9-13/OICC-000001. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía: especial referencia a la política de infraestructuras

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Comenzamos la sesión de esta comisión.

Empezamos con el primer punto del orden del día, que corresponde a informes especiales de la Cámara de Cuentas. En este caso, el que se refiere al informe especial referente a la política de infraestructuras, y para ello damos la bienvenida, para la presentación del informe, al presidente de la Cámara, en este caso a don Antonio López, que tiene la palabra en primer lugar para informar sobre ello.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, buenos días.

Voy a dar comienzo a mi intervención que, como ha señalado la presidenta de la comisión, se refiere al informe de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía, con especial referencia a la política de infraestructuras. Este informe está contenido en el plan de actuación del 2010 de la Cámara, y fue aprobado por el pleno de la institución el 27 de noviembre del pasado año 2012.

El principal objetivo del informe es el análisis de las inversiones reales, desde una perspectiva evolutiva y presupuestaria. Para ello se ha considerado el periodo 2007-2010 siempre que ha sido posible, por la disponibilidad de datos también se ha tomado el ejercicio 2011.

El análisis se concentra en las infraestructuras y servicios de transportes, así como en la ejecución y seguimiento de la planificación estratégica sobre la que se articula este gasto, que es concretamente el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, que, como ustedes conocen, se llama o se denomina PISTA, ¿no? El alcance del trabajo, en relación con este plan, ha sido desde un punto de vista presupuestario, sin entrar en valorar los indicadores cualitativos que están previstos en el programa, en el PISTA.

En el ámbito de fiscalización de este plan, las actuaciones se han centrado en las inversiones ejecutadas por la entidad instrumental de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, que es la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, ya que esta ejecuta la mayor parte de volumen del gasto.

Las conclusiones más importantes son las que paso seguidamente a señalarles:

Durante el periodo 2007-2010, los créditos definitivos de inversiones reales han disminuido un 15,37%, pasando de 2.943 a 2.491 millones de euros.

De esta forma, de forma similar han evolucionado las obligaciones reconocidas que pasaron de 2.159,42 en 2007, hasta 1.610,72 millones en 2010. En este caso, esto supone un 25,41%.

Esta tendencia también se manifiesta en los créditos iniciales, ya que las previsiones de 2012, 1.213,44 millones, suponen prácticamente la mitad de lo presupuestado anualmente durante el periodo 2007-2010.

El comportamiento de las magnitudes presupuestarias del programa presupuestario Infraestructuras básicas y de transporte ha resultado similar al de inversiones reales.

Los créditos iniciales de 2012, 411,83 millones de euros, representan una disminución del 46,70% respecto a las previsiones de 2007.

La política de infraestructuras de la Junta de Andalucía implementada a través del PISTA prevé un gasto total de 30.042,10 millones de euros para el periodo 2007-2013, repartido de la siguiente manera: el Estado, 21.907,60 millones, y la Junta, 8.134,50 millones de euros. Al cierre del ejercicio 2011, la Junta de Andalucía había ejecutado 4.859,30 millones de euros, lo que corresponde al 60% del gasto previsto.

El PISTA, que es un plan de infraestructuras y, por tanto, es un plan de inversiones incluye tanto gasto de capital como gasto corriente. En el ejercicio 2011 este gasto corriente supuso 81,49 millones de euros, lo que representa el 13,57% de los 600,56 millones de euros que se ejecutaron ese año.

Respecto a los gastos de carácter plurianual o de ejercicios futuros, es decir, aquellos que se autorizan y comprometen con cargo a dos o más ejercicios, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene gastos de este tipo comprometidos hasta 2011 por importe de 1.092,64 millones de euros, que deberían generar obligaciones en los ejercicios 2012 y siguientes. Esta cifra se desglosa en las siguientes cantidades: 646,59 millones de euros comprometidos en las anualidades futuras 2012-2016; 376,16 millones de euros de anualidades futuras pendientes de traspasar; 68,89 millones de euros de remanentes de crédito comprometidos pendientes de traspasar. Los compromisos pendientes de traspasar, tanto de anualidades como de remanentes, son gastos que no aparecen registrados en ningún estado contable, y que, por tanto, podrían no ser incluidos en el estado de los compromisos de gastos adquiridos con cargo a ejercicios futuros, documento anexo a la cuenta general, según prevé el artículo 106 *c*) del texto refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía. Además, estos compromisos, al no aparecer registrados en la agrupación presupuestaria de ejercicios futuros, ni en ninguna otra, podrían suponer el incumplimiento del artículo 14.9 del mencionado texto refundido, el cual establece que los compromisos de gastos de carácter plurianual deberán ser objeto de una adecuada e independiente contabilización.

