



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Juan María Cornejo López

Sesión número 7, celebrada el miércoles, 10 de julio de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-19/APC-000049. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones que pretende llevar a cabo el Gobierno andaluz para avanzar en la movilidad sostenible en Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. Rodrigo Sánchez Haro, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Juan María Cornejo López, D. Juan Pablo Durán Sánchez y Dña. María de las Mercedes Gámez García, del G.P. Socialista.
- 11-19/APC-000391. Comparecencia del Consejo de Gobierno, a fin de informar sobre actuaciones que pretende llevar a cabo el Gobierno andaluz para avanzar en la movilidad sostenible en Andalucía, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-19/APC-000473. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar acerca de las previsiones de inversión en infraestructuras de movilidad y logística en la ciudad de Granada y su área metropolitana, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.
- 11-19/APC-000553. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el área metropolitana de Granada: medidas e inversión en cuanto a infraestructura y movilidad, presentada por el G.P. Ciudadanos.
- 11-19/APC-000762. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre medidas e inversiones en materia de infraestructuras y movilidad en la ciudad de Granada y en su área metropolitana, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000407. Pregunta oral relativa al acceso de los andaluces y andaluzas a una vivienda digna, formulada por el Ilmo. Sr. D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000497. Pregunta oral relativa a estudio de viabilidad para la implementación de servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax, formulada por el Ilmo. Sr. D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000501. Pregunta oral relativa a la carretera A-389, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, Dña. Ana María Llopis Barrera y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

11-19/POC-000534. Pregunta oral relativa al papel del Puerto de Málaga en el necesario cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía, formulada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000731. Pregunta oral relativa a la construcción de un camino peatonal en la urbanización «La Atalaya de Cártama» (Málaga), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Gerardo Sánchez Escudero, Dña. María de las Mercedes Gámez García, D. Juan María Cornejo López y D. Juan Pablo Durán Sánchez, del G.P. Socialista.

11-19/POC-000877. Pregunta oral relativa a regulación y autorización de la práctica del *puenting* en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

11-19/POC-000894. Pregunta oral relativa a infraestructuras de apoyo al sector pesquero, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-000909. Pregunta oral relativa a la carretera A-306, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Raúl Fernando Fernández Asensio, D. Enrique Moreno Madueño y Dña. Mónica Moreno Sánchez, del G.P. Ciudadanos.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

11-19/PEC-000003. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a medidas contra la infravivienda en la Barriada de los Pajaritos de la ciudad de Sevilla, presentada por la Ilma. Sra. Dña. María Isabel Mora Grande, del G.P. Adelante Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000002. Proposición no de ley relativa a arreglo urgente de la A-401, en la provincia de Jaén, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.

11-19/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a impulso de la ejecución de la autovía SE-40, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

11-19/PNLC-000131. Proposición no de ley relativa a las actuaciones urgentes para preservar el turismo del litoral de Balerna y Guardias Viejas en El Ejido, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, ocho minutos del día diez de julio de dos mil diecinueve.

COMPARECENCIAS

11-19/APC-000049 y 11-19/APC-000391. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones que pretende llevar a cabo el Gobierno andaluz para avanzar en la movilidad sostenible en Andalucía (pág. 8).

Intervienen:

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/APC-000473, 11-19/APC-000553 y 11-19/APC-000762. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar acerca de las medidas de inversión prevista en infraestructuras de movilidad y logística en la ciudad de Granada y su área metropolitana (pág. 25).

Intervienen:

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

D. Jesús Fernández Martín, del G.P. Adelante Andalucía.

D. Raúl Fernando Fernández Asensio, del G.P. Ciudadanos.

D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Rafael Francisco Caracuel Cáliz, del G.P. Popular Andaluz.

PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000407. Pregunta oral relativa al acceso de los andaluces y andaluzas a una vivienda digna (pág. 49).

Intervienen:

D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

11-19/POC-000497. Pregunta oral relativa a estudio de viabilidad para la implementación de servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax (pág. 53).

Intervienen:

D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000501. Pregunta oral relativa a la carretera A-389 (pág. 56).

Intervienen:

D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000534. Pregunta oral relativa al papel del Puerto de Málaga en el necesario cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía (pág. 59).

Intervienen:

D. Guzmán Ahumada Gavira, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000731. Pregunta oral relativa a la construcción de un camino peatonal en la urbanización «La Atalaya de Cártama» (Málaga) (pág. 63).

Intervienen:

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000877. Pregunta oral relativa a regulación y autorización de la práctica del *puenting* en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía (pág. 67).

Intervienen:

D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000894. Pregunta oral relativa a infraestructuras de apoyo al sector pesquero (pág. 69).

Intervienen:

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

11-19/POC-000909. Pregunta oral relativa a la carretera A-306 (pág. 72).

Intervienen:

D. Enrique Moreno Madueño, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Francisca Carazo Villalonga, consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

PREGUNTAS ESCRITAS CON TRATAMIENTO DE PREGUNTA ORAL EN COMISIÓN

11-19/PEC-000003. Pregunta escrita con tratamiento de Pregunta oral en Comisión relativa a medidas contra la infravivienda en la Barriada de los Pajaritos de la ciudad de Sevilla (pág. 74).

Decaída después de la Mesa.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000002. Proposición no de ley relativa a arreglo urgente de la A-401, en la provincia de Jaén (pág. 75).

Intervienen:

D. José Luis Cano Palomino, del G.P. Adelante Andalucía.

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Enrique Moreno Madueño, del G.P. Ciudadanos.

Dña. Ángela María Hidalgo Azcona, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. María de las Mercedes Gámez García, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

11-19/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a impulso de la ejecución de la autovía SE-40 (pág. 82).

Intervienen:

Dña. Virginia Pérez Galindo, del G.P. Popular Andaluz.

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. María del Carmen García Bueno, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. María del Mar Hormigo León, del G.P. Ciudadanos.

D. Carmelo Gómez Domínguez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

11-19/PNLC-000131. Proposición no de ley relativa a las actuaciones urgentes para preservar el turismo del litoral de Balerna y Guardias Viejas en El Ejido (pág. 91).

Intervienen:

Dña. Rosalía Ángeles Espinosa López, del G.P. Popular Andaluz.

D. Alejandro Hernández Valdés, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

D. Andrés Ramón Samper Rueda, del G.P. Ciudadanos.

D. Rodrigo Sánchez Haro, del G.P. Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

Votación de los puntos 1 y 4: aprobados por unanimidad.

Votación de los puntos 2 y 3: aprobados por 10 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y dos minutos del día diez de julio de dos mil diecinueve.

11-19/APC-000049 y 11-19/APC-000391. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre actuaciones que pretende llevar a cabo el Gobierno andaluz para avanzar en la movilidad sostenible en Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio en su convocatoria en el día de hoy. Damos la bienvenida a la señora consejera. Y de acuerdo con el orden del día, primer punto, solicitud de comparecencia, un debate agrupado de las siguientes iniciativas: comparecencia de la señora consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio ante la Comisión de Fomento a fin de informar sobre actuaciones que pretende llevar a cabo el Gobierno andaluz para avanzar en la movilidad sostenible en Andalucía. Debate agrupado por iniciativa del Grupo Vox en Andalucía y del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, portavoces, buenos días.

Tomar medidas y actuaciones para garantizar, para alcanzar una movilidad sostenible en Andalucía es un objetivo, un reto en el que este Gobierno trabaja sin descanso desde que tomó posesión.

Y ello porque, ya lo estableció en 2009 la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, somos conscientes de que la energía que consume el sector del transporte es uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero. Lo que tiene un efecto directo sobre la calidad del aire y, sobre todo, en la salud, en la salud de todos nosotros, tanto por los propios efectos de la contaminación como por el ruido que produce el tráfico también y por el aumento del sedentarismo y sin olvidar también los accidentes de tráfico.

El Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea aboga por la necesidad de un cambio, de un cambio en el sistema de transporte, ya que de seguir así los costes de la congestión aumentarán en un 50% en el horizonte del año 2050.

Ya en 2004 la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad planteó desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos urbanos y apostar por estrategias de transporte multimodal que contribuyan a disminuir, a reducir el tráfico.

La realidad es que las nuevas aglomeraciones urbanas andaluzas se encuentran aún muy alejadas de este modelo. Siguen generando una movilidad altamente insostenible, fruto de la improvisación, de la ausencia de planificación en los últimos años.

Una gran mayoría de desplazamientos se siguen generando en coche y el uso del transporte público sigue siendo reducido, residual —el caso, por ejemplo, de la bicicleta—. De continuar esta tendencia resultará imposible cumplir los compromisos internacionales para la lucha contra el cambio climático y el objetivo que nos une a todos de reducción de emisiones.

La Estrategia Europa 2020 apuesta por reducir el 20% los gases con efecto invernadero y producir el 20% de energía con fuentes renovables. Ese eje debe presidir las políticas a desarrollar por la Junta de Andalucía en los próximos años, y eso pasa por promover transportes más ecológicos y fundamentalmente por el fomento también del transporte público.

Nuestro objetivo es que nuestra comunidad cuente con una potente red de transporte intermodal que cubra las necesidades de los ciudadanos, que nuestra red de carreteras sean vías de comunicación pero también de desarrollo. Para la creación de empleo necesitamos contar con un sistema completo de movilidad que sea sostenible tanto en lo medioambiental como en lo económico. Es lo que nos demanda hoy la sociedad, pero, además, es algo vital para conseguir un futuro mejor para todos.

Como les he dicho, estamos trabajando en ello, lo hacemos pensando tanto a corto como a medio y largo plazo, poniendo en marcha medidas para aliviar los problemas que nos hemos encontrado en la gestión del transporte público y planificando también actuaciones que permitirán resolver los problemas de movilidad de nuestros ciudadanos, tanto los que viven en las grandes áreas metropolitanas de Andalucía, y que cada día sufren nuevos y más atascos, como los que habitan en otro tipo de municipios, en municipios grandes, medianos, pero también pequeños, que tienen que desplazarse por vías, por carreteras, que no siempre están en las mejores condiciones.

Es nuestra responsabilidad mejorar esa situación. Y créanme si les digo que vamos a hacer todo lo que esté en nuestra mano para lograrlo. De momento, este Gobierno ya ha señalado que uno de sus objetivos primordiales es plantar unos patrones, en materia de gestión de transporte, sostenibles, eficaces y eficientes. No podemos separar movilidad de transporte, tienen que ir juntos y de la mano.

Por todo ello, señorías, ya estamos trabajando en la nueva Ley de Ordenación del Transporte y de la Movilidad Sostenible de Andalucía. Una ley cuyo objetivo principal, además de revisar, actualizar la Ley de Transporte de nuestra Comunidad Autónoma vigente desde el año 2003, tantos años después... Hace falta tomar como objetivo principal las actuaciones a desarrollar y que se lleven a cabo para favorecer esa movilidad sostenible con una planificación previa, con criterios sostenibles que sean rentables socioeconómicamente, que se adapten, de verdad, a las demandas reales y que permitan la lucha contra el cambio climático, propicien también el ahorro, la eficiencia energética, la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

La planificación de la movilidad se basará en criterios sostenibles que prioricen el transporte público, el vehículo compartido, sistemas de transportes blandos como la bicicleta u otras soluciones a las que tenemos que hacer frente, el fomento también de los tránsitos peatonales.

Se trata, como ven, de conseguir un transporte sostenible en su más amplia acepción. Ello supone, por una parte, racionalizar las inversiones en infraestructuras y también en transporte; apostar por actuaciones que propicien el ahorro energético y la reducción de la contaminación; optimizar las infraestructuras fijas y también las móviles; fomentar los modos alternativos complementarios a las infraestructuras de transporte masivo.

A la espera de esa ley, señorías, desde la consejería trabajamos ya en esa línea para no perder ni un minuto en nuestro objetivo de lograr una movilidad sostenible.

Estamos elaborando un nuevo Plan de Infraestructuras de Transportes y de Movilidad de Andalucía, como ustedes saben, el PITMA 2021-2027, que definirá, recogerá las actuaciones a llevar a cabo en esta materia. Un plan que, no me canso de repetirlo, va a ser realista y marcará las actuaciones prioritarias, se ejecutará en tiempo y forma.

Ese plan, como no puede ser de otra forma, incluirá actuaciones de infraestructuras, también de carreteras, también de transporte, incluirá carriles bici, recogerá medidas que redunden en la reducción de las emisiones de carbono. Todo dirigido a impulsar, a sumar actuaciones, propuestas, para impulsar esa movilidad sostenible social, medioambientalmente y también económica. Con ese objetivo, el de planificar, tomar medidas, la consejería trabaja intensamente en la elaboración de los planes de movilidad sostenible de todas las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

Hemos partido de cero, lo he dicho en alguna ocasión, pero hoy les puedo decir que contamos ya con diagnósticos de las ciudades y de sus áreas metropolitanas de Málaga y de Huelva. En estos planes de movilidad sostenible contaremos con un diagnóstico de la movilidad real de las ciudades, definiremos objetivos, se incluirán los estudios económico-financieros que definan también los costes, los beneficios de las actuaciones previstas y sus instrumentos de financiación. Aunque serán esos planes los que nos definan bien las actuaciones a acometer. No nos hemos quedado, ni nos vamos a quedar parados, esperando a tener esa información que nos surtan esos planes de movilidad que hemos encargado. Andalucía no se lo puede permitir, y nosotros, este Gobierno, no vamos a consentirlo. Hemos activado algunas actuaciones para impulsar el uso del transporte público entre los andaluces. Lo hacemos porque su uso implica una garantía de sostenibilidad ambiental pero también, porque no es menos importante, los andaluces nos lo demandan. El número de usuarios, quiero dar este dato, de enero de 2019 respecto a enero de 2018, señala que el número de usuarios de transporte público subió en Andalucía en un 5,46%. Se produjeron 298.000 desplazamientos más, sin contar con los usuarios mayores de 65 años.

Entre esas actuaciones que les estoy diciendo, les informo que ya estamos poniendo en marcha, les voy a destacar algunas.

Estamos poniendo al día, tal y como les he comentado en otras ocasiones, las concesiones vencidas de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera. Les decía, la mayor parte de ellas nos las hemos encontrado vencidas, caducadas.

Trabajar para hacer realidad los intercambiadores de transporte, después les detallaré en qué ciudades, en qué municipios estamos trabajando.

Estamos también activando los proyectos de plataforma reservada y de bus-VAO.

Activamos, al mismo tiempo, las obras de ampliación de los metros y de los tranvías pendientes.

Quiero hacer referencia a los intercambiados. Son elementos fundamentales en el desarrollo de la intermodalidad. En este camino les anuncio que vamos a continuar con el desarrollo de los intercambiadores de Albox, de El Puerto de Santa María, de Villafranca de Córdoba, de Baza, de La Carolina, de Beas de Segura, de Fuengirola, Lebrija... Se están estudiando estudios para la viabilidad de dotar 18 intercambiadores más en poblaciones que nos lo han solicitado, trabajando en coordinación con sus ayuntamientos. Entre ellas desta-

co Níjar, Chiclana, Loja, Moguer, Benalmádena, La Rinconada y La Algaba, así como estamos trabajando ya en el proyecto para modernizar el intercambiador de la ciudad de Huelva.

No nos olvidamos tampoco de las plataformas reservadas para el transporte público de bus-VAO, vitales para la mejora de la velocidad comercial del transporte público, para facilitar la mejora también a sus usuarios, haciéndolo más atractivo para los usuarios y estudiando, en este momento también estamos estudiando implantar estas plataformas en aglomeraciones urbanas de Andalucía.

Así, en Granada, después hablaremos de la movilidad de esta ciudad y de su área metropolitana, estudiamos, en estos momentos, la mejor solución para implantar estas plataformas reservadas en la entrada sur, desde La Zubia, desde la carretera de la Sierra y también en la zona norte, a la estación de ferrocarril desde la autovía, la A-92, y la Nacional 432. Dos intercambiadores con plataformas reservadas norte-sur.

En la ciudad de Málaga están en marcha los estudios, también, en diferentes zonas. Entre ellas, del acceso al intercambiador con la estación María Zambrano.

En Cádiz trabajamos en las plataformas en la vía que va de Sanlúcar a El Puerto de Santa María y el acceso al intercambiador de La Línea.

En Almería trabajamos en el proyecto de acceso, en plataforma reservada por levante, a la estación intermodal y a la conexión también con el aeropuerto y la Universidad, o al eje Roquetas del Mar y la unión con la A-7 y la Nacional 340.

Respecto a la provincia de Sevilla, rescatamos, hemos rescatado el proyecto de plataforma reservada Gelves-San Juan Bajo-Blas Infante y el de Camas-Plaza de Armas, así como el que comunica Alcalá de Guadaíra, Mairena y El Viso.

Por último, en la provincia de Córdoba, la prioridad está en el acceso oeste a la estación intermodal desde la carretera A-431.

En Jaén, el acceso sur hasta la estación de autobuses.

Y, en Huelva, en el acceso desde Punta Umbría por la carretera A-497 y el acceso a la estación de autobuses por el puente del Sifón.

Junto a estos proyectos en los que estamos trabajando, redactándolos, definiéndolos, con los consorcios de transportes, con la Dirección General de Movilidad, hemos impulsado algunas actuaciones que pueden favorecer, y mucho, estamos convencidos, la movilidad en Andalucía. De esta forma, hemos tomado varias medidas que han conseguido incrementar a un ritmo muy importante las obras del metro de Málaga, con logros tan importantes en muy pocos días, en muy pocos meses, como la apertura del paseillo peatonal entre La Alameda y la Avenida de Andalucía, que esperamos contribuya a paliar esta situación de hartazgo de muchos malagueños y malagueñas con unas obras que acumulan años de retraso y que están dificultando la movilidad, tanto desde el punto de vista peatonal como también de los vehículos.

También les recuerdo que están en marcha los estudios que nos van a dar una información clara y objetiva de la demanda y hasta dónde tenemos que prolongar el metro de Málaga para que sea útil, para que tenga la mayor rentabilidad social y económica. Porque es el objetivo: ser útiles a los ciudadanos, mejorar su calidad de vida, y, a veces, no necesitan de inversiones importantes. Les pongo como ejemplo la solución transitoria, provisional, de mejora de los accesos al PT, al Parque Tecnológico de Málaga. Seguimos trabajando para poner en marcha nuevas medidas para facilitar el acceso y la reducción también de los atascos a este importante Parque Tecnológico.

Vuelvo a los metros. En el caso del metropolitano de Granada, lo he dicho y lo diremos en la siguiente intervención, el estudio de movilidad encargado nos va a definir también la propuesta de ampliación del metropolitano para que también sea la más adecuada, la más favorable para mejorar la movilidad. Por ello trabajamos en este plan de movilidad de aglomeración urbana de Granada, del que después hablaremos.

Por lo que respecta a los tranvías, los he mencionado, es obsesión de este Gobierno ponerlos en servicio cuanto antes. Me refiero al tranvía de la ciudad de Jaén, con las dificultades con las que se encuentra esta infraestructura y con las que se ha encontrado en los últimos años, pero estoy convencida de que, en base al diálogo y al acuerdo, vamos a ser capaces el Ayuntamiento de Jaén y esta consejería de ponerlo en marcha y en servicio. Así como el tranvía de Alcalá de Guadaíra, en la provincia de Sevilla, que acumula importantes retrasos y sobre el que estamos trabajando y negociando con fondos europeos, así como con el tranvía de Chiclana a San Fernando, el que mañana visitaremos de manera privada con el máximo responsable de Renfe y Adif, como solución última de coordinación para poner en marcha esta importante infraestructura.

La coordinación es fundamental entre administraciones, entre instituciones, y en la movilidad son fundamentales los ayuntamientos. Entendemos que los ayuntamientos tienen que ser colaboradores y que todas las actuaciones tienen que ser compartidas, también trasladadas a los ayuntamientos de las ciudades de las que hemos destacado algunos proyectos, pero también a otros ayuntamientos más pequeños de sus áreas metropolitanas que tienen que comprometerse y ser aliados de este Gobierno para favorecer, para impulsar las actuaciones, para favorecer, para impulsar todos esos proyectos que esta mañana les estoy trasladando, con ese objetivo que nos une a todos que es favorecer la movilidad, una movilidad que ha de ser sostenible, para avanzar en la mejora de nuestro medio ambiente, del entorno, en la lucha contra el cambio climático, en el ahorro en la eficiencia energética, en la reducción de la contaminación acústica y también la atmosférica.

