

Finalment, han de començar d'una vegada les obres entre Castelló i Tarragona, ara que han de rescindir els contractes, s'han de fer els nous projectes, el ministeri continua dient que no van a hi haver retardaments. No pot ser que les obres s'adjudicaren en 2014, no s'hagen iniciat en estos tres anys, mentres que ara s'anuncia que van a reprendre's la solució plantejada a l'inici. Tornem a la casella d'eixida, hem perdut quatre anys i per tant continuem en la situació en la qual hui...

La senyora vicepresidenta primera:

Consellera.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

...dibuixàvem el mapa entre 2012 i 2017, i la cosa ha canviat molt poc.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

Passem a la pregunta número 887, que formula el diputat Manuel Pineda, del Grup Parlamentari Socialista, també a la consellera d'Habitatge.

Senyor Pineda, quan vosté vullga, pot començar.

El senyor Pineda Cuenca:

Gracias, vicepresidenta.

Buenas tardes, *consellera*.

«La Generalitat deberá pagar nueve millones y medio por no construir una autovía en la costa de la Vega Baja.» Al leer el titular hace un mes, uno siente indignación y sorpresa. Indignación porque nuevamente el Partido Popular enreda, y lo hace a la buena gente, gente trabajadora y que quiere que su pueblo y su comarca progresen. Les enreda con más embustes, porque la CV-95 es otro embuste más, señorías.

Como lo es que el valenciano sea una imposición. No lo es. Como lo es el «agua para todos». No sé si ustedes, yo no he visto ningún trasvase por ningún sitio. La CV-95 es otro embuste. *(Remors)* Indignación y sorpresa...

La senyora vicepresidenta primera:

Por favor, dejen que formule la pregunta. Perdona un momento, señor Pineda, un momento, por favor. Rogaría que

dejen al señor diputado acabar la pregunta sin interrumpirle. Cuando quiera, señor Pineda.

El señor Pineda Cuenca:

Indignación y sorpresa, les decía, porque, pendientes de esto, no es posible que las síndicas Bonig y Ortiz hubieran permitido una PNL en la comisión de obras públicas con presencia del alcalde de Orihuela. Una PNL que Navarro y compañía comunicaron a los medios de esta forma, señorías. El PP exige al Consell rescatar el proyecto de autovía entre Torreveja y Orihuela.

Pero luego, en comisión, *na* de *na*, desaparece la CV-95. Claro, al ver esta noticia, pues ¿qué quiere que le diga? Que los nueve millones y medio de euros califican la sobreactuación de los populares en Orihuela como una verdadera majadería. Exigen lo que Bonig resolvió en el 2012. Porque no tenía dinero, decía ella. Pero claro, los tribunales han visto irregularidades.

Permítanme un breve relato. El proyecto de la CV-95 nació y murió con el Partido Popular. Nació en 1996, con Luis Fernando Cartagena, exalcalde de Orihuela, y muere con la señora Bonig. Esa es la verdad y no otra. Y se prometió inmediata ejecución, pero estuvieron una década prometiendo, y decían: «Vamos a hacer, vamos a hacer.» Y ahí, señora *consellera*, nadie hacía *na*.

En 2005 se publicó en los medios que la inversión que se iba a hacer era de 125 millones de euros. Tomen nota, 125 millones. Y se saca a información pública el trazado. Pero notaron que los agricultores por allí no aparecían ni se habían enterado. Y una semana antes de que terminara el plazo, se les reunió, y se les dice que se iban a expropiar sus tierras, huerta tradicional, dos millones y medio de metros cuadrados.

¿La respuesta cuál fue? Una avalancha de agricultores en la concejalía de la señora Ortiz, que hoy es síndica adjunta del Partido Popular. En julio del 2006 se aprueba el proyecto básico, pero mal, sin declaración de impacto ambiental. Y una plataforma ciudadana en 2007 denuncia la irregularidad, señorías. Y es que el proyecto básico se aprobó antes de su obligada declaración de impacto ambiental, que lo fue en marzo del 2007.

Y se podría haber subsanado, de haber sido atendido el recurso de la plataforma, pero no lo hicieron, aun a sabiendas de la irregularidad. Y la plataforma interpuso el recurso ante el TSJ. Y siguieron, y en el 2007 adjudicaron la obra. 468 millones. ¿Quién no es capaz de aquí del hemiciclo de atar cabos? Aprueban el proyecto básico sin la declaración de impacto ambiental. Rechazan subsanar y lo adjudican por cuatro veces más de lo que se publicó en 2005. Huele a pelotazo Partido Popular.

Al final, no llegó a iniciarse el proyecto, y en el 2009 el TSJ anula el proyecto por las irregularidades comentadas. Y se queda con una adjudicación de obra y con un proyecto nulo, y al final Bonig resuelve. Veintiún años después, estamos sin CV-95 y teniendo que pagar nueve millones y medio por lo no ejecutado.