Por otra parte, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene 1.108,63 millones de euros en compromisos de gastos plurianuales por obras adjudicadas, los cuales no están previstos por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Este importe se compone de las siguientes partidas: 897,29 millones de euros de gastos comprometidos en el ejercicio 2017 y siguientes; 211,34 millones de euros de transferencias a realizar por la consejería para la financiación de las infraestructuras realizadas por atribución de competencias en el periodo 2012-2016.

Los compromisos de gastos pendientes de traspasar, así como los indicados por la agencia y no previstos por la consejería, podrían suponer el incumplimiento de los principios de contabilidad pública y de plurianualidad previstos en el artículo 91.G del Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, y en el artículo 4 del Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, respectivamente. A este respecto, la Cámara de Cuentas recomienda, con el objeto de traspasar y reajustar los compromisos de gastos plurianuales, que no pueden incluirse en anualidades futuras, se establecieran nuevos límites para dichos gastos en los próximos ejercicios, elevando los porcentajes establecidos en el Decreto 44/1993. Igualmente, sería recomendable que se informara de estas operaciones en la memoria que se

anexa a la Cuenta General, prevista en el artículo 106.A del Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

En cuanto a los gastos pendientes de imputar a presupuesto, del total de inversiones ejecutadas, al menos 452,50 millones de euros están pendientes de imputar al presupuesto de la Junta de Andalucía. Esta cantidad se compone de las siguientes partidas: 112,54 millones de euros contabilizados en la cuenta de balance acreedores por operaciones pendientes de imputar a presupuesto, relativos al ejercicio 2010 —no se han registrado nuevas operaciones para el ejercicio 2011—; 326,53 millones de euros de certificaciones de obras que no han sido fiscalizadas —estas certificaciones han sido emitidas por empresas adjudicatarias de los contratos gestionados por la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía—; 13,43 millones de euros de liquidaciones finales de obra, pendientes de aprobación por la consejería y, por tanto, de certificar por los contratistas que ejecutan las obras de la Agencia. La razón para no realizar las imputaciones a presupuesto de las cantidades anteriormente señaladas es la falta de crédito disponible en la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. No obstante, estos gastos son obligaciones económicas de la Administración de la Junta de Andalucía, en términos previstos en el artículo 26.1 del Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

Salvo para los gastos registrados en la cuenta Acreedores por operaciones pendientes de aplicar a presupuesto, la existencia de facturas y/o certificaciones justificativas de gastos relacionados sin créditos, consignados, supondría el incumplimiento del principio de contabilidad pública que antes he mencionado. Transcurridos cinco de sus siete años de duración, el PISTA se encuentra realizado en un 60% y tiene pendiente de ejecución 3.275,2 millones de euros, lo que dificultará su terminación en el periodo inicialmente previsto, 2007-2013. El nivel de ejecución de los últimos años ha decaído hasta los 700 millones de euros anuales, siendo la previsión para 2012 de 411 millones de euros. Por ello, va a ser sometido a un proceso de revisión cuyo ámbito temporal comprenderá el periodo 2012-2020.

Desde una perspectiva presupuestaria, este retraso se pone de manifiesto por las siguientes cuestiones. De un lado, 1.337,36 millones de euros, de compromisos de gastos plurianuales de la Agencia de Obras Públicas respecto a sus contratistas; 879, 29 millones de euros se concentrarán a partir del ejercicio 2017. Es decir, se prevé retrasar la realización de determinadas infraestructuras cinco años o más.