Las políticas de movilidad son las orientadas a organizar los desplazamientos de las personas, de las mercancías, pero también del conjunto del transporte. Y este reto, señorías, lo afronta la consejería para favorecer esa movilidad, pero también para hacerla sostenible en el conjunto de nuestra tierra.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Corresponde abrir una primera intervención para los grupos solicitantes, de menor a mayor, por un tiempo máximo aproximado de siete minutos.

El portavoz de Vox tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera. Verá, nosotros..., le hago primero una matización: cuando escuchamos hablar del calificativo sostenible, la verdad que nos ponemos en guardia. Y nos ponemos en guardia porque hoy día es un término, pues, al que, bueno, pues se le añade muchísimo contenido que excede de lo que es

el significado técnico de esa palabra. Entonces, bueno, en fin, nos preocupa el entusiasmo con el que el centro derecha y el centro izquierda, pues, han asumido la utilización de ese término, con todo lo que ello..., ya digo, con todo lo que ello conlleva.

Somos conscientes, por supuesto, de que es un objetivo de cualquier poder público el trabajar por una mejora del transporte, con un menor coste desde un punto de vista social, ambiental y energético. De hecho, bueno, así consta en las exposiciones de motivos de todas las normativas del ramo. Y, de la misma manera, pues, como no puede ser de otra manera, estamos obligados al cumplimiento de los tratados internacionales en la materia de la preservación del clima. Pero, claro, llegados a este punto lo que nos podemos preguntar es —insisto, porque al final esto es el objeto de esta convocatoria—: ¿es necesaria una ley autonómica que regule esta materia?, ¿no hay otras prioridades?, ¿no hay otros asuntos de mayor importancia a los que destinar los recursos que vamos a gastar en establecer esta regulación?

Digo esto —insisto— no restándole un ápice de la importancia objetiva que tiene. Pero, claro, vamos a ver, si yo no estoy equivocado, hablamos de competencias compartidas, conforme al Estatuto de Autonomía de Andalucía, tanto en materia —digamos— medioambiental como en lo que se refiere a la materia de transporte, en tanto en cuanto hoy día, bueno, pues no hablemos de medios de transporte que se circunscriban exclusivamente al ámbito geográfico andaluz. Entonces, claro, partimos de la regulación —digamos— de la Ley estatal, ¿no?, de Economía Sostenible, bueno, pues que nos habla de la formulación de esos planes que usted nos ha hecho referencia y que, claro, debe de ser obviamente el punto técnico de partida.

Bien, nuestra pregunta es: bueno, ¿es necesaria una ley para desarrollar esos planes?, ¿no se pueden llevar a cabo mediante otros instrumentos? Ya sea vía decreto inclusive vía instrucciones, ¿no? Nosotros compartimos con usted, de hecho, que, efectivamente, al final esto es una cuestión, pues, en gran medida eminentemente de carácter local. Verá, cuando hablamos de políticas medioambientales sabemos que esas políticas medioambientales o se adoptan de un modo universal o al final se quedan en declaraciones vacías, porque de nada sirve que controlemos las emisiones, en fin, de los gases nocivos en una parte del mundo cuando en otra parte del mundo pues no solo siguen contaminando sino que además aumenta la contaminación en mayor medida de la que se disminuye en otros sitios. Al final no llegamos a ningún sitio.

En materia de transportes, hoy día han aumentado, hay una mayor globalización, han mejorado los medios de transporte. Al final, ¿hacer una regulación regional es útil? Esa es una reflexión que desde luego nos hacemos. Y, como usted ha dicho, además de manera..., en fin, nosotros lo compartimos, sabemos que, bueno, al final la sostenibilidad —y utilizo el término de manera técnica, no de manera política—, la sostenibilidad en gran medida es una cuestión que se deberá de regular en los ayuntamientos y como mucho en una mancomunidad de ayuntamientos o de municipios que pudieran estar conectados, porque eso es, efectivamente, donde se va a obtener mayor capacidad para poder regular o para poderle normar o para poder —digamos— incentivar ese tipo de actuaciones, porque pueden estar, incluso, más o menos matizadas por lo que puede ser, bueno, las políticas públicas, las políticas de transporte público, que tienen una significación especial en esos ámbitos. Aquí tenemos una institución que forma parte de nuestra tradición administrativa y jurídica como son las diputaciones que podrían jugar un magnífico papel en esta materia.

Por ello, bueno, pues cuando hablamos de los intercambiadores de transporte, que sabemos que efectivamente son importantes porque también pueden suponer un importante ahorro, bueno, pues es un modo

de trabajo que exige de la colaboración de las administraciones. Pero —insistimos— son actuaciones que su consejería está llevando a cabo y no cuenta con el respaldo de una ley autonómica porque no le es necesaria, con lo cual nosotros entendemos —insisto— que no es necesaria una ley ni en una ni en otra materia, sino que nos basta con el desarrollo y con el trabajo de la normativa general con la que ya contamos.

Muchas gracias.

El señor CONERJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde, primera intervención, al segundo grupo solicitante, el Grupo Parlamentario Socialista, y su portavoz tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días a todas y a todos.

Desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista sí tiene clara la importancia que tiene la movilidad sostenible para la ciudadanía. Se trata de un concepto que comienza a surgir en la segunda mitad del siglo XX a consecuencia de la preocupación que generan los problemas medioambientales y sociales que son ocasionados por la globalización en todo el planeta. Si nos fiáramos del primo de Rajoy, evidentemente, que parece ser el modelo para otros grupos políticos, pues no tendríamos en cuenta este tipo de cuestiones y, por supuesto, no hablaríamos ni de medioambiente ni de movilidad sostenible. Pero el Grupo Socialista sí lo tiene claro: la movilidad y el transporte en nuestras ciudades, ámbitos metropolitanos y municipios, en general, es desde hace ya décadas una de las principales cuestiones, también más complejas, que tienen que resolver las Administraciones públicas.

Y volvemos a debatir aquí sobre la movilidad sostenible. Me resulta curioso que el Grupo Vox no le dé la importancia que tiene a la movilidad sostenible, y que, sin embargo, traiga aquí esta comparecencia cuando hace escasa una semana estuvimos debatiendo sobre una PPL que presentaba el grupo de Adelante Andalucía, que, además, fue tumbada precisamente también con los votos del Grupo Parlamentario Vox. Pero es que hace unos cuantos meses también se debatió sobre movilidad sostenible en la entonces Comisión de Fomento y Vivienda en este Parlamento, primero con una comparecencia que tuvo el señor consejero. Pero es que también se ha llevado en esta legislatura una moción que presentó igualmente Adelante Andalucía y que también fue tumbada por los tres grupos que sustentan al Gobierno y que, sin embargo, sí que fueron apoyadas por el Grupo Socialista. Con lo cual creo que ya quedan claras las intenciones de los diferentes grupos políticos a la hora de hablar de una cuestión que —insisto— a nosotros sí nos parece de vital importancia.

Abundan las razones por las que el transporte y la movilidad sostenible sean objeto de debate y estén en las agendas tanto de los partidos políticos como de los gobiernos. Lo hemos puesto de manifiesto en multitud de ocasiones desde mi grupo: Andalucía no puede, no debe quedarse atrás en esta cuestión, por-

que vivimos en una región de grandes dimensiones e importantes recursos económicos, medioambientales, patrimoniales, culturales, etcétera; que posee una importantísima red viaria, tanto en extensión como en funciones, de tal forma que contamos con más de 24.000 kilómetros de carreteras, de los cuales más de 10.500 son gestionados directamente por la Administración autonómica. Otra razón para hablar de movilidad sostenible.

Además, los datos son tozudos, señoría, en nuestra región el tráfico de mercancías por carretera supone el 85% del total, el 4% se mueve por vía ferroviaria y el resto, hasta el 11%, lo hace por barco y por avión. Y, por su parte, el transporte de pasajeros se hace en un 90% por carretera, únicamente el 2% de los viajeros utilizan el tren y el 8% vuelve a usar el barco y el avión. Con estas cifras y el uso constante de nuestras vías de comunicación y de circulación, principalmente por carretera, hablar de movilidad sostenible —insisto— es una obligación. Fuimos y somos conscientes de la importancia que tiene la movilidad sostenible en el contexto actual, somos también conscientes de que la mayor parte de la población andaluza vive en grandes ciudades, el 65%, más de cinco millones y medio de andaluces y de andaluzas, vive en las nueve regiones metropolitanas que tiene Andalucía. Y mejorar, por tanto, la eficacia y la eficiencia, así como la sostenibilidad del transporte en estos entornos, se ha convertido en uno de los grandes retos que debe afrontar este Gobierno y que ya afrontó el anterior Gobierno socialista.

Por todo lo expuesto, las ciudades andaluzas no se pueden quedar atrás, porque no lo están haciendo las ciudades europeas. Debemos trabajar por invertir en esta tendencia facilitando el transporte rápido y efectivo de todos y de todas, incluyendo, por supuesto, a las personas con movilidad reducida, promoviendo un acceso más rápido y más ágil a los puestos de trabajo, al ocio, a la enseñanza y a los servicios en general.

Decía antes que esta ha sido una de las prioridades de los gobiernos socialistas. En este sentido, señoría, difiero con usted, señora consejera, porque ya en Andalucía nos hemos encargado de hablar de la movilidad sostenible. El propio Plan PISTA 2020, tan denostado por parte del Partido Popular, ya hizo una decidida apuesta por la sostenibilidad ambiental y energética a través del transporte andaluz.

El propio PISTA también contemplaba cuáles debían ser las medidas para la sostenibilidad del transporte en las aglomeraciones urbanas andaluzas. Y claro que eso preocupa a los grupos políticos como el mío, pero también debe preocupar a la ciudadanía. ¿Por qué? Porque tenemos que hablar de una gestión integrada y unitaria del transporte, porque tenemos que procurar la disminución del consumo energético y la contaminación que producen los mismos, tenemos que potenciar el transporte público y la movilidad no motorizada.

El Gobierno socialista, además, apostó por diferentes instrumentos normativos para favorecer la movilidad sostenible. Uno de ellos es el anteproyecto de ley andaluza de movilidad sostenible y el decreto que regulaba los derechos de las personas usuarias de los servicios de transporte público en Andalucía.

En relación al anteproyecto de ley, sabemos que ha servido de base para esa PPL que presentó Adelante Andalucía en el pasado pleno y que, sin embargo, ustedes, las tres derechas, votaron en contra. Y hubiese sido un magnífico instrumento normativo para regular la movilidad sostenible en Andalucía. Pero de nuevo nos encontramos con la negativa por parte de estos tres grupos a poder regular una cuestión que tiene que estar en la agenda de todos y de todas.

Los Gobiernos socialistas realizaron —además, en época de crisis— un esfuerzo ingente en materia económica, alcanzando inversiones de 2.600 millones de euros, para desarrollar el transporte metropolitano sostenible. Gracias a ello, Andalucía es la única comunidad autónoma de toda España que cuenta con tres sistemas ferrocarriles metropolitanos en funcionamiento —Granada, Sevilla y Málaga—, todos ellos con los correspondientes palos en las ruedas por parte de los Gobiernos municipales del Partido Popular cuando gobernaban dichas ciudades. Y, sin embargo, ahora se les llena la boca, después de seis meses, de cómo se van sumando viajeros y viajeras a estos sistemas metropolitanos de transporte que, sin embargo, fueron puestos en marcha por Gobiernos socialistas.

Le recuerdo, consejera, que, precisamente, Sebastián Pérez, de su ciudad, de su provincia, pues decía que «el metro de Granada se paralizaría después de las elecciones municipales». Ahora que se lo expliquen al señor Luis Salvador, al que ustedes también están apoyando en Granada.

En cualquier caso, en Jaén, por ejemplo, han puesto palos en las ruedas durante diez años. Eso va a cambiar. Hoy, precisamente, el alcalde socialista de Jaén, Julio Millán, se va a ver con el presidente de la Junta Andalucía y va a poner sobre la marcha la importancia que tiene el tranvía en la ciudad de Jaén.

Además, usted ha hablado, por activa y por pasiva, del tren tranvía de la bahía de Cádiz, vertiendo numerosas *fake news* y diferentes noticias que son carne de titular, pero que no se corresponden con la realidad, como le vamos a demostrar en próximas sesiones.

Señorías, Andalucía cuenta con numerosos kilómetros de vía de metro y tranvía operativo y, por supuesto, eso es movilidad sostenible. Una de las grandes apuestas y uno de los grandes logros, una de las grandes conquistas que ha tenido precisamente el Gobierno socialista en la pasada legislatura, fue la puesta en marcha del metro de Granada.

Señorías, ustedes hablan continuamente de la herencia recibida y lo hacen en negativo, pero no hablan de la inercia recibida, que es todo aquello que ahora están administrando. Y aunque usted diga que está trabajando permanentemente el sudor en la frente no se lo notamos, porque lo único que vemos son titulares efectistas, pero se limitan a continuar con lo que hizo el Gobierno socialista.

Si creen realmente en la movilidad sostenible hagan algo por ella, el movimiento, nunca mejor dicho, se demuestra andando.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señorías.

Corresponde un turno a los grupos no solicitantes de la iniciativa, con un tiempo máximo de tres minutos; aproximadamente de tres minutos. Tiene la palabra, por tanto, el portavoz del Grupo Adelante Andalucía.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Buenos días.

Bueno, nosotros hicimos una proposición de ley sobre movilidad sostenible y una moción que también llevamos a Pleno, y marca, indudablemente, la importancia que nosotros le damos a este tema, no como otros grupos. Y se lo damos porque una de las principales causas de los problemas del planeta son la emisión de gases que en el transporte se llevan a cabo. Y creemos que dejar de lado, quitarle importancia al tema de la movilidad sostenible muestra la poca visión de futuro que pueden tener otros grupos parlamentarios, ya que necesitamos cuidar el planeta, y la movilidad sostenible es una de estas cuestiones.

En este debate que tenemos sobre la movilidad sostenible, nos encontramos en un contexto en el que este Gobierno está barajando, está anunciando desde hace tiempo la modificación de la LOUA, una nueva ley del suelo, que lo que seguramente que haya es que haya un impulso, de nuevo, de la construcción y amplíe los grandes núcleos, el terreno. Y esto puede llevar a que se lleve de nuevo a un aumento de la movilidad en coche, en este tipo de transportes que si no ponemos medidas necesarias, pues lo del Plan de Movilidad Sostenible no tiene mucho sentido.

Ese crecimiento exponencial de superficie construida en los diferentes municipios que se pueden llevar a cabo va a llevar a un modelo expansivo que encarece la prestación de servicios, incrementa la dependencia del vehículo particular, ya que conlleva un desplazamiento importante para casi todo: ocio, estudios, salud, consumo.

Para Adelante Andalucía, alejar estos centros generadores de movilidad también provoca otras externalizaciones negativas, tanto en el comercio tradicional como en la habitabilidad de los espacios públicos urbanos, cada vez menos referentes para la convivencia de los vecinos y las vecinas.

Como vemos, la movilidad sostenible no solo es importante en el sentido de esta emisión de gases y de lo que provoca en el planeta, sino que también es necesaria para reactivar la convivencia en determinados núcleos urbanos.

Este crecimiento poco meditado, que desde Adelante Andalucía vemos que es caro y depredador con los recursos finitos del planeta e, insisto, en este sentido...

Otro elemento a considerar son las grandes infraestructuras de transporte: su utilidad, función social y sostenibilidad debe valorarse antes de acometer este tipo de proyectos.

Junto a esa viabilidad ineludible y previa que debe garantizarse, está la financiación adecuada de lo que efectivamente se acometa, garantizando que la ciudadanía no paga tres, cuatro veces, el coste de una infraestructura por recurrir a fórmulas para sufragarla absolutamente abusivas.

También creemos, por último, para resaltar, que el vector de creación de empleo y dinamización de amplias zonas andaluzas pasa por planificar la obra pública con un doble objetivo: contribuir a la consolidación de una red ferroviaria potente que acerque a personas, servicios y mercancías, reduzca los costes fijos de la empresa y recupere la conexión de pueblos y comarcas en franco decaimiento.

Últimamente hablamos mucho de la Andalucía vaciada —la España vaciada también—, y creemos que la cuestión de la movilidad sostenible es fundamental para que este vaciamiento de los pueblos, principalmente del interior, no se produzca. Y esto es necesario con una red de tranvías, de trenes de cercanías que conecten los pueblos; no solo es cuestión de movilidad sostenible, sino que es de que estas comarcas no se vayan marchitando.

Y creo que es fundamental, desde Adelante Andalucía, que se tomen medidas para desplazamientos no motorizados, el transporte público y el uso de la bicicleta; es fundamental.

Nosotros, en las enmiendas al presupuesto, hicimos una enmienda sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta, que creemos que es fundamental, y el uso de la bicicleta no se puede dejar de lado en los planes de movilidad sostenible.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde intervenir al portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Su señoría tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Gracias, señor presidente. Buenos días, señora consejera.

Evidentemente, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, pues nosotros apostamos y creemos que es muy importante el tema de la movilidad sostenible, no solo en Andalucía, sino, como bien decía, a nivel global y demás.

Pero bueno, todos los caminos, los más complicados, siempre se empiezan con un primer paso. Y creo que en Andalucía pues tenemos que dar ese paso que ponga las bases para conseguir una buena Andalucía, una Andalucía que fomente el ecologismo, el medioambiente y demás.

Lo único que..., nosotros, por ejemplo, pensamos que se debe concienciar a la ciudadanía, no se debe imponer la ideología de la movilidad sostenible, como pretendía la proposición de ley que debatimos la semana pasada en el Pleno. Las cosas tienen que facilitarse a los ciudadanos, pero sin imponerlas; o sea, no podemos obligar a las personas —como decían, por ejemplo, en algunos puntos de esa proposición de ley— a compartir el vehículo, y encima imponerles una especie de tasa por aparcar. Eso no se puede hacer. Tenemos que intentar concienciar a la ciudadanía y también fomentar el uso de vehículos que sean de emisiones cero, que en este caso en la proposición de ley que presentaba Adelante Andalucía pues no especificaba ningún punto. Eso es movilidad sostenible. La movilidad sostenible tiene que aplicarse con seriedad y con sentido común. Hay que buscar los criterios de movilidad, los índices de movilidad y donde sea necesario aplicar todas las medidas que así conlleven, ¿no?, estos criterios de movilidad.

Hay un punto que me ha hecho un poquito de gracia, que es el tema de los transportes ferroviarios, ¿no?, los servicios metropolitanos de transporte. Me gustaría saber qué palos en la ruedas ha tenido el tren tranvía Bahía de Cádiz, puestos por los alcaldes socialistas de Chiclana, la socialista de San Fernando y de Podemos de Cádiz. Me parece también que ahí no hay muchos palos en las ruedas, sino que es un problema de ejecución y de tiempo. Porque sí que es cierto que hoy me he levantado y he visto la noticia de que se ha pedido la devolución de los 124 millones de euros del tren tranvía Bahía de Cádiz por parte de la Unión Europea porque la ejecución y la puesta en servicio tenía que estar en febrero o en marzo, a finales de marzo creo recordar.

Por lo tanto, nosotros apostamos por la movilidad sostenible, por fomentar, incrementar el transporte ferroviario en Andalucía, para eliminar el transporte por carretera de todas las mercancías y demás, pero siempre con seriedad y sentido común.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde al portavoz del Grupo Popular, su señoría tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera, señorías.

Bueno, tuvimos ocasión, como se ha dicho aquí, de debatir en el pasado pleno sobre este asunto, con la proposición de ley que presentó Adelante Andalucía, que nosotros rechazamos esa toma en consideración y explicamos además el porqué. Aquellos argumentos, señorías, creemos que sirven también para el día de hoy y sirven para esta comparecencia de la consejera sobre cómo se va a avanzar en el tema de la movilidad sostenible en Andalucía.

