



Diario de Sesiones del Pleno

1 de junio de 2006

Número 48

Comisión Permanente Ordinaria de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras

Sesión extraordinaria, celebrada el miércoles, 24 de mayo de 2006

Presidencia de D^a Eva Durán Ramos

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas y treinta minutos.

Página 2

ASUNTO ÚNICO: Comparecencia de la Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras, en relación con el procedimiento de contratación de las obras de reordenación de vías de servicio y conexiones con el tronco principal entre los Nudos de Manoteras Sur, que se está ejecutando como proyecto complementario de otras actuaciones.

Página 2

- Intervenciones de la Sra. Presidenta, el Sr. Secretario, el Sr. Arias Goytre, el Sr. Ortega Antón y la Sra. Sabanés Nadal.

Finaliza la sesión a las doce horas y seis minutos.

Página 8

(Se abre la sesión a las once horas y treinta minutos).

ASUNTO ÚNICO: *Comparecencia de la Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras, en relación con el procedimiento de contratación de las obras de reordenación de vías de servicio y conexiones con el tronco principal entre los Nudos de Manoteras Sur, que se está ejecutando como proyecto complementario de otras actuaciones.*

La Presidenta: Señor secretario.

El Secretario General: El asunto de la Comisión Extraordinaria es único, y es una comparecencia de la concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras en relación con el procedimiento de contratación de las obras de reordenación de vías de servicio y conexiones con el tronco principal entre los nudos de Manoteras Sur, que se está ejecutando como proyecto complementario de otras actuaciones.

La Presidenta: Señor Arias, por tiempo de cinco minutos.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista, **don Félix Arias Goytre:** Bien, por un momento iba a proponer que nos quedáramos o no el señor Ortega y yo, porque ha sido como una movida muy grande, pero en fin...

El tema de los complementarios es un tema que nos preocupa en un doble sentido: nos preocupa por el hecho de que se hayan tratado estas obras como complementarias de proyectos en marcha cuando no lo son, y así consta en la propia información del Ayuntamiento. Y, luego, nos preocupa el tema de los costes que han supuesto esos complementarios.

Vamos por partes. En concreto, los complementarios, los llamados complementarios de los cinco enlaces del arco este son en realidad un proyecto que estaba anunciado desde el inicio de las obras de la M-30, cuando estaban todavía proyectándose todas las actuaciones. Este (*muestra un documento*) era el proyecto 6, Conexiones entre los nudos de Manoteras y Sur: «se prevé una remodelación de vías de servicio y conexiones con el tronco principal entre estos dos nudos. Presupuesto estimado: 30 millones de euros. Plazo aproximado: 17 meses». Y se dejaba para la segunda fase a realizar en la siguiente legislatura. Así consta en multitud de exposiciones hechas por el Ayuntamiento pero, en concreto, en la propia publicidad que se emitía en el año 2004.

El 30 de diciembre de 2004 se adjudicó a Prointec, según los datos que tenemos, el proyecto de todo lo que se llamaba remodelación de los ramales de conexión entre las calzadas centrales y las laterales del tramo de la M-30 comprendidas entre el enlace de Manoteras y el puente de Los Tres Ojos, que es esta actuación número 6 que estaba prevista en la documentación expuesta sobre las obras de la M-30. Este proyecto se entregó en abril o mayo de 2005 y entonces, por

alguna razón, el Ayuntamiento decide, o Madrid Calle 30 decide, poner en marcha esta obra. Pero esta obra que estaba concebida como un proyecto único, una actuación única, anunciada como tal y planteada a Prointec como proyecto único, entonces se divide en una serie de actuaciones, se corta como un salchichón en cinco actuaciones sin ninguna razón física, simplemente se corta en cinco porciones que casualmente cada una de las porciones tiene un presupuesto final que se ajusta al 20% de los proyectos de los cinco enlaces que se estaban ejecutando. O sea, la razón del corte no es una razón física de una actuación distinta una de otra, sino es simplemente en función de que el presupuesto de cada tramo se corresponda con el 20% de la obra más cercana a la que se le va a adjudicar como complementario. Y a continuación, pues esos proyectos se contratan, de hecho en las justificaciones que vienen en los proyectos —las tengo por aquí— se dice expresamente que según el artículo 141 del real decreto tal..., son complementarias; de hecho incluso en la propia publicidad que hacen ustedes posteriormente se dice que se están ejecutando como complementarios de las actuaciones 1, 2, 3, 4 y 5, que son los cinco enlaces.