Entre las obras realizadas por atribución de competencias, se suspende temporalmente el eje ferroviario transversal, ya que se trasladan sus compromisos de gasto más allá de 2016. En el caso de las otras inversiones ferroviarias, los compromisos se ajustan mayoritariamente a partir de 2013.

La Agencia de Obra Pública está reprogramando los plazos de ejecución de los contratos y notificando suspensiones temporales de obras, ya que los contratos inicialmente firmados se están incumpliendo al no ejecutarse las mismas. Estas reprogramaciones suponen acumular retrasos en la realización de las inversiones, que, según los casos, superan seis y siete años.

Por último, diversas circunstancias que afectan a la Ley de Contratos del Sector Público, relativas a la suspensión y resolución de contratos, han provocado la presentación de reclamaciones por parte de los contratistas a la Agencia, que, junto a otros conceptos reclamados, han supuesto un importe global de, al menos, 83,41 millones de euros.

Por mi parte, es todo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López. Y gracias por su concreción.

Pasamos a la intervención de los diversos grupos. En primer lugar tiene la palabra, como siempre por orden de menor a mayor, la señora Inmaculada Nieto, en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Gracias, señor López, por su explicación de un periodo que, trasladado a los números, es interesante de analizar, no solo desde el rigor contable que tiene encomendada su institución, sino para visualizar de manera gráfica las consecuencias que ha tenido en la acción pública, en concreto en la obra pública, la crisis. Porque justamente los años de los que usted nos ha hablado en cuanto a infraestructuras de transporte en Andalucía se corresponden con los primeros años de la crisis. Precisamente fue en 2007 cuando estalló la misma y, desde luego, ni se esperaba ni se sabía que sus consecuencias iban a ser tan duras y que se iba a prolongar tanto en el tiempo. Estamos para entrar en 2014, y al menos la mayoría de la población no vemos la salida de la misma. Y este plan, a nuestro entender, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, pone en evidencia varias cosas. Primero, las modificaciones que habrá que introducir en la planificación a medio y largo plazo de la obra pública futura, habida cuenta de que los escenarios presupuestarios y económicos que se avecinan, incluso cuando comience la recuperación, no parece que haya visos de que sean similares a los anteriores. Por lo tanto, un refuerzo de la cooperación interadministrativa será fundamental y también una priorización adecuada de las obras que deban acometerse. Nos parece también...

Bueno, me he saltado algo que creo que conviene decirle. Pedirle disculpas por el retraso con el que vemos este informe, porque, claro, ha comentado usted que lo aprobaban en su plenario de 27 de noviembre, hace ahora un año. Es cierto que nosotros con el abultado inventario que solemos tener en una comisión que ve tanto infraestructura como vivienda, nos ha sido complicado poderle..., poder tener esta explicación que hoy nos ha dado usted, con anterioridad. Pero, bueno, en cualquier caso, sí que nos permite ya conocer algunas de las cosas que ustedes avanzaban, como es por ejemplo la reprogramación de la obra, que iba retrasada y que por falta de financiación y de crédito no podía acometerse al ritmo que estaba previsto. Quizás sí que mueve también a la reflexión, porque, cuando ha habido una disponibilidad de crédito, la celeridad en la ejecución de la obra, pues, no ha sido tampoco la deseable. Porque ahora sí hay una explicación muy razonable para los retrasos que tiene la obra pública en general en nuestro país, en concreto en la comunidad autónoma. Pero quizás habría que pensar por qué no hemos tenido una diligencia, desde lo público, adecuada a la manera en la que sí había posibilidades de financiar y de gestionar con más agilidad esa obra.

Realmente, y aunque no tenga directamente que ver con el análisis que ustedes nos ofrecían, o con las conclusiones que avanza la Cámara, para quienes creemos que lo público debe jugar un papel fundamental en la dinamización de la economía, ver el desplome en la inversión en materia de obra pública es muy desalentador, por cuanto no genera el movimiento que en torno a esa infraestructura tiene una doble tasa de

retorno. Primero, la creación de empleo que directamente está aparejada a que esa infraestructura vea su finalización completada, y luego el beneficio diferido que tiene ponerla a disposición de la ciudad.