Yo quisiera también empezar diciendo, al hilo de la intervención del Partido Socialista, algunas cosas. Ha elegido, una vez más, un mal día el Partido Socialista para presentar una..., para pedir una comparecencia sobre un asunto. Un mal día después de que conocimos en el día de ayer que no se han invertido, se han dejado sin invertir, 735 millones de euros de fondos de la Unión Europea, poniendo en peligro, si no se han puesto en peligro realmente..., quiero decir, si no se han perdido realmente 7.000 puestos de trabajo. Un mal día para pedir la comparecencia sobre este asunto de movilidad sostenible. Porque estoy seguro, señora consejera, que de esos 735 millones de euros, muchos podrían haber sido invertidos en movilidad sostenible en Andalucía, cosa que no se ha hecho. Y desde luego no seré yo el que le diga a la señora Rubiño lo que tiene que decir, pero a estas alturas, y después de conocer tantos datos, sacar pecho sobre el fiasco del plan PISTA en Andalucía me parece un poco inasumible. No se puede sacar pecho sobre un asunto y sobre un plan que ha sido nefasto, que ha sido absolutamente negativo y que ha sido incapaz de gestionar el Gobierno socialista en estos últimos seis años que ha gobernado –en estos últimos seis años porque es el marco comunitario del plan PISTA-, que ha gobernado en nuestra tierra.

En cualquier caso, es una buena noticia, señora consejera, el proyecto de ley que usted ha anunciado aquí en el día de hoy, pero que ya conocíamos porque lo había comentado en alguna ocasión, y que esperamos, además, pronto tenga entrada en este Parlamento para que podamos debatirlo entre todos los grupos parlamentarios. Y hay razones para pensar que será una buena regulación. Será una buena regulación porque es una norma actual y moderna, que va a superar desfases de normas anteriores. Es fundamental una situación de esta regulación, y ahí me dirijo al portavoz de Vox, que ha puesto en duda el tema de por qué hay que regular este asunto. Pero, bueno, el señor Ocaña estoy seguro de que se lo transmitirá al se-

ñor Hernández, que se trata de una norma que planificará, una norma de planificación, planificación para las condiciones de las infraestructuras en nuestra tierra, planificar en condiciones las infraestructuras en nuestra tierra. Este ha sido, señorías, el principal problema de la gestión de las infraestructuras por parte de la Consejería de Fomento: una falta de planificación financiera y de toda índole. Eso ha sido lo que nos ha llevado a esta desorganización, lo que nos ha llevado a esta incapacidad de gestionar fondos o de gestionarlos mal, o de dejar, como ha dicho también la consejera, multitud de infraestructuras varadas, varadas, y sin ningún tipo de actuación que lleve a finalizarlas de forma conveniente. Es una norma con gran participación social, y es una norma que tendrá un compromiso, que tiene un compromiso presupuestario, que tendrá un compromiso presupuestario adecuado e importante, además de los objetivos que también nos ha contado la propia consejera.

En definitiva, termino, señor presidente, será sin duda, una buena y eficaz ley para la movilidad sostenible en nuestra tierra.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde a una segunda intervención a la señora consejera, un tiempo máximo de siete minutos. Tiene la palabra la señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Me hubiera gustado que estuviera presente el portavoz de Vox para poderle contestar. Sí voy, voy a hacerlo aunque esté ausente. Bueno, ha puesto en duda, ¿no?, la defensa de este nuevo Gobierno sobre esa movilidad sostenible. Y yo pues le quería contestar que lo defendemos, que vamos a gestionar con entusiasmo. Este nuevo Gobierno está entusiasmado con la movilidad sostenible, entiende que es nuestra obligación, y que esto no es una cuestión de léxico ni de una palabra, sostenible es compatible. Sostenible es compatible, la gestión, en este caso, de las infraestructuras y del transporte con nuestro entorno, con nuestro medioambiente, con la calidad de vida de los andaluces, con nuestro presente, pero también con el futuro. Luego estamos entusiasmados en tomar medidas, decisiones, iniciativas, proyectos para favorecer esa movilidad que ha de ser sostenible. Pero he hablado, y me alegra de haber coincidido con otros portavoces también, de sostenibilidad medioambiental, pero siempre relacionada con la sostenibilidad económica de las infraestructuras y de nuestro transporte. Y sostenibilidad también social, relacionada siempre con el empleo. Pero coincido con el portavoz de Adelante Andalucía, que esa sostenibilidad social en estos momentos también tiene que relacionarse con una preocupación que es de todos, que es esa despoblación sobre todo de los municipios más pequeños del medio rural de Andalucía. Luego sostenibilidad medioambiental, económica y social. Sostenibilidad porque además nos lo reclama la sociedad, nos lo reclaman

los andaluces, nos lo reclama nuestro entorno, nos lo reclama Europa, y lo viene reclamando desde hace años. Por eso es necesario hablar de políticas compartidas, lo hemos dicho, coordinadas, entre todas las administraciones. Pero no debemos olvidar que la sostenibilidad no es una cuestión de un gobierno ni de otro, es una estrategia global, es una estrategia que debemos compartir todas las administraciones. Es una estrategia que hablaba de planes que vienen desde hace tiempo y que tenemos encima de las mesas los diferentes gobiernos desde hace años. Luego nos lo reclama esa estrategia global, pero también nuestra sociedad. Y este Gobierno, el nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía, va a estar a la altura. Yo hoy quiero trasladar el compromiso de este nuevo Gobierno con esa movilidad sostenible y con el uso del transporte sostenible. Vamos a estar a la altura.

Les decía que ya estamos trabajando, yo creo que la primera comparecencia ha sido extensa, les he trasladado en primer lugar ese compromiso sobre el que ya estamos trabajando para aprobar una nueva ley que integre la ley del transporte actualizándola, que, repito, lleva vigente desde el año 2003, y que también tiene que orientarse y trasladar objetivos vinculados a esa movilidad, en ese binomio transporte-movilidad sostenible sobre el que tenemos que trabajar. Les he indicado también que desde el primer día este nuevo gobierno está trabajando, tomando decisiones, analizando, encargando estudios de movilidad en todas las ciudades andaluzas en sus áreas metropolitanas para afrontar la realidad, para planificar. Y en eso, señora Rubiño, no puedo coincidir con usted. El Gobierno anterior sí adaptó el término, lo adaptó al plan de infraestructuras, pero no planificó. No planificó esa movilidad sostenible. Y, mire, que en esa estrategia global se lo dirigía y se lo pedía Europa, y también la estrategia nacional.

Planificar es adelantarnos, planificar es contar con proyectos que hoy podrían ya estar en marcha para favorecer esa movilidad sostenible. No solo apostar por un transporte u otro. Es sumar, es aprobar un conjunto de medidas, de actuaciones, de diferentes alternativas. Por eso hablar de movilidad sostenible es hablar de intermodalidad, y lo hemos hecho, es hablar de intercambiadores, es hablar de plataformas reservadas, de vehículos de alta capacidad, de vehículos no contaminantes, de transporte público, es hablar de alta capacidad en el uso del transporte, de suma de medidas, de suma de actuaciones, en coordinación con todas las Administraciones —especialmente, con los ayuntamientos—, como les decía, para garantizar, con la puesta en marcha de cuantas medidas sean necesarias, esa movilidad sostenible que sea compatible con nuestro entorno, con el medioambiente, pero que, sobre todo, favorezca la calidad de vida de los andaluces.

Ese es nuestro objetivo, señorías, y en eso estamos trabajando desde el primer minuto, desde la primera hora, pero, coincidiendo con el portavoz de Ciudadanos, sin imponer. Coincido con lo que hemos trasladado en el discurso de este importante debate, sensibilizando. Creo que es importante que sigamos siendo conscientes de que esta sociedad no puede parar, y que tenemos que seguir sensibilizando, que la protección de nuestro entorno, de nuestro medioambiente, es esencial y que un Gobierno de altura debe estar en esas decisiones que favorezcan la protección de nuestro entorno y de nuestro medioambiente.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde una segunda intervención a los grupos solicitantes, de menor a mayor, en un tiempo máximo, en este caso, de tres minutos. Entiendo la no presencia del portavoz de Vox, que no va a hacer uso de la palabra.

Por tanto, le corresponde a la Portavoz del Grupo Socialista para esta intervención.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, de nuevo, señor presidente.

Señor Bueno, el mal día lo tienen ustedes con respecto a los fondos europeos, puesto que llevan sin director general desde el mes de enero. Seis meses sin nombrar al responsable de una cuestión tan importante, que ustedes ahora utilizan como arma arrojadiza, mintiendo, manipulando y tergiversando, que es el sello de identidad de este Gobierno del cambiazo.

No le darán tanta importancia a la reformulación de los fondos europeos cuando no cuentan con el titular de la misma — se trata de un nombramiento que le corresponde al Gobierno actual— y cuando, además, han tumbado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista por una reformulación de los fondos europeos. Con lo cual, no nos vengan a decir que la importancia de los fondos europeos es tal, cuando ustedes mismos no se la dan y cuando este grupo ha traído a la Comisión de Asuntos Europeos, precisamente, una comparecencia de la señora consejera en la que el portavoz de dicha comisión le puso negro sobre blanco en cuanto a la importancia que han tenido los fondos en nuestra tierra y que hemos sido un ejemplo a seguir, y así lo han manifestado diferentes instancias europeas.

También, para que conste en acta, decirle al portavoz del Grupo de Ciudadanos que no hablaba en concreto del tranvía de la bahía de Cádiz, cuando me refería a esos palos en la rueda con respecto a los metros de otras ciudades andaluzas. Me centraba, especialmente, en Granada, Sevilla, Málaga y en otros dos que no están en funcionamiento, que son el de Jaén y el de Vélez-Málaga, pero no, en concreto, al de la bahía de Cádiz, al que sí me he referido, pero con una cuestión totalmente diferente.

Señorías, tampoco les he hablado de la importancia que para el Gobierno Socialista tuvo el Plan Andaluz de la Bicicleta. Decía la señora consejera que aquí no hemos planificado; no solo hemos planificado: hemos desarrollado, hemos puesto en práctica, hemos ejecutado y le hemos dejado una inercia recibida, que ustedes intentan demonizar, porque como han ido vertiendo toneladas y toneladas de demagogia por toda Andalucía cuando no se esperaban gobernar, ahora saben que es imposible poder darle a la ciudadanía lo que ustedes han ido vendiendo como oposición. No me he traído el cartelito de «Juanma sí lo haría», pero desde luego, habría que traérselo a cada comisión, para recordarles a ustedes que prometieron y prometieron y que ahora no son capaces de ejecutar.

Le vuelvo a recordar al señor Bueno la famosa PNL de los 4.500 millones de euros con autovías y con vías de alta capacidad que después, no han tenido ni un solo reflejo en las cuentas públicas del año 2019.

Pero al final, señorías, de lo que se trata es de dar pasos en positivo para que la ciudadanía andaluza vea que la movilidad sostenible tiene que estar —como digo— en la agenda, no solamente del Gobierno actual; estuvo en la agenda del Gobierno pasado y por supuesto, está en la agenda de mi grupo.

Por eso, me parece surrealista que uno de los grupos proponentes de esta comparecencia no crea en la movilidad sostenible y sin embargo, introduzca esta iniciativa en el orden del día, para decir que no cree en ella.

Nosotros sí creemos en la movilidad sostenible, porque sabemos no que es el futuro de Andalucía, es el presente de Andalucía. Y en eso, consejera, tiene que seguir trabajando, no con palabras vacías, sino con hechos. Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señorías.

Para cerrar el debate de esta comparecencia, le corresponde intervenir a la señora consejera por un tiempo máximo de cinco minutos.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, yo vuelvo al principio. Entiendo que es fundamental planificar y que este Gobierno está planificando y tomando medidas a corto, a medio y a largo plazo. Es fundamental, si queremos cumplir ese objetivo, que yo creo que es compartido por todos, que es favorecer la movilidad sostenible. Y además, es que este Gobierno cuenta con herramientas que son fundamentales y que nos surten de información para poner en marcha los proyectos.

Tenemos una Dirección General de Movilidad, con técnicos que están trabajando ya en esos proyectos, que estudian y que conocen todas las herramientas para poner en marcha, para favorecer esa movilidad. Tenemos los consorcios de transporte —que no quiero olvidarlos, los he mencionado en una intervención—, donde están representados los ayuntamientos, y que también son una herramienta y una pieza esencial en la planificación.

Pero que además, de planificar, ya les he dicho que este Gobierno desde el primer día está ejecutando, y que ya está tomando medidas, está tomando decisiones, está preparando proyectos. Ahora hablaremos de esa movilidad de Granada, y le adelantaré algunos de ellos.

Y, miren señorías, quien ha puesto palos en la rueda para favorecer la llegada de determinadas infraestructuras y transportes a nuestra tierra ha sido el Partido Socialista a sí mismo, la zancadilla la ponía por sí mismo el propio Gobierno.

Y yo, de verdad, estoy encantada de debatir cuantas veces haga falta de los metros y de los tranvías. Creo que, si hablamos del tranvía de Alcalá, pone de manifiesto la zancadilla que se puso el propio Gobierno a la puesta en servicio de esta infraestructura y la conclusión de su obra, cuando en el presupuesto de 2018 no se ejecutó ni un solo euro de esta infraestructura.

Les quiero dar otro ejemplo para que seamos capaces de entender que el Gobierno anterior no puso ningún interés en esta infraestructura, un año en blanco para esta infraestructura, que lo primero que ha tenido que hacer este nuevo Gobierno ha sido sacar a licitación un concurso para vigilar esta infraestructura, porque los actos vandálicos están..., porque se ha robado vías, porque se ha robado material de esta infraestructura que aún falta por completar y poner en servicio, con fondos europeos precisamente detrás.

Tengo que hablar del tranvía de Chiclana y volver a recordar los avances que ya les trasladé la semana pasada respecto a esta infraestructura, que en tan solo cuatro meses hemos tomado con mucha dificultad, con mucho esfuerzo, con un responsable de proyecto designado por este Gobierno, un *project-manager* que está al frente de esta infraestructura, por la envergadura, la importancia que tiene para ponerla en marcha y para no tener que devolver esos fondos europeos. Eso es tomar decisión y eso es empujar y eso es trabajar.

Lo mismo que estamos haciendo en la ciudad de Málaga. La falta de empuje, de capacidad, de trabajo ha hecho que unos diez años más —como lo sufrimos la ciudad de Granada— hayamos tenido una ciudad abierta en canal, en pleno centro..., si es que en Granada lo hemos sufrido igual; pero si es que las infraestructuras para los Gobiernos anteriores, esas zancadillas, suponían diez años de retraso en infraestructuras que podían haber sido concluidas mucho antes, mejorando la calidad de vida de los malagueños, de los sevillanos, de los granadinos. No se pueden ustedes mostrar satisfechos de cómo han desarrollado esas infraestructuras y las han puesto en marcha, señorías.

En solo cuatro meses hemos puesto a trabajar a pleno rendimiento a los contratistas del metro de Málaga, porque hay un jefe de obra, un jefe de dirección, que visita, un responsable, esa infraestructura todos los lunes, con las empresas marcando hitos, que estamos todas las semanas superando, abriendo espacios, poniéndolo a disposición del peatón, de los vehículos, de la ciudad de Málaga; en solo cuatro meses.

¿Alguien es más listo que otro, si es una decisión política la que supone poner a trabajar 24 horas, los siete días de la semana, a los trabajadores, para avanzar en esas obras y poderlas concluir cuanto antes, señoría?

Eso no es ser más listo; eso es gestionar, eso es gobernar, eso es poner ganas, eso es empujar y eso es dirigir una obra y dirigir la conclusión de las mismas.

Y, yo sé que al Partido Socialista esto le molesta, pero hay que ponerse a trabajar; me indicaba el otro día, que nos pusiéramos a trabajar. Y, mire, y un solo número del que además, este Gobierno se siente muy satisfecho y orgulloso. Para que vean lo poquito que trabajó el Gobierno anterior, tan solo en el ejercicio de 2008 —ya he dicho—, para el tranvía de Alcalá ni un solo euro ejecutó de esta infraestructura, que en el mes de mayo de 2019, el pasado mes de mayo, si comparamos con el mes de mayo del ejercicio anterior, del año 2018, la licitación en obra pública se ha multiplicado por siete por parte de la Consejería de Fomento, en nuestra comunidad autónoma.

Ese dato es absolutamente importante, porque eso ha supuesto desbloquear, sacar para adelante, proyectos, ponerlos en marcha, algunos he informado y estaré dispuesta a informar en esta comisión. Ese dato es más importante todavía de lo que parece: Andalucía es líder hoy en el conjunto nacional en licitación de obra pública. De enero a mayo, es la primera comunidad autónoma que más obra pública está sacando como Administración. Y en eso, señorías, demuestra que este Gobierno está enfocando esta consejería como debe hacerse: la inversora, la que compromete fondos, la que saca a licitación y la que ejecuta.

Muchísimas gracias, señorías.

11-19/APC-000473, 11-19/APC-000553 y 11-19/APC-000762. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar acerca de las medidas de inversión prevista en infraestructuras de movilidad y logística en la ciudad de Granada y su área metropolitana

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Continuamos con el orden del día. En este mismo punto de solicitud de comparecencia, hay un segundo debate agrupado, a solicitud de los grupos Socialista, Ciudadanos y Adelante Andalucía, a fin de informar sobre las medidas e inversiones en materia de infraestructuras y movilidad en la ciudad de Granada y en su área metropolitana. Sin más, tiene la palabra la señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, presidente. Buenos días.

El incumplimiento de los anteriores planes de infraestructuras en materia de movilidad por parte de los Gobiernos socialistas ha supuesto un freno para el desarrollo de una provincia, la de Granada, que siempre se ha caracterizado por su impulso emprendedor, y que ha impedido con ello la creación de muchos puestos de trabajo, también el Partido Socialista, algo que este nuevo Gobierno tiene siempre muy en cuenta.

La ausencia también de planificación —lo hemos dicho en la primera intervención—, a pesar de los problemas de movilidad que tenemos detectados y que conocemos los granadinos perfectamente... Y lo tengo que volver a decir: no se ha planificado en la movilidad del área metropolitana de Granada. Ni se han acometido infraestructuras que estaban previstas, como las VAU, pero tampoco se ha planificado. Y eso..., tenemos que tener ese punto de partida. Yo creo que el Gobierno anterior se centró tan solo en la planificación, en la puesta en servicio del metro de Granada, pero se olvidó que la movilidad, tal y como hemos debatido en la primera intervención, es un conjunto de medidas, de proyectos, de actuaciones... No solo se puede responsabilizar, para favorecer la movilidad en la ciudad de Granada y de su área metropolitana, con la puesta en marcha de un nuevo sistema de transporte. La ausencia de proyecto, la ausencia de idea definida, pues nos ha llevado una situación en la que les tengo que decir que a este Gobierno le preocupa. Sabemos que tenemos un proyecto, y que los granadinos nos reclaman soluciones, y ese, pues, es nuestro compromiso.

Señorías, desde el primer día, en cuanto tomé posesión, soy consciente de la responsabilidad que este Gobierno y que la Consejería tiene en la ciudad de Granada respecto a su movilidad, a la movilidad de su ciudad y del área metropolitana. Sabía que teníamos, y que tenemos, que centrar todos los esfuerzos en planificar y en plantear soluciones. Pero repito, prácticamente hemos empezado de cero. Pero estamos trabajando, y hoy quiero informarles de los avances y de las medidas, de las posibilidades que vamos a plantear a Granada y a su área metropolitana.

Es verdad que la falta de proyecto supone un hándicap —lo he expresado en otras ocasiones—, es una piedra más en el camino con la que se ha encontrado esta consejería, pero estamos trabajando en la redacción de proyectos, en proyectos importantes, que entiendo que van a venir a sumar a esa estrategia para favorecer la movilidad, para reducir los atascos de un área metropolitana cada vez más cargada y que necesita soluciones.