Bien. El artículo 141 en su apartado d), que es el que citan ustedes como justificación o motivación de que son proyectos complementarios, dice expresamente y leo: cuando se trate de obras complementarias, o sea, que se podrá utilizar el procedimiento de negociado sin publicidad —que es lo que es el artículo 141 y es de lo que nos estamos quejando, de que se hayan contratado como complementarios por el procedimiento de negociado sin publicidad—, lo que dice es: se podrá contratar por el procedimiento negociado sin publicidad cuando se trate de obras complementarias que no figuren en el proyecto ni en el contrato, pero que resulte necesario ejecutar como consecuencia de circunstancias imprevistas. Decir que son circunstancias imprevistas una actuación, un proyecto, que está planteada desde el inicio con todas las demás y está planteada como una actuación única, que está planteada para el cuatrienio siguiente, y que de pronto se decide cortarlo en cinco trozos, y decir que son imprevistas y asignárselo a las cinco obras en marcha en esa zona, realmente nos parece una ilegalidad flagrante. Es un procedimiento, en definitiva, de, en una obra, saltarse la concurrencia y adjudicársela a cinco empresas que están trabajando en la zona.

El siguiente tema que nos preocupa y lo enuncio, —no sé si me queda, me queda poco tiempo ya,...

(*La presidenta hace referencia al poco tiempo que le queda*).

... muy poquito, pues lo enuncio sólo ligeramente— es que estas obras que en principio estaban planteadas por 30 millones en los presupuestos previos —que ya sé que nunca son muy exactos—, en el proyecto de Prointec del que estamos hablando para el conjunto de la obra pues

alcanzan un valor de 36 millones según mis datos, y sin embargo se liquidan por 55 millones.

Además de que no se ha hecho el procedimiento con transparencia y concurrencia, resulta que luego los proyectos pasan de 36 millones a 55; un crecimiento del 53%. Del orden del 15% al 20% de ese incremento, según mis cálculos, se corresponde a nocturnidad, es decir, se justifica diciendo...

La Presidenta: Vaya finalizando, por favor.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista, **don Félix Arias Goytre:** Terminó... Se justifica diciendo que las obras se han hecho por la noche, se han tenido que hacer por la noche y han costado mucho más. Y otra parte se corresponde a una serie de cuestiones, que en su momento espero que me aclaren —si pueden hoy, si no, en otro momento—, de reclamaciones por distintos tipos de obras complementarias o añadidas al período complementario. Estos son los dos temas fundamentales que nos preocupan.

La Presidenta: Señor Ortega, por tiempo de 15 minutos.

El Director General de Desarrollo de Infraestructuras, **don José María Ortega Antón:** Gracias. El Ayuntamiento de Madrid, al programar la remodelación del viario M-30, estableció la necesidad de actuar sobre los cinco principales enlaces de la zona este de este viario y también sobre el denominado arco este, es decir, el tramo que va desde el nudo de Manoteras al nudo sur por todo el este de la ciudad y con el cual conectan los cinco enlaces mencionados. Esto es lo que, efectivamente, se denominaba por nuestra parte «actuación seis» y que apareció siempre en la documentación de difusión de este programa.

La razón de acometer esta remodelación del arco este era porque se observaba una serie de deficiencias que, como consta en esta documentación a la que me he referido, eran las siguientes: Primero, la secuencia de entradas y salidas a la M-30 no siempre era la idónea, encontrándose a veces una entrada seguida de una salida, o dos entradas o dos salidas seguidas; las distancias entre conexiones no siempre eran suficientes, particularmente en el caso de una entrada seguida de una salida, lo que ocasionaba tramos de trezados peligrosos; las conexiones entre las calzadas laterales y centrales presentaban una capacidad insuficiente; existían discontinuidades en los carriles básicos de las calzadas centrales y laterales, es decir, no es homogénea la plataforma de las calzadas del tronco central y de las calzadas laterales de la M-30 en la zona este, y existía falta de compensación de este número de carriles cuando había un carril de salida o cuando había un carril de entrada, que normalmente entraban sin carril propio y salían llevándose uno de los carriles del tronco, tanto en las calzadas laterales como en las centrales.