Estamos pasando estos momentos de dificultad, y esperemos que tan pronto la liquidez sea la suficiente se retomen planes de obra que efectivamente dinamicen la economía y no comprometan e hipotequen el futuro de las administraciones por varias generaciones, por algunas fórmulas de financiación que hubieran sorteado la escasez de crédito disponible, desde luego, encarecían la obra de una manera que desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida no consideramos en modo alguno razonable. Por tanto, esperemos que esa reprogramación sí que se pueda ir cumpliendo y que la fluidez del crédito y la normalización económica hagan que, junto con la lección aprendida de la época que estamos atravesando, nos pongamos a la finalización de esas obras de tanta importancia y con el rigor contable que debe hacerse.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Benítez.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero agradecer de nuevo la comparecencia del Presidente de la Cámara de Cuentas, por su trabajo..., un informe que estaba pendiente de examinarse en esta comisión y que queríamos incorporarlo antes de fin de año para cumplir con nuestras obligaciones parlamentarias.

Ha habido algunas cuestiones destacables de este informe. La primera de ellas, por empezar en positivo, tiene que ver con el grado de ejecución. Muchas veces, si uno escucha la Comisión de Fomento y escucha lo que comentan otros grupos políticos, parece que el Plan PISTA había sido un completo fracaso; que, al cierre de 2011, se hubiese ejecutado y más de un 60%, creo que es un indicador positivo, porque faltaba todavía un año para su cierre. Y sí presuponemos que algunas de las cuestiones que se señalan en su informe, como, por ejemplo, la imputación a presupuesto de gastos pendientes, y si añadimos también la ejecución presupuestaria del año 2012 y 2013, que no se incorpora en este informe, porque, al final, de una manera u otra se prorrogó el horizonte del PISTA, sobre todo en algunas obras concretas se ha dado un nuevo plazo de tiempo, más real, para intentar cumplirlas, pues podríamos concluir que posiblemente en este momento la ejecución del PISTA esté entre 75% y el 80% de la previsión de gasto inicial, lo cual nos parece una noticia positiva y que desmonta algunos argumentos que, no por repetidos, son ciertos en cuanto a su ejecución.

Con respecto a la política de obra pública de la Junta de Andalucía, desde el Grupo Socialista sí nos gustaría destacar que su origen está en dos grandes hechos.

En primer lugar, la Junta hace un esfuerzo importante de obra pública, y de hecho llega a convertirse en la primera comunidad autónoma inversora de España durante al menos tres ejercicios —estoy hablando de 2006, 2007 y 2008—, porque en el año 2004 el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, paga

una deuda pendiente del Gobierno de España con la Junta de Andalucía. Son aquellos célebres 2.500 millones de euros que se abonan en tres plazos, si no recuerdo mal, y que corresponden a un maltrato que sufrió Andalucía de la mano del Gobierno de España, de la etapa de José María Aznar, cuando el sistema de financiación autonómica consideró más apropiado financiarnos según el censo del año 1991 que el del año 1996. Y en el año 1996 Andalucía tenía 400.000 habitantes más, nos correspondía más dinero del que se nos dio por el modelo de financiación autonómica, pero el Partido Popular, de nuevo, decidió utilizar los recursos del Estado para castigar a Andalucía y para premiar a comunidades autónomas, como Galicia o Castilla y León, que estaban sufriendo una fuerte pérdida de población, y que salían beneficiadas de la aplicación de un censo anterior al de año 1996. El monto total de lo que dejamos de percibir fue de más de 4.000 millones de euros, durante ocho años, una cantidad muy importante.

El Partido Popular de Andalucía fue cómplice de aquel hurto a *BOE* armado, en el caso español, pero se resolvió cuando el Partido Socialista llegó de nuevo al Gobierno de España, y asumió aquella deuda pendiente, una deuda de claro contenido político. Y que trata de establecer siempre una pescadilla que se muerde la cola: se nos niega lo que nos corresponde, y luego se nos echa en cara, al Gobierno de la Junta de Andalucía, que no conseguimos los objetivos previstos y que no convergemos con el resto de comunidades autónomas, cuando se nos están poniendo palos en las ruedas constantemente y se nos está dando menos gasolina de la que nos corresponde, según el diseño de Estado que tenemos en este país. Cuando se usan las instituciones con fines partidistas, hay que denunciarlo. Y eso me gustaría denunciarlo también en esta comisión.

