quiera, lo que no esté en los escritos también, pero la realidad es muy distinta. La realidad es que ustedes no hacen lo que tienen que hacer, no gastan lo que se presupuesta, y yo lo que no sé es adónde va todo este dinero.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): En relación con la pregunta planteada por el señor diputado, me remito a la respuesta escrita que le hemos hecho llegar respecto a la encomienda al ADIF de todo el tramo desde Murcia a Almería, puesto que por parte del anterior Gobierno solo estaba encomendado de Almería el límite provincial de Murcia, y por tanto nuestro objetivo es dar coherencia a esa línea encomendándosela en su totalidad al ADIF.

En segundo lugar, el proyecto que ya está elaborándose, como usted mismo ha reconocido, es el tramo que no está sujeto a cambio de trazado porque ha sido necesario elaborar un estudio informativo complementario en esta línea, en Almería, que exigirá sacar a información pública y a hacer declaración de impacto ambiental nueva.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Le queda un minuto, señor Hernando.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Yo no sé quién le ha dado información. Se han licitado 12 kilómetros. Hay peticiones de modificación de proyectos que afectan a 20 kilómetros y el total del tramo son 200 kilómetros. Hubo el compromiso del Gobierno y del Partido Socialista de que se iba a licitar el resto de los proyectos de los tramos no afectados, pero es que ni eso, solo fue una excusa para dejarles manos libres y no hacer absolutamente nada. Eso lo reconoce toda la sociedad almeriense, bueno no toda, hay algunos dirigentes del Partido Socialista, como el secretario general de ese partido allí, que defiende que todo está muy bien, defiende la misma tesis que usted, pero esa tesis no se sostiene porque es palmario: o está hecho o no está hecho, o está afectado o no está afectado. Dígame cuántos kilómetros están afectados por modificaciones de los 200 kilómetros; dígame por qué del resto, que son 188, no se han licitado los proyectos. Si quiere puede descontarme la parte de Murcia para que no nos vayamos muy lejos, 150 kilómetros. Eso es lo que usted me tiene que explicar. Que me dé la explicación de que hay un tramo en Vera que puede ser modificado —que no sabemos si va a ser modificado—, que una parte del término municipal de Almería puede ser modificada y que han hecho ustedes un estudio que teóricamente tenía que tardar no más de un año y llevan tres años no haciendo nada, me parece que es una excusa muy pobre y muy peregrina. Lamento decírselo así y ser tan claro, pero es un tema absolutamente sangrante. Y, por supuesto, me gustaría que me dijera qué es lo que ha sucedido con este dinero, adónde va, quién se lo queda, cómo está. ¿Se guarda en una bolsa o en una cuenta para ser acumulado en sucesivos años? Eso es lo que me gustaría saber porque ustedes no dan explicaciones de nada y estamos hablando del dinero de los contribuyentes y de los presupuestos que ustedes presentan en la Cámara. Es un tema muy serio, no es para tomárselo a broma. Para el año 2007 han presupuestado 104 millones de euros. ¿Es eso lo que va a costar la adjudicación de la redacción de los proyectos? Creo que no. No sé quién hace las presupuestaciones, pero me parece que hay alguien que presupuesta a su libre albedrío y otras personas que llevan un ritmo distinto en lo que se refiere a la realidad de los proyectos. Es un tema muy problemático y muy grave que sucede en este Gobierno y me gustaría que usted, si le es posible esta mañana, me sacara de dudas y pudiera darme de verdad una fecha

definitiva sobre la llegada del AVE a Almería, porque hasta ahora no tenemos más que elucubraciones.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Señor diputado, vamos a aclarar algunas cifras para que no haya confusión. El conjunto de la línea entre Murcia y Almería son 199,6 kilómetros. La longitud en Murcia son 91,6 kilómetros y en Almería 108 kilómetros. Vamos a ir aclarándonos. Usted no me ha preguntado cuál es la situación de la línea en Murcia. Como está aquí el señor Ayala quizás tenga algún interés y cuando quiera le contestamos que se encuentra en otra situación toda la zona de Murcia. Pero vamos a la pregunta que el señor diputado ha hecho respecto a Almería.

Estamos hablando en la provincia de Almería de 108 kilómetros del trazado desde Pulpí, el límite provincial, hasta la llegada a la ciudad de Almería. De esos 108 kilómetros de recorrido del AVE en la provincia de Almería 71 kilómetros, es decir, el 66 por ciento del trazado se encuentra sometido al estudio informativo complementario. Por tanto, no estamos hablando de 20 kilómetros en 200, señor diputado, sino de 71 kilómetros sobre 108, es decir, dos terceras partes del recorrido que ha tenido que ser sometido a un estudio informativo complementario. ¿Por qué? Usted lo sabe bien. El anterior Gobierno, el 28 de enero de 2004, dejó cerrada en falso la llamada aprobación definitiva del estudio informativo, porque el 28 de enero de 2004 esa misma resolución incluía expresamente la intención de reabrir la definición del trazado entre Vera y Cuevas de Almanzora; la propia resolución del anterior Gobierno de la aprobación definitiva de estudio informativo de 28 de enero de 2004 incluía expresamente la intención de reabrir la definición del trazado entre Vera y Cuevas. Nosotros hemos tenido que reabrir esa definición de trazado no solo entre Vera y Cuevas, sino entre Níjar y Almería, por la falta de consenso y por la falta de acuerdo con los ayuntamientos afectados. Como los ayuntamientos afectados hay alcaldes de todos los signos políticos, creo que no es factor determinante en lo que estamos actualmente analizando. Por tanto, nosotros hemos tenido que reconducir esa falta de acuerdo con los ayuntamientos afectados, que eran Vera, Cuevas, Níjar y Almería, para encontrar una solución que dé cumplida respuesta a las decisiones de carácter urbanístico y a los criterios de expansión territorial que estos municipios tienen. Por consiguiente, nosotros estamos ahora mismo en la fase de cierre de acuerdos de ese estudio informativo complementario que, como decía, obliga a volver a sacar a información pública para cumplir la legalidad vigente y obliga también a una nueva declaración de impacto. Efectivamente, el tramo que hemos sacado a proyecto es el de Sorbas-Lucainena por el ADIF, no es la totalidad de los dos tramos, existe otro tramo hasta Turre cuyo

proyecto podremos sacar, pero tengo que insistir en que lo que ahora mismo está cuestionado administrativamente, que ya se ha producido ese acuerdo en el nuevo trazado, nos ha llevado a la necesidad de hacer la concertación institucional que exige tiempo, pero es mucho más rentable una vez que se tiene, porque si no, no sé quién es el responsable de que nos encontremos en la situación en que estamos.

Dos cuestiones más, señoría. Creo que usted ha cometido un lapsus puesto que el PDI es un documento redactado por el anterior Gobierno socialista en la época en que el señor Borrell era ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, pero yo sé que usted no se refería al plan elaborado por el señor Borrell en su observación. Es un hito histórico que haya AVE entre Almería y Murcia porque el trazado no existía históricamente. Y en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte aprobado por este Gobierno se garantiza la conexión de Almería con Granada, es decir, la integración de Almería con su comunidad autónoma, cuestión que no estaba prevista en el anterior plan redactado por ustedes.

— **MEDIDAS Y PREVISIONES ACERCA DE LA PUESTA EN MARCHA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN ALMERÍA O EL NUEVO TREN DE ALTAS PRESTACIONES. (Número de expediente 181/003281.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: La última pregunta del orden del día es sobre las medidas y previsiones acerca de la puesta en marcha del tren de alta velocidad en Almería o el nuevo tren de altas prestaciones. Tiene la palabra el señor Hernando.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Solo quiero aclarar que hay asuntos que tienen que ver precisamente con los ayuntamientos. Me gustaría saber en ese sentido y en lo que se refiere a las previsiones de la puesta en marcha del tren de alta velocidad, ya que usted no me ha querido dar hoy una fecha, qué es lo que sucede y qué va a pasar con algunas cuestiones que afectan al AVE. Hablaba usted de que son algo más de 100 kilómetros. Se falla en 400 metros en lo que se refiere a la longitud total, y le pido excusas, en un trazado de 200 kilómetros, pero quería decirle lo siguiente. Vera y Cuevas son dos municipios colindantes, y el trazado en ese tramo no eran más de 8 kilómetros. Níjar y Almería son municipios colindantes también y el trazado afectaba a una zona no superior a los 8 kilómetros. Por tanto, todo esto son excusas para retrasar la ejecución del tren y usted lo sabe. Este es un trazado que no existía en el PDI del señor Borrell, que se incluye por primera vez en el PIT del señor Cascos, por si queremos personalizarlo. Ustedes ahora incorporan Almería-Granada y han hecho un estudio del que no sabemos nada; parece que se inició hace dos años. Ustedes se aplican mucho al estudio pero a la ejecución bastante poco, y

esto es lo que estamos viendo todos los días. Justificar que no se licitan los proyectos de más de 100 kilómetros de AVE porque hay dos tramos, uno entre Níjar y Almería, que afectaba a una parte, era un trazado norte y un trazado sur, y en Vera también era un trazado más o menos pegado a la costa, en total 8 kilómetros, que esa sea la causa para que durante tres años no se haya hecho nada me parece una excusa absolutamente peregrina, vuelvo a repetirlo, me parece que son excusas de mal pagador cuando no se dan explicaciones de adónde va el dinero. Decía usted que la parte de Murcia está muy avanzada. A lo mejor tiene que felicitarse el señor Ayala, pero no le veo con mucha cara de entusiasmo, qué quiere que le diga. Sí querría que usted me pudiera explicar qué previsiones tienen de la fecha en que se va a poder poner en marcha este tren, si va a ser un tren de los denominados AVE o de los que ahora llaman ustedes de altas prestaciones, si implica modificaciones en la calidad del tren y en la velocidad posible a alcanzar, y cuáles van a ser sus características, porque hemos oído cosas diversas que tienen que ver con las infraestructuras. No sabemos si va a haber o no parada intermedia entre Lorca y Almería, por ejemplo; no sabemos si el soterramiento de Almería se va a hacer, cuándo se va a empezar o en virtud de qué, porque hay una nebulosa.

Recuerdo que el actual candidato del Partido Socialista en Almería, antes director del puerto, nos dijo cuando gobernaba el Partido Popular que iba a soterrar y llevar el tren hasta el puerto, quisiera o no el Partido Popular o el Gobierno. Ha tenido tres años para hacer todo esto con un Gobierno dijéramos amigo y no se ha hecho absolutamente nada, ni en el puerto ni fuera del mismo. Esta es la situación que tenemos. No se puede estar todo el día diciendo que la culpa la tienen los demás, las administraciones que estamos negociando. Tomen decisiones y aclárennos estas dudas que tienen que ver con elementos esenciales. ¿Se va a hacer el soterramiento de Almería, en qué condiciones, cuáles van a ser las características de la misma, el tren va a poder alcanzar las velocidades que tienen los AVE o esta modificación que han hecho sencillamente de denominación es solo eso, un cambio de denominación? ¿Se van a poder llevar mercancías, qué estaciones de mercancías se van a hacer, dónde van a ir ubicadas las mismas? Son dudas del proyecto que nos surgen porque, como ustedes dicen, están reabriendo el proyecto cada día, no sabemos muy bien en qué. Ahora usted misma nos ha venido a decir que como el anterior contrato decía que había la posibilidad de revisar el tramo Cuevas-Vera aprovecharon y revisaron otro tramo, y no sé si van a seguir revisando más cosas. Todo esto son dudas, pero la duda principal que le pediría que me aclarara es cuándo va a estar hecho, cuándo se va a acabar. Eso es lo que me gustaría que me dijera y me confesara esta mañana, la fecha prevista por ustedes, porque hacen muchas previsiones, muchos proyectos,

muchos papeles y muchos estudios, pero pocas realidades.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Trataré de contestar aquellas dudas que tiene el señor diputado que pueda contestar, pero tiene tantas que no sé si podré contestar a todas.

En relación con las características de la línea que está diseñada, lo está como el conjunto del Plan estratégico de infraestructuras y transportes, que está dicho hasta la saciedad, y no entiendo su desconocimiento al respecto. La línea está diseñada para tráfico mixto, es decir, tanto para viajeros como mercancías, y con ancho UIC, es decir, con el ancho llamado internacional para que sea integrable luego en el conjunto de la línea de la Unión Europea y que ya se está implantando en nuestro país. Por tanto, no le quepa ninguna duda de que no hay esa confusión que ustedes reiteradamente quieren dar sobre la alta velocidad y las altas prestaciones. Hay una precisión en la utilización del término más conceptual, más teórico, más como está en la normativa y en las directivas de la Unión Europea, mientras que el AVE es un concepto más coloquial, más comercial, pero no le quepa duda de que son paralelos o coincidentes. En cualquier caso, la línea de altas prestaciones que estamos diseñando para la conexión de Murcia con Almería tiene ancho UIC y tráfico mixto, porque nosotros entendemos —y creo que compartimos— que esos territorios tienen un gran volumen de mercancía que conviene que se canalice en parte por el ferrocarril. Por tanto, todas las prestaciones de la alta velocidad tiene la línea que se está diseñando entre Almería y Murcia. Otras cuestiones tienen que decidirse en los proyectos.

Hay una confusión en su expresión. El anterior contrato no es el que recomendaba que se abriera entre Cuevas y Almanzora, no, ya es un contrato de obra; estamos hablando del estudio informativo aprobado por el Gobierno, estudio informativo que como sabe no es proyecto, es lo que se recomendaba. Señoría, si es necesario se puede tener una reunión de carácter técnico, pero se cuestiona un trazado de 8 ó 10 kilómetros, y ya la línea que se tiene que trazar afecta a un trazado más extenso, ya cuestiona un trazado de mayor dimensión. Si estaban cuestionados 8 ó 10 kilómetros no me consta específicamente. Lo que me consta es que hemos tenido que encargar dos estudios informativos porque son dos ámbitos distintos, uno al norte de la provincia entre Cuevas y Vera —hasta Turre finalmente va el tramo— y toda la zona de Almería y Najar. Cuestionados 8 ó 10 kilómetros, que le repito que no me consta, finalmente es necesario reordenar y hacer un trazado nuevo para los 71 kilómetros o por lo menos hay que plantear distintas alternativas, que es nuestra

obligación, tanto de cara a la concertación institucional como de cara a las demandas establecidas por los estudios ambientales. Luego no se puede simplificar diciendo que solo se trataba de 8 ó 10 kilómetros, porque esa demanda se convierte de facto en el diseño de una línea de alta velocidad y de altas prestaciones, y por las características con que hay que hacerlas se convierte finalmente en una actuación de 71 kilómetros en total. Señorías, estamos en ese acuerdo institucional igual que en la integración del AVE a su llegada a la ciudad de Almería. Es necesaria la concertación institucional no solo con el Ayuntamiento de Almería sino también con la Junta de Andalucía, por las características de conexión intermodal que se establecen y por la forma de financiación de las propuestas que se plantean. Nosotros hemos estado trabajando con el Ayuntamiento de Almería (creo que son temas que deben estar al margen del debate electoral) y recuperaremos los contactos técnicos en el momento en que el Ayuntamiento de Almería nuevo y otros ayuntamientos estén constituidos. Por tanto, se ha estado trabajando y hay una concertación instituciones con las tres administraciones para que se lleve a cabo ese acuerdo de la integración de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Almería. A otras cuestiones que ha planteado, por ejemplo, si era tráfico mixto le he dicho que sí, dónde van a estar las estaciones, qué estaciones va a haber para mercancías, evidentemente son cuestiones que se estudian, diseñan y deciden en el proyecto que finalmente se contrate.

