

ENTREVISTA

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.
CONSEJERÍA DE FOMENTO JUNTA DE ANDALUCÍA

Ejes: Conservación, un buen banco de proyectos, contención de las bajas, ejecución del presupuesto e I+D+I



Enrique Manuel Catalina Carmona

Dtor. Gral. de Infraestructuras. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

¿Cómo calificaría la situación actual de la red autonómica de carreteras en Andalucía?

Mejorable. Tenemos 10.500 km de carreteras titularidad de la Junta de Andalucía y en lo que respecta su conservación se ha hecho un esfuerzo importantísimo desde que hemos llegado, incrementado el presupuesto desde los 80 m€ de 2018 a los 134m€ que se dispuso en los presupuestos de 2020. Prueba del estado de nuestra red es el elevado número de obras de emergencia, unas 46, que nos hemos visto obligados a sacar desde Febrero de 2019, con un presupuesto de unos 31 millones de euros.

Por otra parte, falta completar los grandes ejes que tenemos lanzados, como por ejemplo la autovía de Almanzora, la autovía del Olivar o infraestructuras en áreas metropolitanas para facilitar la movilidad y reducir emisiones. Igualmente hay que potenciar actuaciones en áreas rurales para favorecer su accesibilidad y mitigar el problema de despoblación.

¿Cuál ha sido el principal objetivo marcado por su departamento al hacerse cargo de este área y

en qué grado lo están cumpliendo?

Como indicaba antes, la Conservación es uno de nuestros pilares fundamentales, asociada a la mejora de la Seguridad Vial.

Por otro lado, estamos haciendo un gran esfuerzo en tener un Banco de Proyectos. No nos encontramos con ningún proyecto preparado para licitar, por tanto, este ha sido otro punto que hemos reforzado. Nuestra intención es tener buenos proyectos, invirtiendo en los mismos aumentando su presupuesto de licitación. Para ello se ha potenciado el departamento de Planificación y Supervisión de proyectos de forma que podamos contar a la mayor brevedad de tiempo con este banco de proyectos y llevar un seguimiento dinámico durante la redacción de estos.

También estamos tomando medidas, dentro de las posibilidades de la administración, para contener las bajas en las adjudicaciones, hemos modificado varias veces la fórmula de los pliegos en este sentido. Y las seguiremos cambiando cuando el mercado lo requiera.

Otro de los grandes problemas que nos hemos

encontrado eran obras adjudicadas con malos proyectos y bajas excesivas. Esta conjunción nos ha obligado a rescindir cuatro obras contratadas y bloqueadas en su ejecución, con el perjuicio que esto provoca en los plazos y en las arcas públicas.

Una vez que tenemos proyectos, que tenemos obras adjudicadas y perfectamente ejecutables, nuestro mayor esfuerzo es el de ejecución.

No podemos dejar de gastar un solo euro del crédito disponible y ahí también estamos cargando todos nuestros esfuerzos. Además de aumentar nuestro presupuesto inicial con fondos provenientes de otros centros directivos y que en la Dirección General de Infraestructuras rápidamente lo ponemos en circulación planificando nuevas actuaciones.

Otro frente en el que estamos también interesados es en la actualización de la normativa técnica y en la I+D+I con diferentes organismos, entre ellos la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Granada, con los que estamos colaborando para el empleo en nuestras obras e incluirlas en normativa, las nuevas mezclas asfálticas sostenibles, las que han denominado MASAI (Materiales Asfálticos Sostenibles Automatizadas e Inteligentes). Estamos apostando muy fuerte por esta línea para actualizar nuestros procesos y materiales a las nuevas necesidades de la sociedad.

¿Podría darnos una cifra global de inversión en 2021 en las carreteras autonómicas y su desglose tanto por provincias como por grandes partidas –como los 176’5 millones para conservación reseñados por la consejera en una de sus últimas intervenciones-?

Esta cifra es la alcanzada en 2020 en Conservación de carreteras, presupuesto de las Conservaciones Integrales más actuaciones de Seguridad Vial, con los incrementos que a lo largo del año hemos podido captar de otros centros directivos, arrancamos el año con un presupuesto de 128 m€ y a lo largo del año fuimos capaces de captar casi 50 m€ más. En lo que se refiere al presupuesto de 2021, los valores con los que partimos son de 120,8 millones en conservación y casi 100 millones de obra nueva, más 50 m€ asignados a la ITI de Jaén, estos dos últimos apuntes proveniente de FEDER. Estamos al final del Marco FEDER vigente y eso se nota en el presupuesto, esperando al nuevo marco que comprende 2021-2030.

¿Qué zonas o infraestructuras requieren mayor inversión en estos momentos para lograr unos niveles óptimos y qué criterios se siguen para priorizar las actuaciones necesarias?