Entonces, en el año 2004, tenemos esa inyección de 2.500 millones de euros que la Junta de Andalucía decide destinar mayoritariamente a inversión pública, y además tenemos unos años de bonanza económica en los que se recauda mucho dinero por los impuestos cedidos, que también se destina a inversión pública. Y hay al menos dos, tres presupuestos en los que la inversión real de Andalucía presupuestada supera..., está en torno a los siete u ocho mil millones de euros. Para ordenar todo ese esfuerzo de inversión pública y para establecer una estrategia en el uso de estos fondos, se elabora el PISTA, el Plan de Infraestructuras Sostenibles del Transporte en Andalucía, y se toman decisiones que, además —también aquí quiero destacar una diferencia a la hora de gobernar—, persiguen la articulación territorial y la cohesión del conjunto de Andalucía. Se abordan inversiones en infraestructuras, sobre todo en carreteras, para dar una salida a la actividad productiva de Andalucía a través de la, por fin, casi terminada Autovía del Olivar, y también se toman decisiones relacionadas con la conexión interna ferroviaria a través de alta velocidad entre Sevilla y Málaga, Málaga-Granada, con centro en Bobadilla. Es cierto que esas inversiones con la crisis económica han tenido que sufrir un paréntesis. El tramo Bobadilla-Granada sí lo asumió Adif, merced a un convenio poco antes de las elecciones generales del año 2011. Pero son inversiones que han perseguido en todo momento la articulación del territorio en Andalucía y la mejora de su productividad, con una vocación, también, de mejorar la eficiencia del transporte y de dar más salida al tejido productivo en Andalucía, que, además, en los años de *boom* económico tuvo un fuerte protagonismo de la mano de la industria auxiliar.

Y contrapongo este modelo a un modelo como el actual, del Gobierno de España, que está premiando con el dinero de todos los españoles a comunidades autónomas afines, como es el caso de Valencia. Luego, posteriormente, tendremos también oportunidad de hablar de ese tema y de hablar del estrangulamiento del puerto de Algeciras, por motivos partidistas, en beneficio del puerto de Valencia, cuyo único mérito es

estar situado en una comunidad autónoma que, tristemente, es noticia a diario por motivos de los que todos nos avergonzamos.

El PISTA tiene una ejecución importante, a final del año 2011, del 60%. Posiblemente, he dicho antes que si..., se han corregido los errores que se señalan en este informe, se han imputado por fin a presupuesto los gastos, se han ido pagando esos pagos pendientes, que además ha sido una política, me consta, de la consejería, y que la consejera ha manifestado en muchas ocasiones, se han ido pagando muchas expropiaciones pendientes. Y desde la Consejería y desde el conjunto de la Junta de Andalucía se ha procurado ir pagando lo que se debía antes de afrontar nuevas obras, lo cual me parece que, desde el punto de vista de la Cámara de Cuentas, es algo que sigue los consejos que puede dar un órgano fiscalizador, pues, posiblemente estemos en un grado de ejecución bastante elevado.