La planificación inicial del Ayuntamiento estimó prioritario acometer la remodelación de los enlaces, dadas las afecciones graves que estos

producen al tráfico, a su seguridad y funcionalidad, con unas continuas congestiones que los usuarios venían padeciendo diariamente. Por ello, la primera fase de la planificación, que no el primer cuatrienio, sino los proyectos que fueron aprobados en primer lugar, incluyeron la redacción, tramitación, aprobación y licitación de los proyectos de remodelación de los cinco enlaces de la zona este, que de norte a sur son: el nudo de la Paloma, el de Costa Rica, el de la A-2 Avenida de América, el nudo de O'Donnell y el de la A-3. Estos proyectos, como digo, fueron aprobados, junto con otros siete más, el 3 de junio de 2004 y componían lo que puede denominarse primera fase de las actuaciones, que se están llevando a cabo en esta legislatura y que comenzarán en otoño de 2004 su ejecución material.

Las actuaciones sobre el conjunto del arco este se estimaron en principio que podrían retrasarse a una segunda fase —efectivamente, no a un segundo cuatrienio, sino a una segunda fase que, en todo caso, se desarrollaría dentro de esta legislatura— cuando la remodelación de los enlaces de la zona estuviese ya definida, de manera que el proyecto de esta actuación se plantease tanto para solventar los problemas que ya he mencionado que tenía esta zona de la M-30, como para acomodarse a la nueva configuración de estos enlaces, que son los ejes fundamentales de salida y entrada de Madrid por la zona este.

Por tanto, el Ayuntamiento, como bien ha señalado el concejal que ha demandado la comparecencia, comenzó la redacción del proyecto a comienzos de 2005 y la culminó en el mes de abril de dicho año, mientras, como digo, las obras de los enlaces avanzaban. Al avanzar estas obras, los técnicos que trabajan sobre el terreno que dirigen la obra estimaron que la funcionalidad de los nudos que se estaban remodelando e incluso del conjunto del arco este como consecuencia de esta remodelación, no sería la correcta si no se adecuaban las calzadas centrales y laterales a la nueva configuración de los nudos tras la remodelación. En caso contrario, se producirían afecciones más importantes que las inicialmente previstas en el funcionamiento de la M-30 y de los enlaces. Es decir, la estimación de los técnicos era que las obras de remodelación de los enlaces necesitaban para su plena funcionalidad y su mejor funcionamiento, que el tratamiento del arco este se realizase de manera simultánea y no sucesiva, como inicialmente se había pensado. Esta circunstancia se vio acentuada con la aprobación, en mayo de 2005, de los modificados de los enlaces, que modificaban sus entronques con la M-30 y, por tanto, como digo, acentuaban la circunstancia de la pérdida de funcionalidad si no se remodelaba simultáneamente todo el arco este.

Por ello, los técnicos propusieron que las obras de remodelación de las calzadas centrales y laterales de la M-30 se realizasen como obras complementarias de los contratos principales ya en marcha, a fin de afrontar estas circunstancias imprevistas que han quedado descritas, y la apreciación de una deficiente funcionalidad si no se acomodaba también el arco este, y la circunstancia

sobrevenida de los proyectos modificados que cambiaban algunos entronques con la M-30. De esta manera se podría conseguir que los nuevos nudos remodelados entrasen en funcionamiento con plena funcionalidad y no con una funcionalidad limitada o deficiente.

A título de ejemplo, puedo aquí referir las razones que los técnicos hicieron constar en la propuesta de tramitación de las obras complementarias del nudo de la A-3, que leo: el proyecto —dicen los técnicos refiriéndose a la remodelación planteada en el arco este— plantea actuaciones cuya ejecución condiciona el funcionamiento de los nudos, de tal forma que el ejecutar la obra adjudicada —se refiere a la del enlace— sin que en paralelo se realizaran modificaciones planteadas en el proyecto del arco este, crearía unas situaciones de provisionalidad en la obra principal al tener que modificar, tanto en trazado como en señalización, algunos de los ramales de conexión para permitir su adaptación en el momento de ejecución de la remodelación del tronco y vías colectoras. Por otro lado, las obras propuestas en el arco este permiten disminuir las interferencias en las vías laterales y en el tronco que las incorporaciones al nudo y de éste a la M-30 generan.

En concreto, en el proyecto que nos ocupa, el de la A-3, la ejecución de forma complementaria a éste de las actuaciones previstas en determinados puntos kilométricos que se especifican, permitirá, por un lado, eliminar situaciones de provisionalidad que siempre generan más riesgo para el tráfico que las definitivas, y completar la mejora de la fluidez y seguridad de la M-30 en el entorno del nudo sur, con el cual el de la A-3 conecta inmediatamente. Las obras a ejecutar consisten fundamentalmente en la modificación y situación de *transfer*, establecimiento de carriles propios y aumento de longitudes de aceleración en las incorporaciones en el área de influencia de las conexiones del nudo de la A-3, la adecuación de la señalización a la situación final y la instalación de pantallas aislantes.