Miren, lo primero que hice fue poner a trabajar a un grupo de expertos en la Dirección General de Movilidad, en la primera semana, para, con la poca información, establecer propuestas urgentes a corto plazo, a medio y a largo plazo. Porque, repito, es importante planificar; tenemos que planificar a corto, a medio y a largo plazo. Pero hacen falta medidas urgentes, soy consciente, activar todas las actuaciones posibles, y en eso estamos trabajando.

En segundo lugar, actualizar los planes, esos planes, estudios que son necesarios para tomar decisiones, para tener el conjunto de la información, que nos propicie acertar para mejorar la movilidad en Granada.

Hoy les tengo que decir que está a punto ya de adjudicarse el plan para la movilidad de la ciudad de Granada y de su área metropolitana; un plan en el que confío nos dé información importante para tomar medidas. Porque repito: no existía ningún plan actualizado en los últimos años, a pesar del problema con el que cuenta la ciudad de Granada. Estoy convencida de que contaremos un diagnóstico serio de la situación de la movilidad en la capital, también en su área metropolitana, teniendo en cuenta datos recabados con dispositivos inteligentes, también con encuestas, y con los nuevos modelos de movilidad sostenible. Además de usar esas técnicas, también nos hemos decidido, como les decía, a contar con el apoyo y con el asesoramiento de especialistas, de expertos en esta materia, de la dirección general. Está trabajando, y lo está haciendo en coordinación con el consorcio de transportes de la ciudad de Granada, definiendo esas prioridades a corto, a medio y a largo plazo. Se ha reunido ya en numerosas ocasiones este grupo de expertos; incluso he tenido la oportunidad de acompañarles *in situ*, para valorar las dificultades, para valorar los proyectos que urgentemente proponen y que hoy, pues les quiero informar, algo que te entiendo que es importante y que, además, me alegra poderles avanzar.

Primera actuación urgente que surge de este grupo de expertos, en la que desde el primer día estamos trabajando, y les tengo que decir que se encuentra en la última fase de redacción del proyecto: vamos a mejorar el acceso de la zona sur a la capital granadina, mejorando la rotonda de La Zubia. Esta rotonda es un acceso importante, un punto muy complicado en la circulación de Granada. Estimamos que por ella pasan cada día entre 10.000 y 15.000 vehículos, desde la carretera de La Zubia, más de 17.000 vehículos desde la A-4028, y 70.000 de la A-395. Proponemos soluciones para mejorar la gestión y la capacidad de esta rotonda. Y tenemos importantes posibilidades: mejorar los flujos de tráfico, y para ello vamos a llevar a cabo un proyecto, que digo que se está ultimando, para mejorar ese tráfico en la rotonda, y entiendo que puede ser esa primera medida urgente que va a venir a sumar otra serie de proyectos y actuaciones para mejorar la movilidad de Granada y del área metropolitana. En cuanto tengamos concluido el proyecto, podré informarles en qué va a venir a sumar, estamos en fase de simulación del control del tráfico y en poco podré informarles de la solución que hemos dado para mejorar la capacidad y el flujo de este acceso importante.

Otra medida urgente, sobre la que ya estamos ya trabajando y sobre la que estamos ejecutando el proyecto. Les tengo que hablar... —porque, además, está relacionado con la mejora de la capacidad de la roton-

da de la Zubia—, estamos preparando el proyecto de la plataforma reservada para el transporte público de la zona sur. Les adelantaba en la primera intervención que entendemos que es necesario —y así está estudiado, y repito, y lo hemos visitado— que hacen falta dos plataformas reservadas para transporte público y para vehículos de alta ocupación en la ciudad de Granada; una, en la zona sur y otra, en la zona norte de la capital. Pues bien, hemos dado prioridad y comenzamos con esa plataforma reservada para transporte público en la zona sur, porque además, precisamente, les decía, está conectada con las mejoras que vamos a poner en marcha en el proyecto de la rotonda de La Zubia. Les indico que, también, en esta plataforma reservada, vamos a habilitar, porque entendemos que es necesario, una zona de paso para peatones. Hoy hay mucho granadino en esta comisión —y me alegro—; ustedes conocen que en este acceso hay una dificultad también importante para los peatones. Y entendemos que, sumando medidas y proyectos, también siempre hay que pensar, para favorecer la movilidad, en el uso también de las infraestructuras por parte de los peatones. Y, en este caso, no nos hemos olvidado de ellos y sumamos en la propuesta este paso para ellos.

Estas actuaciones —la mejora de la rotonda de su capacidad y la plataforma reservada— están ya, como les digo, en la última fase de redacción de proyectos.

Estos expertos también han avanzado, como prioritaria, la construcción de la plataforma reservada en la zona noroeste. En este caso, les informo, parte del proyecto, aunque no está tan avanzado como el de la zona sur, hemos dado comienzo a trabajar sobre el mismo. Esta plataforma discurre desde la autovía de la A-92 y la carretera nacional 432 hasta la estación de ferrocarril. Creo que también es una plataforma importante, dado que esta estación ferrocarril, que es una estación de alta capacidad, coincidiría con el intercambiador que tenemos previsto también, y que después les trasladaré, y entendemos que es un punto fundamental para favorecer la conexión, la intermodalidad, y también ese objetivo de movilidad que tenemos todos en la cabeza.

Estas son tres prioridades. He querido comenzar por aquí, diciéndoles también que está muy avanzado, y estamos trabajando, estudiando, diferentes propuestas, diferentes espacios —y en cuanto pueda les trasladaré las soluciones— para ubicar aparcamientos disuasorios, aparcamientos de borde, necesarios para conectar el metropolitano con nuestra ciudad. Se hacen necesarios; en municipios, les puedo dar alguna pista, como el de Albolote o el de Armilla, donde estamos trabajando y estudiando diferentes espacios, creemos que es importante para favorecer esa intermodalidad y para favorecer el transporte público de acceso a la ciudad de Granada.

En ese sentido, también en poco tiempo, en pocos meses, hemos trabajado sobre la necesidad de desarrollar y poner en marcha intercambiadores de transportes; se lo decía —y me he adelantado—, el de la zona norte de Granada. El intercambiador tiene el espacio, tenemos conocido ya el sitio y el suelo. Estamos negociando con Adif, que es el titular de ese suelo, las condiciones para poder, en vía y en vista de un convenio, poner en marcha ese intercambiador de transporte de la zona norte de la ciudad de Granada, donde facilite ese espacio, el transbordo entre el coche, el autobús, el metropolitano y también el tren. Entendemos que es el sitio para poder promover ese transporte público y el uso de todos los transportes para favorecer la movilidad sostenible.

Con el desarrollo de los dos intercambiadores que tenemos previstos —más avanzado el de la zona sur, en este caso, tras la llegada de la alta velocidad— y un segundo en la zona sur, contribuiremos a reducir —y

estoy convencida— los atascos, los ruidos, la contaminación; favoreceremos la calidad del aire y la calidad de vida de los granadinos.

El Plan de Movilidad de Granada no se para ahí. Creo que tenemos que seguir determinando otras actuaciones que hay que acometer, como les decía, a medio y a largo plazo. Les he hablado de las más inmediatas, las urgentes, sobre las que ya estamos trabajando, las que vamos a poder ver y dar salida a esos proyectos en breve, a corto plazo. Pero hay que seguir pensando y poniendo en marcha otro tipo de actuaciones, repito, porque nos preocupa. Yo estoy convencida que nos preocupa a todos y sabemos que esta es una prioridad; nos la estamos jugando.

Vamos a seguir trabajando, poniendo en marcha propuestas por todos los frentes. Y por eso decía que no podemos descartar ninguna solución ni ninguna propuesta que nos ofrezca el Plan de viabilidad. Este nuevo Gobierno —y ustedes ya saben, porque les he informado— está trabajando en el estudio de viabilidad de la VAU 9, el distribuidor sur de enlace con la A-44. Ustedes saben que en esto existe un proyecto, un proyecto del año 2009, que este nuevo Gobierno está actualizando y, en paralelo, está manteniendo conversaciones con el Gobierno de España, con el Ministerio de Fomento, para su enlace necesario con la vía de competencia estatal.

Igualmente, señorías, saben que hemos contemplado, en la partida para desarrollar proyectos, para encargarnos, el trazado del cierre del anillo de la circunvalación. Ustedes saben que es un proyecto que los granadinos llevan esperando tiempo, que empezó a plantearse hace una década, y que se quedó en un cajón. No tenemos hoy absolutamente nada; en este caso, tan solo diez, once estudios de trazado, que entendemos que este Gobierno va a rescatar, y con prioridad va a ponerse a trabajar en el trazado y en las posibilidades que esta infraestructura pueda tener. Y lo dije —en respuesta, también, al grupo Adelante Andalucía—: por supuesto y por delante, respetando el entorno de esta infraestructura, el medioambiente, como nos lo exige la norma; eso teniéndolo siempre muy presente y pendiente. Pero vamos a dar comienzo a ese estudio, vamos a conocer, si es posible, si es viable socialmente, económicamente y también medioambientalmente. Yo estoy convencida que hay diferentes soluciones, y en ellas estamos trabajando para que así sea.

Y es objetivo de este nuevo Gobierno, tanto el trazado de la VAU 9, como del cierre del anillo, trabajarlo, y de hecho ya cuenta hoy con partida presupuestaria para encargar la redacción de los estudios y de sus proyectos de construcción. Tanto el distribuidor sur como el cierre del anillo son dos proyectos que consideramos que pueden contribuir a mejorar la movilidad de todo el área metropolitana de Granada, que pueden agilizar el tránsito de miles de vehículos que cada día circulan por las vías granadinas, y que pueden reducir esos puntos problemáticos que hacen que los granadinos tengan que soportar muchos, demasiados atascos.

También, los estudios del Plan de Movilidad deben darnos las claves de por dónde podemos desarrollar la ampliación del metropolitano de la ciudad de Granada y de su área metropolitana. Esta es otra de las decisiones que este Gobierno tiene que tomar y quiere proyectar, pero, para tomar esa decisión, debemos hacerlo con seriedad, con sentido común, conociendo los datos, con esa información que nos ofrezca el estudio. Tenemos que acertar, tenemos que saber por dónde vamos a obtener mayor demanda y dónde esa ampliación puede ser también más rentable. Y en eso, señorías, estamos trabajando y, en cuanto tengamos los primeros datos de ese Plan de Movilidad, podremos también ir definiendo esa ampliación del metropolitano, que, como ustedes saben, pues hoy cuenta con diferentes propuestas, tanto a la zona norte de nuestra área metropolitana como hacia la zona sur, e incluso conectando con el centro de la ciudad de Granada.

Medidas a corto, a medio, a largo plazo, pero de legislatura, señorías, de legislatura. Ese es nuestro compromiso, no solo propuestas de la mano del metropolitano, señorías, porque lo decía al principio: hace falta planificar más. Creo, estoy convencida que las plataformas reservadas que les he planteado, que los intercambiadores de transporte que he mencionado, pueden venir a sumar. Son propuestas que vienen a sumar, que pueden mejorar la velocidad comercial de nuestro transporte público, de los autobuses, invirtiendo también el consorcio en vehículos más sostenibles con el medioambiente, limpios; invirtiendo en vehículos que tengan más capacidad para transportar usuarios y viajeros, que agilicen su tránsito; hacer un servicio público más eficaz, para captar más usuarios que abandonen esos vehículos privados en el acceso, en la llegada a la ciudad de Granada.

Además de las zonas que les he mencionado antes —la Zubia, donde es primordial—, también consideramos que es importante un intercambiador —y quiero también decirles que se está trabajando en este proyecto— en el Paseo del Violón, junto al Palacio de Congresos, al igual que les he destacado el intercambiador de la entrada noroeste, junto a la estación de ferrocarril y la parada del metro.

En tanto vamos poniendo en marcha todas estas actuaciones, y vamos planteando, planificando y encargando proyectos —ya les digo, tres ultimándose— no nos vamos a quedar con los brazos cruzados.

Estamos empeñados en sacar a la provincia de Granada, a su área metropolitana, de este letargo provocado por la falta de inversión en los últimos años en infraestructuras viarias; sacarlas de ese atasco en la que se encuentra la ciudad de Granada y su área metropolitana, tomando decisiones y buscando soluciones y diferentes propuestas. Como coinciden dos comparecencias, y en una me pedían más información respecto a las inversiones de la provincia de Granada, paso de movilidad a detallarle algún dato que creo que es necesario a trasladar esta mañana respecto al resto de inversiones.

En los presupuestos de 2019 hemos consignado 23 de los 115 millones de euros destinados a carreteras a la provincia de Granada, algunas de esas infraestructuras están hoy en marcha y van a afectar, estoy convencida, a la mejora de la movilidad de nuestra área metropolitana. De esos 23 millones que les he detallado, 7,5 millones corresponden a trabajos para la conservación de carreteras. Señorías, algo que, como ustedes saben, le hemos dado prioridad. Vamos a aumentar presupuestos a presupuestos esta partida. Es nuestra principal responsabilidad y conservar es mejorar la seguridad vial, pero también es mejorar la movilidad. Y de ahí derivan actuaciones para favorecer la movilidad en todas las provincias y también en la provincia de Granada. Fijense, algo más de 15 millones se destinarán a obras que hoy están en ejecución y que ustedes conocen. Voy a repasarlas: el acondicionamiento de la A-402 de la variante de Moraleda de Zafayona, 6,2 millones; el puente sobre el río Genil de Huétor-Tájar, 3,4 millones; la construcción y mejora de la carretera A-4154 entre Loja y Ventorros de San José, 4,9 millones; la mejora de la seguridad vial A-348 en Órgiva y la construcción de su nuevo puente de la A-403 en Colomera; la estabilización del deslizamiento en Santa Cruz del Comercio, que va a contar con un millón y medio de euros, o el ensanche del puente de la Puebla de Don Fadrique en la A-330, que cuenta con un presupuesto de 0,75 millones de euros.

En este presupuesto de 2019 saben ustedes que son plurianuales hasta que se finalice la construcción y la puesta en servicio de estas infraestructuras.

Señorías, como ven, estamos convencidos, no tienen que convencernos de la necesidad de impulsar inversiones en la provincia de Granada y también en materia de movilidad. Y les puedo decir que estamos tra-

bajando, que además quiero compartir todos esos proyectos con todos ustedes, que lo vamos a hacer con los alcaldes implicados, y que esta es una cuestión de todos, estoy convencida. Lo decíamos en el primer turno, necesitamos la colaboración, la participación, la alianza con los ayuntamientos. Y tenemos esa herramienta, que es el consorcio de transportes, en el que tengo que agradecer también el empuje y el trabajo que está desarrollando para proponer iniciativas y medidas, iniciativas y medidas que he intentado, de manera breve, pues detallarles en esta primera intervención.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pasamos a un primer turno por parte de los grupos solicitantes. En primer lugar, el portavoz de Adelante Andalucía, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Muchas gracias por su comparecencia. Y ya hablamos parte de esta temática hace un mes aproximadamente en sesión plenaria cuando le pregunté sobre la construcción del cierre del anillo y sobre también el VAU-09. Hay actualmente un problema global a nivel global de la tierra, donde nos encontramos en una emergencia climática. El Instituto de la Energía afirma que el 40% de las emisiones que hay de CO₂ en nuestra tierra está ocasionada por el transporte. Por lo tanto, urge cambiar el modelo de movilidad, un modelo que está totalmente obsoleto, y que las soluciones que hemos podido leer por prensa, que planteaban desde su consejería, pues eran a todas luces inviables y que nos suponíamos, vamos, que entendíamos que no eran válidas para un desarrollo y un cambio de este modelo de movilidad, porque no son la solución al problema que tiene Granada en cuanto a los atascos de forma radial. Recordemos que los atascos principalmente se generan en Granada en el acceso a la hora punta de Granada y el retroceso o el acceso a los pueblos colindantes a la hora de la finalización del horario laboral. Por lo tanto, entendíamos que el VAU-09, que conecta la circunvalación a la altura de Ogíjares con los diferentes pueblos a los que afecta no soluciona este problema. De hecho, lo han afirmado los alcaldes y alcaldesas de los pueblos afectados. Y muchas de ellas son de sus partidos, es decir, queríamos que supieran también cuál es la postura. Como bien sabéis, ya se lo dije, Granada es la quinta ciudad más contaminante de nuestro territorio por dos factores principalmente: una, por la configuración urbana que tiene la ciudad, que está basada en la ciudad dispersa y, por otro, por el modelo de movilidad, basado principalmente en el vehículo privado. El modelo de ciudad no se puede cambiar, ya que es largo y es una situación complicada, pero sí es modelo de movilidad, y ahí usted tiene muchísimo que decir en cuanto al fomento de un sistema de transporte que sea público, de calidad y que sea sostenible. Para ello, le vamos a plantear una serie de propuestas que van a ir enfocadas a tres ámbitos: por un lado, la actuación que se tiene que hacer con Granada y el área metropolitana, de Granada con las comarcas, que us-

ted también ha hecho referencia a algunas de las infraestructuras que van a acometer, y también el acceso de Granada con Sierra Nevada. En cuanto a Granada con el área metropolitana ya vemos que, desde que se puso el metro, la frecuencia y los kilómetros de los autobuses, tanto del cinturón como de la propia Granada ciudad, han disminuido porque entendían que el metro hacía determinadas funciones que ellos ya no lo hacían, pero realmente no realizaban las funciones que tenían que hacer. Hay chapuzas tan grandes como que le tiene que avisar al conductor de los autobuses interurbanos para que, si vas a coger el metro, te acerque de forma voluntaria a la parada más cercana —le hablo concretamente de los autobuses de Huétor-Vega, de Monachil y de Cájar, donde se le afirma al conductor que va a ir al TTS y que te acerque al metro, y, en vez de bajar por Poeta Manuel de Góngora y terminar en la parada del puente de los Sánchez, hace el desvío por el Palacio de Congreso. Entendemos que eso es una chapuza que se debe solventar y se debe solucionar.

A todas luces, ya hemos visto también que el tranvía ha supuesto un enorme éxito para Granada. Usted ha hablado de la paralización del proyecto en su día. Recordemos que por el encabezamiento del alcalde de aquel entonces, que era Torres Hurtado, se incrementaron las obras un 30%, al tener que soterrarse el metro en camino de Ronda, cuando se pedía precisamente lo contrario. No sé si usted se acordará que hace ya bastantes años de eso. Eso se pactó en el año 2005.

Las personas una vez que tienen el transporte público, y es de calidad, prefieren el transporte público, porque ven que a pesar de que tienen muchísimos inconvenientes, siempre y cuando sea de calidad lo usan.

Lo que sí y no entendemos, y queremos saber, es cuáles son las líneas directrices que va a tomar su consejería respecto a las nuevas líneas del metro y, también, si lo van a cofinanciar los ayuntamientos afectados, como ocurrió con la línea 1, y si van a tener que seguir pagando, como ocurre con la línea 1 de metro, es decir, si van a tener que hacer una cofinanciación.

Otro punto que queremos destacar es que permitan, desde su consejería, que se publique el plan de transporte metropolitano que, como bien sabe, lleva bastante tiempo parado. Eso lleva ya bastantes beneficios, como es que se colectiven las aportaciones; se recuperen las concesiones que están privatizadas; se cree el billete único, donde exista el transbordo entre bus, interurbano, el bus-urbano, y el metropolitano; donde también se ejecute el presupuesto de la Junta de Andalucía, y esto redundará en tener unos beneficios más allá de lo económico. Si se utiliza muchísimo menos el coche, tenemos mejor aire y, por lo tanto, evitamos muertes y evitamos enfermedades debido a la contaminación. Eso, en cuanto al área metropolitana.