Dejé sin contestar una cuestión que antes planteaba y que me resulta muy importante. Usted se cuestiona dónde está el dinero. Como bien sabe, en los Presupuestos Generales del Estado aquellos recursos que no han sido consumidos en el año presupuestario decaen y vuelven a la bolsa general del Gobierno y, por tanto, empezamos el contador a cero. En la Administración cuando empieza cada año presupuestario, cada año natural, se pone el contador a cero y los recursos están asignados a unos ministerios, a unos departamentos, pero disponemos de ellos hasta que acaba el año presupuestario. Y como usted sabe, repito, vuelve a ponerse el contador a cero de cada una de las administraciones. En las empresas públicas no es así, esos recursos siguen disponibles y en ningún caso se puede cuestionar adónde van esos dineros. Hay los controles de la Intervención General del Estado tanto de la Administración como de las empresas públicas, y nosotros damos cuenta precisa de la utilización exacta de todos los fondos asignados por el Estado bien a los centros directivos, bien a las empresas públicas, para la utilización correcta y adecuada de los recursos que tenemos la responsabilidad de gestionar, y de gestionar bien.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señora secretaria general.

Vamos a hacer un receso. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (MORLÁN GRACIA) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS ACTUACIONES EN EL CASO DEL ACCIDENTE OCASIONADO EN LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO EN GRANADA PRECISANDO LAS ACTUACIONES DE INSPECCIÓN LABORAL EFECTUADAS, LAS SUBCONTRATAS PRODUCIDAS EN LA REALIZACIÓN DE DICHA OBRA Y CUMPLIMIENTO DE LAS EMPRESAS DE LOS SISTEMAS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000463.)**
- **LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE EN EL QUE MURIERON SEIS TRABAJADORES EN ALMUÑÉCAR (GRANADA) EN LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO, Y PARA QUE INFORME SOBRE LA SITUACIÓN CONTRACTUAL DE LAS EMPRESAS QUE PARTICIPAN EN LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000466.)**
- **LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE OCURRIDO EN LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO EN LA PROVINCIA DE GRANADA QUE HA DADO COMO RESULTADO SEIS MUERTOS Y VARIOS HERIDOS DE GRAVEDAD. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000467.)**
- **LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE OCURRIDO EN LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO EN GRANADA EL DÍA 7 DE NOVIEMBRE DE 2005, TAN PRONTO COMO CONCLUYAN LAS INVESTIGACIONES PUESTAS EN MARCHA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 213/000495.)**

La señora **VICEPRESIDENTA**: Seguimos con el orden del día de la Comisión. Damos la bienvenida al secretario de Estado, don Víctor Morlán, para que sustancie las comparecencias, que son cuatro, pedidas por distintos grupos. En la Mesa hemos acordado darles 20 minutos, si a ustedes les parece bien; solo son dos, el Grupo Popular y el Grupo Socialista. El compareciente tiene el tiempo limitado, 10 minutos por comparecencia,

lo que harían 40 minutos, pero vamos a poner 20 minutos. La Presidencia también será un poco flexible, pero pondremos de tiempo unos 20 minutos, si a ustedes les parece bien.

Tiene la palabra el secretario de Estado, don Víctor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señora presidenta.

Comparezco ante SS. SS. para informar sobre las conclusiones de la comisión de investigación de las causas del accidente que se produjo el pasado día 7 de noviembre de 2005, a las 15:30 horas aproximadamente, en el viaducto del río Verde en el tramo Almuñécar-La Herradura, Almuñécar-Taramay, de la autovía A-7, en el que fallecieron, desgraciadamente, seis trabajadores. El accidente tuvo lugar al producirse la caída de la autocimbra con la que se estaba desarrollando el proceso constructivo del tablero del viaducto. Antes de entrar en las labores desarrolladas por la comisión de investigación, haré una breve referencia al tramo en el que se produjo el accidente, a las características del viaducto y a su sistema constructivo. Como he indicado, el accidente se produjo en el tramo Almuñécar-La Herradura, Almuñécar-Taramay, de la autovía A-7, en la provincia de Granada. Este tramo tiene una longitud de 9,1 kilómetros y un presupuesto de adjudicación de 157,3 millones de euros. La obra se adjudicó en el mes de julio del año 2002. Se trata de una obra de gran complejidad técnica al discurrir en una zona de una orografía muy accidentada, que cuenta con cuatro viaductos que suman una longitud total de 2.140 metros y tres túneles dobles que suman una longitud de 2.670 metros. El viaducto sobre el río Verde es de hormigón armado hipertensado con un tablero independiente para cada una de las calzadas de la autovía. La longitud total del mismo es de 563,5 metros. Los vanos de los extremos tienen luces de 51,75 metros. Hay ocho vanos intermedios con luces de 57,5 metros y un arco ojival entre las pilas 5 y 7, con una luz de 106,5 metros, es decir, no hay pila 6 sino que lo que correspondería a la pila 6 es el punto de apoyo del arco. El trazado en planta es una curva de radio constante de 941 metros. En el trazado en alzado, el viaducto está en un acuerdo parabólico cóncavo, con un punto bajo entre la pila 5 y el punto de apoyo 6.

No entraré en muchos datos técnicos sobre el puente pero debo indicar que el tablero se ejecuta mediante el método de vanos sucesivos con autocimbra, cimbra modular móvil. Una cimbra, para aclarárselo a SS. SS., por si acaso alguno no sabe de qué se trata pero me imagino que en esta Comisión todo el mundo debe conocer perfectamente lo que es una cimbra, es un andamio de carga empleado para construir in situ tableros de puentes de hormigón. La cimbra tiene por objeto soportar el peso del tablero que se está construyendo hasta que este tablero alcanza la resistencia sufi-

ciente para hacerlo por sí mismo. Debo señalar por tanto que la cimbra es un elemento auxiliar de la construcción que no forma parte del puente ni de su proyecto y que es propiedad de la empresa constructora, que por tanto es la responsable exclusiva de su diseño, mantenimiento y utilización. En este proceso constructivo, la autocimbra metálica es el elemento más adelantado del viaducto. Durante la fase de hormigonado la autocimbra queda apoyada en la pila delantera, colgada del tablero y construido en la parte de atrás. Entre fase y fase de hormigonado se produce el avance de la autocimbra, que se apoya tanto en la pila delantera como en la trasera.

En el momento de producirse el accidente, la cimbra se encontraba en el proceso de avance, aunque parada, con la punta de avance situada aproximadamente un metro por delante de la pila 7 y la punta de cola con un resguardo de unos 13,5 metros detrás de la pila 5, es decir, se encontraba justo sobre el arco. Poco antes del accidente, cuando la punta de la cimbra se acababa de apoyar en la pila siguiente del arco, se produjo el corte de una manguera eléctrica que alimentaba la centralita de avance de la batería derecha de la misma. El electricista que manejaba la maniobra de avance detectó que la batería derecha se había parado e inmediatamente detuvo el avance. Poco después, se produjo el accidente. Al día siguiente del accidente se creó una comisión de técnicos por orden del director general de Carreteras, que empezó de manera inmediata a analizar la situación. Además, ese mismo día se creó también una comisión de seguridad y salud encargada de analizar la situación en materia de seguridad y salud de la obra. Y, por último, por una resolución firmada por mí el 22 de noviembre de 2005, creamos la comisión para el estudio del accidente ocurrido el 7 de noviembre de 2005 en las obras de la A-7 a su paso por la localidad de Almuñécar, en Granada, que ha tenido como cometido la elaboración de un informe sobre las causas del accidente y, si se estima necesario, sobre las medidas que puedan adoptarse para evitar situaciones similares.

En relación con la investigación de las causas del accidente, voy a referirme, en primer lugar, a las cuestiones generales de cómo ha discurrido esta; en segundo lugar, presentaré la metodología utilizada en la investigación técnica; a continuación, quiero hacer una mención a todos los ensayos que se han llevado a cabo en este tiempo, para finalizar con una serie de conclusiones. También haré mención a las conclusiones de la comisión de seguridad. Puedo decir que desde el accidente se ha llevado a cabo una investigación exhaustiva, que ha durado 15 meses y que ha cumplido con la emisión de un informe de 23 tomos, que totaliza 5.500 páginas. La investigación se ha llevado a cabo, por una parte, por los peritos designados por el juez, tres peritos principales pertenecientes dos al Instituto Torroja y otro a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Granada y, por otra parte, por los miembros de la comisión técnica nombrada al efecto por el director general de Carreteras, de la que también ha formado parte el catedrático de

Estructuras Metálicas de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santander y, además, el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas ha participado en la realización de ensayos de materiales. Como parte de la investigación, se han celebrado numerosas reuniones y se han realizado diversas visitas de miembros de esta Comisión a las instituciones y lugares donde se llevaban a cabo las principales pruebas periciales ordenadas por el juez que instruye el caso. La investigación realizada por la comisión técnica se ha desarrollado paralelamente a la que han llevado a cabo los peritos judiciales, aunque el análisis y las conclusiones se han obtenido independientemente. No obstante, se ha compartido entre ambos toda la información objetiva resultante de los cálculos, las inspecciones, los ensayos de laboratorio y las pruebas de todo tipo que se han realizado. En la práctica, se han hecho todas las pruebas y análisis que, tanto los peritos como la comisión, han considerado convenientes y se ha compartido toda la información. Todas las pruebas han estado controladas por el juzgado, incluso con la propia presencia del juez en las más importantes. El Ministerio de Fomento ha colaborado en todo momento con el juez instructor llevando a cabo todos los ensayos y pruebas ordenadas por este, a instancia de los peritos judiciales o a propuesta de la comisión técnica una vez asumida por estos.

Entrando ya en lo que ha sido la labor de investigación, esta se ha centrado en tres ámbitos. Primero, exhaustivos trabajos de campo para la inspección, fotografía y recopilación de distintas piezas de la cimbra siniestrada, con objeto de recabar la mayor información posible sobre todos los datos y circunstancias del accidente. En segundo lugar, una campaña de ensayos de laboratorio, diez ensayos a escala real de partes de la cimbra, un ensayo a escala del funcionamiento de una cimbra completa y múltiples ensayos de caracterización de los materiales. Y en tercer lugar, desarrollo de complejos trabajos de cálculo estructural llevados a cabo por empresas de ingeniería altamente especializadas que simulan el comportamiento de la cimbra completa. Todo el resultado de esta investigación se recoge en el informe final de 23 tomos que les he mencionado con anterioridad. Más adelante, cuando haya avanzado en exponer la consecuencia de la investigación, les daré más detalles sobre todos los ensayos e inspecciones realizados.

Paso, por tanto, a describirles la forma en la que se ha ido llegando a las distintas conclusiones durante la investigación. En primer lugar, se constató que la cimbra objeto del accidente había sido utilizada en varias ocasiones en situaciones similares en otros puentes, concretamente en un viaducto sobre el río Ocreza en el tramo Mouriscas-Gardete, en Portugal, en las dos calzadas de la autovía; en el viaducto de Vilanova del acceso norte a Ferrol, también en las dos calzadas; en el viaducto del Barranco de la Cuesta, en este mismo tramo Almuñécar-Almuñécar y, además, se había utilizado otras seis veces en el mismo viaducto, y en ningún caso de los anteriores se habían manifestado patologías, anomalías estructu-

rales o síntomas de fallo. Por ello, la investigación se centró, en primer lugar, en analizar qué posibles hechos diferenciales concurren en el momento del accidente respecto a las otras veces en que se había utilizado la cimbra. Básicamente, se detectaron tres posibles hechos diferenciales. Por una parte, se analizó si existía alguna diferencia desde el punto de vista geométrico, pero se comprobó que las condiciones del trazado del viaducto eran semejantes en todos los vanos en los que se había utilizado anteriormente la cimbra e incluso ligeramente más desfavorables en otros vanos, por lo que se descartó este hecho como posible causa del accidente. El segundo hecho diferencial era que en este caso la cimbra se apoyaba sobre el arco en un apoyo que era diferente a los de las pilas adyacentes. Y en tercer lugar, la avería eléctrica que se produjo durante el avance de la cimbra es también un hecho diferencial; según un testigo presencial, al cortarse accidentalmente uno de los cables de alimentación eléctrica de la cimbra se provocó un pequeño avance relativo de 18 centímetros de la cimbra del lado izquierdo con respecto a la cimbra del lado derecho. Sin embargo, de todos los cálculos, ensayos y pruebas a escala real que se han llevado a cabo, no se deduce que esta avería haya introducido sobreesfuerzos que puedan ser causa del accidente. Además, para tratar de establecer las causas del accidente se han considerado todos los factores que podían haber tenido incidencia en la cimbra y que han sido: una posible influencia de condiciones meteorológicas adversas o posibles movimientos sísmicos, pero ambas cuestiones fueron descartadas por los técnicos; un posible funcionamiento incorrecto de la estructura del puente de hormigón que se estaba construyendo y no en la cimbra metálica. En este sentido, los análisis llevados a cabo muestran que no se aprecia ningún indicio de patología estructural de los elementos de la estructura de hormigón del viaducto, por lo que el puente de hormigón ha permanecido intacto y no ha sido causa del siniestro. Finalmente, la última posibilidad era la influencia de la calidad de los materiales utilizados. De esta forma, se comprobó la calidad de los materiales que componen la cimbra, tanto en perfiles como en tornillos, pero los ensayos han demostrado que el acero de la cimbra tiene una calidad adecuada y acorde, incluso superior, con los requerimientos de la normativa y de la propia designación del acero.

Una vez descartados todos los factores anteriores como posibles causas del accidente, la investigación se centró en el propio comportamiento de la cimbra, sin más acciones sobre ella que las derivadas de su propio peso y el de los encofrados. Dentro de esta hipótesis cabían dos posibilidades a analizar. Por una parte, podría haber ocurrido que la cimbra hubiese perdido el apoyo en alguno de sus puntos y de esta forma se hubiese precipitado hacia el suelo. La pérdida del apoyo podría haber ocurrido bien porque alguna fuerza horizontal la hubiera sacado de los apoyos o bien porque estos apoyos se hubieran desestabilizado previamente. La segunda posibilidad era que la cimbra se hubiera roto en el aire

por alguno de sus elementos al no soportar este los esfuerzos a que estaba siendo sometido. Una vez roto este elemento se habría iniciado la caída al suelo. Los ensayos llevados a cabo concluyen que la probabilidad de que la cimbra hubiese perdido el apoyo en algunos de sus puntos puede reducirse al mínimo y, por tanto, cabría descartarla como causa del accidente. Por ello, en ese punto la investigación pasó a centrarse en la hipótesis de que la cimbra se hubiera roto por alguno de sus elementos al no soportar los esfuerzos a los que estaba siendo sometido. Se pasó, pues, a tratar de detectar en qué punto pudo haberse iniciado la rotura de la cimbra y a tratar de conocer cuál era el nivel de esfuerzos que había en ese punto en el momento de la caída, es decir, por qué se había roto. Todos los estudios y ensayos realizados han permitido mostrar esta hipótesis como la más altamente probable, habiéndose detectado asimismo en qué elemento concreto de la cimbra pudo iniciarse la rotura. En efecto, la observación de los restos de la cimbra en el suelo permitió detectar que la parte de la cimbra en la que era más probable que se hubiera producido la rotura era la que se conoce como marco trasero, que es un elemento singular. Este marco trasero es la zona de anclaje de la cimbra con el encofrado de hormigón en su punto más retrasado.