Razonamientos similares a este constan en los informes técnicos que justifican la propuesta de los técnicos municipales de contratación de obras complementarias en el resto de los cinco nudos.

Esta propuesta de los servicios técnicos fue tramitada, efectivamente, como obras complementarias del contrato principal, como se proponía por los técnicos, al darse los requisitos exigidos al efecto por el artículo 141,d) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas:

Primera, se trataba de obras complementarias que no figuraban en el contrato principal y que resultaba necesario ejecutar como consecuencia de las circunstancias imprevistas que he descrito, es decir, la apreciación de la pérdida de funcionalidad y las derivadas de los modificados, confiándose su ejecución al contratista de la obra principal, de acuerdo con los precios que regían el contrato principal y los fijados contradictoriamente.

Segunda condición, tales obras no podían separarse técnicamente del contrato principal sin causar a la Administración mayores inconvenientes, que son los que han quedado descritos.

Tercero, las obras complementarias estaban formadas en más del 50% del presupuesto por unidades de obra del contrato principal.

Y cuarto, el importe acumulado de las obras complementarias no superaba el 20% del contrato primitivo.

La concurrencia de estos requisitos fue expresamente analizada y constatada en el correspondiente informe-propuesta de carácter técnico jurídico de los servicios de la Secretaría General Técnica, dando lugar por ello a la aprobación a finales de julio de 2005 de las correspondientes obras complementarias de cada uno de los cinco proyectos primitivos de remodelación de los enlaces de la zona este.

En cuanto al coste al que se refería el señor Arias, el Ayuntamiento de Madrid, como él ha señalado, al planificar las actuaciones a realizar en el conjunto del arco este durante el año 2003 y 2004 manejaba un coste estimado de 30 millones de euros. Esta cantidad —como el propio interviniente ha señalado— no era más que una apreciación tentativa, dado que faltaba por redactarse un proyecto técnico que recogiese de manera efectiva las actuaciones a realizar. Así, las publicaciones del año 2004 a las que se ha referido, donde figuraba esta cifra, recogen presupuestos ya determinados para las obras que contaban con un proyecto aprobado; presupuestos aproximados para aquellas que tenían un proyecto en redacción y un presupuesto puramente estimativo, y así creo que consta, «presupuesto estimado», en relación con esta actuación que, insisto, hasta principios de 2005 no empezó a ser analizada por un proyectista y que no estuvo definida hasta abril de 2005.

El presupuesto, ya de contratación, estimado para esta obra una vez definidas sus características técnicas, era de 40,1 millones de euros para esta parte de obras que ha sido objeto luego de complementario. Sin embargo, al proponerse la aprobación de las obras complementarias se propusieron igualmente dos medidas relevantes, desde el punto de vista constructivo, y que, lógicamente, tienen una evidente repercusión en los precios del contrato.

La primera fue la de delimitar zonas de construcción muy limitadas a fin de reducir las afecciones sobre el tráfico. Es decir, en vez de actuar sobre zonas de ocupación amplia, como se ha hecho en otras zonas donde no había otras opciones en el proceso de remodelación de la M-30, que permiten desplegar en estas zonas de trabajo amplio, abundantes medios materiales y personales con las correspondientes economías de escala en los rendimientos, se decidió que las obras sobre la M-30 en el tramo este se harían en tajos pequeños, que impiden lógicamente desplegar maquinaria a gran escala y cuyos rendimientos son

evidentemente muy pequeños y, por tanto, genera un encarecimiento considerable de la ejecución.

La segunda medida, a la que creo que se ha referido el señor Arias, fue la de realizar numerosos trabajos y, desde luego, todos aquellos que tuviesen una incidencia relevante sobre la seguridad o la funcionalidad del tráfico en una zona sensible como es la del este y donde había esta opción, en horario nocturno, que es cuando menor afección al tráfico se podía producir. Estas son las medidas que han determinado que el coste de las obras complementarias haya alcanzado el importe de 55,4 millones de euros, al que se refería el señor Arias, y que por estas razones entendemos justificado. Gracias.

La Presidenta: Gracias, señor Ortega. Señora Sabanés, por tiempo de 10 minutos.

La Concejala del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **doña Inés Sabanés Nadal:** Muchas gracias.