Planificamos las actuaciones donde la mejora de la Seguridad Vial lo reclama o donde vemos que

hay necesidad y/o potencial de desarrollo económico y por tanto la ejecución de la infraestructura es fundamental. Valoramos que las dos premisas anteriores prevalezcan, pero siempre con un reparto equitativo entre todas las provincias y en función de los kilómetros de carreteras que tenga cada una, de forma que intentamos que los presupuestos con los que contamos se repartan de forma uniforme por toda la Comunidad.

Estamos priorizando el presupuesto disponible en actuaciones que redunden en la creación de riqueza en la comarca, como por ejemplo la culminación de la autovía del Mármol hasta su conexión con la A-7 en la provincia de Almería, que facilita la entrada de materias primas y salida de productos manufacturados y agrícolas hacia las rutas de comercialización, marítimas o terrestres.

Por otro lado, también se priorizan las infraestructuras que tienen un peor nivel de servicio, al tener unas IMD elevadas y/o un estado deficiente. Igualmente, en tramos de concentración de accidentes donde actuamos con expedientes de mejora de la Seguridad Vial.

La Conservación y la Seguridad Vial son prioritarias.



En lo que se refiere al presupuesto de 2021, los valores con los que partimos son de 120’8 millones en conservación y casi 100 de obra nueva”



ENTREVISTA

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.
CONSEJERÍA DE FOMENTO JUNTA DE ANDALUCÍA

¿Dónde se centrarán este año las principales actuaciones?

rias para nosotros y a ellas destinamos algo más de la mitad de nuestro presupuesto anual de la DGI.

En cuanto a nuevas infraestructuras dependemos de la disponibilidad presupuestaria y de los Fondos Europeos. Actualmente estamos en el final del marco FEDER 2014-2020, de hecho estamos en la fase de descuento, la llamada n+3, para acabar las actuaciones planificadas dentro de este marco.

Dentro de este marco tenemos pendiente iniciar:

- Autovía de Almazora. Tramo: Concepción-A-7
- Mejora y rehabilitación del puente de Villa del Río sobre el río Guadalquivir
- Variante de Angosturas
- Tercer carril reversible en la A-483. Tramo: Almonte – El Rocio
- Ensanche y refuerzo de firme de la A-389, Paterna-Medina Sidonia
- Nuevo acceso a Alcalá del Valle
- Terminación de las obras de mejora puntual de trazado y sección de la carretera A-4154 entre Loja y Ventorros de San José
- Acondicionamiento de la carretera de Istán A-7176. Marbella
- Mejora de la A-404 de Acceso a Alhaurín el

Grande

Asociado a la ITI de Jaén, también con fondos FEDER tenemos:

- Aumento capacidad mejora de Seguridad Vial A-311 p.k. 27+400 al p.k. 35+424
- Aumento capacidad mejora de seguridad vial a-306 p.k. 41+850 al p.k. 57+010
- Proyecto de terminación del acondicionamiento de la conexión Sorihuela de Guadalimar con la N-322 a través de la A-6201
- Nuevo puente del aguadero sobre la A-317, p.k. 3+000 al 4+000
- Enlace de la variante norte de Mengíbar A-6076 con la A-44, pk. 21+250

Por primera vez en esta Consejería se han obtenido fondos FEADER para carreteras y vamos a acometer la Carretera Paisajística de acceso a la Alpujarra A-348. Tramo: A-44-Lanjarón.

Todas estas actuaciones suman un montante de cerca de 150 millones de euros.

En su último balance en febrero de este año, la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio hablaba de 417 actuaciones desde el verano de 2020 en 1.200 km de los que buena parte estaban entre los 1.800 calificados como muy deteriorados por el informe realizado por la Consejería. ¿Significa esto que se ha restablecido su integridad y ya sólo quedan poco más de 500 km de calzada con el firme muy deteriorado, además de los 2.365 km “Algo deteriorados”?

Los 1.800 km a los que se hace referencia parten de inspecciones visuales de la red de carreteras llevadas a cabo en verano de 2019 con la participación de los 35 centros de gestión integral en los que estaba dividida la misma (ahora son 36). Por tanto, en este año y medio parte de los 2.365 km que se encontraban “algo deteriorados” han seguramente evolucionado a muy deteriorados. No hay un estudio general actualizado de la red a fecha de hoy con el que dar una contestación exacta, pero dado que los firmes se diseñan al menos para tener una durabilidad de 10 años y que la longitud de la red es algo superior a 10.500 km, como orden de magnitud podemos estimar que suponiendo un reparto apropiado de inversiones de conservación, del or-

“La Autovía del Olivar es nuestra asignatura pendiente en cuestión de autovías, por la IMD, por tener una autovía inconclusa y por ser la diagonal que vertebraría esa zona”

den de unos 1.000 km cada año pueden haber alcanzado su agotamiento y requieren su renovación.

En Conservación es fundamental acometer las actuaciones de forma periódica, planificada y continuada. Lo que actualmente vale repararlo 1 euro, si se deja sin acometer al paso de pocos años vale 4.

¿Qué plazos manejan para la finalización de la Autovía del Olivar?

La autovía del Olivar es nuestra asignatura pendiente en cuestión de autovías, por la IMD, por tener una autovía inconclusa y por ser la diagonal que vertebraría esta zona de Andalucía.