Y también quería recordar, porque pasó muy desapercibido porque se publicó en agosto, un informe del Tribunal de Cuentas Europeo, el informe especial número 5, titulado «¿Se gastan correctamente los Fondos de la Política de Cohesión de la Unión Europea destinado a las carreteras?». Es un informe que compara la inversión de fondos, sobre todo Feder, en carreteras, en Alemania, en Polonia, en España y en un cuarto país. Y había alguna conclusión interesante en este informe que nos podía obligar a España. Por ejemplo, que en España, debido a la Ley del Suelo del año 2000, Ley del Suelo de Aznar, el coste de la expropiación era el triple que en cualquier otro país europeo. Y me sorprende que este informe del Tribunal de Cuentas Europeo haya pasado tan desapercibido porque da una clave muy importante de por qué el coste de la obra pública en España es muy superior al de otros países, y que tiene que ver con una visión muy especulativa del uso del suelo, porque al permitir todo este tipo de usos más vinculados a la especulación económica, pues, evidentemente, muchos privados pudieron pedir y pudieron litigar con el Estado, que tuvo que asumir un coste muy importante de expropiaciones, y, desde luego, mucho más importante que la media europea. Con lo cual el coste de obras, según señala el propio tribunal, no es muy divergente en España que en otros países europeos... Cuando uno estudia este informe, además, en las previsiones de tráfico de las carreteras en España, en muchos casos, sí se supera la media prevista; mientras que, curiosamente, en países como Alemania casi ninguna de las carreteras realizadas ha cumplido los objetivos de aumento del tráfico o de tránsito por dichas carreteras, algo que nos llama también la atención, porque parece que en Alemania todo es perfecto y que en España no. Y especialmente en Andalucía cuando uno escucha a determinados partidos políticos parece que estamos aquí viviendo en una suerte de país de otra galaxia. Y, sin embargo, lo que sí ponía de manifiesto este informe —que al publicarse en agosto pues parece que no todo el mundo tuvo la oportunidad de leer, los socialistas sí porque nos gusta hacer nuestro trabajo con rigor y con documentación—..., pues ponía de manifiesto que algunas medidas legislativas del Partido Popular, en este caso, han tenido una relación directa con el coste de las infraestructuras, algo que también merece la pena destacarse.

Termino mi intervención. Agradecemos de nuevo su presencia en esta comisión. Creo que su informe, en este caso, se está..., algunas de sus recomendaciones aunque hayan llegado ahora ya se estaban poniendo en práctica por parte de la consejería; sobre todo, es muy importante que se estén acometiendo los pagos previstos, que es una de las prioridades de la consejería. Creo que, incluso —recuerdo de memoria—, se han ido pagando más de mil millones de euros pendientes en este último tramo..., o en esta primera mitad de legislatura. Y lo importante es que el PISTA, en este momento, aunque sea el año..., final del año 2013,

si hacemos un balance de su ejecución, estaremos por encima del 75%, lo cual nos parece que es un porcentaje más que razonable, sobre todo en un momento de crisis económica en la que todos los gobiernos de cualquier nivel administrativo —Gobierno central, comunidades autónomas, incluso gobiernos municipales— están haciendo ajustes en la inversión porque hay que cumplir con el sacrosanto objetivo del déficit.

Con lo cual, gracias por su trabajo. Y pone de manifiesto que, posiblemente, con toda seguridad, se están poniendo ya en práctica sus recomendaciones, sobre todo, en el PISTA y en la Consejería de Fomento.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular y su portavoz, Jaime Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, señor presidente, permítame que le traslade a usted y a todos los miembros de la Cámara de Cuentas el agradecimiento de mi grupo por el trabajo que vienen ustedes realizando de forma habitual en esta labor yo diría que trascendental de control, que muchas veces es cierto que desde el puro grupo parlamentario tenemos serias dificultades para llevarla a cabo con rigor y con exhaustividad.

Después de leer con detenimiento y de extractar conclusiones del informe de ustedes, la conclusión que saca mi grupo es que el informe pone de manifiesto un compendio de incumplimientos, un catálogo de irregularidades manifiestas, una guía de lo que no debe de hacer un buen gobierno..., en definitiva, yo diría, señorías, una exposición flagrante de los engaños continuados de un gobierno, del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Resulta verdaderamente patético oír algunas intervenciones de portavoces que, a mi juicio, lo que habría que retrotraerse es a los fueros de la Edad Media o, si ustedes me apuran, al Código de Hammurabi, para tratar de llegar y de justificar lo injustificable, verdaderamente lo injustificable. Y las otras actitudes absolutamente laxas, como pasando de puntillas: «no pasa nada, el informe es tal...». ¿Cómo hubiera sido la intervención de la portavoz de Izquierda Unida si en este momento no ocupara tres sillones en el Gobierno de la Junta de Andalucía? ¿Qué hubieran dicho de este informe los responsables, en este caso la responsable, de Izquierda Unida? Dios mío de mi alma. Pero esta es la vida, así es la vida: el poder, el poder, ay, ay, ay, el dinero y el poder.