En definitiva, vista la anterior comparecencia y si la asociamos a estas y a otras que hemos tenido en el Pleno, podríamos concluir que, desde luego, esta es la obra más flexible del mundo y la que de forma sistemática está introduciendo una serie de criterios que no son complementarios, sino que desde luego modifican de forma sistemática y adecuan a tiempos electorales —seguramente— lo que tenía que ser el proceso de maduración, legalidad y por no decir que esto tenía que estar todo hecho si se hubiera hecho el proceso legal por excelencia, que es la declaración de impacto. Por tanto, esta continua improvisación y esas circunstancias sobrevenidas de las que usted habla, no son circunstancias sobrevenidas, sino son una voluntad sistemática, en conjunto y en cada tramo y en cada planificación y a efectos técnicos y a efectos económicos de cumplir un solo objetivo, que es adecuar los tiempos de la obra a lo que de forma reiterada tanto la concejala como el señor alcalde cuentan, de finalización de las obras en plazo porque es el compromiso, aun asumiendo riesgos y aun asumiendo en este caso modificaciones económicas importantes o modificación de proyectos que también son importantes.

Como se planteaba todo inicialmente, como nosotros lo conocíamos, la redacción de estos proyectos complementarios del arco este tienen su origen en un proyecto que tenía una visión de otras características y que, aunque encargado su redacción, no llegó a aprobarse aunque tenía su propia justificación: definía cuál era la zona este, definía el enlace con las radiales y el abundante número de cambios necesarios, de carril; bueno, iba definiendo cuál era el concepto —entiendo yo— de intervención en la zona este de Madrid.

¿Esto qué hubiera implicado? La redacción de un proyecto independiente. No llegó a formalizarse este proyecto independiente y la realidad es que las obras complementarias, nosotros consideramos que la suma de todas estas actuaciones complementarias tenían origen en otro proyecto y, en realidad, la única justificación ha sido de nuevo —como ya se hizo inicialmente en la M-30, como ya

se hizo en el conjunto de la obra— trocear el proyecto, plantearlo en cinco proyectos complementarios de los de la construcción de los nudos del arco este: la Paloma, Costa Rica, Nacional II, III y O'Donnell. Lo que se ha traducido en, efectivamente, unos proyectos de un total de 55 millones de euros, con incrementos sobre el principal que llegan —casualmente— al 19,92%, que no se podría aproximar más al límite de la normativa legal; todos ellos adjudicados directamente sin concurso alguno.

Por tanto, desde Izquierda Unida no podemos plantearle otra cuestión que realmente la modificación, el cambio de criterio y lo que supone la intervención en la zona este de Madrid y en la definición inicial de todas las intervenciones, tiene un criterio que fundamentalmente tiene por objeto en sí mismo transformar y acortar plazos, agilizar plazos, transformando lo que tenía que ser un proyecto en cinco proyectos, que de paso les suponen una intervención directa, eliminándose los plazos siempre necesarios y las garantías siempre necesarias.

Esa es como nosotros vemos la situación y esto no es solo una parte de lo que está pasando en el conjunto de la obra, hasta el punto que de los 15 proyectos iniciados y que gestiona Calle 30 en relación con la M-30, se han convertido —cuanto menos— en 45 proyectos de obra, y no estamos contabilizando ni lo de la inspección ni los de control de calidad. Es un incremento para una obra que de forma continua se está modificando, se está improvisando —lo hemos visto también en la comparecencia anterior— y que sobrepasa ya los 150 millones de incremento presupuestario.

Por tanto, nosotros entendemos y termino, que esta situación de nuevo —como ya lo denunciábamos en el conjunto de la obra—, es decir, ese claro y evidente trocear el proyecto tiene objetivos de acortar plazos, resta control y capacidad y, desde luego, resta obligaciones a la hora de formalizar el concurso y a la hora de cumplir todos los elementos legales y de garantías y, desde luego, entendemos que esta actuación, efectivamente, no es sobrevenida sino está perfectamente planificada y ajustada a unos plazos; y vemos que si no bordea está en pleno proceso de una actuación intencionada, que se suma a las ya intencionadas de dividir la obra en tramos para eludir normativas comunitarias y no comunitarias, y por tanto, desde luego, desde nuestro grupo pondremos en conocimiento y vamos a seguir trabajando denunciando lo que está suponiendo una actitud que ya es permanente en este tramo y en el conjunto de la obra.