En cuanto a las comarcas, quería comentarle que además de..., en cuanto a los vehículos a la forma más sostenible, ya sabemos que es la bicicleta y el caminar, pero al igual que entre todos los que conocemos, el tren es el más ecológicamente sostenible. Recordemos que emite 14 gramos de partícula de CO₂ por kilómetro y pasajero. El bus emite 68; el turismo, 104, y el avión, 285. Queremos que haga un estudio sobre la viabilidad de la posibilidad de poner un tren de cercanía que conecte Granada con todas sus comarcas: la de Poniente, la de los Montes, las del Altiplano. También queremos que se contemple la vía Jaén- Granada- Motril para conectar y vertebrar totalmente el territorio, y que se replantee el tema de la conexión con Baza y Almendricos.

Y por último, en cuanto al último apartado, que sería con Sierra Nevada, vemos que la masificación de coches y la puesta..., otro proyecto sacado del baúl de los recuerdos, que es el teleférico, hace que tengamos sobre la mesa dos realidades que son peligrosas a nivel ecológico. Queríamos que nos plantearan una so-

lución al respecto que fuera ecológicamente sostenible, porque sus compañeros Sebastián Pérez y al que ustedes han apoyado como alcalde, Luis Salvador, a pesar de no tener competencia el Ayuntamiento de Granada, se adjudican y prometen la construcción del teleférico. Queríamos saber cuál es la posición, desde su consejería, respecto a la masificación de vehículos en la estación de esquí.

Ya, para ir terminando, quería decir que tenemos que apostar firmemente por el cambio de movilidad, por el cambio de transporte privado a transporte público. Hay encuestas donde, en la última década, en la ciudad Granada, afirman que solamente un 10% de la población utiliza el transporte público y un 50%, el coche privado. El objetivo, principalmente, es revertir este tipo de tanto por ciento.

Y le animamos a que nos dé las respuestas a aquellas posiciones que les hemos planteado y que apueste firmemente por el transporte público y de calidad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz de Ciudadanos.

Su señoría, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, señora consejera, muchas gracias, en primer lugar, por su comparecencia y por las medidas que nos ha señalado hoy, que creo que son importantes, sobre todo, porque vamos avanzando poco a poco.

Yo no he traído la carta de los Reyes Magos aquí, pero sí hay muchísimas cosas que se tienen que hacer. Usted lo sabe porque, como yo, es de Granada, y sabe cuáles son los problemas que hay, sobre todo en el área metropolitana, con la apertura del PTS, con el Nevada; la zona sur, que es una zona muy problemática; la zona de La Vega, donde cada vez son más los habitantes de esa poblaciones, y cada vez es más difícil el acceso a la capital: nos encontramos grandes colas de coches y, eso, muchas veces, los atascos, son los que repercuten peor en el medioambiente. Es por eso por lo que no estoy de acuerdo... Si se mejora la infraestructura, evidentemente, habrá menos atascos y habrá menos contaminación, y es por eso por lo que nosotros sí estamos de acuerdo con la elaboración de la VAU, la 9, ¿eh?, que me imagino que es la que va desde Cenes de la Vega, por la Zubia y por detrás de Ogíjares; imagino que es esa.

De las 11 VAU que hubo en su día, esa creo que es la que se ha estudiado y la que es viable hoy día, tras el trazado de la segunda circunvalación, si bien hay otra —que yo sí se lo recordé en su día—, que era la que conecta Granada con la A-92 por Jun, que está hecha, está Jun, pero le faltan me parece, son dos kilómetros, hasta llegar a la A-92. Y por eso se lo recuerdo, por si acaso entra en sus planes el estudio de su finalización.

Por otra parte, yo sé que este Gobierno no es responsable de esa preocupante movilidad de Granada y de ese sistema que hay ahora mismo, colapsado, de movilidad, y que se está trabajando en la medida de las

posibilidades que hay. Por eso, sí es muy importante la finalización de ese plan que ha comentado usted, el plan estratégico de movilidad del área metropolitana, porque creemos que en atención a él es de donde se pueden sacar las consecuencias fundamentales.

Ahora bien, yo creo que aquí en Granada, después de los años que llevamos, de lo que nos ha costado el metro en Granada, de los años que nos ha costado; de los que nos costó la carretera..., la autovía hasta la costa, y después de las graves consecuencias que el Gobierno socialista ha traído para Granada en materia de movilidad, hay que actuar, ahora sí, algo más con prisa que con pausa, porque son muchas las necesidades que tiene el área metropolitana de Granada.

Yo le voy a hacer referencia a unas cuantas —aparte del plan estratégico, que creo que es fundamental, que creo que es lo primero que hay que hacer y hay que terminar—. Sería, por un lado, lo que ha comentado usted de ampliación del metro. Creemos que el metro hay que ampliarlo, y nosotros creemos que la zona más viable es por la base área de Armilla, sobre todo hasta Las Gabias, que va a ser una población de futuro bastante masificada; incluso, si se pudiera llegar al aeropuerto, pues sería lo óptimo, ¿no? También, por la parte de Albolote, la llegada del metro hasta Atarfe no vendría nada mal.

Por su parte, la elaboración de *parkings* disuasorios, también en las poblaciones donde termina el metro, que me imagino que se está trabajando en eso, porque allí es mucha la gente de los pueblos que viene y que aparca allí y coge el metro desde allí, con lo cual se descongestiona el área metropolitana.

Por otra parte, también creemos que hay que trabajar con el Consorcio de Transporte en la unificación del billete de metro con los autobuses del área metropolitana.

Aparte de eso, no sabemos si..., me imagino que estarán ustedes en contacto con el Gobierno de España para saber en qué estado está la segunda circunvalación y cuáles son los plazos para su finalización, porque creemos que esa es otra de las pautas fundamentales para descongestionar la primera circunvalación. En cuanto al cierre del anillo, yo no estoy muy de acuerdo con la postura de Adelante Andalucía: nosotros creemos que hay que estudiar las distintas opciones que se dieron en su día, porque hay algunas que no atentan contra el medioambiente y sí supondrían una desmasificación de coches, sobre todo, en la Ronda Sur, que creemos que es fundamental.

Creemos que es fundamental también que se llegue a un acuerdo con el Consorcio de Transporte, en el sentido de a ver si se estudia, de una vez por todas, la posibilidad de que haya líneas de autobuses integradas, de tal manera que haya paradas de autobuses metropolitanas dentro de la propia capital, porque también se descongestionaría el tráfico. Y el tema de los autobuses de los municipios sí nos preocupa, porque sabemos que se han retirado algunas líneas con la entrada del metro, y que no se ha hecho de una manera, en el pasado, demasiado equilibrada; creo que eso habría que darle una segunda vuelta.

Para finalizar, simplemente, felicitarle, porque sabemos que está bastante preocupada por el tema de Granada. Pero sí hay que apostar —sobre todo, en los sucesivos presupuestos— por acometer todas estas obras que creo que son el centro y la base para la descongestión del tráfico en Granada.

También, ya que estamos pidiendo a los Reyes Magos, yo también le pediría, por supuesto, el tren a Motril, ¿no?; creo que el tren Granada-Motril sería fundamental. Lo vemos más complicado a corto plazo, pero, bueno, es un planteamiento que dejamos ahí, por si en el futuro se les ocurre.

Muchas gracias, señora consejera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para terminar esta primera intervención de los grupos proponentes, el Grupo Socialista y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, la verdad que desde el Grupo Socialista lo primero que nos tenemos que sentir es sorprendidos y defraudados. Y le explico por qué: lleva seis meses hablando de proyectos en el área metropolitana —en este Parlamento, en los medios de comunicación, en diferentes foros—; nos ha hablado del cierre del anillo, nos ha hablado de la terminación de la VAU, de grandes proyectos para Granada. Y hoy hemos descubierto que todo se queda en arreglar una rotonda —la rotonda de la Zubia—, y en hacer de la carretera de la Zubia, uno de los dos carriles, reservado para el transporte público —algo, por cierto, que se lleva pidiendo y se pidió desde hace bastante tiempo, y cuando ustedes, gobernando la Diputación de Granada, hicieron esa carretera, no lo permitieron—. Todo el plan de infraestructuras de Granada se queda en el arreglo de una rotonda. La verdad que nos sorprende, nos sorprende.

Por eso, nos gustaría que le pusiera fecha, que nos dijera cuál es su planificación a la hora de ejecutar las infraestructuras, cuándo vamos a tener los proyectos, cuándo vamos a tener los estudios. Nos dice: «no existe nada», pero luego nos habla de actualización. ¡Claro que existe! ¡Claro que existen estudios sobre el cierre del anillo; claro que existe el plan de infraestructuras del área metropolitana; claro que existen estudios de movilidad del área metropolitana! ¿Que considera bueno actualizarlos? De acuerdo, pero díganos: ¿cuándo vamos a tener esas actualizaciones?, ¿quién las está haciendo, técnicos de la consejería o van a sacarlo fuera? Porque en este refrito que nos ha contado, la verdad que, nosotros, pero sobre todo, la opinión pública, de poco se entera.

Pero mire, hay un problema en Granada que no podemos obviar a la hora de hablar de la movilidad y de infraestructuras y es el de la contaminación: Granada —lo ha dicho el portavoz del grupo Adelante—, es una de las ciudades con una peor calidad del aire en España. Mire, en el año 2007, en el año 2018, en lo llevamos del año 2019, estamos incumpliendo los límites anuales permitidos por la Unión Europea en dióxido de nitrógeno y el diario de partículas en suspensión; una de las ciudades con la peor calidad del aire originada no por una industria —que, desgraciadamente, no tenemos—, sino por el tráfico de vehículos; lógicamente, agravada por las condiciones orográficas de Granada, ubicada en un valle sin grandes vientos que dispersen esta contaminación y que provocan la famosa boina y la inversión térmica que todos padecemos.

Se dice que no podemos obligar a los ciudadanos a adoptar determinados comportamientos. Mire, es que no tenemos otra solución, es que no hay otra solución que no sea menos vehículos y más transporte público. No hay otra. Podemos hablar lo que queramos, podemos seguir hablando de infraestructuras, como esa segunda circunvalación —que, por cierto, ya ha anunciado el Gobierno de España que acorta los plazos para terminar su ejecución y que todos los granadinos estamos viendo, en esta época de verano, cómo se están

agilizando estos plazos—; una infraestructura necesaria y buena que aliviará el tráfico, pero el problema es que tenemos que quitar coches de en medio; si fomentamos el transporte del vehículo privado, la contaminación seguirá creciendo y creciendo.

Y esto no es ninguna cuestión baladí: las enfermedades respiratorias ligadas a la contaminación no paran de crecer en el área metropolitana de Granada, donde viven más de medio millón de habitantes. O hacemos algo, o las consecuencias pueden ser bastante preocupantes.

Y mire, esto se descubrió hace tiempo, la solución; fue el transporte más eficiente y más sostenible que existe: el metro. ¿Lo habré dicho yo veces esto?, ¿habré dicho estas palabras? Cada vez que me montaban una rueda de prensa criticando el metro, diciendo que era un despilfarro, diciendo que era un robo, diciendo que se pararía al día siguiente. Cada día que ustedes las montaban, yo salía con la misma cantinela en mi ciudad, en Armilla: «El modelo más sostenible y el más eficiente».

Los datos los tienen, los tienen ustedes. Está evitando más de 4.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera, fue una inversión importante de 550 millones de euros, pero datos suyos.

En el primer semestre se han incrementado un 15,5% los viajeros, superando los seis millones de viajeros y superando las previsiones iniciales, que no esperaban más de once millones de viajeros al año en el metro de Granada.

Bueno, pues ya vamos superando los doce, y seguiremos creciendo, porque es el transporte más eficiente y el mejor transporte que existe.

Y parece, y no hay que hacer grandes estudios técnicos, que si tenemos un transporte que no contamina, que es aceptado por los ciudadanos, que quita vehículos de la calle, que quita emisiones de CO₂, lo más inteligente es apostar por su consolidación y ampliación.

Y no me diga que no existen planes para ampliar el metro, si hasta el POTAU en el año 1999 nos obligó a los ayuntamientos a pintar en nuestros planes generales las futuras líneas del metro: una gran línea central, circular, y cinco líneas radiales.

¿Que hay que actualizarlo? Pues claro que sí. Pero pongamos fechas a esas actualizaciones, porque a usted la hemos visto prometer en la campaña electoral de las municipales, en municipios donde gobernaba el Partido Popular, que el metro iba a llegar a ese pueblo, concretamente a Churriana.

Pues bien, si queremos que llegue a Churriana y a Las Gabias, y a Cúllar Vega, y a Santa Fe y al aeropuerto y al centro de Granada y a Atarfe y a Pinos Puente. Eso es lo que queremos: que se pongan a trabajar en esos estudios, en esos anteproyectos, que pueda ser una realidad. De verdad que lo deseo, que lo espero.

Lamentablemente, tengo que decirle que analizando el comportamiento que han tenido ustedes con el metro de Granada, y que podríamos llenar de teletipos y de notas de prensa esta mesa y esta comisión, estoy totalmente seguro que si ustedes hubieran gobernado, el metro de Granada no se hubiera construido nunca, nunca jamás. De hecho, el día antes de su puesta en marcha anunciaron que se cerraría después de las elecciones municipales. Algo que, afortunadamente, es imposible porque la opinión pública acabaría con quien intentara hacer esto.

Está bien planificar, está bien estudiar, pero pónganse a trabajar, lo necesitan las áreas metropolitanas. Necesitamos seguir incrementando nuestras infraestructuras en materia de transporte público. Cierto, todo lo que sea infraestructuras de transportes está bien, todo lo que sean mejores carreteras está bien, pero, cui-

dado, no podemos olvidar ese grave problema que tenemos encima, que es el de la contaminación atmosférica, y solo existe esta posibilidad, transporte público.

Y podemos inventarnos lo que quiera, pero tenemos un instrumento, planificado y construido por Gobiernos socialistas, con muchas dificultades, con muchísimas dificultades por la situación económica que tocó afrontar, que está ahí, que funciona, que es aceptada y que, en lógica, se tiene que convertir en el gran eje vertebrador del transporte público en el área metropolitana de Granada.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde un turno a los grupos parlamentarios no solicitantes, y por el Grupo Parlamentario de Vox, su portavoz, si quiere hacer uso de la palabra, tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Nosotros no hemos solicitado esta comparecencia.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no, no. Por eso digo, es el turno...

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Ah, vale.

Vale, es que le había entendido eso.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no. El turno de los grupos no solicitantes de esta iniciativa.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Vale. Perfecto.

He entendido lo contrario.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Única intervención para este grupo.

Tiene usted la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—De acuerdo.

Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, a ver si en estos tres minutos puedo resumir un poco lo que nos gustaría para Granada en cuestiones de movilidad.

Voy a ser rápido de todas formas.

Se ha comentado ya mucho, tu compañero de Ciudadanos, usted misma lo ha dicho también, son en fin..., demasiados..., los problemas ya están encima de la mesa. Sabemos realmente qué soluciones necesitamos. El problema es que no hay voluntad política, por lo menos, no lo ha habido hasta ahora, para ejecutar esas soluciones. Ese es el *quid* realmente de la cuestión.

Granada, se lo ha dicho el compañero, hay proyectos, hay soluciones, si es que hay de todo, si está todo hecho. Hay que querer hacerlo, ese es el *quid* de la cuestión.

Estamos hablando de algo muy importante. Estamos hablando del 62% de la población de la provincia de Granada. No es cosa baladí, afecta a un gran número de personas.

El tema de la contaminación, por el tema orográfico más que por otras cuestiones. Realmente ese es el problema real que tiene la contaminación en Granada, es por la orografía, esa muralla que ha [...], que impide que se difumine esa contaminación. Pero bueno, realmente, si mejoramos las carreteras, pues seguramente también vaya todo un poquito mejor.

Lo que no puede ser es que tengamos el POTAU, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada, aprobado hace 19 años, y de lo que los viales proyectados nada más que haya uno. Eso es lo que no puede ser. Si en estos 19 años hubiéramos ejecutados más viales, seguramente estaríamos hoy, como mínimo, un poquito mejor. Y quizás, el Grupo Socialista, debería hacérselo mirar. Porque aquí, hablamos, hablamos, hablamos, pero han pasado 19 años y tenemos un solo carril, una sola carretera hecha de ese plan, del POTAU, en este concreto.

Con respecto al tema metropolitano, no solamente hay que mejorar la frecuencia, evidentemente, hay que ampliar las líneas, necesitamos más líneas. Y voy a poner un ejemplo en concreto, y además se lo voy a justificar. Antes lo ha apuntado Raúl, y yo se lo voy a justificar.

El tranvía, el antiguo tranvía, que ya existía en el año 1970, como mínimo, deberíamos tener el mismo servicio que aquel tranvía del año 1970 daba para Granada y el área metropolitana. Eso es lo mínimo que debemos aspirar. Y, en concreto, el tema del tranvía que iba a Santa Fe, ampliarlo hasta el aeropuerto, pero por una razón, hay un montón de inversiones que están paralizadas justamente porque no existe esta infraestructura. Inversiones que irían al aeropuerto de Granada, y usted sabe, como yo, que es un aeropuerto infrautilizado y que deberíamos darle alguna salida.

Yo desde aquí le digo: tengo..., Vox tiene proyectos para el aeropuerto de Granada, y en algún momento me gustaría compartirlo con usted para que viera la importancia de esta línea del tranvía.

Y, bueno, la circunvalación. ¿Qué le voy a decir? El tira del anillo. Usted ha dicho diez años, yo digo 20 años. Hace 20 años se hizo la circunvalación, tenían que haberse ejecutado ya esos túneles en su momento o la solución técnica mejor. Pero lo que no puede ser es que hayan pasado 20 años y sigamos todavía como es-

tamos: sin esa circunvalación mal llamada porque realmente nos circunvala Granada. No está cerrado el anillo, no circunvala. Vamos a hablar, por lo menos, con propiedad.

Y luego, como obra urgente, sí es verdad, quería hacerle notar el tema de la entrada del PDS, el Polígono con respecto al Centro Comercial Nevada, puesto que allí los colapsos que se están provocando son brutales. Se hizo una ampliación antes de la apertura del propio centro comercial, pero aquello realmente no ha dado la solución esperada.

Entonces, sí me gustaría, desde aquí emplazo a su consejería a que haga un proyecto urgente de alguna medida urgente que solucione ese tema.

El tema de los carriles bici. A nosotros también nos gusta, creo que necesitamos una red viaria de carriles bici. A los de derecha también nos gusta ir en bicicleta, aunque parece ser que la izquierda se quiere adjudicar eso. A mí me gusta ir en bicicleta, lo que pasa es que yo realmente voy en bicicleta. No cojo y le hablo de emergencia climática, y después cojo y me voy en el Falcón de vuelta. Eso no lo hago, directamente cojo la bicicleta. Yo predico con el ejemplo, y así es como debe ser, ¿no?

En fin, como le he dicho, las soluciones técnicas existen, lo único que hace falta es voluntad política. Yo creo, creo y estimo que esta nueva consejería se va a tomar en serio realmente los problemas de movilidad de Granada y va a actuar. Y por fin, vamos a empezar a tener un poquito de solución en este problema de la movilidad de Granada.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Su señoría tiene la palabra.

El señor CARACUEL CÁLIZ

—Muchas gracias, presidente.

Muy buenos días a todos.

Señora consejera, en primer lugar, celebrar la iniciativa que usted nos ha mostrado y que ha puesto encima de la mesa ante la comparecencia que le solicitan esta mañana, que le solicitan dos grupos políticos, en concreto son tres, pero dos que nos parece muy aventurado que hayan hecho esta comparecencia, que la hayan pedido el Partido Socialista y Adelante Andalucía. Quizás ya no recuerde, pero no les queda tan lejano a Adelante Andalucía cuando su compañero de Izquierda Unida, el señor Morales o la consejera también, de Fomento, la señora Cortés, llenaron también de teletipos, jugaron con la ilusión de los granadinos y, luego, no hicieron absolutamente nada.

Tan solo hay que hacer referencia a la última noticia que lanzaba el señor Morales antes de dejar de ser delegado de Fomento en Granada, y decía que en el primer semestre del año 2015 estaría finalizado y puesto en servicio el metropolitano que tanto hemos hablado aquí esta mañana.