Todas las conclusiones que les he ido exponiendo se apoyan, como también he mencionado, en múltiples y consecutivas campañas de ensayos de laboratorio y análisis estructurales. Quiero referirme ahora a estos ensayos y a las conclusiones extraídas de cada uno de ellos, haciendo una mención especial a los llevados a cabo sobre el marco trasero. En este sentido, les indicaré que entre enero y abril de 2006 se llevó a cabo la comprobación de la geometría de los elementos caídos de la cimbra y pudo recomponerse la situación de los apoyos de la misma así como la de sus principales elementos, comprobándose que la concordancia en las dimensiones y posición de los elementos era adecuada. Entre febrero y junio de 2006 se llevó a cabo una campaña de ensayos para la comprobación de las características de los materiales que se centraron, como he dicho anteriormente, en el acero de los tornillos, en el acero de los perfiles laminados que componen la cimbra y en las soldaduras. Todos los ensayos realizados muestran que el acero era de buena calidad y los parámetros técnicos que lo definen están dentro del rango que indican las normas e incluso por encima, e igualmente ocurre con el material de los tornillos.

Entre los meses de junio y julio de 2006 se realizaron una serie de ensayos a escala real para comprobar la estabilidad de los apoyos en los que se reprodujeron las condiciones de apoyo de la cimbra. Se pretendía comprobar si es posible que los apoyos de la cimbra se hubieran roto o desestabilizado y así hubieran hecho que la cimbra se cayera. Los resultados de los ensayos mostraron que para que los apoyos empezaran a moverse era necesario aplicar fuerzas horizontales elevadísimas y en ningún caso parece ni tan siquiera posible que pudieran haber aparecido sobre los apoyos de la cimbra esas

fuerzas horizontales tan elevadas. Todo ello indica que podría reducirse al mínimo la probabilidad de que el accidente se originara en una rotura o desequilibrio de apoyos. El día 8 de julio de 2006 se llevó a cabo un gran ensayo a escala real sobre la cimbra del viaducto del río Seco, situado en la misma obra, que es una cimbra similar a la siniestrada, para comprobar su funcionamiento. Los objetivos del ensayo eran varios. Por una parte, se pretendía conocer el funcionamiento de la cimbra durante un ciclo completo de operaciones de avance. Además, mediante un complejo sistema de sensores se quiso evaluar el nivel de esfuerzos en determinados elementos de la cimbra que se consideraban críticos, en concreto el marco trasero. Y, por último, y del mismo modo que ocurrió en el día del accidente, se simuló el efecto de la avería eléctrica, haciendo que la cimbra de la izquierda llegase a avanzar unos 20 centímetros más que la cimbra del lado derecho. Los sensores mostraron un comportamiento totalmente normal de la cimbra durante toda la fase de avance. En la simulación de la avería eléctrica durante el ensayo no se observó ningún comportamiento anómalo de la cimbra, ni coleteos ni mostraron los sensores ningún incremento de esfuerzo significativo en las secciones críticas de la cimbra. En este ensayo también se confirmó como muy improbable la hipótesis de que la cimbra se hubiese caído por la existencia de fuerzas horizontales que tendiesen a sacarla de los apoyos.

Me detendré en este punto de los ensayos llevados a cabo en el marco trasero que, como les he indicado, parecía el elemento que pudo haber originado la caída. En primer lugar, se ensayaron las soldaduras del mismo. En las uniones soldadas del marco trasero accidentado se detectaron ciertas irregularidades pero no era posible evaluar la resistencia mecánica real de la unión una vez que estas soldaduras ya estaban rotas. En los ensayos realizados para estimar la resistencia de las soldaduras en las zonas en las que aún no se habían roto, las resistencias obtenidas eran casi el doble que las calculadas según la normativa y con valores cercanos a la propia tensión de ruptura del acero. Se calculó también indirectamente el peso de la cimbra a través de las dimensiones de cada uno de sus elementos y de la densidad de los materiales que la componen. Se comprobó que el peso de la cimbra calculado de forma teórica coincide con el peso real, que fue medido en un ensayo de pesaje sobre la cimbra del viaducto del río Seco. Además, se hicieron ensayos para la determinación de la carga de rotura del marco trasero. Así, entre los días 15 y 29 de julio del 2006, se produjo un ensayo de rotura a escala real de un tramo de cimbra de unos 40 metros de longitud en la zona del marco trasero con la misma geometría y calidades de los materiales que la cimbra siniestrada. Los ensayos se realizaron en Touro, en A Coruña. El ensayo consistía en aplicar de forma incremental una fuerza vertical sobre la cimbra hasta conseguir que esta se rompiera. Durante los ensayos se colocaron sensores para controlar las principales magnitudes que se querían medir. En todos los ensayos la rotura de la cimbra se

produjo precisamente en la zona del marco trasero, alcanzándose cargas de rotura con tracciones en la unión comprendidas entre 265 y 340 toneladas por cordón y mecanismos frágiles de rotura sin prácticamente deformaciones globales plásticas de preaviso. Es decir, la rotura del marco trasero se producía de forma súbita una vez alcanzado un determinado nivel de carga pero sin que en el instante anterior pudieran apreciarse indicios de deformaciones en ninguno de los elementos. La rotura del marco trasero se originaba en la unión soldada entre una chapa metálica, llamada cartela intermedia, y el perfil vertical. A partir de estos resultados, se procedió a realizar una inspección detallada de los restos del marco trasero siniestrado entre agosto y diciembre de 2006, a partir de la cual se dedujo la evidencia de que el esquema de rotura de ese elemento se correspondía con un tipo de rotura en el aire previa a la caída de la cimbra.

Además de los ensayos, otros de los núcleos fundamentales de la investigación han sido los análisis estructurales desarrollados por ingenieros de caminos especialistas en diseño y cálculo de estructuras de las principales empresas de ingeniería. Los análisis estructurales han seguido dos líneas de trabajo fundamentales. Por una parte, a través de complejos modelos de cálculos en tres dimensiones que representa la totalidad de la cimbra, sus condiciones de apoyo y todas las cargas que actúan sobre ella, se determinó cuál era el nivel de esfuerzos que actuaban en cada elemento de la cimbra en el momento de la caída. Con estos cálculos se comprobó que, una vez tenidos en cuenta todos los efectos más desfavorables posibles, resultó que el esfuerzo máximo que tenía que soportar la cimbra en esa zona era de solo 190 toneladas de tracción por cordón, bastante inferior al valor de la resistencia de esa zona que se obtuvo en los ensayos a escala real, que estaba entre 265 y 340 toneladas de tracción por cordón. Por otra parte, se realizaron también complejos modelos de cálculos para simular el comportamiento concreto de la zona del marco trasero. En estos modelos se han representado con detalle todas y cada una de las distintas chapas, perfiles y tornillos que componen dicho elemento y se estudió cómo se produce la transmisión de fuerzas entre todos esos elementos. Este análisis permitió corroborar, en primer lugar, que la carga de rotura de la zona del marco trasero está en el rango de las 300 toneladas de tracción por cordón. En segundo lugar, los análisis permitieron comprobar que si en el marco trasero se reduce la resistencia de la cartela intermedia o se reduce la resistencia de algún tornillo, la resistencia final del conjunto del marco trasero se reduce de manera muy significativa. Es decir, en condiciones normales el marco trasero hubiera resistido cerca de 300 toneladas por tracción del cordón inferior pero en este caso no consiguió resistir 190 toneladas. Las causas de este hecho no han podido confirmarse pero podría ser que los sucesivos ciclos de utilización de la cimbra pudieran haber debilitado la resistencia de las soldaduras de las cartelas sometidas a elevadas plastificaciones, lo que puede haber llevado a un proceso de deterioro progresivo.

Por otra parte, podría haberse producido un eventual afloje de alguno de los tornillos del marco trasero durante los diferentes ciclos de trabajo de la cimbra, lo que hubiese conducido a una redistribución de esfuerzos en la unión que podría suponer también la ruina de la cartela intermedia y desencadenado el colapso.

Con todo lo expuesto hasta el momento, paso a resumirle las conclusiones de la comisión. El sistema de construcción de puentes mediante autocimbra es un sistema ampliamente utilizado y contrastado. No se ha podido detectar ni justificar ningún tipo de sobresolicitación, sobreesfuerzo o sobrecarga significativa en el momento y circunstancia del accidente distinta a las que pudieran haberse producido en ocasiones anteriores en las que se había utilizado la cimbra. Parece confirmado que la caída se produjo por rotura al aire y que el colapso de la cimbra se desencadenó por la rotura del marco trasero de la batería izquierda por tensiones a flexión positiva, es decir, por tracción en la zona inferior de la pieza. Parece también que el elemento fusible en la rotura del marco trasero fue la soldadura de la cartela intermedia, es decir, el elemento donde se concentró la posibilidad de ruptura fue la soldadura que existe en la cartela intermedia. La investigación realizada, pese a haber sido exhaustiva, no ha logrado identificar unívocamente las causas del debilitamiento. Se apuntan distintas causas posibles: que algunas soldaduras estuvieran debilitadas por el uso anterior de la cimbra, sin que esto se haya podido comprobar ni se haya detectado en la obra mediante las técnicas habituales de control, o bien que alguna tuerca pudiera haberse aflojado durante los sucesivos ciclos, cosa que tampoco ha podido quedar demostrada porque estos análisis no han podido producirse una vez producida la rotura y la caída de la cimbra. Teniendo en cuenta la causa probable de la caída y de acuerdo con la normativa vigente y con los usos comúnmente aceptados hasta ahora para la utilización de las cimbras, el accidente no era previsible.

Por otra parte, hay que indicar que la comisión de seguridad, que, como he dicho anteriormente, también fue creada al día siguiente del accidente, ha elaborado un extenso informe de más de 300 páginas cuya redacción finalizó el día 3 de febrero de 2006. Este informe concluye que la obra estuvo bien gestionada desde el punto de vista preventivo y que se cumplieron todos los procedimientos internos que tiene establecidos el Ministerio de Fomento. A saber, la obra disponía de un coordinador de seguridad y salud nombrado por el ministerio, que trabaja para la Empresa de Ingeniería y Prevención de Riesgos, S.L. y está en posesión del título de máster superior en prevención de riesgos laborales. La obra además contaba con el correspondiente Plan de Seguridad y Salud y varios anexos al mismo informados favorablemente por el coordinador y que fueron aprobados por el jefe de la demarcación. En el citado Plan de Seguridad y Salud, concretamente en el apartado 4.7, se analiza el medio auxiliar cimbra de avance o autocimbra, en el que se relacionan los diversos trabajos a

ejecutar con el citado medio y se analizan las operaciones de montaje y desmontaje de la cimbra y la primera puesta, traslados para siguientes manos y última puesta. En el anexo 6 del plan se entra con profundidad a analizar las peculiaridades constructivas con las que la empresa subcontratista realiza la ejecución de viaductos para la Herradura UTE, adaptando la seguridad al proceso constructivo adoptado por la subcontrata Estructuras y Montajes de Prefabricados, S.L. En el anexo 15 se hace referencia a medidas preventivas para el viaducto del río Verde redactado para adoptar medidas tendentes a la supresión de riesgos motivados por la interferencia de actividades derivadas de la ejecución del viaducto y los trabajos propios de la planta de hormigón situada al pie del mismo. La Inspección de Trabajo tenía constancia de las aprobaciones de los diferentes anexos a través de anotaciones del coordinador en el libro de incidencias. Por otra parte, el aviso previo y sus diferentes actualizaciones de la obra estaban convenientemente diligenciados y registrados en la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía. El contratista principal, la Herradura UTE, tiene abierto un centro de trabajo para la obra objeto de la comisión realizada el 16 de septiembre de 2002. Además de lo expuesto, los agentes sociales venían realizando con periodicidad trimestral visitas a las obras para comprobar la adecuación de las medidas preventivas implantadas y su adecuación a las circunstancias de la obra y para examinar la documentación generada en materia preventiva. La última de estas visitas se realizó el 20 de septiembre de 2005, es decir, 48 días antes del accidente y ahí ya no se hacen observaciones sobre la cimbra, como en ninguna de las anteriores.

Antes de finalizar, me gustaría recordar que al principio de mi intervención mencioné que la comisión, además de determinar las posibles causas del accidente, tenía por cometido, si se consideraba conveniente, elaborar un informe sobre las medidas que podían adoptarse para evitar situaciones similares. Así, durante la investigación se han puesto de manifiesto algunas medidas que es conveniente adoptar para incrementar la seguridad en la utilización de estas cimbras. En este sentido, la Dirección General de Carreteras ha emitido dos notas de servicio: una nota de servicio sobre instrucciones complementarias para la utilización de elementos auxiliares de obra en la construcción de puentes, que se hizo el 12 de mayo del 2006, y otra nota de servicio sobre instrucciones para la utilización de cimbras autolanzables móviles en la construcción de puentes de carreteras, del 14 de marzo de 2007, cuando ya estaba muy avanzada la investigación. En la primera de ellas se dan instrucciones para mejorar los proyectos y el control de utilización de las cimbras y en la segunda se dan instrucciones relativas a determinadas comprobaciones que se han de hacer en los proyectos, así como sobre detalles constructivos y planos que en ellos se deben incluir, relativas al montaje de las cimbras reforzando los controles y todas las medidas que garanticen el mayor grado de seguridad posible y relativas al funcionamiento de las

cimbras de forma que se consiga igualmente el mayor grado de seguridad. Además, se han tomado otro tipo de medidas que paso a enumerar. Está en preparación una orden ministerial para modificar el Pliego general de prescripciones técnicas para obras de carreteras e incluir en él los aspectos básicos contemplados en las anteriores notas de servicio. Actualmente se encuentra en tramitación en el Ministerio de Fomento y pendiente de su ultimación. La Dirección General de Carreteras promovió en diciembre 2005 la elaboración por parte de las empresas constructoras, a través de la Confederación Nacional de la Construcción, de un manual o de unas recomendaciones para diseño y uso de cimbras autolanzables que permitiera a las empresas disponer de una referencia técnica, de la que ahora carecen, con el mismo objetivo de mejorar la seguridad de este medio auxiliar de la construcción, y dicho manual está en un estado muy avanzado de redacción. Asimismo, la comisión encargó al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Cedex, la elaboración de un protocolo para el establecimiento de un sistema de inspección técnica de este tipo de cimbras por el cual, con la periodicidad que se determine, se revisen por entidades autorizadas al efecto. De igual manera, por parte de ADIF se han elaborado notas relacionadas con la adopción de medidas encaminadas a dotar de una mayor seguridad el funcionamiento de estas cimbras.