La Presidenta: Muchísimas gracias. Señor Arias. Por tiempo de diez minutos.

El Concejal del Grupo Municipal Socialista, **don Félix Arias Goytre:** Sí. Tengo que reconocerle, señor Ortega, que es un buen orador. Cuenta las cosas bien y las cuenta despacio y con un tono de tranquilidad que infunde tranquilidad, pero no me ha contestado prácticamente a nada de lo que le he preguntado. Lo ha eludido. O sea, me

ha contado lo importante que son las obras, los enlaces y de mejorar las relaciones de las troncales con las vías de servicio para mejorar la funcionalidad... ¡Si eso lo sabemos todos! Eso lo sabemos todos, y eso estaba previsto. Eso se llamaba la actuación 6. Eso no lo descubrió ningún técnico de los que estaban realizando las obras de los cinco enlaces, eso estaba previsto desde mucho antes de que se contrataran y de que se hicieran los proyectos incluso de los cinco enlaces; ya estaba previsto que había que hacer esa actuación 6, que era importante para la funcionalidad, y punto. Esa justificación de que de pronto se descubrió de hacer la obra, que había que complementarla con eso, eso es falso. Usted lo tiene que contar pero es falso, y ustedes lo saben. Y es demostrable porque está en los papeles. Está en los papeles. Esa obra con sus objetivos y para que servía, está descrita, esa actuación, desde antes de que se iniciaran, incluso de que se proyectaran los cinco enlaces.

Por otro lado, ustedes mismos, con las obras a empezar de los cinco enlaces, ustedes mismos, a principios del 2005 le encargan —o a finales del 2004 y terminan en el 2005, en abril—, le encargan un proyecto único de esa actuación necesaria y prevista a Prointec. El problema viene después, que es que alguien decide que en lugar de hacer una contrata única de ese proyecto único, de una actuación única que estaba prevista, pues vamos a ver cómo nos inventamos historias para partirla en cinco trozos y asignárselos a las cinco empresas que están trabajando en la zona.

No es porque no se pudiera hacer nada más que por las cinco empresas, se podría hacer perfectamente por otra empresa. En el momento en que se toma esa decisión, es donde empieza el problema. Y empieza el problema porque ahora es difícil de explicar por qué se pasa de 36 millones a 55, es difícil de explicar porque en el momento que no ha habido concurrencia ni transparencia porque se ha evitado el concurso y se ha acudido al procedimiento de negociado, ya las dudas le caben a todo el mundo. Desde el momento en que los 36 millones iniciales se parten en lonchas de tal manera que cada loncha sea el 20%, (el 19,85, el 19,23, el 18,95, el 19,92) de cada una de las obras que están de los cinco enlaces, pues a uno le caben serias dudas.

Desde el momento en que del proyecto inicial de Prointec, el reparto, a la cantidad a la que realmente luego se liquidan los proyectos con aumentos de tajo —tajo pequeño—, con aumentos por nocturnidad —trabajo nocturno—, por otra serie de complementos o de reclamaciones que, por cierto, me gustaría saber cuáles son, porque a mí las cuentas me salen que eran 36 millones, me sale que aproximadamente lo que son aumentos por tajo pequeño y por trabajo nocturno pueden ser como un 20% sobre el proyecto, que serían unos siete; y luego hay otros 13 millones más que son creo que en Costa Rica un tema de un colector y en el tema de la carretera de Valencia no sé lo que es, pero son otros 13 millones más. En el momento en el que uno comprueba cómo se van ajustando las cosas para que quepan en el 20% a partir de un

proyecto, que era un proyecto único —como digo— y en un tema previsto, pues mire, no me sale la justificación. La apariencia es que en algún momento se decide que se le da a las cinco empresas y no sé cómo se negocia el precio, no sé por lo tanto si el precio que se paga es el correcto o no es el correcto, porque se han saltado directamente el concurso de una actuación de la M-30, y eso pues es una ilegalidad. Y con la información que usted me da, sigo pensando que es una ilegalidad. Entonces, salvo que me puedan dar más datos sobre el tema, con esa explicación realmente no creo que hubiera un juez que se tragara el que estas obras son complementarios de los cinco enlaces.

La Presidenta: Muchísimas gracias. Señor Ortega, por tiempo de diez minutos.

El Director General de Desarrollo de Infraestructuras, **don José María Ortega Antón:** Gracias.