Por desgracia, fueron varios años después cuando se puso en servicio. Ese fue el último engaño o, quizás, falta de desconocimiento por parte del delegado de Izquierda Unida en aquella ocasión.

Por lo tanto, al señor Fernández, que ha redactado en un tono muy positivo esa ilusionante carta, como ha definido algún compañero como la carta a los Reyes Magos, le pediríamos también que miraran a sus adentros y vieran la carta de los incumplimientos, de tanto como prometieron y de tan poco como hicieron por la ciudad de Granada, por su área metropolitana y por la provincia, en general, cuando pudieron.

Y ahora, que hablan también de proyectos faraónicos, suena también en tono casi gracioso, porque quizás no lo han sabido explicar bien, o algunos no lo habremos entendido demasiado bien, porque ha hecho referencia a los compañeros en el Ayuntamiento de Granada; a lo mejor, usted podría ahondar más a qué se debía, —aunque ya forma parte del pasado, gracias a Dios— ese proyecto de abrir el río Darro y paralizar y abrir en dos la ciudad de Granada. Si esto facilitaba la movilidad, pues que venga Dios y lo vea, como se dice en nuestra tierra.

Y el señor..., al señor Sánchez, que también debe conocer la movilidad o, mejor dicho, la poca movilidad, los atascos que hemos sufrido —quizás a usted también le haya pillado alguno desplazándose por el área metropolitana—, y los pocos compromisos que han tenido en estos últimos años los consejeros del Partido Socialista. Hacía usted referencia a la carretera de La Zubia, y ese es un ejemplo de cuando el Partido Popular está en el Gobierno, en los años que estuvo en la Diputación de Granada el Partido Popular al frente, cumplió. Igual que estamos convencidos de que se va a cumplir con Granada por parte del Gobierno del cambio y, en concreto, por parte de la señora Carazo. Somos firmes conocedores de su compromiso con nuestra Granada, por los compromisos que ya ha presentado aquí en esta mañana, por los que se reflejan en los presupuestos y acertadamente han reflejado, como ese tan necesario y también tantas y tantas veces prometido por el Partido Socialista, cierre del anillo, esa VAU prometida y no ejecutada. Y hoy venimos aquí a escucharles a ustedes, que pudieron hacerlo y no lo hicieron.

Les pedimos compromiso, lealtad, rigor y, sobre todo, trabajo, que es lo que usted está demostrando al frente de la Consejería de Fomento. Y lo que nos queda, la tranquilidad, a este grupo político de que el cambio —que no es ningún cambiazo, sino un cambio real y a mejor— ya se está con estos proyectos que están en marcha. Y estamos convencidos de que serán muchos más los que faciliten la movilidad de Granada y los que le hagan más fácil la vida a los granadinos.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde intervenir a la señora consejera, quien tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, yo creo que en el primer turno he puesto de manifiesto, he querido trasladarlo así, la importancia que para este nuevo Gobierno tiene el problema de movilidad de Granada y de su área metropolitana. Y creo que lo he puesto de manifiesto en el debate, pero creo que también lo he puesto de manifiesto con el trabajo que ya hemos emprendido y que, además, se ha puesto en marcha desde el primer día. Luego esto no es ningún refrito ni es nada que haya salido de la nada; es que las cosas se alcanzan trabajando. Y repito: desde el primer día, un grupo de expertos está trabajando para proponer un plan a corto, a medio y a largo plazo. Y yo siento si esto molesta a quienes fueron incapaces de desarrollar un plan de movilidad para la ciudad de Granada. Y mejor nos hubiera ido a Granada, señorías, si Granada y su ciudad, y su área metropolitana hubieran contado con un plan, con planificación —que es lo que ha brillado por su ausencia, la planificación—, pues hoy seguramente no estaríamos hablando del problema y de la dimensión que tiene para Granada y para el conjunto de Andalucía. Y es que ese problema —yo lo he trasladado en la primera intervención también y algún grupo, algún portavoz ha hecho referencia también— deriva de esa mala y falta de planificación por los anteriores Gobiernos socialistas —yo lo tengo que decir así, moleste a quien moleste—, pero también deriva y es consecuencia de la falta de inversión. Ha habido —lo he dicho en el primer turno— una falta de inversión; hemos hecho referencia a esas VAU planificadas, contempladas en el POTAU hace ya casi veinte años, y que el Gobierno socialista anunció, presupuestó, contempló, pero que fue incapaz de poner en marcha. Y eso solo en infraestructuras viarias. Pero, miren, vamos a tomar este asunto con la seriedad que merece y no frivolicemos: yo no he dicho que este Gobierno va a poner en marcha tan solo la mejora en una rotonda, pero ya me hubiera gustado a mí —y a los granadinos— que ustedes hubieran empezado por ahí, como empieza este nuevo Gobierno, porque es competencia; esa rotonda forma parte de nuestra red autonómica de carreteras, y si tenemos diseñada una mejora para facilitar el acceso, el tráfico y el flujo de esa rotonda, y resolver en parte el problema de movilidad en ese punto al que estoy haciendo referencia, pues tomemos decisiones, pongamos en marcha un proyecto.

Y no admito que se frivolicen, porque le estoy hablando de un plan, le estoy hablando de estudios, estoy hablando de un grupo de expertos, sí, de la Dirección General de Movilidad y del Consorcio de Transportes, se lo he dicho. No podemos frivolicar, es un conjunto de medidas. Y para favorecer la movilidad, dado el problema que tenemos, hay que poner en marcha un conjunto de medidas y de proyectos. Y le digo que no frivolicen, porque he dicho que el proyecto inicial, el primero, el más urgente, el acordado por este grupo de expertos con el consorcio, es actuar sobre esta rotonda. Pero, además, le he estado diciendo que ese proyecto ya está prácticamente finalizado. Bueno, y viene, viene a sumar, viene a favorecer una mejora de movilidad. Pero no me he quedado ahí, señoría, no es justo que usted me haya dicho lo que me ha dicho. Yo lo entiendo, que usted se sienta mal y que su Gobierno, el de su partido, pues haya sido incapaz de poner en marcha otras medidas para sumar y para favorecer la movilidad, pero que este Gobierno es consciente de que hay que sumar medidas, y yo he expresado, la mejora de la capacidad de esta rotonda, la plataforma reservada que, no se equivoque, no va a ir, no va a ocurrir —quizás no me expresado o no le he informado yo bien— por la carretera de La Zubia. Por cierto, la carretera de La Zubia era una de esas VAU que comprometió el Partido Socialista y que la Diputación de Granada, a pulmón, con presupuesto, tuvo que poner en marcha para favorecer el acceso a un municipio como el de La Zubia y el entorno de los pueblos que se encuentran adyacentes, precisamente porque el Gobierno socialista se comprometió con esa infraestructura. Pero no,

el carril al que estoy haciendo referencia, esa plataforma, no discurre por la carretera de La Zubia. Ha hecho mención el portavoz de Podemos: parte de esa rotonda, porque es una plataforma de la zona sur, pero discurre hacia precisamente..., y conecta con la plataforma hoy ya reservada en la calle Poeta Manuel de Góngora, y termina en el intercambiador que les he dicho que está proyectado en el Palacio de Congresos. Fíjese, usted me ha contado la dificultad, de intercambiar y vincular el transporte urbano con el metropolitano, por ejemplo, para un usuario de transporte público de Huétor-Vega. Pues, imagínense, ese viajero —y esto es movilidad y sostenible—, ese usuario del transporte público de Huétor-Vega coge su transporte público del Consorcio de Transportes de Granada en Huétor-Vega, accede a la ciudad por la rotonda de La Zubia, que he hecho mención; en esa misma rotonda ya se contempla un carril, que surge de la propia rotonda, reservado para ese transporte público —como les he dicho—, que es la infraestructura que se está terminando y que está muy avanzada la redacción del proyecto para transporte público y también para vehículos de alta ocupación. Se favorece la llegada a la ciudad, y termina el intercambiador en el Palacio de Congresos, para que ese usuario del transporte público pueda, en ese momento, en el Palacio de Congresos de la ciudad de Granada, también, si quiere, coger el metropolitano, acceder al metropolitano. De esa manera, les hablaba de otra plataforma y de otro intercambiador en la zona norte de nuestra ciudad, y lo he descrito. ¿Les parece poco?, ¿les parece baladí que en cuatro meses hayamos diseñado, pensado, proyectado y estemos trabajando en los proyectos redactados, dos, para favorecer el acceso del transporte público por la zona norte y por la zona sur de nuestra capital, con ese objetivo que ustedes han trasladado de favorecer el transporte público y reducir el uso de vehículos privados? Bueno, pues yo creo que en cuatro meses... Hombre, siempre se puede hacer más, y el problema es muy serio, muy severo, pero entiendo que ya estamos poniendo soluciones y medidas, que, evidentemente, no van a venir a resolver los problemas de movilidad que tiene Granada y su área metropolitana, porque son muchos y muy importantes, muchos y muy importantes. Porque el problema deriva de la falta de inversión, de compromiso y de ausencia de planificación —vuelvo a decirlo—, pero estamos a tiempo de empezar a planificar, aunque sea demasiado tarde; estamos a tiempo de empezar a mejorar la calidad de vida de los granadinos, que pierden muchas horas en los atascos a diario. Siempre teniendo en cuenta una cuestión, que también quiero recordar: este Gobierno puede actuar... —siempre colaborando con los ayuntamientos, evidentemente; estamos hablando de proyectos que afectan a la ciudad de Granada y a su área metropolitana— pero, sobre todo, en vías que son autonómicas. Me han hecho ustedes referencia a la circunvalación, que saben ustedes que es titular el Estado y sobre la que no podemos intervenir. Eso también quiero dejarlo claro. Les he hablado de..., y han hecho referencias de búsqueda de espacios de párquines disuasorios.

Yo entiendo que la planificación, el Gobierno anterior, el Partido Socialista tendría que haber planeado y planificado estos espacios, precisamente para favorecer la intermodalidad, para favorecer que se puede intercambiar el vehículo de transporte público de autobús con el metropolitano, incluso con el tranviario. Fíjense, les voy a decir que el próximo día 26 pondremos en marcha las obras del parquin al lado de la estación de RENFE de Ave. Unas obras que cuentan con presupuesto desde el año 2007, porque son consecuencia, ese proyecto, de las obras compensatorias del metropolitano de Granada, del que, por cierto, tampoco el Partido Socialista gastó nada, tan solo la obra hoy en marcha en Maracena. Este nuevo Gobierno desbloqueó la rotonda de Churriana de la Vega, y la inauguraremos en unos días, en 15 días, pero además pondrá en marcha

las obras de ese parquin. Un parquin que es necesario para favorecer la intermodalidad, para favorecer los desplazamientos, es otro intercambiador. El día 26, durará 5 meses, pondremos a disposición de la ciudad, con el presupuesto que está consignado y que es de todos los granadinos, ese parquin que, como mínimo, tendría que haber llegado y estar en el servicio el mismo día que llegó la alta velocidad la ciudad de Granada, como mínimo. Porque, fíjense, si ha acumulado retrasos, pues más retrasos ha acumulado un parquin que tendría hoy y que podría estar al servicio de los usuarios del transporte de ferrocarril, pero también, del metropolitano. Y en el mismo espacio les he propuesto otro intercambiador, ¿también esto les parece poco y les parece insuficiente? Yo entiendo que un intercambiador importante, y les he dicho que estamos negociando ya con ADIF la cesión de ese espacio para favorecer el transporte relacionado con la alta velocidad, con el metro, que tiene una parada contigua a la estación de RENFE, como ustedes saben, pues es absolutamente necesario para sacar coches de la ciudad y para que esa intermodalidad sea efectiva, que siempre favorece esa movilidad sostenible sobre la que estamos hablando.

Pero les he dicho que no nos estamos parando aquí, que somos conscientes que hay que seguir diseñando y planificando, y les he trasladado que ya estamos estudiando el futuro de la ampliación del metropolitano. Lo he dicho también en la primera intervención.

No sé si tengo alguna cuestión que se me quede pendiente. Agradezco todas las propuestas, por supuesto, que se nos han trasladado, y este Gobierno las va a analizar. Decirles que también es prioridad, y lo he dicho desde el primer minuto —presidente, con esto termino—, mejorar el transporte público. Yo entiendo que si queremos captar más usuarios hay que mejorarlo. Por eso, las plataformas reservadas son esenciales para mejorar ese transporte público, también su velocidad comercial, y mejorar el servicio y la frecuencia el metropolitano de Granada. Yo vuelvo a decirles: es el metro más joven, carecemos de históricos, se puso en servicio en 2017 en el mes de septiembre, estamos permanentemente analizando los datos que nos ofrece la propia empresa que explota y que gestiona el metropolitano para mejorar el servicio y para mejorar su frecuencia. Hemos anunciado importantes contratos que van destinados a esa finalidad, finalidad también que pasa por mejorar su seguridad, la seguridad de un metropolitano que es joven, que se ha integrado en la ciudad, y que tiene capacidad de mejora. En ese objetivo también estamos trabajando porque entendemos que mejorar el metropolitano, su servicio y su frecuencia, mejora, seguro, también la movilidad, esa la movilidad de la que estamos hablando en esta mañana.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde un turno a los grupos proponentes.

El portavoz del Grupo Adelanta Andalucía tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

La verdad es que, a veces, uno se queda perplejo. Yo he preparado una intervención totalmente constructiva, y resulta curioso que, desde Ciudadanos, hagan oposición a la oposición diciendo que presentamos una carta a los Reyes Magos. Pues, en esa carta a los Reyes Magos voy a pedir un manual para Luis Salvador y para Sebastián Pérez, para que sepan cuáles son sus competencias y no metan las narices en el Ayuntamiento de Monachil, para que no prometan cosas que no pueden ejecutar, como es la ampliación de las pistas de esquí y el teleférico. Eso lo añado a mi lista de carta a los Reyes Magos.

Señora consejera, usted, en su primera intervención, ha dicho que contarán con un diagnóstico serio. Pensamos que ese diagnóstico se tiene que hacer de manera somera antes de las elecciones para saber qué se va a presentar por parte de su partido, y antes de ejecutar los planes también se tiene que hacer ese diagnóstico. Entonces, no entendemos esa frase explícita que ha dicho usted de «contaremos con un diagnóstico serio».

En cuanto a la A-4028, de la que también ha hablado, recalcar la creación de pasos de peatones para las personas que tienen fincas a ambos lados de la carretera, que llevan ya varios años demandándolos, donde se ha hecho caso omiso. Y recordarle también la vía verde. Son dos cosillas más que añadimos a la carta. Otra cosa que añadimos más es que la salida 3 de la ronda sur, dirección Huétor-Vega, en la única salida, si usted lo comprueba tanto viniendo desde Cenes de la Vega, como a Huétor-Vega, es la única que no tiene la bifurcación directa a la población, es decir, Ogíjares la tiene, La Zubia la tiene, pero Huétor-Vega y Monachil no la tienen. Rogaríamos que también hicieran hincapié en eso.

En cuanto al VAO 9, no he escuchado por parte de los portavoces que defienden la construcción de esta VAO, cuál va a ser el beneficio que va a suponer esta VAO. No lo he escuchado.

Y menudo regalo de Reyes Magos le va a dejar el portavoz de Ciudadanos a su compañera de Huétor-Vega, donde es la concejala de Medio Ambiente, y donde, si se realiza esta VAO, va a destrozar parte de la Vega en dicho municipio. Menudo regalo de cumpleaños.

En cuanto a la defensa de mi compañero Manuel Morales, que desbloqueó la A-402, supongo que usted sabe dónde está la A-402, que es la carretera de Alhama, el cual es el único que han denunciado por manifestarse, que a otros diputados o a otros cargos públicos supongo yo que nunca le llegarán denuncias por esas manifestaciones, y desbloqueó la A-402 y el metropolitano. Pueden hablar con los miembros de la plataforma, los cuales siempre están agradecidos a este compañero por su gran trabajo como delegado de Fomento.

También queríamos decirle que la apuesta por el transporte público empieza por el empoderamiento de ese mensaje. Y, señora consejera, en su primera intervención no puede hablar del autobús en el minuto 17. Es decir, está muy bien que hable de infraestructuras, pero yo echo de menos que hable antes de la apuesta por el autobús.

También le rogaríamos que la planificación de la que usted habla, que estaríamos encantados de conocerla y de compartirla para establecer diferentes puntos de vista, que nos enteráramos de forma oficial por usted o por su persona delegada en Granada, no por prensa. Es como nos gustaría por parte de este grupo parlamentario.

Y para finalizar, terminaré diciéndoles a los Reyes Magos que me gustaría tener una Granada en la cual pudiera ir de un sitio a otro caminando, pudiera ir de un sitio a otro en bicicleta, pudiéramos proteger la Vega y, sobre todo, que con estas medidas no murieran ni enfermaran personas debido a la contaminación.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz de Ciudadanos, quien tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Gracias, señor presidente.

En primer lugar, muy brevemente, yo voy a decir que estoy muy contento con que la consejera de Infraestructuras sea de Granada, una persona bastante comprometida, porque creo que lo vamos a notar de cara al futuro, y ya lo estamos viendo, que está preocupada por la movilidad de Granada, que ya era hora, porque hemos tenido 30 años en los que los granadinos se han sentido muy maltratados con respecto a otras provincias. Y creo que, de cara futuro, por supuesto, no se puede hacer un trabajo en cuatro meses, pero si a largo plazo estoy convencido de que en Granada se va a notar, porque ella se lo merece.

Con respecto al señor Fernández, Jesús Fernández, creo que tiene usted la piel muy fina, porque yo, en ningún momento, le he mencionado. Con respecto a la carta de Reyes Magos, no lo decía por usted. Yo no sé por qué se lo atribuye a usted, porque lo decía por mi carta a los Reyes Magos, porque yo traía una serie de propuestas de cada futuro y no hablaba de usted. Si usted se siente aludido, pues es su problema. No he dicho que no esté de acuerdo con usted en cuanto a que la contaminación sea consecuencia de que haya más infraestructuras, al revés, si hay más infraestructura y hay menos atascos, habrá menos contaminación. Eso es lo que he querido decir. Y, por supuesto, que mi compañera de Huétor-Vega estará supercontenta con la VAO número 9, porque hace falta una infraestructura allí para desatascar el tráfico que hay en esa zona y, sobre todo, como consecuencia del nuevo PTS y del centro comercial Nevada. Es necesario que no pase todo el tráfico por esos puntos, y que haya otros puntos de descongestión del tráfico. Entonces, no se dé usted por aludido. Ahora, si a usted le ha gustado mi frase de los Reyes Magos, me parece bien que se la atribuya.

También estoy bastante sorprendido con respecto al Partido Socialista, que ha hablado de la situación catastrófica de contaminación de Granada. Y parece como si ellos no hubieran estado gobernando 30 años. Señores del Partido Socialista, los culpables, en todo caso..., se les pueden achacar a ustedes las culpas, ¿no? de esa situación también, porque son ustedes los responsables durante 30 años de Gobierno de la Junta de Andalucía y los 4 últimos años, que hemos visto cómo está la movilidad en la capital de Granada, que lo primero que han hecho es cambiar los autobuses azules y ponerlos rojos, es lo que han hecho. Y cambiar las líneas y trastocar a todo el mundo, eso es lo que han hecho en movilidad.

Porque, si recordamos, ahora que se atribuyen las medallas del metro, recordamos las obras del metro y cómo se hicieron las obras del metro y cómo hubo 700 negocios que se fueron al traste como consecuencia de la mala ejecución de las obras del metro, que mientras que en Málaga empezaron un año más tarde o dos años más tarde que en Granada, en su constitución y terminaron cuatro años antes, y eran soterradas, mientras que en Granada no —salvo un pequeño..., 3, 4 kilómetros en el Camino de Ronda, el resto va por encima de la vía— pues entonces entendemos por qué Granada ha sido la gran maltratada, en este sentido. Al igual que en muchas otras cosas, al igual que en otras muchas cosas: catorce años sin canalizaciones de

Rules, con una autovía a la costa que hemos estado veinte, veinticinco años, eso no se ha visto en ningún sitio, etcétera, etcétera, etcétera.