Me gustaría concluir, señorías, destacando lo que ha sido una rápida reacción del Ministerio de Fomento tras el lamentabilísimo accidente. Se puso en marcha de inmediato una investigación interna para determinar las causas, se puso a disposición del juez instructor para colaborar en la investigación judicial, no ha regateado medios para llevar a cabo las pruebas que los expertos, tanto judiciales como propios, han considerado convenientes, ha tenido como principal objetivo el llegar a saber por qué se produjo el accidente para evitar otros en el futuro y ha tomado medidas para mejorar todo aquello que se ha ido viendo que podía incrementar la seguridad de los trabajos similares en el futuro. Sin más, y a la espera de sus preguntas, acabo esta intervención y espero poder satisfacer las dudas que haya generado el contenido de la misma.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el señor Ayala por el Grupo Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias y bienvenido, señor Morlán, a esta que fue su casa en la anterior legislatura. Le agradezco las explicaciones que nos ha dado, explicaciones que por otra parte han sido totalmente parciales. Antes de centrarme de lleno en su explicación, quiero hacer expresa protesta del Grupo Parlamentario Popular porque haya comparecido el secretario de Estado y no la ministra de Fomento. La ministra de Fomento en reiteradas ocasiones, y una de

ellas en esta misma sala, dijo que personalmente vendría a dar explicaciones cuando, según ella, se dispusiera del informe definitivo sobre el accidente de La Herradura. Es curioso que hayan tenido que transcurrir dieciocho meses y dos días para que esta comparecencia se produzca y, una vez más, desatendiendo una promesa de la propia ministra. No ha venido a esta comparecencia, con lo que demuestra una vez más el desprecio que tiene por el Congreso de los Diputados o por afrontar la realidad y sus responsabilidades. Señor Morlán, usted no es doña Magdalena Álvarez disfrazada de don Víctor Morlán. No ha cumplido su promesa, y es más, estamos no solamente ante un incumplimiento, sino ante una falta de dar la cara ante sus compromisos, y esa falta de dar la cara supongo que vendrá motivada por no tener las cosas claras y no poder venir aquí a decir qué es lo que pasó o dónde están las responsabilidades, porque ahí es donde indudablemente tendríamos que llegar. Eso sí, la ministra tiene todo el tiempo del mundo para inaugurar obras en las cuales no ha invertido ni un solo euro —el otro día la veíamos en la T-4 inaugurando el metro—, de la misma manera que tiene un afán desmedido por cortar cintas de obras en las que ella no tuvo ni siquiera la iniciativa de la contratación, sino simplemente la mera continuación de las obras. Esa es la actitud de la señora ministra de Fomento y ese es el planteamiento que le obliga a usted hoy a estar escuchando cosas que, desde luego, no van con usted y que usted no tendría que oír, sino que las tendría que oír la ministra. Está bien que dedique el tiempo a inaugurar el metro de la T-4, porque así todos los españoles han comprobado que la ministra de Fomento no invierte un euro, no decide ni una sola inversión y tiene que ir al arrastre, tiene que ser la rémora de las obras del Partido Popular. Cada vez está más claro, señor Morlán, cada vez es más evidente que la gestión del Ministerio de Fomento es absolutamente penosa.

Entrando de lleno en la intervención y en el informe —del cual deberíamos haber dispuesto los grupos parlamentarios con anterioridad, ya que se ha producido mucha demora en la elaboración de este informe—, me gustaría pedirle una copia del mismo, no de los 23 tomos que usted dice que tiene, pero sí por lo menos del resumen y del informe final, tal y como usted ha hecho aquí hoy, al mismo tiempo que de todas las notas de servicio o las órdenes interiores que se hayan producido en la Dirección General de Carreteras desde el 7 de noviembre de 2005 y que tengan consecuencia u origen en el accidente de Almuñécar. Por tanto, le solicito, señor Morlán, que nos facilite esa documentación.

Señor Morlán, después de esos 23 tomos de análisis, después de esas más que exhaustivas pruebas, tanto en laboratorio como a escala real, después de esos 18 meses que se ha tardado en la elaboración del informe y en su comparecencia, a pesar de que, como usted ha dicho, desde el 3 de febrero de 2006, es decir hace ya un año y cuatro meses, ya el informe de seguridad se encontraba en disposición de ser utilizado, porque era definitivo, por el ministerio, hoy viene usted aquí y dice que no se sabe

cuál ha sido la causa del accidente y que puede haberse producido por dos razones diametralmente opuestas, diametralmente distintas y que una excluye a la otra; es decir el deterioro progresivo de la soldadura trasera es incompatible, por imposible coincidencia, con el eventual afloje de uno de los tornillos que sujetan la cimbra en la parte posterior. Después de tantos análisis no sabemos cuál es la causa del accidente. Lo que es más preocupante es que no sabemos que haya ninguna responsabilidad en este accidente, porque usted tampoco se ha atrevido a decir aquí que se tratara de un caso fortuito o de un mero accidente ocasional; no lo ha dicho. Por lo tanto, hay alguna responsabilidad, y evidentemente la hay porque nos encontramos con un accidente que se produce en una obra sin cobertura técnica, señor Morlán. Usted aquí hoy no nos ha dicho que esta obra se estaba ejecutando sin ningún proyecto que la respaldara, que esta obra estaba ejecutándose como consecuencia de una modificación que se había propuesto del proyecto original que no estaba aprobado técnica ni económicamente. Es curioso que ese modificado era de la obra que se había solicitado el 6 de abril del 2005 —señor Morlán, usted hoy lo ha ocultado expresamente a esta Comisión— y no tenía aprobación, ni tampoco la tiene hoy todavía, señor Morlán. ¿O sí? Todavía no tiene hoy aprobación este modificado. El señor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, viene aquí hoy a hablarnos de unas posibles causas de un accidente y oculta a la Comisión, oculta al Congreso de los Diputados que esta era una obra sin cobertura técnica, que esta era una obra con un proyecto que no estaba aprobado y que ustedes consintieron que se siguiera ejecutando; ustedes tienen la responsabilidad de una obra que se ejecuta sin proyecto y se deben exigir responsabilidades, depurando toda la escala de mando del ministerio. Si no hay responsabilidad hasta la dirección general, habrá que subir más arriba para ver dónde está. Evidentemente tardan 18 meses en acudir y no viene la ministra a dar la cara; cómo va a venir la ministra a dar la cara si todas estas circunstancias se están ocultando. Por tanto, señor Morlán, me parece que estamos ante una situación bastante seria en una obra que se ha paralizado en todos los viaductos que tenía; se han terminado las obras finales que no afectaban a los viaductos, pero los viaductos siguen paralizados. Esto ha sucedido en una obra, señor Morlán, que parece que ha tenido algunas dificultades de continuidad. Apareció en los medios de comunicación que se había rescindido el contrato con la UTE La Herradura. Solicitamos información al ministerio, pero no se nos ha facilitado, ni en positivo ni en negativo. Parece que esa rescisión no se ha producido todavía pero también es verdad que las obras no continúan. Señor Morlán, ¿dónde está la orden de paralización permanente de las obras? ¿Dónde está el nuevo cuadro de cumplimiento temporal de la obra? Señor Morlán, ¿dónde está, en definitiva, la aprobación de estos modificados que necesita, o debiera necesitar, la obra por cuanto ustedes estaban consintiendo que esta se hiciera por la adjudica-

taria sin el proyecto correspondiente? Evidentemente, aquí no se puede echar la culpa nada más que a la Administración, que es la que consiente que la obra se ejecute sin el soporte técnico necesario.

Señor Morlán, este fue un accidente que se produjo en noviembre del 2005 y que es emblemático para otra serie de accidentes que se están dando en la gestión atropellada del Ministerio de Fomento. Usted ha querido decir hoy aquí que funcionó inmediatamente la comisión de coordinación y que el ministerio rápidamente se puso en funcionamiento y respondió. Señor Morlán, ya le he dicho en alguna ocasión, si no a usted a la ministra directamente, que eso no es cierto, que la seguridad en el Ministerio de Fomento y en la Dirección General de Carreteras es una utopía, porque ustedes mismos dejaron de nombrar —lo tienen vacante desde diciembre de 2004—, el cargo de coordinador general de Seguridad del ministerio, que era precisamente la figura creada en la anterior legislatura para coordinar la seguridad de todas las obras públicas. Al margen de la cuestión técnica fundamental de la ejecución de esta obra, usted ha querido obviar la responsabilidad del ministerio aduciendo que la cimbra es un elemento ajeno a la obra. Evidentemente, la cimbra es el elemento auxiliar que permite la construcción de los tableros del viaducto y que luego se quita. No estaba prevista en cualquier caso la construcción del viaducto con cimbras? Naturalmente. ¿Las medidas de seguridad y el mínimo de vigilancia y control auxiliar que necesite una obra no obliga a ver el estado en el que se encuentra la cimbra? Usted ha dicho y no ha dicho —otra vez en la nebulosa— que se había utilizado en seis veces anteriores sin ningún tipo de defecto, con lo cual se suponía que la cimbra estaba bien, pero luego ha dejado entrever que a lo mejor hay un cansancio o desgaste de materiales. Evidentemente, no ha querido usted aclarar cuál es la causa; seguimos sin saberla, pero el desgaste o el cansancio de los materiales forma parte inexcusable de las comprobaciones que la dirección técnica y la seguridad de la obra tienen que hacer antes de autorizar que una obra se ejecute. Por tanto, que la cimbra fuera un elemento exterior no excusa en ningún caso la responsabilidad absoluta que tiene el ministerio. También es de extrañar que esa investigación interna que ustedes han hecho no haya dejado entrever todas estas cuestiones. Es necesario que el ministerio, y así lo exige el Grupo Popular, haga una depuración de las responsabilidades de este accidente. Señor Morlán, no es suficiente que usted hoy no sepa la causa, no es suficiente que los técnicos no puedan determinar si fue el afloje de un tornillo o el deterioro progresivo de una soldadura. Es suficiente con que sepamos que se está ejecutando una obra sin soporte, que está paralizada y que además está suponiendo un retraso —del cual usted tampoco ha hablado aquí— en la disponibilidad de un tramo de la A-7, que en Granada hace mucha falta, y que es un desprecio a los granadinos; debe ser esa la razón por la que tampoco el presidente de la Comisión, que es candidato a la Alcaldía de Granada, está aquí hoy, porque no podía

ver con buenos ojos el trato que los granadinos estaban teniendo.

Me voy a adelantar a una cuestión, señor Morlán, sobre el hecho de que esta obra se hiciera sin la aprobación de un modificado. Ya se insinuó en su momento, cuando el accidente, que era una obra que había ejecutado el Grupo Popular. Solo faltaría que hoy también la responsabilidad, la culpa de este accidente producido año y medio después de que ustedes estuvieran dirigiendo la obra fuera del Grupo Popular. En efecto, él que fue quien adjudicó esta obra en septiembre del 2002, pero se estaba ejecutando bajo su dirección y con un modificado que plantearon ustedes, y no es una práctica que el Grupo Popular mantuviera con anterioridad. Lo digo a los efectos de prever sucesivas intervenciones, porque el señor Álvarez Cascos, al contrario que doña Magdalena Álvarez, cada vez que se autorizaba la continuación de una obra, cuyo modificado se estaba tramitando, firmaba y se responsabilizaba, a los efectos del artículo 65 del Reglamento, de que podía continuarse con la obra de forma técnica. La ministra no lo ha querido hacer en ningún caso, no lo ha hecho, señor Morlán, por lo tanto los planteamientos y el rigor de la gestión del Ministerio de Fomento en la anterior legislatura y también en esta es sustancial y radicalmente distinto. Hay cosas que sí entiendo; yo entiendo que haya modificados que no quieran o no consientan ustedes que se tramiten sin la firma de la señora ministra. Naturalmente, señor Morlán, estamos sufriendo una situación en la que hay múltiples retrasos en la ejecución de las obras públicas, y fundamentalmente de la Dirección General de Carreteras, porque no se ponen de acuerdo con los modificados. ¿Sabe usted por qué? Porque están ustedes soportando bajas en las adjudicaciones —este no es el caso— que les obligan a una política general en cuya finalidad ustedes no tienen seguridad ninguna. Le voy a poner un solo ejemplo, variante de Villarrobledo, adjudicada con el 41 por ciento de baja; las obras realmente no han empezado porque la empresa adjudicataria sabe que sin un modificado no puede soportar un 41 por ciento de baja. Ustedes han tratado de rescindir el contrato, han hecho ofertas a otras compañías, han pretendido que Vías y obras, que me parece que es la empresa adjudicataria, asumiera el precio de la adjudicación. Evidentemente, ninguna sin un complementario, sin un modificado, ha consentido en admitir la obra, por tanto ni han podido rescindir ni pueden empezar la obra. Se ha hecho un movimiento de tierras simbólico porque la empresa no quiere perder sus derechos y ustedes lo están consintiendo. ¿Cuál es la conclusión? Que los ciudadanos de Villarrobledo, y en este caso los de Granada, están viendo cómo se retrasa la ejecución de las obras por su auténtica ineficacia y por su falta de rigor en la gestión de las obras públicas. Esa es la verdad de lo que está sucediendo, y este accidente del año 2005 fue quizá el detonante de una actuación posterior.

Señor Morlán, el índice de accidentalidad del ministerio es importantísimo. No solamente hemos tenido este

accidente; tuvimos otro en la alta velocidad Madrid-Valencia con varios heridos; el hundimiento en la tuneladora de San Pedro, que sabe usted el tiempo que se tardó en recuperar, también ahí existe alguna cuestión importante; el techo de la nueva terminal del aeropuerto de Mahón; el puente sobre el río Nalón en la autovía del Cantábrico; los 500 metros lineales del puerto de Barcelona, que el otro día la ministra dijo que no era responsabilidad suya porque era de Puertos del Estado. —Es perfecto que la responsabilidad sea de Puertos del Estado o de la Autoridad Portuaria de Barcelona y no del Ministerio de Fomento—; o si no ya las grietas de El Prat en la alta velocidad por esas prisas denodadas en acabar una obra que ojalá termine en 2007 pero que yo tengo que poner en duda; y eso por no hablarle de la cantidad de accidentes que se están produciendo en los propios medios de transporte. Como veo que se me está acabando el tiempo, no necesito incidir en ellos, a pesar de que son muy preocupantes en lo que es la actuación global del ministerio. Señor Morlán, y como conclusión, usted ha ocultado hoy aquí información al Congreso de los Diputados, usted no ha dicho de verdad qué es lo que ha pasado ahí y se demuestra una falta de rigor absoluto en la gestión del ministerio, y un abandono y desprecio en este caso por los granadinos que desde luego me daría vergüenza.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor De la Encina por el Grupo Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Bienvenido a la Comisión de Fomento y Vivienda, señor secretario de Estado, para informar exhaustivamente, como lo ha hecho, sobre las conclusiones de la comisión de investigación de las causas del accidente que se produjo el día 7 de noviembre del 2005 al caer desde 68 metros de altura una estructura del viaducto de la construcción de la A-7 a su paso por Almuñécar en Granada. En primer lugar, deseo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista reiterar las condolencias y nuestro pesar por tan lamentable accidente a los familiares de aquellos cinco trabajadores portugueses, un español y tres heridos que se produjeron tras el desplome de la estructura del viaducto del río Verde en Almuñécar. También he de recordar, como no, algo que ya se ha dicho, que el presupuesto de este tramo ascendía a 157,3 millones de euros y que se había licitado por el Ministerio de Fomento concretamente en diciembre del 2001.