La primera cuestión que se ha planteado por parte de la concejala señora Sabanés es que todo esto se ha hecho para cumplir determinados términos electorales. Claro, esta afirmación yo creo que no se sostiene porque, como se ha señalado durante las intervenciones, el proyecto estaba aprobado y el Ayuntamiento contaba con él en abril de 2005, por tanto, no había ninguna urgencia en poder tener que hacer estas obras de manera complementaria, puesto que existía un plazo suficiente para poder licitarlas, adjudicarlas y ejecutarlas dentro del margen de la legislatura sin apretura alguna.

A partir de ahí, puedo discutirle a usted el tema de los términos electorales pero no la segunda cuestión, que ha afirmado que se asume cualquier riesgo para llevar a cabo las obras dentro de los plazos electorales, cosa que no es cierta, puesto que la prioridad en las obras municipales es la seguridad, y esto está siendo reiterado una y otra vez por parte de los responsables de las obras municipales a todos y cada uno de los contratistas; por tanto, no se asume ningún riesgo en términos constructivos, ni para los trabajadores ni para los vecinos para la ejecución de estas obras.

Se señala por parte del señor Arias que no he contestado a las cuestiones que él ha planteado, yo creo que sí. Yo no he discutido con usted ni he negado que el Ayuntamiento de Madrid tenía estas obras planificadas y las tenía proyectadas, lo que yo le he dicho y tengo que insistirle ahora, es que los técnicos que estaban dirigiendo las obras de los enlaces —y que le puedo asegurar a usted que son unos técnicos que se recorren palmo a palmo la zona este—, estuvieron calibrando las afecciones que se podían producir si entraban en funcionamiento los enlaces con las características que tenían más las derivadas de los modificados, que les recuerdo que fueron aprobados creo recordar en mayo del año 2005, es decir, justo a la vez que se aprobaba el proyecto. Es decir, cuando se aprobó el proyecto, resulta que ya teníamos unos modificados en marcha que influían directamente en ese proyecto y cuando además los enlaces —como

usted también sabe— estaban poniéndose en servicio o se preveía su puesta en servicio, como así finalmente ha sido, por delante de los plazos inicialmente previstos; es decir, los enlaces han ido entrando en servicio antes de lo que se preveía. Estas circunstancias imprevistas, no las necesidades —que ya he dicho que por supuesto éramos conscientes de ellas—, sino estas circunstancias imprevistas, es decir, la detección de que las afecciones en cuanto a la funcionalidad y seguridad iban a ser mayores de lo que se había considerado inicialmente, las derivadas de los modificados y las derivadas de que entraban en funcionamiento los enlaces antes de lo programado, son las que determinaron que los técnicos propusieran que se llevaran a cabo obras complementarias. Y esto es lo que dice la ley, este es el supuesto que ampara la ley, son circunstancias imprevistas que son los que exigen el artículo 141.d) para tramitar los proyectos complementarios o las obras complementarias, como se ha hecho.

Puedo mencionar al respecto la doctrina constante del Consejo de Estado que, como usted sabe, es el máximo órgano especializado en materia de contratación y al que de hecho la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas obliga preceptivamente a acudir en determinadas circunstancias, que define claramente las obras complementarias y dice que para que exista obra complementaria tienen que darse estos requerimientos: «la posibilidad de utilización separada de la obra accesoria respecto de la principal, que se refiere a la consideración de aquella como un obra distinta e independiente por no estar prevista en el proyecto inicial, y con sustantividad propia susceptible de utilización autónoma», requisito que se da en este caso. «Su necesidad en relación con el proyecto inicial, en el sentido de que dichas obras deben ser añadidos no esenciales al proyecto principal, si bien resultan necesarios o muy convenientes para completar o perfeccionar la obra en orden a un mejor cumplimiento de su finalidad», que es justo lo que he tratado de explicar. Y por último, «las dificultades técnicas o económicas derivadas de su adjudicación y ejecución independientes», en este caso las dificultades técnicas que ya he expresado que hubiera conllevado el aplazar la ejecución de todas estas obras a una licitación formal.

Por tanto, entiendo que se ha dado una explicación seria y solvente sobre las razones que han empujado a los técnicos a hacer esta proposición y que además estas razones encajan perfectamente, tanto en la letra de la ley como en la doctrina que al respecto tiene establecido el Consejo de Estado y que acabo de referir, por cierto, extrayéndola de un informe de la Intervención General sobre un proyecto complementario del 19,975%, que decía la señora Sabanés que no era posible aproximarse más, pero se ve que otras administraciones sí que han llegado más cerca del porcentaje del 20%; aproximación que, por otra parte, no tiene consecuencia legal alguna, porque esto es una cuestión reglada: o las obras alcanzan el 20% o no lo alcanzan; y si no lo

alcanzan, son perfectamente legales, da igual que sea el 1% que sea el 19,8%. Que por cierto, el señor Arias ha citado el 19,92, el 19,85, pero no ha citado el 16,12 del tramo de la Avenida de América donde se ve que, siendo tan legal como los otros, pues no incurre en tantos problemas como nos parece indicar el interviniente.