Por desgracia, el presupuesto necesario para acometer esta infraestructura supera con mucho las capacidades que la Consejería tiene con fondos propios. Por tanto, en su ejecución debemos contar con fondos Europeos, ya sea del nuevo marco FEDER 2021-2030, de los Fondos NEXT GENERATION o de la Colaboración Público Privada.

En estos momentos ninguna de estas fuentes financieras está aseguradas, lo que sí que estamos haciendo es actualizar los proyectos, para en el momento que se nos ofrezca la posibilidad de obtener fondos estar preparados.

“

En cuanto a nuevas infraestructuras dependemos de la disponibilidad presupuestaria y de los fondos europeos. Actualmente estamos en el final del marco Feder 2014-2020”



ENTREVISTA

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.
CONSEJERÍA DE FOMENTO JUNTA DE ANDALUCÍA



“La Dirección General cuenta con 19 puestos que podrían ocupar los ingenieros de caminos, canales y puertos”

“Se ha solicitado una mejora de la RPT en la que se pretenden cerrar los puestos de jefaturas de servicio para titulados en Ingeniería de Caminos y, en paralelo, gracias a los fondos FEDER, incorporar vinculados a las inversiones hasta 2023, cuatro en la DGI y cuatro más para las Delegaciones de Huelva, Jaén y Sevilla”

¿Se plantean en la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, entre sus medidas a corto plazo, la designación o reserva de puestos de trabajo en su RPT específicos para Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos?

El problema de falta de personal en la Dirección General de Infraestructuras es acuciante. En la Consejería de Fomento la DGI cuenta con 41 funcionarios, no se cubre ni la mitad de lo establecido en la RPT (Relación de Puestos de Trabajo) del Centro Directivo (98).

En la actualidad se están tomando iniciativas para mejorar la dotación, ya que si bien la actual relación de puestos de trabajo de la DG de Infraestructuras cuenta con 19 puestos que podrían ser ocupados por ingenieros de caminos, en realidad se cuenta con solo 6, a los que podemos sumar en estos momentos el mío, pero no siempre ha sido así, con lo que alcanzamos **actualmente un total de 7 ICCP en la DGI**. Pocos a todas luces cuando esta Dirección General está enfocada directamente a nuestro gremio.

Tengo la gran suerte de que el equipo de la DGI está totalmente implicado y suplimos esta carencia, pero a base de echar muchas horas y llevarse trabajo a casa.

Esta falta de personal es aplicable igualmente a las Direcciones Territoriales, donde la mayoría de las provincias están muy por debajo de su RPT sin renovación de las plazas que se van extinguiendo, bien por jubilación o por finalización de contrato en el caso de los interinos.



Con este número de efectivos tenemos que acometer el mantenimiento de toda nuestra red, la obra nueva, planificación, nuevos proyectos, expedientes de todo tipo (certificaciones, expropiaciones, reclamaciones, autorizaciones....), etc

Este es el gran problema, junto con la disponibilidad de presupuesto, con el que yo me encuentro para poder desarrollar todo lo que tenemos previsto.

Si se cumpliera con nuestra RPT, ten por descontado que sacaríamos más expedientes, seríamos más ágiles y tendríamos capacidad de hacer más cosas. Con todo esto somos el centro directivo motor de la Consejería de Fomento, por presupuesto y número de expedientes.

Este déficit solo se puede solucionar mediante la convocatoria de nuevos procesos selectivos de personal, (oposiciones), las cuales ya hemos planteado con la actualización de la RPT a Función Pública. Aunque mientras esto ocurre, se ha solicitado una mejora de la relación de puestos de trabajo en la que se pretende cerrar los puestos de jefaturas de servicio para titulados en Ingeniería de Caminos y en paralelo, gracias a los fondos europeos FEDER, incorporar vinculados a las inversiones euro-

peas hasta 2023, 4 en la DGI, así como 4 más destinados a las Delegaciones de Huelva, Jaén y Sevilla. Todos estos puestos esperamos que se incorporen a la mayor brevedad.

¿Estudia su departamento valorar o puntuar en las ofertas de ingeniería y obras a los ingenieros de caminos, canales y puertos?

Según la tipología de la actuación que esté en licitación, se exige en los pliegos de nuestras obras y servicios una solvencia técnica que deben acreditar en sus ofertas las empresas que concurren. De esta forma, por ejemplo, para la redacción de proyectos, se exige la titulación de ingeniería de caminos para puestos clave, como jefe de proyecto, especialista de trazado o especialista de estructuras.

¿Y la realización de baremos de salarios para los distintos puestos en las obras sacadas a concurso por la administración?

Para la valoración de los costes de personal incluidos en los presupuestos base de licitación de obras y servicios se está tomando como referencia el dato de salarios brutos de la administración de puestos equivalentes por su antigüedad a la experiencia que se está exigiendo en los pliegos, incrementados en un porcentaje de entre un 30% y 40%.