Antes de comenzar a hablar del tema que nos trae hoy aquí, quiero dejar clara la respuesta del Grupo Parlamentario Socialista a la protesta que ha hecho el portavoz del Grupo Popular sobre la ministra de Fomento. Señor Ayala, la ministra de Fomento siempre ha dado la cara, la dará y la seguirá dando sobre cualquiera de los problemas en que se requiera su intervención o cuando se pidan explicaciones al Gobierno. Le quiero recordar a S.S. que la Mesa votó favorablemente no solo la admisión de su comparecencia, la del Bloque Galego y la de Izquierda

Unida —cuyos representantes no nos pueden acompañar aquí hoy— y la suya, sino que también en la reunión de portavoces el otro día se decidió, y además sin ningún comentario en contra, lo cual sorprende, que compareciera el secretario de Estado. La ministra se comprometió a que el Gobierno daría inmediatamente explicaciones cuando estuviera concluida la comisión de investigación. Se ha concluido ahora, a los 18 meses y dos días, que es cuando se viene a dar la cara, cuando se ha concluido, señor Ayala. ¿Quién viene? El Gobierno. O ¿es que el secretario de Estado no es miembro del Gobierno? **(El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.)** Ah, ¿no? ¿No es miembro del Gobierno? **(El señor Ayala Sánchez: ¿Está en el Consejo de Ministros?)** Que no esté en el Consejo de Ministros no significa que no sea miembro del Gobierno. Además usted sabe que por razones legales y reglamentarias es el Gobierno quien decide si comparece la ministra o el secretario de Estado. Por tanto, no solamente hay razones legales y razones reglamentarias, sino razones parlamentarias porque se ha hablado en la junta de portavoces; yo no tengo la culpa de que usted no estuviera el otro día en la reunión de portavoces. A lo mejor estaba haciendo campaña en Murcia; por cierto S.S. ha arremetido contra el presidente de la Comisión que no puede estar aquí hoy, y no porque —como usted ha dicho, ya que son expertos en manipular la realidad— le dé vergüenza ante los granadinos. Este no es un problema de los almuñequeros o de los granadinos. Cuando fallece una persona es un problema de todos los españoles **(Varios señores diputados. ¡Muy bien!)**, indiferentemente del lugar donde se haya fallecido. Cómo puede usted ser tan miope políticamente y trasladarlo a la mezquindad de que el presidente de la Comisión no comparece porque le puede dar vergüenza hablar este tema ante sus paisanos. Sabe usted además que es el candidato a la Alcaldía de Granada y tendrá sus motivos para no estar hoy aquí. No se deslice por esa senda. Usted no compareció, usted faltó, sin ninguna causa que me conste —ni quiero saberla— a la reunión de portavoces, en la que estuvo su compañero Pablo Matos y no dijo absolutamente nada, al igual que nadie... **(El señor Ayala Sánchez: Consta en acta.)** Perdón, yo no le he interrumpido aunque he oído muchas barbaridades en su intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Le ruego, por favor, que tenga la misma cortesía que yo he tenido con usted tragando saliva, eso sí, pero no molestándole. **(Risas.—Rumores.)**

Su compañero Pablo Matos no objetó nada y los demás grupos parlamentarios tampoco. No hay una comparecencia aquí en la que sin comparecer la ministra no la atropelle S.S. como ha hecho esta mañana. No puede ser que venga usted aquí, ponga verde a la ministra y cuando tiene que hacerse alguna objeción, como el otro día, no diga nada, porque me parece que eso no es elegante parlamentariamente ni es su estilo además. En todo

caso, me importa resaltar algo más. El Gobierno dijo que daría información y que comparecería en el momento en que estuviera concluido el informe de la comisión; aquí está el Gobierno dando la cara, como ha hecho siempre la ministra. Le recuerdo, señor Ayala, que en los últimos meses hemos tenido aquí a doña Magdalena Álvarez para hablar del tema de El Prat, del de Air Madrid y del de Cercanías durante dos semanas continuadas en el Pleno. Por tanto, no venga S.S. a dar lecciones aquí ni a acusar a nadie, cuando precisamente si algo podemos decir es que hemos hecho que el Parlamento sea el lugar de primacía de la política española. No tenía intención de hablar de esto pero aprovecho para decírselo. Este Gobierno, entre otros logros, ha conseguido que el Parlamento sea el debate central de la actividad política; la primacía política esta aquí, en el Congreso de los Diputados, aunque se había perdido. Ya no le hablo del Senado, donde no existía prácticamente actividad política, donde el presidente no comparecía para dar explicaciones, donde no había reuniones ni de presidentes de comunidades autónomas, como las hay ahora, hasta que vino el señor Zapatero. Por tanto, no se deslice por ese camino de crítica, que yo entiendo —perdón— banal y secundaria, sobre el Gobierno, diciendo que no da explicaciones, porque la mejor prueba de que el Gobierno da explicaciones está aquí con el número dos del Ministerio de Fomento, el secretario de Estado. Yo quería hacer esta reflexión porque usted siempre aprovecha que no está la ministra para arremeter contra ella de una manera destemplada, como lo ha hecho ahora.

Yendo ya al fondo del tema, que me parece que es lo más importante, efectivamente la empresa ganadora de ese concurso que he dicho que se adjudicó por ustedes en noviembre del año 2001 fue la unión temporal de empresas formada por Azvi, que tiene su sede en Sevilla, Proder y Obras Subterráneas, ambas de Madrid. A S.S. le consta —soy consciente de que le consta— que son empresas de una importancia fundamental dentro de las empresas de tamaño medio del sector, con gran prestigio y solvencia reconocida, especializadas en obras civiles y que cumplían sobre todo los planes de seguridad, de prevención de accidentes, de coordinación de seguridad e higiene en el trabajo y todas las medidas preventivas exigidas. Yo no voy a venir aquí a hablar ni le voy a dedicar más de un segundo a estas empresas. ¿Acaso duda usted de ellas? Ni siquiera los medios más acreditados en este ámbito han podido decir una palabra sobre ellas. Efectivamente, esas firmas subcontrataron a una empresa gallega, Estructuras y Montajes de Prefabricados, que a su vez subcontrató con la empresa portuguesa Douro Montemuro; son empresas que llevan muchos años de especialización en este tipo de obra civil y que no creo que usted tenga nada que objetar sobre ellas.

Respecto al accidente, desde el primer momento desde todos los ámbitos, (judicial, fiscal, laboral y político), como hoy se demuestra aquí, ha existido el máximo deseo de esclarecer los hechos y exigir responsabilidades donde las hubiera. Nos encontramos con lo mismo de

antes, S.S. viene aquí a exigir responsabilidades y a decir que se tienen que depurar responsabilidades. Señor Ayala, ustedes practican la hipocresía política en sumo grado, porque son los más exigentes con los demás, aunque nunca ustedes se exigen a sí mismos ni nunca se exigieron en el pasado más reciente. No voy a hablar aquí ahora otra vez del *Prestige*. Podía hacerlo porque con el *Prestige* vivimos lo que era el despropósito de la falta de responsabilidades. ¿O es que no hubo algunas responsabilidades? No voy a hablar del Yack 42, ni siquiera voy a hablar de la guerra de Irak. Hasta Estados Unidos y su presidente han reconocido los errores. Aquí estamos esperando todavía a que algunos de ustedes los reconozcan, las mentiras que dijeron a millones de españoles. Cuando se da toda la información, se comparece en el momento en el que se termina la investigación y se explica, como ha hecho exhaustivamente el secretario de Estado, usted exige responsabilidades políticas. ¿Por qué no se lo aplican ustedes en primer lugar para tener más credibilidad para después exigírsela a los demás, que sí la estamos dando? Por tanto, me parece que también se equivoca usted por ahí. El ejemplo más paradigmático de esto lo hemos vivido en la comparecencia anterior con el diputado de Almería, el señor Rafael Hernando. Dicho señor, cuando se produjo este accidente, hizo unas declaraciones absolutamente duras contra el Gobierno en las que pedía hasta una comisión de investigación. Manifestó en su legítimo derecho: El PP denunció hace quince días el empleo de material defectuoso en la obra de la A-7; irregularidades destapadas, comisión de investigación. Todo aquello que planteaba don Rafael Hernando se ha contestado. Él ha estado aquí ahora, hace un momento, pero no le acompaña hoy ni siquiera; no sé si es que le querrá dejar solo porque le dé vergüenza por lo que dijo y pidió. Ahora que se demuestra que fue absolutamente falso y que hubo nuevas mentiras, como suelen hacer ustedes, en lo que dijo, hoy no da la cara. Se le ha contestado por este Gobierno a todo y se le ha demostrado de manera exhaustiva con la información que nos ha dado y continuará dando el secretario de Estado. Ustedes en aquel momento hicieron lo que S.S. hoy: pedir responsabilidades políticas que luego se demuestra que no las hay, y algo más lamentable, jugaron con las víctimas, como suelen hacer habitualmente. Ya no hablamos de las víctimas de estos seis operarios, ustedes lo hacen con todas las víctimas, incluidas las del terrorismo, que es mucho más grave; de eso no vamos a hablar aquí hoy porque no toca pero es lo habitual en ustedes, aprovechar cada vez que hay un muerto, como en este caso, para hablar en el sentido que S.S. lo ha hecho. En este tema se equivoca también porque precisamente la seguridad es el pilar básico, como dijo el presidente del Gobierno en su primera comparecencia y como dijo la ministra en su primera comparecencia en esa Comisión, de este Gobierno y de este Ministerio de Fomento. Nunca se han registrado, señor Ayala, si no pida datos oficiales, tasas tan bajas de siniestralidad en la obra pública del Ministerio

de Fomento; nunca. No sé de dónde saca usted esos datos y esas manifestaciones que ha hecho. Aquí, en este Ministerio de Fomento y en este Gobierno no se toman decisiones arbitrarias, por tanto no se deslice S.S. tampoco por ese lugar, porque le va a pasar como al señor Hernando, ya que los datos no le van a acompañar en las declaraciones que usted haga hoy aquí; si no, pídale y venga con datos reales y no a hacer manifestaciones de acusación alegre sin más. Aquí se deja trabajar a los técnicos, como se ha hecho en esa comisión. Usted sabe que los técnicos que han trabajado son de reconocido prestigio del Ministerio de Fomento, catedráticos, personal del Instituto de Ingenieros Torroja, etcétera. No hay, por tanto, una gestión atropellada del Ministerio de Fomento, y cuando usted dice que la seguridad es utopía está haciendo un flaco favor no solo al Ministerio de Fomento, sino a la obra civil española. Tenemos el inmenso honor de que la obra civil española —ustedes han contribuido también en el pasado, cuando han gobernado—, sea de una solvencia y garantía máximas, que tengamos empresas que son líderes en el mundo en la obra civil y en este ámbito también, y que se adoptan todas y cada una de las garantías que se requieren. Ustedes vienen aquí alegremente, por el afán de acusar al Gobierno, acusando también a la obra civil española y a las empresas; no sé qué dirán cuando le oiga a usted Seopan, las grandes constructoras que trabajan en el ámbito del Ministerio de Fomento y en la obra pública española, pero me parece que no estarán muy de acuerdo con sus declaraciones, porque además no se ajustan a los datos ni a la realidad. Nunca antes en la historia de los últimos veinticinco años ha sido tan baja la siniestralidad laboral en la obra pública que ejecuta el Ministerio de Fomento.

Entrando ya más a fondo, el 7 de noviembre del 2005 la ministra anunció la constitución de esta comisión de investigación, que estaría integrada por ingenieros, por técnicos y por expertos especializados externos en tableros y puentes. Como siempre suele ocurrir en estos casos, cuando se manifiesta una cosa como esta tan solemne, el 22 de noviembre la Dirección General de Carreteras, a través de su director general, don Francisco Criado, comenzó de manera inmediata a analizar la situación y hoy comparece aquí el secretario de Estado en cumplimiento de ese compromiso. Por lo tanto, en primer lugar, señor secretario de Estado, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista le traslado nuestra felicitación, nuestra valoración muy positiva de que se haya llevado a cabo esta investigación tan exhaustiva constituida por peritos, por ingenieros, por catedráticos y por el Cedex, que ha durado el tiempo que ha requerido y que ha concluido con un informe, señor Ayala, de 5.500 páginas en 23 tomos. Por tanto, es un informe muy serio, muy exhaustivo y además se ha desarrollado la investigación por la comisión en paralelo con los peritos judiciales, como ha señalado el secretario de Estado en su intervención, y con conclusiones independientes pero todas ellas controladas por el juzgado. Quiero destacar

que este Gobierno y el Ministerio de Fomento lo único que han perseguido es conocer la verdad y, sobre todo una vez conocida la verdad, evitar en el futuro nuevos accidentes como el ocurrido proponiendo para ello, como se hace, medidas correctoras, como las que ha explicado el señor secretario de Estado. No sé si usted habrá estado atento, pero me han parecido absolutamente interesantes y persiguen aumentar los grados, los elementos de seguridad en la obra pública española, que ya de por sí son muy altos, como antes he dicho.

También desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos resaltar algo que para nosotros es absolutamente evidente, sobre todo en algo tan técnico como esto: que el accidente no era previsible, que el accidente es ajeno a las posibilidades de previsión y control del Ministerio de Fomento, que se ha tratado un hecho fortuito y que por lo tanto no ha existido negligencia ni falta de vigilancia adecuada por el Ministerio de Fomento, señor Ayala, y además eso de acuerdo con la normativa vigente y con los usos comúnmente aceptados hasta ahora en nuestro sistema de construcción de puentes mediante autocimbra, que es un sistema ampliamente utilizado y contrastado. Le quiero recordar que en el resumen de las conclusiones que ha señalado el señor secretario de Estado —yo he tomado nota literal— ha dicho: No se ha podido detectar ni justificar ningún tipo de sobreesfuerzo o sobrecarga significativa en el momento y en las circunstancias del accidente distintas a las que pudieran haberse producido en ocasiones anteriores a las que se hubiera utilizado la cimbra. No sé si usted ha sido capaz de oírlo o si es capaz, ahora que se lo he leído, de interpretarlo, pero no casa absolutamente nada lo que está trasladando el secretario de Estado de las conclusiones de este informe con lo que aquí usted viene a pedir y a exigir, y todo ello, como digo, hecho de acuerdo con los peritos judiciales y con la comisión de expertos de la comisión técnica del Ministerio de Fomento. Por tanto, no estamos tratando, señor Ayala, de un accidente, como usted ha querido deslizar con las típicas causas de incumplimiento de las normas de seguridad. Sé que usted también duda de la Junta de Andalucía, pero duda de la Junta de Andalucía porque está gobernada por el Partido Socialista. No mezcle usted los gobiernos con las cuestiones técnicas, que eso es muy malo en democracia. Estamos hablando de que hay un informe de la Inspección de Trabajo de Granada que ha sacado a la luz pública la Junta de Andalucía que concluye que las empresas afectadas por el accidente de la A-7 a su paso por Almuñécar cumplían perfectamente en la fecha del accidente con los planes de seguridad y con las normas vigentes en esta materia, y la Delegación de Empleo de la Junta de Andalucía en Granada emitió un informe del que se han hecho eco estos días de nuevo todos los medios de comunicación —lamento que usted no lo haya recogido—, en el que se dice que las condiciones laborales eran correctas, según las pruebas practicadas. Aquí estamos hablando no, como usted, de oídas, sino de documentación oficial y de datos contrastados

por comisiones técnicas, con personas independientes y con una trayectoria profesional intachable, a los que no se puede poner en duda, como usted ha hecho en su intervención. Por tanto, aquí no se ha tratado de un accidente, como usted también ha intentado trasladar, en el que se haya incumplido ningún tipo de normas de seguridad. Por lo que respecta a las conclusiones de la comisión de seguridad, también se ha manifestado que la obra cumplía con todos los procedimientos internos que tiene establecidos el Ministerio de Fomento, y que el secretario de Estado ha relatado pormenorizadamente. Añado algo más: los sindicatos mayoritarios, que además en estas obras importantes están muy encima, han venido realizando hasta la fecha del accidente, en noviembre del 2005, o venían realizando con una periodicidad trimestral visitas a las obras para comprobar la adecuación a la normativa preventiva implantada y la adecuación de las circunstancias de la obra, y nunca antes habían objetado absolutamente nada. Por tanto, que quede claro también ese punto.