Señorías, en este período 2007-2010, como muy bien hemos oído hace un rato, se aprobaron inversiones por 10.902 millones de euros, pero solo se reconocieron obligaciones por 8.617 y sólo se pagaron por 5.373 millones de euros. Y estamos hablando del período 2007-2010. No podrán echarles sus señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida la culpa a Rajoy, porque Rajoy, en ese momento, estaba en la oposición.

Se dejó de ejecutar el 21% de las inversiones aprobadas y se dejó sin pagar el 37,7% de las obligaciones reconocidas. Se dejaron pagos pendientes para ejercicios posteriores por importe de 3.244 millones de euros. Y todo eso, señorías, sin Rajoy.

Desde el programa 5.1.B, «Infraestructura del transporte», los datos globales, se aprobaron inversiones reales por 3.202 millones de euros, se ejecutaron 2.834 y se pagaron 1.779 millones de euros. Por lo tanto, se repite en este programa 5.1. B con prácticamente los datos globales del conjunto de las obligaciones de la Consejería, de la Agencia de Obra Pública, en materia de infraestructuras en nuestra tierra.

Nosotros, en ese momento, llegamos y propusimos en los pasados presupuestos, y en los anteriores también, el que se reconociera una partida específica donde al menos se manifestara la intención y la vocación de cumplir con esa sagrada obligación que el Gobierno de la Junta de Andalucía olvida flagrantemente: pagar a lo que se debe, de pagarle a quien ha hecho un trabajo para la Administración. Pero sus señorías consideraron convenientes el no llegar y el no aprobarlo, y así nos luce el pelo.

La ejecución del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad, y estábamos hablando de los datos globales y de las conclusiones de la ejecución del PISTA..., hemos oído también manifestarse de una manera ufana por el grado de cumplimiento, cuando olvidan voluntariamente que el PISTA recoge la mayoría de los incumplimientos del PDIA 1997-2007. No estamos cumpliendo el PISTA, señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida. El PISTA está culminando un sinfín de obras del PDIA 1997-2007 que quedaron en el sueño del olvido. Pero eso a sus señorías parece que se les olvida.

Los gastos comprometidos hasta 2011, de carácter plurianual —como muy bien ha dicho el señor presidente, deberían de haber generado obligaciones en los ejercicios 2012 y siguientes—, ascienden a 1.092 millones de euros, y sus señorías escandalizadas por esos 1.200 millones de euros a los que recurren una y otra vez, una y otra vez, como si la causa de todos los males fueran esos 1.200 millones de euros a los que apelan, de recortes, en los presupuestos recientes. Yo les digo a sus señorías que esos 646 millones de euros comprometidos en las anualidades futuras 2012-2016, esos 377 millones de anualidades futuras pendientes de traspasar en ejercicios futuros..., señorías, ¿de quién es esa responsabilidad?

El tema está manifiestamente claro: una incapacidad de ejecución presupuestaria y una incapacidad —lo que es muchísimo más grave— de cumplir con las obligaciones comprometidas, saltándose a la torera prescripciones administrativas y legales de una manera contumaz y, repito, echándole la culpa a todo el mundo menos a quien realmente tiene la responsabilidad, que es un gobierno desde hace más de treinta años en nuestra tierra.

Señorías, la Cámara de Cuentas afirma que se han constatado demoras de hasta siete años en infraestructuras que están pendientes de inicio y en ejecución, y de seis años en otras de otras obras suspendidas temporalmente.

La Cámara de Cuentas avisa de que la obra pendiente de inicio reprogramada, que correspondía iniciar en el período 2007-2013, se ha postergado en su mayor parte hasta el 2016; no se prevé terminar la obra correspondiente al período 2007-2013 y que ha sido suspendida temporalmente hasta 2017, pero para sus señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida no pasa nada, todo va bien, todo va bien, todo va bien.

A 1 de enero de 2012, entre la obra pendiente de inicio y suspendida temporalmente, había más de ochocientos ochenta y seis millones de euros en obras paralizadas. Es decir, a 1 de enero de 2012, y no lo dice el Partido Popular ni el grupo parlamentario, la Agencia de Obra Pública podía tener paralizadas, bien por no poder iniciarlas o por tener que suspenderlas, obras por valor de casi dos mil millones de euros.