O sea, Granada, en materia de infraestructuras, durante estos treinta años ha sido la gran maltratada. No hay derecho que ahora, en cuatro meses, se venga a poner palos en las ruedas, que es lo que se está pretendiendo.

Muchas gracias, señora consejera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno de intervención al portavoz del Grupo Socialista, que tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Lo primero es que me alegro de este debate granadino en el Parlamento, sobre las infraestructuras del área metropolitana, tan necesarias: más de medio millón de habitantes, en una zona con problemas de todo tipo, orográficos, dispersión y que, desgraciadamente, tiene sus consecuencias.

Por eso, yo creo que es bueno que debatamos y que analicemos qué podemos hacer. En este caso, señora consejera, yo no frivolizo, hago lo que le corresponde hacer a la oposición: reclamarle a usted concreción. Porque, mire, en sus palabras no lo ha hecho; yo le animo a que revise su intervención, porque no ha concretado nada, y yo me he quedado sorprendido, después de llevar seis meses escuchándola sobre determinados planteamientos y sobre determinadas infraestructuras que iban a construir en el área metropolitana de Granada.

Nos anuncia 23 millones de euros que se ejecutarán con el presupuesto del año 2019, y las he apuntado todas: no hay ninguna suya; todas han sido planificadas, redactados los proyectos y licitadas por el anterior Gobierno. Yo les animo a que se pongan a trabajar y todo ese proyecto que tenían en su programa electoral, y que seguro que tienen en su planificación, lo lleven a cabo.

Pero mire, me preocupa mucho que no haya escuchado ni una palabra sobre plazos, no ya de obras, sino de estudios, de proyectos, con la ampliación del metro. Yo sé que, con el metro, ustedes tienen un grave problema: están todavía con esa vergüenza, después de la estrategia que siguieron, de oposición radical al metro. Supérenla; la han aceptado los ciudadanos, los vecinos; es una realidad que está ahí, dando sus frutos. ¿No hemos hecho nada en infraestructuras en el área metropolitana de Granada? Bueno, pues aquí estamos debatiendo sobre la ampliación del metro, que le recuerdo que fue a finales del año 2017 cuando se puso en marcha; afortunadamente, ahí lo tenemos. Por eso, háganlo; superen ese problema y pónganse en marcha.

Quizás contestarle —porque sí, no me lo puedo quedar— al portavoz del Partido Popular, para terminar: el Partido Socialista nunca ha prometido el cierre del anillo. ¿Sería una buena infraestructura para el área metropolitana? Sí. Y no lo ha prometido, porque, entre todos los estudios que se han presentado, ninguno tenía viabilidad, porque da la casualidad que tenemos en medio una zona protegida: un espacio natural —el par-

que natural de la Sierra de Huétor—, pero, sobre todo, tenemos la Alhambra, con su perímetro de protección. Ojalá encuentren los técnicos una solución para poder ejecutarla; mientras tanto, pues tendremos que seguir esperando y por eso nunca nosotros lo hemos prometido.

En resumen, señora consejera, espero que en su última intervención nos concrete algo más sobre plazos, sobre medidas y hacia dónde va la consejería en el área metropolitana de Granada.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para cerrar debate, tiene la palabra la señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, quiero terminar como empecé, mostrando el compromiso de este nuevo Gobierno, el compromiso de esta consejería y de su consejera con la ciudad de Granada, con su movilidad, porque somos conscientes del problema que tenemos entre manos, sabemos que Granada espera decisión, respuestas, proyectos y este nuevo Gobierno está trabajando desde el primer día.

Yo no sé por qué el Partido Socialista se empeña, una vez tras otra, en ponerme y en decirme que nos pongamos a trabajar. Este nuevo Gobierno, lo que no ha parado es de trabajar desde el primer minuto, señoría, y eso se lo tengo que garantizar; trabajar para buscar soluciones, para plantear propuestas, para plantear proyectos. Y hoy le demostrado que no he venido con las manos vacías: en estos meses proyectos hemos planteado, hemos planificado y estamos desarrollando y poniendo en marcha.

Me decía usted: «Las infraestructuras que ha detallado, eran, han sido iniciadas por el Gobierno anterior, por el Partido Socialista». Hombre, evidentemente, claro; que llevamos cuatro meses, no me meta usted ya tanta prisa. Pero también le puedo decir que pocos proyectos respecto a Granada nos hemos encontrado ya previstos, redactados para licitar ya, inmediatamente, con el presupuesto de 2019. Ninguno, señoría. Hemos tenido que comenzar por ahí, hemos tenido que comenzar —no solo con Granada, con el resto de las provincias— encargando proyectos. Y les he dicho que hemos dotado de una partida presupuestaria, en el presupuesto 2019, para encargar tres proyectos que para este nuevo Gobierno son prioritarios, su estudio y la redacción del proyecto constructivo: la actualización del proyecto de la VAU 9, que es verdad que ahí contamos con un proyecto, pero del año 2009; hay que actualizarlo e iniciar todo el trámite ambiental necesario para la construcción de dicha infraestructura; el proyecto que defina el trazado del cierre del anillo, que también se ha anunciado y así es, cuenta con partida presupuestaria; y en Sierra Nevada, señoría, que he olvidado contestarle, estamos y hemos anunciado la redacción del proyecto para mejorar el acceso desde la carretera autonómica, de la que es titular esta consejería, a la estación de esquí; un proyecto demandado que va a favorecer el acceso a la propia estación, embellecerla; un proyecto de movilidad, pero también muy relacionado con el urbanismo.

En paralelo, le puedo decir..., y en cuanto tenga información..., este grupo de expertos está analizando, en cada provincia, en la Mesa de Seguridad Vial, con expertos de la Guardia Civil, con expertos de la DGT, diferentes puntos de concentración de accidentes y de conflictos de movilidad, y uno de ellos es el acceso a la estación de esquí de Sierra Nevada.

Se están planteando diferentes alternativas, posibles soluciones. Y le tengo que decir que también sé que este es un punto conflictivo; lo diferencio del resto de la movilidad, pero sobre el que también estamos trabajando en esa Mesa de Movilidad que, por cierto, ha puesto en marcha y en funcionamiento este nuevo Gobierno, ausente hasta ahora en este asunto.

Decirles que, en paralelo, les he anunciado proyectos; proyectos que dos de ellos está ultimándose su reacción: el de la mejora del tráfico en la rotonda de La Zubia y la puesta en marcha de la plataforma reservada de la zona sur.

Les he mencionado el intercambiador de la zona sur, sobre el que estamos trabajando en el proyecto, así como la plataforma reservada y el intercambiador de la zona norte.

Les he advertido también del trabajo que estamos desarrollando en la búsqueda de espacios para consolidar párquines disuasorios, que deberían de haber llegado desde el primer día, cuando llegó el metropolitano, no tres años después, porque a este nuevo Gobierno se le ocurre —para favorecer, precisamente, la solución de movilidad en el área metropolitana— sacar vehículos y favorecer ese intercambio de vehículos privados por el transporte público en el acceso a la ciudad de Granada.

En paralelo, les he mencionado que está a punto de licitarse —ya le he dicho el plazo: en unos días— el Plan de Movilidad ciudad de Granada.

Me decía el portavoz de Podemos..., perdón, de Adelante Andalucía —perdón, me ocurre siempre lo mismo, lo siento— me decía: «diagnóstico». Hombre, es que ese plan nos va a surtir de mucha información, información necesaria. Yo creo que hay que tomar decisiones en base a datos objetivos e informes de expertos. Y cuenta esta consejería con esos expertos que ya están trabajando, la Dirección General de Movilidad, el Consorcio de Transportes. Pero, también, ese plan nos va a ofrecer información que va a venir seguro a poner en marcha otros proyectos a medio y a largo plazo.

En paralelo, además de estas medidas urgentes, que decidimos con los expertos en los primeros días, les he anunciado la mejora permanente, el compromiso de este nuevo Gobierno con el transporte público —siento si he mencionado el bus en el minuto 17—. Sé que es responsabilidades de este Gobierno, soy consciente del trabajo que hace el Consorcio Metropolitano de Transportes, y entiendo que hay que favorecer la mejora permanente de las frecuencias y de ese servicio, que es público, y que entiendo que viene a sumar, para favorecer esta movilidad. Y que con infraestructuras como las plataformas reservadas, estoy segura que va a venir a mejorar el uso del transporte público, en este caso, hablando de los buses metropolitanos. Pero también les he advertido de mejoras en el propio metropolitano, yo creo que soy consciente de la importancia que tiene el metropolitano para la ciudad de Granada, de la mejora en cuanto al número de usuarios que mes a mes observo con detenimiento, pero también soy consciente —vuelvo a repetir— que podemos seguir mejorando mucho su frecuencia y su servicio. Y en eso estamos trabajando, analizando a diario cómo podemos mejorar ese servicio y la frecuencia. Al final, también suma para favorecer la movilidad, y esa es la primera obligación de esta consejera, en paralelo, analizando y estudiando la futura ampliación con la que ya nos he-

mos comprometido y de la que ya he advertido que, en base a un estudio de demanda serio —a eso me refiero—, serio y riguroso, tendremos que definir.

Yo creo que cuando hablamos de inversión en proyectos importantes, como es la ampliación del metropolitano, hay que acertar con el estudio de demanda. Y hay que hacerlo lo más sostenible posible —lo he dicho en el primer turno—, económicamente también, y socialmente por supuesto, y ya lo vinculamos con el medio ambiente, pero económicamente también. Yo creo que el contar con un buen plan de viabilidad que nos establezca por dónde definir la ampliación del metropolitano es absolutamente necesario cuando estamos hablando de una inversión importante, que vamos a pagar todos los andaluces, y que tiene que favorecer la calidad de vida de los granadinos, pero también favorecer esa movilidad que necesita de todo el empuje y de todo el compromiso de este nuevo Gobierno, que yo creo que esta mañana he puesto de manifiesto en esta comparecencia, al que agradezco que todos los portavoces granadinos hayan puesto interés y empeño, hayan sumado también con ideas, con propuestas. Y vuelvo a mostrar mi receptividad para seguir manteniendo estos debates, que creo que son muy provechosos y productivos para la ciudad de Granada y su área metropolitana.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000407. Pregunta oral relativa al acceso de los andaluces y andaluzas a una vivienda digna

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día, el punto segundo, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión.

Primera pregunta, grupo proponente es Adelante Andalucía, pregunta con ruego de respuesta oral relativa al acceso de andaluces y andaluzas a una vivienda digna.

Tiene la palabra el señor portavoz de Adelante Andalucía.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, señora consejera, una de las mayores problemáticas que tienen los andaluces y andaluzas, sobre todo aquellos con menos recursos y más castigados por la crisis económica que se ha producido es el acceso a la vivienda. Acceso a una vivienda digna y acceso a una vivienda con los servicios, también con acceso a luz y agua, que son dos bienes fundamentales.

Entonces, nosotros le preguntamos, y Adelante Andalucía, qué políticas y qué medidas va a tomar la consejería para que el acceso a la vivienda sea más dinámico y permita el acceso a la vivienda a los andaluces y andaluzas.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, para este Gobierno, hemos debatido sobre este asunto en alguna ocasión, no en la profundidad que merece, el acceso a una vivienda digna de todos los andaluces —se lo he dicho— es una actuación prioritaria. Muy especialmente, y compartimos la preocupación que usted tiene, garantizarlo a aquellos andaluces, a aquellas personas que tienen mayor dificultad, sobre todo para acceder a su primera vivienda, como es el caso de los jóvenes, pero también de todos aquellos colectivos que, por un motivo u otro, presentan más dificultades.

En el caso de las personas mayores, señoría, que se encuentran en muchos casos aisladas en sus viviendas, por no contar con la accesibilidad suficiente, o en el caso de familias con menores, con mayores depen-

dientes a su cargo, en definitiva, aquellas personas con menores recursos y, también, en riesgo de exclusión son las que más nos preocupan.

Mire, en 2018 se terminaron Andalucía 9.656 viviendas, de las cuales, señoría, solo 86 viviendas eran protegidas. Ello quiere decir que hay un sector de la población que no está teniendo una oferta adecuada a sus posibilidades. Es por eso que estamos ya trabajando en un nuevo Plan Vive Andalucía, cuya formulación se aprobó —como usted sabe— el 14 de mayo, un nuevo plan de vivienda para dar respuesta a todas estas cuestiones que sé que le preocupan.

En primer lugar, mediante el impulso de la promoción de nuevas viviendas con protección, ya sean en venta o alquiler; por promotores públicos: empresas municipales, la propia empresa de vivienda de la consejería, pero también privados; que recuperen la oferta de vivienda a precio asequible, que ha caído en los últimos años un 92%. Haremos viviendas con precios limitados, eliminando burocracia y cargas de las conocidas como viviendas protegidas, pero garantizando que lleguen a las personas que reúnen los requisitos de no disponer de vivienda, de no carecer tampoco de recursos para poder acceder, en el mercado libre, a una vivienda en alquiler o en propiedad.

Señoría, este Gobierno no descansa porque el problema no puede esperar. Ya hemos aprobado unas bases reguladoras, y en los próximos días saldrá la convocatoria, por valor de 21,1 millones de euros, destinados a la construcción de entre 700 y 1.000 viviendas en alquiler asequible, en un régimen de duración de 25 años. Sin duda, en la medida que se vayan a incorporar estas medidas al mercado, contribuirán a los efectos de la subida de los alquileres, igual que las ayudas a los inquilinos, que sabemos que les preocupa.

También indicarles, señoría, que la consejería en el año 2019 va a destinar 63,35 millones de euros a las políticas de acceso a la vivienda, órdenes, actuaciones que ya hemos presentado y que, cuando usted quiera, pues, le puedo trasladar con más detenimiento.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor portavoz.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, señora consejera, permita, permítame que al menos dude de las intenciones de su consejería y de su Gobierno. Estos días nos hemos encontrado con la noticia de que se va a vender suelo público de la agencia AVRA para construir vivienda, vivienda libre, y para construir vivienda de VPO pero con promotores privados. Creemos, desde Adelante Andalucía, afirmamos que cuando se vende suelo público lo que realmente se vende es Andalucía, es lo que ustedes están haciendo. Y ustedes venden Andalucía y venden suelo público porque lo que han hecho a lo largo de este tiempo es bajar los impuestos a los ricos y a las rentas más

altas. Y entonces, necesitan pasta, necesitan dinero para cuadrar sus cuentas. Y ustedes están vendiendo el patrimonio de los andaluces y andaluzas, y eso hace que se empobrezcan más.

Creemos, desde Adelante Andalucía, que una medida concreta para mejorar el acceso a la vivienda de los andaluces es que la Administración fuese la promotora de vivienda pública, de VPO, y fuese promotora en esos terrenos que ustedes han vendido. También cabe la posibilidad de que hay 700.000 viviendas en Andalucía, creemos que seguramente no es necesario construir más viviendas, y uno se podría poner de acuerdo con los grandes promotores de viviendas y llegar a acuerdos con estos promotores, estos grandes tenedores de viviendas, como bancos y fondos buitres, para que saquen estas viviendas al mercado del alquiler o incluso de las cedan en uso a la Administración para que las saque al mercado del alquiler.

Este Gobierno no tiene en cuenta la función social de la vivienda, y así lo demuestra, que vende suelo público y no es capaz de construir viviendas para aquellos andaluces y andaluzas que peor lo están pasando. Ustedes, con la reforma de la Ley del Suelo que han venido anunciando en los últimos meses y con esta venta de suelo público, con esta venta de Andalucía, lo que están es impulsando de nuevo una burbuja inmobiliaria que en 2008 explotó y que nos llevó a una crisis importante, que ha hecho que aún a día de hoy, los bancos, que fue a quien se rescató, nos deban 60.000 millones a todos los españoles y españolas. Al final, la crisis, el pelotazo urbanístico y la burbuja inmobiliaria los seguimos pagando los de abajo, mientras los de arriba siguen haciendo negocio.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

No dude de las intenciones de esta consejería, señoría. Yo creo que le he informado y lo he hecho con detenimiento. El objetivo es favorecer —y así lo he dicho— el acceso a la vivienda digna, y comparto la preocupación con usted —se lo he dicho—, especialmente de aquellos andaluces que más necesitan, que más necesitan la colaboración y la ayuda de este Gobierno, del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Pero a esta cuestión hay que tomar decisiones por todos los frentes, creo que es que ustedes siempre acaban simplificando, y se lo he dicho. Por todos los frentes supone contar con los promotores privados y con los promotores públicos, los promotores públicos son los ayuntamientos y nuestra propia agencia de Vivienda, con ese objetivo: facilitar y dar solución, respuesta a muchos andaluces que necesitan una vivienda digna, especialmente aquellos que más lo necesitan y a un precio asequible —y se lo he dicho—. Y, además, se lo tengo que decir que es que nos hemos encontrado esta cuestión bastante atrasada, fíjense, desde el año 2008 prácticamente la promoción, el impulso, de viviendas de las características que le estoy detallando

ha sido nula, ¿no? Es que esto hay que recordarlo. Y de ahí derivan buena parte de los problemas que nos encontramos. No se ha impulsado, por parte de los Gobiernos anteriores, la construcción de nuevas viviendas en alquiler. Y en materia de rehabilitación, tampoco, tampoco se han desarrollado las normas necesarias. Todo ello ha supuesto que se haya utilizado, —fíjese usted— la mitad de los recursos que el Gobierno de la nación destinaba a Andalucía. Eso es una falta de compromiso absoluta con los problemas y las necesidades que tenemos.

En definitiva, les puedo decir que nuestro compromiso, el de este Gobierno, se está materializando —se lo he advertido— en distintas órdenes que hemos aprobado, presupuesto que estamos consignando y aplicando, como el que le acabo de decir y citar; ordenes de rehabilitación de edificios y viviendas, en marcha, hoy, y en valor por 37 millones de euros, y la aprobación de un nuevo plan de vivienda —Vive en Andalucía—, que tendrá novedades y que recogerá este asunto que a usted le preocupa y que este Gobierno es su máxima prioridad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

11-19/POC-000497. Pregunta oral relativa a estudio de viabilidad para la implementación de servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta. Grupo proponente, Adelante Andalucía, relativo al estudio de viabilidad para la implementación del servicio ferroviario de cercanías en Almería, Bajo Andarax.

Su señoría tiene la palabra.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias.

Bueno, en mayo del 2018, la Dirección General de la extinta Consejería anterior de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, ordenó un contrato menor para un estudio de viabilidad para la implementación del servicio ferroviario de Almería al Bajo Andarax. Nosotros queremos saber cuál es la situación, cuáles son las principales conclusiones que..., en las que se llegó ese estudio, las actuaciones previstas por el Consejo de Gobierno, y qué difusión se le va a dar.

Esta mañana hemos hablado de movilidad sostenible. Creo que desde este Gobierno, para impulsar la movilidad sostenible, sería bueno que los trenes de cercanías fuesen una baza principal. Y también hemos hablado de la Andalucía despoblada; y en este caso también une las dos partes de la zona del Bajo Andarax.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

En la anterior legislatura, como usted ha indicado, se encargó un estudio de viabilidad para analizar la posibilidad de incorporar servicios ferroviarios de cercanías entre Almería y Santa Fe de Mondújar, que, como usted sabe, es competencia del Ministerio de Fomento. De las alternativas que se han analizado en este estudio, me pregunta usted por la conclusión principal. Le puedo decir que la alternativa más viable para la captación de demanda y para la rentabilidad socioeconómica es la que daría servicio a los municipios de Huércal de Almería, Pechina, Benahadux, Rioja, Gádor y Santa Fe de Mondújar. Esto supone una población en torno a 235.000 habitantes; por simplificar la principal conclusión, que era usted lo que me hacía referencia.

Decirles que concluido este estudio, y a la vista de los datos que arroja, entendemos que es necesario trasladar esta información y el estudio al Gobierno de España, para que considere esta información y, en consecuencia, pues valore acometer las inversiones necesarias para poner en marcha este servicio de cercanías.