Por último, desde mi grupo apoyamos las medidas adoptadas por el Ministerio de Fomento para seguir aumentando todos los elementos y todos los grados de seguridad de utilización de las cimbras como elemento auxiliar de la construcción, que es un tema del que también se ha hecho aquí mención por el secretario de Estado en su extensa exposición y que me parece que es muy importante resaltar. No podemos evitar que este accidente haya ocurrido, como he dicho, por las circunstancias en que se ha producido, pero se podrá, a medida que vayamos avanzando, poner mayores medios en un futuro para que en lo posible no se vuelva a repetir. En todo caso, han quedado expuestas claramente por el secretario de Estado de una manera muy exhaustiva cuáles son las conclusiones de la comisión, por lo que yo le quiero felicitar por el trabajo realizado por el Ministerio de Fomento y hoy expuesto aquí por usted, señor secretario de Estado.

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el secretario de Estado de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Gracias, señorías, por sus intervenciones. Señor Ayala, yo no soy enemigo suyo, pero parece por las intervenciones que usted está haciendo... Me ha acusado de explicaciones parciales, pero S.S. ha realizado una explicación muy partidaria de lo que le interesaba trasladar aquí, a la Comisión. Yo estoy dispuesto a mandar a usted el informe del accidente, el resumen, no toda la documentación, no los 5.500 folios, los más de 23 tomos. Si yo comparezco aquí, señor Ayala, es porque yo pedí la comparecencia puesto que yo he estado al frente de la comisión que ha llevado a cabo la investigación de este accidente. No soy un técnico, y luego explicaré por qué hago esta afirmación de que no soy un técnico. Si la Mesa de la Comisión ha entendido que

podía ser yo el que viniera en mi condición de presidente de esta comisión, lo normal es que acuda yo aquí, no por ocultar ni por evitar que nadie comparezca, sino porque era mi obligación. Yo he sido diputado, como usted sabe perfectamente, y si yo pido la comparecencia el que ha de venir seré yo. Si ustedes quieren que venga otra autoridad del Gobierno, indudablemente vendrá otra autoridad, pero si ustedes lo aceptan tal y como lo han hecho no creo que haya ninguna dificultad.

Decir que la ministra desprecia al Congreso de los Diputados me parece una afirmación sin ningún rigor, falsa, porque si hay un ministro o ministra que ha comparecido en esta Cámara a petición de todos los grupos, incluso de ustedes, es la ministra de Fomento. Si tuviéramos aquí los datos en los que se viera cuál es la presencia de los altos cargos del Ministerio de Fomento, de la ministra de Fomento y las preguntas e iniciativas que hemos respondido durante estos tres años de legislatura, se podría dar cuenta de que supera con creces cualquier otra cifra que hayamos podido ver en legislaturas anteriores, pero no voy a entrar en ese debate porque no es el problema de esta mañana. Nosotros hemos hecho una investigación, un análisis, de lo que había ocurrido desde el día del accidente, y que ha estado basada en querer conocer por qué razón pasó y cuáles son las medidas que tenemos que adoptar para que otro accidente como ese no se vuelva a producir. En la obra pública —ustedes no pusieron ningún reparo ni ningún remedio durante los ocho años que estuvieron en el Gobierno—, además de la ejecución de la obra o de las empresas adjudicatarias, hay una serie de elementos auxiliares que tienen un control, que da el Ministerio de Industria para los camiones o cualquier otra autoridad o institución, que por supuesto revisa el buen funcionamiento de esos elementos auxiliares. Es cierto que, desgraciadamente, este accidente nos ha hecho reconsiderar todo lo que estaba pasando en el día a día desde que las cimbras móviles o las cimbras fijas entraron en funcionamiento en el desarrollo de la obra pública. Por lo tanto, nuestra obligación como comisión era analizar en qué medida lo que había pasado ese triste día era evitable para el futuro y sabiendo por qué.

Quiero hacerle dos afirmaciones. Una, usted ha puesto en duda con su intervención el buen trabajo hecho por los miembros integrantes de esas comisiones. Yo se lo trasladaré y les diré que el Grupo Popular no cree en lo que están haciendo porque son malos técnicos. Y ha puesto en duda también el buen trabajo que están haciendo las empresas que estuvieron y están trabajando en el desarrollo de esas obras, de las 40 obras que hay en España, tanto de ADIF como de carreteras, en las que está funcionando una cimbra. Eso me parece muy grave porque se está cuestionando, basándose en la confrontación política, los planteamientos de los técnicos cuando han examinado durante dieciocho meses todo lo que ha pasado con el funcionamiento de una cimbra. Usted dice: es que no saben qué ha pasado. Claro que sabemos qué ha pasado y se ha hecho un proceso para ir despejando

las dudas en todo el funcionamiento de la cimbra y de la propia obra para ver hasta dónde llegamos. Y usted, que creo recordar que es ingeniero de caminos, lo va a hacer mejor que yo. A partir de ahora le voy a pedir que me diga a ver si el marco trasero de la cimbra o bien la cartela intermedia que está sujeta por soldaduras o por tornillos, si el tornillo que ve usted, y que me parece que ha visto en la diapositiva que le hemos enseñado, se aprecia o no se aprecia. Los técnicos me dicen que eso no se puede apreciar a priori porque son elementos de la cimbra que han roto por una determinada carga en un momento, señor Ayala. Yo ni estaba para poner más o menos carga ahí ni estaba ninguno de los técnicos que han llevado la investigación. Lo que se ha detectado y lo que se ha visto es que en un momento determinado, desgraciadamente, hay una carga que no soporta la cartela intermedia, que no soporta la soldadura o que no soporta el tornillo, y eso no se puede saber antes, según me dicen los técnicos, ni tampoco se puede saber después, porque una vez rota la cimbra no se sabe si eso se ha producido porque se ha aflojado el tornillo o se ha roto la soldadura; ese es uno de los elementos, señor Ayala, que nosotros estamos situando en el desarrollo de las normas en que estamos trabajando como uno de los elementos a considerar, para que cuando tenga que hacerse una revisión de las cimbras se tenga en cuenta qué tipo de soldaduras hay y qué tipo de tornillos son los que se está utilizando, que tendrán que ser tornillos pretensados y tendrán que ser soldaduras que antes de empezar la obra se vean si están hechas en condiciones y pueden hacer frente a cualquier tipo de sobrecarga que se pueda producir dentro de los límites que hay establecidos. Señorías, los técnicos en la comisión han trabajado. Cuando hablo de los técnicos estoy hablando de los integrantes de la misma, si quiere le puedo dar los nombres para que les llame y se disculpe, y lo único que se ha hecho ha sido ir descartando todas las posibilidades. Al final hemos llegado a una que tiene dos variables. Dice usted que son incompatibles, eso yo no lo sé, no soy técnico. Usted, que es técnico, a lo mejor lo sabe. Los técnicos, tanto los que han sido designados por el juez como los designados por el Ministerio, no han dicho eso, sino que había esos dos elementos, que podría ser uno u otro o los dos, pero que es cierto que se había roto la cimbra y que había caído. Nuestra obligación como responsables políticos es hacer todo lo posible para que en nuestras instrucciones, en nuestros pliegos y en nuestras condiciones de contratación de las nuevas cimbras, en ningún momento puedan generarse problemas derivados de esos elementos que, en este caso concreto, han sido los que han provocado la ruptura de la cimbra.

Por lo tanto, señor Ayala, he dado las explicaciones que hemos entendido en la comisión que van destinadas a analizar un problema y a darle la solución. Usted ha entrado en otro jardín que es el de los modificados. En las obras de su última legislatura tuvieron 171 modificados. Usted acierta en que los modificados son normales y que tiene que haberlos. **(El señor Ayala**

Sánchez: sí, claro.) También le digo, señor Ayala, que si las cosas se hacen bien —y hemos tenido que corregir lo que hemos recibido— hay modificados en los que no puede haber continuidad de obra, porque hasta que no esté bien definido qué tipo de proyecto es el que se va a efectuar no se puede continuar con las obras, y hay otros en que sí es posible que haya continuidad de obra. En este caso concreto, ustedes en el año 2003 cambiaron el tipo de proyecto. En lugar de coger la pila sexta y dejarla como estaba, dijeron: vamos a trazar un arco con una punta que está en el punto de conexión de la pila sexta con el tablero. Eso ustedes lo cambiaron. ¿Por qué? No tenemos ni idea. Lo que sí le digo es que es una obra, y usted lo puede saber perfectamente porque para eso es técnico y sabe de lo que estoy hablando, y lo sabe mejor que yo, señor Ayala, técnicamente difícil y técnicamente complicada, y es una obra, señor Ayala, en la que hay que tomar la iniciativa e iniciar todos los trámites para que el proyecto funcione y para colocar la cimbra en el nuevo trazado del arco. Hay algo que tengo que rechazarle y es que usted ha dicho una falsedad; ha dicho que esa actuación no tenía proyecto. **(El señor Sánchez Ayala: Aprobado.)** Yo le digo que todas las obras, incluso las que ustedes han hecho, tienen proyecto. Que después esté el trámite administrativo de la autorización del proyecto, le puedo decir que en algunas sí y en otras no, pero todas tienen proyecto. Se está trabajando con la garantía absoluta en todas las obras públicas del Estado, ahora y antes —espero que antes sí, desde luego ahora sí— de que desde la empresa constructora a la dirección de obra, a la asistencia técnica que está controlando la obra que se está ejecutando, se está trabajando con arreglo a un proyecto elaborado por técnicos corresponsables que son los que definen las características de la nueva actuación, en función de los nuevos elementos y las nuevas circunstancias que surgen en el desarrollo de la obra, y de ahí surge el modificado. Por lo tanto, señor Ayala, esa cimbra y esa obra cuando se estaba ejecutando y cuando ocurrió el accidente tenían un proyecto que habían elaborado los técnicos correspondientes y que no tiene nada que ver con lo que usted está planteando de que al no haber proyecto se cayó la cimbra. **(El señor Sánchez Ayala: No.)** Es lo que usted ha llegado decir, señor Ayala. Uno cuando le oye tiene la percepción de que está intentando por todos los medios que la caída de la cimbra no se deba la rotura, sino a que no había proyecto, y eso es falso; había proyecto, señor Ayala, y ese proyecto tiene un modificado.

Le tengo que decir una cosa, hemos cortado con esa fórmula de ustedes de trabajar con los modificados, que es que había un modificado y hasta que lo acababan incorporaban un montón de elementos nuevos cada mes. Eso lo hemos cortado ahora, y a lo mejor por eso, señor Ayala, sucede aquí una cosa curiosa. No sé si recuerda que el *Diario de Burgos*, si usted lo ha visto, como consecuencia de las obras que estamos haciendo en la variante de Burgos, con un túnel nuevo que había que

hacer, publicaba todos los días: llevan diez días de retraso; al día siguiente, once días; llevan más de 300 días. Eso ¿por qué? Hubiéramos podido hacer lo mismo que ustedes, haber dado la orden de continuidad sin ningún problema, y solucionado. Nosotros, no a raíz de este accidente, sino a raíz de lo que hemos visto, que ha sido la evolución del funcionamiento de los modificados, por supuesto que estamos dando autorizaciones de continuidad de obras, pero siempre y cuando tengamos la garantía de que las obras que se van a hacer están en buenas condiciones, en condiciones exactas para que se puedan desarrollar sin ningún tipo de problema. No damos autorización de obra cuando no tenemos un proyecto técnicamente en condiciones para que se pueda ejecutar. Hemos sido criticados, porque usted me ha preguntado ahora que cuando vamos a acabar la obra. Mire, el día del accidente se suspendieron las obras. En julio, creo recordar, del año 2006 se reanudaron las obras incluidas en un modificado que se ha aprobado ahora, pero hubo una autorización para la renovación de las obras, todas menos las del tramo del viaducto que en estos momentos siguen paradas. ¿Por qué? Porque hasta que no hemos tenido la conclusión de la comisión, hasta que no hemos sabido por qué razón había pasado, no hemos dado la orden y la instrucción de iniciar la redacción del proyecto modificado que nos va a permitir continuar con las obras. Cuando eso suceda, acudiremos a la fórmula que hay legalmente establecida para que las obras de ese tramo de autovía se puedan continuar. A veces no les entiendo; si hacemos, porque estamos incumpliendo alguna norma y, si no hacemos, estamos demorando la obra. Al final, cada quien tiene su forma y sus planteamientos a la hora de trabajar. Nosotros autorizamos la continuación de las obras cuando tenemos la garantía absoluta de que se pueden continuar porque lo que estamos haciendo se puede ejecutar sin ninguna dificultad y no hay mayores riesgos, y no lo hacemos cuando eso no sucede. Si hay obras que se anticipan o hay obras que se ejecutan sin que esté el modificado aprobado, siempre está la fórmula legal, que usted también conoce, que es la de la convalidación del gasto posterior.

Señor Ayala, no creo que sea bueno plantear esa duda que ha dejado encima de la mesa, porque usted y yo conocemos cómo funciona la obra pública en España y conocemos perfectamente cómo se produce la contratación. Usted ha puesto el caso de la variante de Villarrobledo que está en esa situación. Es cierto que ahora las empresas acuden con unas bajas importantes y nosotros lo que tenemos que hacer es cumplir con la norma, y la norma es que tenemos que adjudicar la obra a la empresa que está en mejores condiciones técnicas y económicas para hacerla. Yo no tengo la culpa de que bajen hasta el 40 por ciento o hasta el 35 por ciento, y es cierto que en estos momentos la reducción en las ofertas se ha reducido, valga la redundancia, de una manera considerable y por lo tanto no nos encontramos en esas cifras. Indudablemente, el mercado, la oferta,

dejar que las empresas comparezcan en los procesos de licitación con sus equipos, con sus propuestas y con sus ofertas hace que esto se pueda producir. No sé si antes se producía o no; si no se producía me gustaría que me lo explicara, porque en estos momentos no veo por qué razón, cuando no ha variado ni la norma ni han variado los planteamientos técnicos, salvo la modificación del pliego de prescripciones técnicas en la licitación, ni ha variado otra serie de factores que inciden en la obra pública. Yo querría saber, si ustedes lo han hecho, y mejor que nosotros, cuál es la fórmula que han utilizado, porque nosotros sacamos la licitación de las obras y las empresas concurren; se evalúan, se contrastan las evaluaciones, se reúne la mesa de contratación y se adjudica. No podemos decirle más. ¿Nos gustaría que fuera menos? Sí, pero si las empresas son las que están haciendo las ofertas, y van con esas bajas e indudablemente, nosotros poco podemos hacer a la hora de plantear una variación, salvo que sea la variación de los pliegos, que en ese momento cuesta un tiempo llevarla a cabo.