Por tanto, concurrían todas las razones materiales y jurídicas para poder hacer la adjudicación de las obras complementarias como se hizo a las siete empresas, que solas o en UTE estaban ejecutando los enlaces del este.

La última cuestión a la que quiero contestar es el tema del incremento de los precios. Como digo, el coste de ejecución ya por contrata previsto para estas obras, era de 40,1 millones. Lo digo porque del conjunto del proyecto había otras acciones que no se han llevado a cabo como obras complementarias, lo cual creo que abunda en la tesis de que solo se han hecho aquellas que la ley permitía. Me refiero, por ejemplo, al tema de pasarelas y elementos de permeabilización peatonal y ciclista en el tramo este. Esa parte del proyecto que estaba en el proyecto de Prointec no era necesaria para la funcionalidad de los enlaces y no se han incluido en las obras complementarias, porque en este caso sí que entendíamos que la ley lo hubiera impedido. Por tanto, sólo se ha limitado las obras complementarias a aquellas necesarias o más convenientes para el correcto funcionamiento de las obras.

Como digo, esta cantidad de 40,1 millones de euros se incrementa por las razones que le he señalado.

Hay 12 precios nuevos en los contratos complementarios, en las obras complementarias, en relación con el proyecto que hizo Prointec. De estos 12 precios nuevos, que se tramitaron de acuerdo con la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas como precios contradictorios, de acuerdo con el procedimiento legalmente fijado. De estos 12 precios como digo, 11 tienen que ver con los tajos pequeños o con tajos nocturnos o con tajos pequeños y nocturnos. Por ejemplo, la extensión de capas de rodadura y de capas intermedias en superficies inferiores a 1.000 metros.

Yo creo que no es necesario y desde luego no es necesario decirselo a usted, señor Arias —que es un técnico muy experto en estas materias—, la deseconomía que se produce haciendo trabajar a máquinas de asfaltado en tajos de 1.000 metros cuadrados y en horario nocturno. Es decir, en vez de tener un equipo de extendedoras, de apisonadoras, de fresadoras trabajando 15 o 16 horas diarias en dos turnos, tienes que tenerlas depositadas cerca de la obra para moverse penosamente hasta un tajo de menos de 1.000 metros cuadrados una noche, extender menos de 1.000 metros cuadrados de aglomerado y volver a retirarse en el horario diurno. Claro las deseconomías son muy grandes y desde luego alcanzan porcentajes de incremento de coste muy superiores a los que usted ha señalado del 20%. Es decir, según los técnicos me han señalado a mí, pueden

llegarse a tener precios contradictorios de más del cien por cien del precio en un trabajo organizado sin estas limitaciones y con una turnicidad a lo largo de todo el día que no ha sucedido aquí.

Estas son las razones, como digo, que están en la base de este incremento de precios. Tenga usted en cuenta, señor Arias, que se han tenido que asfaltar 500.000 metros cuadrados de viario en esta zona, por tanto la penosidad y las deseconomías en las que se han incurrido por estas razones han sido muy grandes; pero entendemos que ha merecido la pena porque las afecciones que se han producido en la circulación han sido muy pequeñas y realmente los ciudadanos han podido ver cómo se asfaltaban tramos grandes de la noche a la mañana, es decir, tú pasabas por un tramo y al día siguiente pasabas de nuevo y se había extendido ya una nueva capa de asfalto, por cierto de características fonoabsorbentes, que todo el mundo

ha podido ver que ha mejorado sensiblemente el confort acústico para usuarios y vecinos en la zona.

Estas son las razones por las que el Ayuntamiento desde luego entiende que, al margen de las críticas que puedan hacerse, desde luego no existe razón alguna para sostener que ha existido una infracción a la legalidad al hacer estas obras complementarias. Gracias.

La Presidenta: Muchísimas gracias.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

No habiendo más temas, se levanta la sesión agradeciendo su asistencia. Tengan un buen día.

(Finaliza la sesión a las doce horas y seis minutos).