Existe una verdadera necesidad de vertebración en la comarca de la Vega Baja, pero lo tenemos que articular con transparencia y que el ciudadano sienta la diferencia en la gestión. Señora consellera, ¿qué acciones indebidas realizó el equipo anterior de la consellera y qué repercusión tendrá la indemnización en los presupuestos del ejercicio en curso?

Muchas gracias.

La senyora vicepresidenta primera:

Gracias, señor Pineda. (*Aplaudiments*)

Consellera, un moment, perquè... Gràcies, quan vullga.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

Senyora presidenta.

Senyoria, com molt bé a dit, sentència del 27 de març de 2017, condemna la Generalitat valenciana a pagar 9,6 milions d'euros en indemnització a la concessionària de la CV-95. La sentència posa de manifest la falta de diligència administrativa per part de les tres últimes conselleries competents en matèria de carreteres.

La conselleria aprova l'any 2007 un projecte bàsic tot i haver-hi una al·legació del ministeri de foment contrària a l'alternativa que finalment es va escollir i sense sol·licitar declaració d'impacte ambiental. Això va ser que el TSJ dictà sentències l'any 2009 declarant nul el projecte i tots els actes posteriors acordats en execució d'este, licitació i adjudicació del contracte. Malgrat això, la conselleria licità i adjudicà l'any 2008 la concessió.

En segon lloc, la conselleria no sols no va reclamar a la concessionària que presentava la versió definitiva del pla econòmic i financer, incomplint els plecs de condicions, sinó que va acceptar el 2010 suspendre *sine die* el contracte, assumint totalment la petició de la concessionària que al·legava que la construcció d'un nou eix viari per part del ministeri podria incidir negativament en l'evolució dels trànsits en la futura autovia. Encara que el plec deia que l'empresa assumiria el compte i risc del contracte i encara que el tècnic de la conselleria informava que no es podia determinar si eixes obres projectades pel ministeri tindrien efecte favorable o desfavorable en el trànsit que es preveu en l'autovia. Per la qual cosa, establia la necessitat prèvia de fer un estudi que determinés eixa circumstància, cosa que no se va fer.

Però el més greu és que l'anterior consellera, la immediatament a qui en estos moments ocupa el càrrec, sense rebre cap petició de l'empresa, de manera unilateral, dicta una resolució en juliol de 2012 i resol unilateralment el contracte, argüint raons d'interés públic. N'hi havia tres fórmules, tres opcions per a aquesta resolució i es va optar per la resolució unilateral. Eixa alternativa implicava l'obligació d'indemnitzar pel dany patit del contractista i li donava opció, com així ha sigut en març de 2013, a reclamar per lucre o benefici deixat de percebre. Va optar per la pitjor de les alternatives

sense que ningú li haguera demanat i fent allò que la deixava en pitjor situació de cara a una reclamació econòmica per part de l'empresa, com ha sigut.

Al 2013 el Tribunal Suprem, a més, dicta sentència ratificant-se en el TSJ i confirmant que el projecte bàsic amb el qual es va licitar la concessió i, per tant, els actes posteriors de licitació, adjudicació i resolució del contracte eren nuls de ple dret. En eixe moment la conselleria hauria d'haver iniciat, en execució de sentència, un procediment de revisió d'ofici dels actes administratius per nul·litat declarada pels tribunals i no ho va fer. Com tampoc va resoldre la reclamació d'indemnització de l'empresa presentada l'any 2013. Encara que n'hi havia un informe de la conselleria que calculava una indemnització d'1,2 milions d'euros reconeixent el dret a rebre-la sols en concepte de danys i sense rescabament de lucre.

De manera que la concessionària se'n va anar als tribunals a principi de 2014 i eixe és el recurs del qual se deriva la sentència de març. 1,2 milions d'euros consensuat. 9,5 per haver anat als tribunals l'empresa, per haver-ho fet malament, nefasta i negligent gestió per part de l'administració anterior.

Ni tan sols la conselleria va reaccionar quan el Consell Jurídic Consultiu li va dir a finals de 2014, després de prop de dos anys sense pràcticament fer res en relació a la reclamació d'indemnització presentada, que el que havia de fer era iniciar un procediment de revisió d'ofici dels actes de contractació per concórrer causa de nul·litat de ple dret declarada pels tribunals. Tampoc ho fa ver l'anterior conselleria. Ho hem hagut de fer nosaltres, tramitar l'expedient de revisió. Tot i que hem arribat tard, perquè el contenciós interposat a principis de 2014 ja estava massa avançat.

9,5 milions d'euros que hem de pagar. 9,5 milions d'euros d'una carretera no feta que ara alguns alcaldes del Partit Popular d'eixa comarca reivindiquen i reclamen. Doncs ahí està la gestió de qui els va representar i els va governar en l'etapa anterior. 9,5, carretera no feta...

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

...i, en el pitjor dels casos, haurem d'acabar pagant el 9,5 del pressupost d'obres públiques tan limitat que tenim en la conselleria... (*Inoïble i aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies consellera.

Gràcies.