Se permiten sus señorías llegar y reclamar al Gobierno de la nación, con dos años en el ejercicio de sus funciones y de sus responsabilidades, sobre el corredor mediterráneo, cuando la obra más importante de nuestra tierra, el eje ferroviario transversal de Andalucía, ha sido suspendido sine die flagrantemente por el Gobierno

Socialista y ahora, lo que es peor, con el aplauso fervoroso de Izquierda Unida, que ya no apela ni a la ejecución de las inversiones, ya no apela a la creación de puestos de trabajo, ya no apela a la homogeneización del territorio, ya no apela a esos principios legales que la izquierda pregona de una manera contumaz, pero que luego incumple una y otra vez para su sonrojo y el de sus votantes. Pero esto, señorías, es la realidad.

Así podríamos seguir con esa suspensión temporal de esa obra vital, como es el eje ferroviario transversal, y, lo que es más grave, una suspensión de una obra, en su momento adjudicada, como es el primer tramo desde la estación de Santa Justa hasta el aeropuerto de San Pablo. Pero, para sus señorías de la izquierda, todo va bien, todo va bien, todo va bien.

Pero es que este informe, señorías, que tiene su final en el año 2011, todavía no ha dado de sí lo suficiente, porque, si seguimos analizando los años posteriores —2012, 2013, 2014—, llegaremos a la conclusión de que es la manifiesta incapacidad de gestionar un aspecto, una parcela tan importante de las infraestructuras, como, en este caso, podría ser la materia ferroviaria, la materia viaria, etcétera, etcétera.

Los transportes metropolitanos, la conexión Aljarafe-centro sur de Sevilla —una paralización vergonzante—, el tranvía de Alcalá de Guadaíra o de Dos Hermanas..., y qué decir de tener en estos momentos paralizadas dos obras, ejecutadas exclusivamente por el capricho sectario de unas siglas, como fue el Partido Socialista, del tranvía de Vélez-Málaga, o de Jaén, sin dotarlo de la financiación correspondiente, la red autonómica, la variante de Roquetas de Mar, etcétera.

Las obligaciones pendientes de aplicar con los avisos, con los avisos importantes no están consignadas en la contabilidad patrimonial ni presupuestaria de la Junta de Andalucía.

La Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene gastos comprometidos hasta 2011 por importe de 1.092 millones de euros. Además de estos gastos comprometidos, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene 1.108 millones de euros en compromisos de gastos plurianuales, los cuales no están previstos por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Y ustedes echándole la culpa, sin ningún rubor, al Gobierno de Aznar y, repito, no se lo ponen a San Fernando porque, verdaderamente, ya les daría un poquito de rubor el poder y el recurrir al año 1248.

Señorías, el informe —y termino, señora presidenta—, el informe de la Cámara de Cuentas, repito, que desnuda de una manera impúdica la gestión de gobierno de la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras tan solo en este periodo, pero que, desgraciadamente, ninguno de los avisos prudentes, ninguno de los avisos, yo diría, que elegantes, pero claros y nítidos, que da el informe han sido capaces de ser recogidos por el Ejecutivo, puesto que a partir del 2012 estos defectos, estos incumplimientos, estas actuaciones siguen corregidas y aumentadas, corregidas y aumentadas por el Gobierno de la Junta de Andalucía, hoy denominado Gobierno bipartito social comunista.

Muchas gracias, señor presidente, en nombre de mi grupo. Y muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

A continuación y para terminar el debate, tiene la palabra el señor López para matizar, si es su deseo, algunos de los aspectos de este informe.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bueno, me van a permitir que solo le agradezca la valoración que, desde distintos puntos de vista, hacen del informe.

Y no lo he hecho al principio, agradecer también la presencia en esta comparecencia de la consejera de la Cámara, Sandra Garrido, del personal de gabinete y del personal técnico de auditoría de la Cámara.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pues, terminamos con este punto del orden del día y levantamos unos minutos la sesión para despedir al presidente de la Cámara.

Gracias.

[*Receso*.]