Nosotros hemos tenido problemas en obras, indudablemente. Tenemos 184 tramos de nuevas autovías que están en estos momentos en ejecución y hay casi 200 tramos de líneas de alta velocidad, es decir, hay 1.609 kilómetros de carreteras en ejecución y 1.636 kilómetros en tramos de alta velocidad. Usted ha puesto ejemplos y el primero de ellos me ha llamado la atención. Por lo que me dicen los técnicos, los que saben, respecto al túnel de San Pedro, que al final está solucionado, ahí se cayó una tuneladora y es porque los estudios realizados sobre la estructura del terreno o de la calidad de las rocas están mal hechos. Si la tuneladora que entró hubiera sido de otro tipo o hubiera llevado determinados escudos, no hubiera habido tanta dificultad. Estoy hablando de obras que obedecen ya a otros momentos. No lo tome como una crítica; no quiero confrontarme con ustedes en ese tema por una razón muy sencilla, las obras públicas, señor Ayala, unos las diseñan, otros las continúan y otros las acaban. Eso lo tengo yo muy claro. Cuando ustedes en los años 1996-2000 cortaron cintas e inauguraron obras que había iniciado el Gobierno anterior, yo no fui partidario nunca de quejarme porque creo que las obras públicas son así. El periodo de maduración de un proyecto desde que se toma iniciativa, la decisión, hasta que se corta la cinta, por así decirlo, es un periodo que puede abarcar perfectamente una legislatura, y a veces dos legislaturas y los responsables que están en un momento y en otro son distintos, y pueden ser del mismo o de distinto partido. Por ello, yo no creo que debamos entrar en un debate que, sinceramente, no me parece oportuno.

Otra cosa es lo que usted me ha dicho de la T-4. La T-4 es una obra del aeropuerto de Madrid-Barajas, y lo que hizo la ministra fue ir a un sitio donde el Ministerio a través de AENA había llevado a cabo la inversión, que es la estación que hay en la T-4 ejecutada por parte del Ministerio de Fomento, aunque después la utilice el

Metro de Madrid, que me parece muy bien que lo haga. Aquí entraríamos en otra dinámica, y es si me invitas o no me invitas, si me dices o no me dices. Creo que el respeto institucional debe producirse y creo que, en este caso concreto, por parte de la Comunidad no hubo ese respeto. Lo siento mucho, usted verá las cosas de una manera pero yo las veo así.

Después, señor Ayala, ustedes han presumido, y les he oído en varias ocasiones, de la existencia de un coordinador general de seguridad que estaba nombrado y que por lo que se ve estaba coordinando las obras de toda España. Mire, o había pocas obras o era una persona con mucha capacidad. Yo prefiero pensar que era lo segundo, pero creo que no llegaba a todas las obras, porque la decisión que hemos tomado nosotros de aplicar unas normas de seguridad y salud en las que hubiera un coordinador por obra, creo que es una garantía mayor para que se sepa y se haga un seguimiento mayor del funcionamiento y del desarrollo de una obra. En definitiva, en todo este proceso de investigación desde el accidente, hemos estado siempre pendientes de las decisiones judiciales y colaborado con las decisiones judiciales. Cuando hemos podido reiniciar las obras en alguno de los tramos ha sido porque judicialmente se nos ha posibilitado que eso fuera así. Cuando hemos tenido que hacer ensayos y prácticas, las dos comisiones, los técnicos designados por el juez y los técnicos que estaban elaborando el informe para esta comisión, han trabajado de manera muy coordinada. Por lo tanto, estamos satisfechos de la conclusión, estamos satisfechos de que las medidas que se están implantando se implanten, y en algunos casos ya se han llevado a cabo en la construcción o en el tratamiento de los medios auxiliares de construcción que ya se han producido, y estamos satisfechos de buscar todas esas soluciones que nos permitan, señor Ayala, que cuando hagamos las obras, tanto a ustedes en el futuro como a nosotros, nos posibiliten tener un conocimiento exacto de cuál es la situación de calidad, de conservación, de mantenimiento del propio material para evitar este tipo de problemas.

Señor Ayala, lamento que no le hayan gustado mis explicaciones, lamento que usted no haya entendido —a lo mejor ha sido por falta de explicación— todo el proceso que hemos llevado a cabo durante estos dieciocho meses, dieciocho meses positivos desde el momento en que sabemos qué es lo que hay que hacer para evitar futuros accidentes. Me gustaría que en todo momento se despejara la duda que usted ha generado de que lo que se ha hecho en esa obra desde que nosotros llegamos al Gobierno, con todas las modificaciones que ustedes introdujeron con anterioridad, se ha hecho sin proyecto y se ha hecho sin garantías técnicas. Usted no está poniendo en duda a Víctor Morlán, que yo no he estado en la obra, sino a los ingenieros que en su época y en la mía han estado trabajando para redactar ese proyecto, para garantizarse de todas maneras el funcionamiento de esa cimbra. Los datos que tengo es que la cimbra disponía del marcado CE, que no sé qué es, eso lo saben

los técnicos y usted seguro, y había sido sometida a las inspecciones reglamentarias previstas en el Real Decreto 1435 de 1992 por la empresa Norcontrol, que es un organismo de control autorizado por ENA, el ente nacional de acreditación. Es decir, la cimbra estaba perfectamente revisada y con los certificados de calidad que presumían que esa cimbra estaba bien. Si la explicación no le ha gustado, señor Ayala, lo lamento. Usted me puede pedir las responsabilidades que quiera, pero lo que no me gustaría, señor Ayala, es que quedara aquí la idea de que las obras que estamos haciendo, cuando hay modificados o cuando hay autorizaciones de obra, se están haciendo sin proyecto, porque a partir de ese momento podemos generar unas expectativas y una desconfianza que nosotros no queremos propiciar. Le vuelvo a reiterar que todos los modificados y todas las obras que están haciéndose en España se hacen con un proyecto técnico elaborado por técnicos, revisado por técnicos, por el director de la obra y por la asistencia técnica de la obra. Si eso no le satisface, lo lamento pero creo que es la única manera de entender que las cosas se están haciendo bien, en su época y en la nuestra, porque en las dos épocas se hicieron de la misma manera.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor secretario de Estado.

Vamos a dar un segundo turno, si les parece bien, de diez minutos. Tiene la palabra el señor de Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Morlán. Yo tampoco soy enemigo suyo, evidentemente. Es más, me considero amigo suyo y así creo que surgió en la anterior legislatura. Quiero gastar muy poco tiempo en hacer una aclaración previa en cuanto a la postura de este grupo con su comparecencia. En el acta de la Mesa y portavoces del día que se pidió esta comparecencia existe nuestra protesta expresa, además admitida por el presidente, que hoy no está, en la cual nosotros exigíamos la presencia de la ministra. Que yo no estuviera no quiere decir que el Grupo Parlamentario Popular no sepa cuáles son los compromisos que se adquirieron. No estoy en contra de que usted pidiera la comparecencia y que hoy comparezca, digo que la ministra ha incumplido una vez más su promesa de comparecer. Es ella la que incumple su promesa, no yo el que estoy exigiendo que ella comparezca y que no comparezca usted. Ella promete comparecer y ella es la que tiene que comparecer, y si no comparece está despreciando a este Congreso. También quiero aclarar las actividades y las actuaciones del Ministerio con el Congreso de los Diputados y con la Comisión de Fomento. Datos de marzo de este año sobre la comparación de la VII con la VIII legislatura: marzo de 2000-marzo de 2003, marzo de 2004-marzo de 2007; proposiciones no de ley tratadas en la Comisión de Fomento, 228 en la VII legislatura, y 149 en la VIII legislatura; la diferencia es sustancial; comparecencias del ministro de Fomento en la Comisión, 14 en la VII

legislatura, y 6 en la VIII legislatura; creo que sobran los comentarios sobre cuál es el distinto trato y el distinto talante con que el Ministerio de Fomento actual trata al Congreso y el anterior ministerio.

Quiero aclarar algunas cuestiones, señor Morlán, y también señor De la Encina, sobre mi intervención. Yo no dudo de las cimbras, en ningún caso lo he dicho, ni dudo del sistema constructivo; solo faltaría que a estas alturas yo dijera que tenemos que volver a los encofrados de madera de la época de los romanos para la construcción de los puentes o la construcción de los viaductos, solo faltaría eso. Evidentemente, yo no he puesto en tela de juicio que las obras se tengan que ir haciendo con los vanos sucesivos autodeslizantes de la cimbra, en absoluto. Lo que sí tengo que poner en tela de juicio, y le voy a aclarar algunas cuestiones, señor Morlán, es la diferencia entre una actuación con seguridad plena y una actuación rigurosa, desde el punto de vista administrativo y legal, y lo que no lo es. La seguridad laboral y la seguridad técnica son cuestiones que aquí se han tratado de mezclar esta mañana y no tienen nada que ver. Yo no tengo ninguna duda de que se cumplieran los requisitos de seguridad laboral y de otro tipo de seguridades que exigiera la Junta de Andalucía o a quien corresponda, naturalmente. Lo que sí tengo que poner muy en tela de juicio es la seguridad técnica porque en la seguridad técnica, señor Morlán, de lo que estamos hablando es de que por la caída de una cimbra, y ahora volveremos otra vez a las causas de la caída de la cimbra, se han producidos seis muertos. ¿Cómo estaban asegurados esos trabajadores desde el punto de vista técnico? ¿Cuáles eran las medidas técnicas que se habían tenido que adoptar para que por debajo de la cimbra no estuviera andando personal en ese momento o que los que estuvieran encima de la cimbra tuvieran el correspondiente arnés para que no se hubieran caído al vacío y se hubieran matado contra el suelo?

A esa seguridad es a la que yo me refiero, señor Morlán, no me cambie usted el discurso y no me lleve usted al camino de poner en duda las condiciones técnicas de nuestras empresas, las condiciones técnicas de nuestros técnicos y cuál es la seguridad en la obra pública en general. No, señor Morlán, no me estoy refiriendo a eso; me estoy refiriendo a que sea cual sea la causa por la que se haya podido caer la cimbra, se han producido seis muertos y no sé —y usted no nos lo ha dicho hoy— por qué algunos trabajadores estaban circulando por abajo y no sé por qué algunos trabajadores no tenían el arnés correspondiente. Esa es la seguridad a la que obliga el coordinador de seguridad o una coordinación de seguridad adecuada. Señor Morlán, ha hecho usted una simplificación impropia de su inteligencia; que el Ministerio tenga que tener un coordinador de seguridad no quiere decir que haya una sola persona para todas las obras de España, sino que existe una figura que es capaz de coordinar la seguridad con criterio unitario y con una misma visión para todas las obras, con independencia de los medios auxiliares, tanto técnicos como

personales, que hiciera falta. No me haga usted esa simplificación porque insulta usted a la inteligencia, señor Morlán, me estaba refiriendo a esa cuestión. Al tener que volver a repetir cuáles son las razones por las que yo digo que este proyecto no estaba aprobado técnicamente, señor Morlán, me obliga a que incida. Yo pensaba que usted iba a tener otro tipo de intervención. Señor Morlán, el proyecto técnico no estaba aprobado y todavía no sé si lo está. Me he parado antes y no me lo ha dicho. El proyecto técnico no tenía aprobación técnica porque un proyecto aunque esté redactado por los técnicos necesita una supervisión del ministerio, usted lo sabe, señor Morlán, necesita una aprobación técnica, un acto expreso, con independencia de que además necesita la aprobación del expediente administrativo de modificados para la necesaria dotación económica presupuestaria. Yo he dicho, y repito, que el proyecto no estaba aprobado técnicamente. Por tanto, si estamos hablando de las labores de la Administración y si estamos hablando de la aplicación de la Ley de Contratos, se colige que la no aprobación del proyecto es que se está trabajando sin un proyecto técnicamente aprobado y técnicamente con las garantías legales, señor Morlán.

Usted sabe que en la Administración, usted es secretario de Estado, lo mínimo que hay que cumplir al actuar es con la Ley de Contratos; la Ley de Contratos admite muy poquitas excepciones y ninguna de ellas se había cumplido en este asunto, porque si no estaba técnicamente aprobado el proyecto todavía, tenía que haber firmado, la ministra, la continuidad de la obra y ninguna de las dos cosas se realizó. Por tanto, no lleven mi intervención a los campos a los que yo no la he llevado porque nos conduce a muy mal sitio. Señor Morlán, conozco a los técnicos españoles, conozco a las empresas españolas y solo sé que la falta de rigor y la falta de control es lo que motiva estas cuestiones porque, evidentemente, las empresas quieren actuar y trabajar sin interrupciones para terminar las obras y poder presentar las certificaciones, y la Administración tiene que saber controlar y gestionar los intereses en presencia que se producen con el interés de la empresa y el interés público. Va en contra del interés público que una obra se esté ejecutando sin la aprobación del proyecto, a no ser que se hubiera hecho la autorización expresa de la ministra, que en este caso no se produjo. Esos son los términos que estamos teniendo en esta discusión y, por lo tanto, señor Morlán, con independencia de cuáles son las condiciones técnicas de la cimbra para que se cayera, lo que yo le señalo es que en esta investigación y en este accidente se tienen que analizar todas esas cuestiones, incluidos los cumplimientos administrativos y que, indudablemente, señor Morlán, dan lugar a responsabilidad porque lo dice la Ley de Contratos, no porque se lo invente un diputado del Grupo Popular. Parece que se está haciendo la vista gorda y parece que estamos en un terreno en el que nadie quiere entrar; ustedes están haciendo la vista gorda. No ponemos en tela de juicio el sistema de contratación, pero le voy a señalar dos

cosas, señor Morlán; en la época del Partido Popular en el Ministerio de Fomento, concretamente, en el año 2003, en la Dirección General de Carreteras las bajas medias fueron del 16 por ciento. No le quiero decir a usted las bajas en las que están; en la de Villarrobledo en el 41 por ciento, pero la baja media está en el 36 por ciento, 20 puntos más. Es decir, la baja se produce porque las empresas se quieren adjudicar las obras pero la baja no se produce más allá de una cifra prudencial si se sabe que luego no se van a admitir modificados de cualquier clase, naturaleza o condición. Cuando se sabe que los modificados se van a admitir tasadamente, las empresas no se arriesgan a bajas temerarias y que van más allá de lo lógico y razonable. ¿Cómo se puede entender que un proyecto técnico realizado por los técnicos españoles, maravillosamente supervisado y maravillosamente aprobado admite una baja del 41 por ciento? No, señor Morlán. Lo lógico es que un proyecto pueda tener una baja del 5 o del 10 por ciento en alguna cuestión pero, o serían muy malos los técnicos o serían extraordinariamente rentables las empresas que son capaces de presentar una baja del 41 o del 36 por ciento, que es la media que está teniendo su gestión. Señor Morlán, si quiere usted que profundicemos en el tema de la contratación y la adjudicación, profundizamos, pero no me lo ponga usted como ejemplo y no me lo ponga como elemento de contraataque a lo que yo le estoy pidiendo y exigiendo, que es esa investigación más exhaustiva de todas las circunstancias que concurren en este asunto.

Como se está acabando el tiempo, no voy a incidir en una cuestión sobre la maduración de los proyectos y la inauguración de los mismos, porque se ha puesto de manifiesto que hasta ahora solamente tienen la suerte de inaugurar los proyectos que nosotros pusimos en marcha. Veremos a ver si en la próxima legislatura nosotros podemos inaugurar algunas de las obras que ustedes hayan iniciado. Probablemente inauguraremos las mismas que nosotros dejamos hace cuatro años.

Por un dato que tengo aquí que es simbólico, quiero señalarle una última cuestión y hacer una última aclaración. La última cuestión es que dice usted que ha aumentado la seguridad y que lo ha hecho en la obra pública, y el señor De la Encina dice que es mejor que nunca. Tengo los datos de los accidentes ferroviarios en una respuesta escrita del Gobierno, de ustedes, y en el año 2004 hubo desde el 1 de abril 219 accidentes ferroviarios de todo tipo, en el año 2005 subió a 278 y en el año 2006 a 268. Es decir, que nada más que en el tema de ferrocarril, a ustedes también les está aumentando la accidentalidad y en obra pública le he puesto algunos ejemplos y le podría poner más, aunque el tiempo no lo permite. Y una última en aclaración, señor Morlán. A mí me ha satisfecho más de lo que usted se cree que me haya hecho ingeniero de caminos por seis o siete veces. Yo soy abogado. He leído mucho y he estudiado mucho de ingeniería y no me importaría en absoluto que me

sigan confundiendo, como usted ha hecho hoy, con un ingeniero de caminos. **(Risas.)**

La señora **VICEPRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** En primer lugar, mi grupo parlamentario quiere reiterar el apoyo y la valoración muy positiva que hace del informe que ha concluido y que hoy nos ha expuesto, y que es el motivo de esta comparecencia, el secretario de Estado, de la comisión para el estudio de este accidente. Por tanto, nosotros no solo queremos dejar constancia en el «Diario de Sesiones» del apoyo y la valoración, sino sobre todo del respeto a la independencia, a la profesionalidad y, entiende este grupo, también al buen trabajo desarrollado por estos técnicos, señor Ayala, que son técnicos muy acreditados del Ministerio de Fomento, expertos del Instituto Eduardo Torroja, cuatro ingenieros de caminos de la Universidad de Granada, etcétera, a los que yo creo que su grupo parlamentario y estas Cortes no solo les deben de tener respeto sino también agradecimiento por la dedicación que durante 18 meses han demostrado para intentar contribuir al esclarecimiento de este accidente y, sobre todo, a proponer al Ministerio de Fomento alternativas para que, en lo posible, en el futuro se puedan evitar. Yo entiendo de su exposición que usted hoy no ha estado precisamente muy fino en ese sentido, pero no me sorprende. Yo sé que para ustedes la independencia es algo realmente difícil de entender. No tienen ese respeto a la independencia ni a los jueces, que es un poder soberano en este país, y en cuanto dictan una resolución que no les gusta, los ponen en solfa, pero cuando, eso sí, está en línea con lo que ustedes quieren conseguir, en seguida los alaban. No voy a deslizar aquí al juez Torres que hace un mes era el superman de la justicia porque sacó un auto diciendo que la Junta de Andalucía tenía alguna parte residual, pero una parte, en la historia de Marbella y ustedes lo ponían como el ejemplo del buen hacer de la justicia y un mes más tarde, cuando se produce la detención de una cantante, se forma el lío que ustedes han hecho en esta historia con la visita del presidente Zapatero a Málaga, el juez Torres ya deja de ser independiente, es una utilización más del Partido Socialista, etcétera. Por tanto, no me extraña que usted aquí también en el fondo, de manera subliminal, y ahora más en su réplica de manera absolutamente clara, se le interprete su disconformidad con el estudio de esta comisión y su desprecio al trabajo de estas personas, que son sobre todo personas independientes, de prestigio, y que no se merecen la descalificación encubierta que usted ha hecho; ni siquiera ha tenido usted —no lo he oído, discúlpeme si a lo mejor me equivoco— la cortesía de felicitarles por el trabajo que han hecho ni de reconocer nada de lo que han hecho, ni en su primera ni en su segunda intervención. Por tanto, termino este primer

punto, señor secretario de Estado, trasladando en nombre del Grupo Parlamentario Socialista nuestra felicitación al Ministerio de Fomento por sus conclusiones y también pidiéndole el favor de que le traslade a los técnicos nuestra satisfacción por el trabajo que han hecho. En segundo lugar, nos reiteramos en que el accidente no era previsible, que el Ministerio de Fomento no ha actuado negligentemente ni con falta de vigilancia adecuada y que es ajeno, por tanto, a las posibilidades de control y previsión del Ministerio de Fomento. En tercer lugar, señor Ayala, de nuevo usted vuelve a errar en lo mismo que en su primera intervención, en poner en solfa la seguridad técnica y también la laboral, y yo creo que ni su grupo debe caer en ese error. Estamos hablando de un factor de la economía española fundamental, estamos hablando de un país, el nuestro, que es pionero en el mundo en las técnicas de construcción de obra civil y estamos hablando de un país donde además los datos nos acompañan precisamente corroborando lo que estoy diciendo. Es decir, no es un país, y no voy a citar nombres, donde se produzcan accidentes como consecuencia de un descontrol, que es lo que usted ha venido a decir aquí, que es una cuestión técnica de la obra pública española; todo lo contrario, y más concretamente en los últimos tres años, y si no, aporte datos. No venga aquí a acusar sin ningún tipo de documentación ni de datos. La seguridad ha sido factor fundamental primero y, sobre todo, objetivo de este Gobierno, encabezado por su presidente y seguido en el Ministerio de Fomento por la ministra Magdalena Álvarez, para hacer de ella la bandera de la primera de las actuaciones, como así se recoge en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Y le quiero decir más, la legislación española, en la que algo también han tenido ustedes que ver porque esto no es un asunto partidista, tanto en su momento cuando ustedes gobernaron y ahora con nosotros, es muy exigente, yo diría incluso a veces hasta garantista, y las empresas adjudicatarias de una obra pública tienen que asumir las responsabilidades, si las hubiera, e incluso se llega al ámbito de la subcontratación, como ha podido ocurrir aquí, o en otras muchas obras públicas españolas. Por tanto, yo creo que ahí usted se equivoca también cuando pone en tela de juicio algo que es muy importante, que se está haciendo bien y que no se ha visto afectado para nada en el accidente que estamos debatiendo hoy.

Hay algo que me ha dejado preocupado después de su intervención final. La obra estuvo bien garantizada desde el punto de vista preventivo y técnico y se cumplieron todos los procedimientos internos que tiene establecidos el Ministerio de Fomento. Eso lo ha dicho en su primera intervención —que he visto que usted no ha estado atento— el secretario de Estado y eso se recoge perfectamente en las conclusiones, no literales, pero sí del informe. Le quiero decir además que la cimbra es un elemento auxiliar de la construcción que no forma parte del puente ni de su proyecto y que es

propiedad de la empresa, y que, por tanto, es la responsable exclusiva de su diseño, de su mantenimiento y de su utilización. ¿También va a poner usted en solfa a la empresa? Dígalo, con nombres y apellidos y sin tapujos. No ha querido entrar en ese ámbito en este debate porque no se trata aquí de apoyar o criticar a ninguna empresa, se trata de ver qué ha pasado, qué medidas se pueden adoptar para solucionarlo, qué responsabilidad hay, si las hubiere, que ya hemos dicho que no las hay, etcétera, y no de poner en solfa a ninguna empresa de las que aparecen aquí, que son empresas, como he dicho, todas ellas acreditadas en el sector medio de la construcción española, con experiencia y con toda su documentación en regla. Léa yo unas declaraciones de uno de los consejeros delegados o presidentes de estas empresas y decía que no sabía trabajar en algo que no fuera legal. Usted no ha querido deslizarse por ahí pero lo ha dejado entrever también. ¿Va a echar la responsabilidad también al Ministerio de Fomento en este caso en cuanto a lo que acabo de decir de la cimbra?

Termino diciendo algo con lo que estoy plenamente de acuerdo y que me parece lo más importante, que es lo que nos trae aquí, la labor que ha hecho esta comisión, que ha sido exhaustiva en su investigación y en el trabajo de campo; le han dado a usted, lo mismo que me han dado a mí, todo el resumen de los trabajos realizados. Lo tiene usted ahí. Se han proyectado todos los trabajos de campo realizados y las hipótesis, lo ha dicho el secretario de Estado, pero el problema es que usted no está atento porque viene con lo que quiere decir y lo que diga el secretario de Estado no le vale. Toda la cronología de los trabajos realizados, una exhaustiva labor de investigación en la campaña de ensayos y de laboratorio, de complejos trabajos de cálculo empresarial que se han hecho aquí; han sido 18 meses de investigación exhaustiva de causas meteorológicas, influencia del puente de hormigón, la mala calidad de los materiales si la hubiera y, en definitiva, como ha dicho el secretario de Estado, un descarte hasta una conclusión final, que es lo que tendríamos que haber valorado hoy. ¿Estamos de acuerdo o no estamos de acuerdo? Si no estamos de acuerdo, ¿qué podemos hacer? Todo ello, como hay que hacer aquí, en tono constructivo y no con la escopeta para ver a quién le pego el tiro para que caigan las responsabilidades políticas y una víctima más del Gobierno socialista, que es lo que he entendido de la interpretación que ha hecho aquí hoy; más que interesarse por cómo tiene que ser la política ejercida de manera noble, ver qué ha pasado, qué podemos hacer para que no pase y, en definitiva, ver desde un ámbito de oposición qué se puede aportar para que este país, que hemos hecho entre todos como un país pionero en obra pública, lo siga siendo, y no para castigar al Gobierno, que es lo único que ha intentado usted esta mañana en su intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Tiene la palabra, en el último turno, el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Voy empezar por el final, señor Ayala. A mí me ha pasado con usted lo que le pasa a mucha gente conmigo, que también piensa que soy ingeniero de caminos y no lo soy, soy abogado como usted. Debe ser que los abogados tenemos una predisposición especial para asimilar todo tipo de información que nos llegue de otros ámbitos de la reflexión política. Señor Ayala, el informe de seguridad y salud laboral es un informe que elaboró esa comisión, y yo me imagino que esa comisión, a la vista del resultado del informe, no dijo nada sobre lo que sucedió con las personas que pasaron o no pasaron por debajo, porque este tema no se analizó en la comisión de investigación; fue una comisión técnica porque fue dedicada exclusivamente a ver por qué se había producido ese fenómeno, ese fallo, y tenía que dedicarse a analizar cuáles eran las consecuencias que había que ir aplicando en el desarrollo de los proyectos futuros. Si mal no recuerdo, en el informe de 300 folios —y si me equivoco no tengo ningún inconveniente en reconocerlo— no hay ninguna referencia a eso que usted ha planteado; si mal no recuerdo. Por lo tanto, me remito a ese informe y lo voy a repasar línea por línea porque creo que ahí, según las conversaciones y los debates de la comisión que hemos tenido, no se hablaba de nada relacionado con que eso hubiera sido motivo de preocupación especial. No tengo ningún inconveniente en analizarlo con más detenimiento porque no era uno de los motivos de la propia comisión, una vez que se había visto que la Comisión de Seguridad y Salud Laboral había llevado a cabo ese estudio, ese análisis, de qué había pasado y cuáles eran sus conclusiones.

En segundo lugar, señor Ayala, el modificado está aprobado técnicamente desde octubre del año pasado. Usted también sabe perfectamente, señorita, que en la obra pública, cuando se ejecutan obras que no tienen un modificado que esté aprobado técnicamente, se puede llevar a cabo la ejecución de esas obras y después lo que se hace es convalidar el gasto por parte del Consejo de Ministros, y eso es lo que hemos tenido que hacer en muchas de las actuaciones. Si quiere algún día se lo puedo pasar para que vea qué convalidaciones hemos tenido que llevar a cabo de actuaciones derivadas y sobrevenidas de la anterior legislatura, para que usted sepa —que a lo mejor no dispone de esa información— lo que ha pasado antes y lo que está pasado en estos momentos. Por lo tanto, el modificado está aprobado, se suspendieron las obras, en julio del año 2006 se produjo la autorización para continuar las obras, se han continuado todas menos en el viaducto que, con fecha 17 de abril, se ha dado la orden de redacción del proyecto modificado del puente, una vez que se han conocido las conclusiones de esta comisión,

y cuando tengamos elaborado el proyecto y se pueda autorizar en función de que reúne todas las características necesarias, podremos reanudar el inicio de las obras.

Señor Ayala, aparte de sus críticas o comentarios sobre otros temas, no tengo ningún inconveniente en discutir con usted, no tengo ningún inconveniente en hablar sobre la contratación, no tengo ningún inconveniente en discutir o debatir sobre temas relacionados con todo el funcionamiento de la obra pública porque son temas que a nosotros nos preocupan y nos ocupan. Le puedo decir que a nosotros por supuesto que nos gustaría que el mercado de la obra pública funcionara de otra manera y que las bajas en lugar de estar en el 25 o el 30 por ciento estuvieran en cuantías inferiores, pero eso no depende solamente de nuestra voluntad sino también de cómo funciona toda la demanda de obra pública que tiene la empresa española y la competencia que existe entre las diversas empresas de diversos sectores empresariales. Yo no tengo ningún inconveniente en que ese debate se pueda llevar a cabo porque creo que sería ilustrativo para todos ver cómo se hacen las cosas, cómo hay que hacerlas y qué consecuencias se sacan de ese debate.

Lo que es cierto es que esperaba haber tenido la posibilidad de conocer cuáles eran las propuestas que ustedes nos podían hacer para incorporarlas a toda la normativa, a toda la reglamentación y a las notas internas —que no tenemos ningún inconveniente en trasladarle— que hemos elaborado hasta ahora y que lo que pretenden es que el análisis y estudio de los elementos auxiliares de las obras tengan todas las garantías suficientes para que no tengamos más accidentes como este. Si ustedes pretendían otro tipo de debate o de gestión sobre cómo se había producido y qué es lo que se había planteado en la comisión, lo lamento pero creo que nuestra obligación era analizar lo que pasó y ver qué pasos teníamos que dar para corregirlo y que no vuelva a suceder en el futuro. Creo que ese trabajo lo hemos hecho, nosotros sabemos dentro de nuestras capacidades técnicas qué es lo que ha pasado al final con la caída de la cimbra y su rotura, y espero que esto nos sirva de experiencia para que con el protocolo que va a elaborar el Cedex podamos ver qué tipo de revisiones y de pautas hay que seguir para que cuando una cimbra tenga que incorporarse a una nueva obra se analicen todos sus elementos y se vea que no tenga ningún problema ni dificultad para que pueda ser utilizada con todas las garantías. Eso es lo que hemos pretendido y espero haberlo conseguido. Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA**: Gracias, señor secretario de Estado.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**