Señoría, yo tengo que decirle que somos conscientes de diferentes debates que se han producido en este Parlamento en torno a la situación, también, del ferrocarril en la ciudad de Almería y en su provincia. Y que somos conscientes, también, de la prioridad que supone la llegada de la alta velocidad a la provincia de Almería y a la ciudad de Almería; también lo tengo que poner de manifiesto en esta primera intervención.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor CRESPO GARCÍA

—Doy por contestada la pregunta.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Señora consejera?

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Nada más, presidente.

Indicarles que vamos a trasladar, como le he dicho, al Gobierno de España este estudio. Y decirles que el compromiso de este Gobierno es mejorar el sistema tranviario en el conjunto de nuestra comunidad autónoma. Somos conscientes de las necesidades, y creo que es importante que pensemos en la vía convencional, en las cercanías, lo que supone para unir y para conectar municipios pequeños, medianos, de todas las provincias —hoy estamos hablando de la almeriense—. Y también somos conscientes de la importancia que tiene la llegada de la alta velocidad, como hemos comprobado recientemente en la provincia de Granada y en la ciudad de Granada. Yo le puedo decir que este Gobierno va a reclamar al Gobierno de España una apuesta firme y decidida por el ferrocarril en nuestra comunidad autónoma, especialmente en provincias que han sufrido mucho en los últimos tiempos, como es la provincia almeriense, por la que usted hace hoy referencia y traslada esta pregunta, así como por la provincia de Jaén.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000501. Pregunta oral relativa a la carretera A-389

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pregunta número 3; grupo proponente, Ciudadanos; en comisión, relativa a la carretera A-389. Esa la conozco yo, portavoz.

El señor portavoz de Ciudadanos tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Sí.

Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, mire, la carretera A-389, que es la carretera que une las localidades de Medina y Paterna, es la carretera de entrada natural a la Sierra de Cádiz. Esta carretera tiene un diseño del año..., creo que..., no lo he podido constatar, pero algunas fuentes dicen del año 1883. Este diseño sigue siendo exactamente el mismo que el actual, y presenta, evidentemente, graves carencias, graves problemas, como, por ejemplo, curvas muy cerradas, que tienen muy poca visibilidad; cambios de rasante con visibilidad cero. Y, además, tiene la problemática que tiene un ancho de 5 metros y que no tiene arcenes. En cualquier circunstancia, todo esto sería problemático, pero si a eso le añadimos que es la entrada a la cantera de La Barca de la Florida, estamos hablando de una circulación de vehículos —de vehículos pesados, además— que se puede llegar al número de entre tres mil y cuatro mil vehículos en momentos de alta productividad de esta cantera. Con el paso de los años, y con los sucesivos arreglos de la capa de rodadura, se han creado además unos desniveles de, en algunos puntos, de cerca de medio metro, con lo que los vuelcos de los camiones, ha habido más de una vez que se han producido.

Con todo esto, señora consejera, y después de las múltiples promesas del Partido Socialista de arreglar esta carretera, que no se han producido, a nosotros nos gustaría saber cuáles son las medidas que su consejería tiene pensado tomar para arreglar esta carretera.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Esta carretera a la que usted hace referencia, señoría, ha sido una de esas tantas olvidadas durante tantos años por el Gobierno socialista. Ya hace años que se redactó un estudio informativo para enlazar este tramo con la autovía A-381. Este estudio informativo fue el documento base para la redacción de dos proyectos de construcción, que hubieran subsanado las actuales deficiencias de esta carretera, a las que usted ha hecho referencia detallada y de las que le tengo que decir que soy plenamente consciente.

En el año 2008, la falta de decisión política ante la crisis económica hizo caer este proyecto en el olvido. Era cuando, en ese momento, el Partido Socialista habló de «reprogramar». Pues también reprogramó la actuación sobre esta carretera. Pero, ¡qué casualidad!, el 28 de octubre de 2018 —treinta y cinco días antes, solo treinta y cinco días antes de las elecciones autonómicas—, el delegado de Fomento en la provincia de Cádiz anunció que la Junta contaba con un borrador de trazado para esta carretera. Imagínese si la Plataforma Ciudadana creyó poco, una vez más, al Partido Socialista que se manifestó en horas, sobre la marcha, diciendo que querían que llegase esta infraestructura, y que clamaban por esta infraestructura, comprometida desde hace tantos años.

La carretera entre Paterna y Medina es una carretera peligrosa, por su estrechez, por su trazado; un trazado antiguo, que necesita de una actuación de mejora, porque esta mejora es la mejora de su seguridad vial la reducción de accidentes, que, por cierto, han sido numerosos. Señoría, es necesario acometer el acondicionamiento de la carretera, con la prioridad que requiere, para mejorar la seguridad de esta vía.

Ya les anuncié en sede parlamentaria la necesidad de contar con estudios y proyectos para poner en marcha las infraestructuras que Andalucía demanda y que formará parte de nuestro banco de proyectos. En la partida a que he hecho referencia, para redactar, actualizar proyectos, forma parte esta infraestructura. Ahora sí, y desde el 29 de enero de este año, contamos en la Consejería con el estudio previo del ensanche y refuerzo de la carretera A-389, entre Paterna y Medina Sidonia. Y, por supuesto, le vamos a dar el uso para el que fue concebido, no lo vamos a archivar. Este documento servirá de base para la redacción del proyecto de construcción, dirigido por los técnicos de la propia consejería. Se ha previsto un plazo, que el mes de noviembre de este año contaremos con el proyecto redactado, supervisado, con el documento de construcción terminado. Y, señoría, le tengo que adelantar que en poco tiempo colocaremos la primera piedra de esta infraestructura. Señorías, les anuncio que a inicios del año 2020, en enero de 2020, se licitará en concurso público abierto la ejecución de estas obras.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor portavoz.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Agradecerle la respuesta a la señora consejera, y que todos los gaditanos que vivimos por aquella zona estoy seguro que nos alegramos de esta noticia.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Señora consejera, damos por concluida la pregunta.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Sí.

11-19/POC-000534. Pregunta oral relativa al papel del Puerto de Málaga en el necesario cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos pregunta número cuatro, el grupo proponente es Adelante Andalucía, relativa al papel del Puerto de Málaga en el necesario cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía.

Tiene la palabra su portavoz.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí. Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, ya, señora consejera, damos por formulada la pregunta.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora consejera, tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como usted conoce, el puerto de Málaga está calificado de interés general del Estado, por la ley 27/1992, de 24 de noviembre, y se ha reservado su gestión directa, por lo que mantiene su competencia exclusiva sobre el mismo, de acuerdo al artículo 149 de la Constitución. A la Comunidad Autónoma de Andalucía le compete, conforme a los artículos de nuestro Estatuto de Autonomía, en concreto el 48.4 y el 64.1, que respecta a los puertos pesqueros y a los puertos de refugio, deportivos y en general, los que no tengan la calificación legal de interés del Estado. De acuerdo a este artículo 64.2 de dicho Estatuto, Andalucía tiene competencias de ejecución sobre un puerto con clasificación de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión directa, no siendo este el caso del puerto de Málaga.

No obstante, señoría, sin ser nuestra competencia, este Gobierno va a colaborar con todo aquello que entienda necesario la Autoridad Portuaria, con el fin de seguir potenciando un puerto que tiene vocación de ser de los más importantes de todo el Mediterráneo. Y lo vamos a hacer coordinando, organizando el día a día, el pulso, el objeto de todos los puertos de interés del Estado. Usted ya sabe que se han producido dos encuentros, dos reuniones dirigidas por el consejero de Presidencia, en la que también he participado, con el objetivo de ante la dirección y el rumbo de estos puertos, pues también el Gobierno andaluz comprometerse en su ayuda, colaborando en su día a día, como le decía, y en sus objetivos comerciales

para posicionarse, aun mejor en el resto del mercado y para seguir creando empleo y nuevas oportunidades para Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor portavoz, tiene la palabra.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí. Teniendo en cuenta esas cuestiones competenciales, tanto la pregunta como una proposición de ley, para este grupo la presentamos en Economía, porque entendíamos que sobre todo y ante todo lo que estábamos hablando era de cómo utilizar ese puerto de Málaga para el necesario cambio del modelo productivo andaluz en aquella zona. Aun siendo derivada aquí, entendemos que debemos plantearla aquí. Para nosotros el puerto deportivo de Málaga es un claro ejemplo de aquella situación que hay que revertir. Un puerto deportivo, un puerto abierto a la ciudadanía en sus aspectos del muelle 1, con una zona de ocio que debe ser compatible con la función de transporte de mercancía y de personas que tiene el puerto de Málaga, pero que esa apertura, esa estrategia por potenciar ese punto de vista de gran parque de atracciones, por decirlo de alguna manera, va en detrimento a estas dos cuestiones, sobre todo va en detrimento a esa cuestión mercantil que tanto potencial podría tener en la provincia de Málaga, que tanto potencial desaprovechado hay. No es una cuestión de comparativa con otros puertos, pero sí hay que poner datos encima de la mesa. Hay otros puertos de Andalucía que pueden abarcar barcos con tonelaje muchas veces inferior, casos como el del fluvial de Sevilla, donde puede aceptar barcos de 7.000 toneladas frente a las 50.000 que pueden descargar en el puerto de Málaga, y sin embargo tiene el doble de tráfico de mercancías el de Sevilla que el de Málaga, y vuelvo a decir, no es una cuestión comparativa pero sí hay que ponerlo encima de la mesa.

Nosotros entendemos que la Junta de Andalucía sí tiene que hacer esa cuestión fundamental de intentar coordinar a las distintas administraciones que tienen que ver con el puerto de Málaga, a los distintos agentes que tienen que ver, sindicatos de los trabajadores, empresarios, parque tecnológico, centro de transporte, para intentar mejorar aquellas condiciones que, infraestructuras al menos, que harían posible potenciar esos usos productivos del puerto de Málaga. Estamos hablando de una inversión fundamental como el soterramiento ferroviario que depende del Estado, y que la Junta de Andalucía debe exigir al estado su puesta en marcha, porque comunicaría el puerto de Málaga, en 15 minutos, tanto con el PTA como el centro de transporte, como también, a poco más distancia, con el anillo ferroviario de Antequera, el futuro puerto seco. Tenemos que revertir la situación actual en la cual se le está robando, por decirlo de alguna manera, espacio a esa zona comercial. Fue la noria, donde las dos patas de la noria entraban dentro de una zona de almacenaje, ahora es la pretensión del auditorio. Estamos hablando cómo el puerto de Málaga tiene en su sistema de almacenaje barracones como los que denunciamos en educación, la zona de almacenaje en carpas de preinstalación. Y tenemos por

tanto que revertir, y ahí sí la Junta de Andalucía debe hacer ese papel de dinamizador de ese cambio del modelo productivo para..., como ejemplo de la reversión que tiene que haber en general. Como decíamos antes, el puerto deportivo..., el puerto de Málaga es..., las pretensiones es hacerlo en un gran puerto deportivo. Y nosotros entendemos que debe no revertir hacia un gran modelo donde el puerto de Málaga sea ejemplo de generador de empleo de calidad, en contra de ese empleo café con leche que es el que genera esa parte, esa parte de puerto deportivo de gran sala de exposiciones, y donde únicamente tenemos empleo precario.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Señorías, decirle que este Gobierno es consciente de la importancia que tiene el puerto de Málaga, que tiene su influencia en la provincia de Málaga, y lo que representa, pero también para el conjunto de la economía de nuestra comunidad autónoma. Somos conscientes de la importancia que representan y que tienen los puertos, los puertos del Estado y también los puertos que gestiona esta consejería. La importancia que tienen para la vertebración de Andalucía, para la creación de economía, de nuevas oportunidades comerciales, de negocio, pero también para la creación de empleo. Y coincido con usted.

Un empleo que hay que propiciar, favorecer con diferentes alternativas y con diferentes propuestas, buscando ese empleo de calidad tan necesario en nuestra comunidad autónoma. Y le debo decir que coincidimos absolutamente porque esa es prioridad de este Gobierno, tomar cuantas iniciativas sean necesarias para favorecer la creación de empleo. Y somos conscientes del papel que los puertos, y en este caso el puerto de Málaga, tienen en el conjunto de nuestra economía y lo que representa también en nuestro producto interior bruto. Por tanto, sí que debo decirles, sin tener esa competencia directa, este nuevo Gobierno muestra su compromiso con el puerto de Málaga, con su autoridad, con su presidente del puerto de Málaga, que le ha ofrecido y que le ofrece absoluta colaboración para participar en esa dinamización que usted hacía referencia para favorecer la continuidad de proyectos que benefician la economía del puerto de Málaga. Es la economía de todos, también de la ciudad de Málaga.

Y en base a eso, le vuelvo a decir que entendemos que la labor de este Gobierno es coordinar para impulsar, para favorecer iniciativas, para estrechar la mano a los puertos competencia del Estado para poner en marcha diferentes alternativas de negocio, bien sea derivado del sector comercial, del sector turístico, tantos proyectos que tiene el puerto de Málaga para seguir creciendo, para seguir compitiendo, ganando en competitividad, donde el Gobierno andaluz va a ir de su mano y va a favorecer la llegada de esos proyectos en la medida de las competencias que tiene este nuevo Gobierno.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

11-19/POC-000731. Pregunta oral relativa a la construcción de un camino peatonal en la urbanización «La Atalaya de Cártama» (Málaga)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pregunta número cinco, por grupo proponente, el Grupo Socialista, relativa a la construcción del camino peatonal en la urbanización «La Atalaya de Cártama» (Málaga).

Tiene su portavoz la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, el pasado mes de marzo, esta comisión aprobó por unanimidad de todos los grupos una proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, y defendida por esta diputada, para construir un camino peatonal y un carril bici en las urbanizaciones de «Doña Ana», «Atalaya de Cártama» y «Sierra Llana», en el municipio malagueño de Cártama. En aras del consenso y del superior beneficio de las vecinas y vecinos de estas urbanizaciones transaccionamos la parte propositiva de resultas de la cual se aprobó un texto que consta en esta pregunta oral, y sobre dicha cuestión específicamente queríamos preguntarle, señora consejera.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo quiero empezar saludando a la plataforma de vecinos de estas urbanizaciones, que sé que están siguiendo con expectación este debate —lo sé por las redes sociales— y debo comenzar haciéndolo.

En efecto, el pasado 27 de marzo, se aprobó la proposición no de ley en la que se instaba a este Gobierno a la planificación financiera, a la planificación técnica de la construcción del camino peatonal para conectar la urbanización La Atalaya.

En estos días transcurridos, ya hemos dado los primeros pasos, señorías.

Como bien saben, se han presentado los presupuestos de 2019, en el que se ha incorporado dotación suficiente para el inicio de la redacción del proyecto que regirá la construcción de este camino peatonal. Ya es

mucho más que lo que hizo el Gobierno socialista en los últimos treinta y siete años, incluso el Ayuntamiento de Cártama, también socialista.

Porque, señorías, en pocos meses, recién aprobada la aprobación, nos pusimos a trabajar. Y, señorías, hay que dar cumplimiento a lo acordado en esta comisión. Y, por supuesto, decirles también que lo expresamos en el debate de esa proposición no de ley: esta consejería se pone a disposición de los vecinos, de la plataforma, que sé el tiempo que lleva trabajando, peleando, reclamando esa infraestructura para mejorar su calidad de vida también, para mejorar su seguridad vial también, y ponernos a disposición de la plataforma para establecer con ellos el proyecto, darles a conocer en qué situación se encuentra, así como también ponernos a disposición del Ayuntamiento de Cártama. Yo creo que es obligación estar a disposición del ayuntamiento, también de sus técnicos, mostrando esa colaboración, asesoramiento, apoyo técnico, para que esta infraestructura sea una realidad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Continuamos...

Perdón, la portavoz del Grupo Socialista tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, señor presidente.

Le vuelvo a leer el texto de la parte propositiva de aquella PNL que, como digo, aprobamos todos los grupos por unanimidad: «Planificar financiera y técnicamente la construcción de un camino peatonal y un carril bici que mejore y amplíe el arcén de la carretera que conecta las urbanizaciones Doña Ana, Atalaya de Cártama y Sierra Llana con la rotonda del punto kilométrico 3 de la carretera A-7057, en el término municipal de Cártama, Málaga, con la finalidad de poder tener una conexión segura que la una al resto del municipio, con la instalación de medidas de protección mediante biondas, y la iluminación de la senda peatonal para su uso nocturno. Todo ello con la disposición de la partida presupuestaria necesaria en las cuentas públicas de 2019 de la Junta de Andalucía para la redacción del proyecto, y con la colaboración del Ayuntamiento de Cártama».

Se lo vuelvo a leer de forma literal, señora consejera, porque, aunque usted ha dicho en la respuesta a esta pregunta, que está incluido, que está pintado dentro de los presupuestos del año 2019, nosotros no lo hemos encontrado por ningún sitio. Tampoco lo ha hecho la plataforma, que lleva semanas —precisamente por redes sociales— etiquetándola a usted en concreto, a los diferentes portavoces de Fomento que estamos aquí en esta comisión, al Ayuntamiento de Cártama, etcétera. Pero, ustedes han tenido la llamada por respuesta.

Así las cosas, el Grupo Socialista —y también lo hizo Adelante Andalucía—, presentamos enmiendas a los presupuestos incluyendo la redacción del proyecto.

Quiero tranquilizar a la plataforma, porque nos decían que hubiesen querido que se incluyese el proyecto de forma completa en las cuentas del 2019. Ya les explicamos que lo que se recogía en la parte propositiva

de la PNL aprobada era, precisamente, la redacción del proyecto y porque, como grupo que estamos ahora mismo en la oposición, pero que hemos sustentado al Gobierno durante muchos años, sabemos que en un presupuesto que va a tener una ejecución de tan solo cinco meses, era imposible introducir la realización completa del proyecto.

Hemos tenido la llamada por respuesta, como le digo, pero también de otros grupos que se han hecho las fotos en dicho punto kilométrico. Esta diputada que está aquí no ha tenido que hacerse la foto, porque ha trabajado en el Ayuntamiento de Cártama y conoce perfectamente el camino, porque lo ha tenido que recorrer. Entonces, nos parece curioso que usted diga que aparece en el presupuesto cuando no lo hemos encontrado, y ustedes mismos decían que lo que no está en el presupuesto no se va a ejecutar.

Simplemente, señora consejera, lo que le pido es que cumpla con su palabra, que cumpla con los vecinos y con las vecinas de Cártama, porque el ayuntamiento también lo va a hacer. Y este grupo parlamentario, el Grupo Socialista siempre va a estar del lado de esas vecinas y vecinos que, al fin y al cabo, a lo que aspiran es a poder transitar por su municipio con seguridad.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Mire, señoría, yo conozco el texto, lo que se aprobó en la proposición no de ley en esta comisión y en base a este acuerdo sé lo que estamos trabajando.

Mire, señoría, yo creo que, si el Partido Socialista pone en duda que no se vaya a hacer un proyecto porque no aparece en los presupuestos, es que el ladrón se cree que es de la misma condición, porque ustedes eran los que no provincializaban los presupuestos, señoría.

Los presupuestos de la Consejería que dirijo no están provincializados al cien por cien, usted lo conoce; estamos avanzando en esa provincialización. Y yo he destacado los proyectos que estaban en marcha en la provincia de Málaga, eso recoge el presupuesto de 2019, así como he anunciado la construcción de dos proyectos, que entendemos como prioritarios y que son de legislatura, que se los vuelvo a recordar: la autovía Málaga-Campillos-Ronda, su desdoble; y la conexión de La Axarquía con Alhama de Granada, con la A-402.

Esas son las dos infraestructuras que yo le he detallado, cuando hemos hablado de los presupuestos de esta consejería, empezar a elaborar proyectos.

Y, mire usted, ya estamos trabajando, se lo estoy diciendo, sobre la redacción del proyecto que fue aprobado en esta comisión por la unanimidad de todos los grupos.

Pero, mire, señoría, es que usted ahora coge una bandera, la defiende, cuando su propio partido y cuando su propio Gobierno, en la pasada legislatura, ni escuchó a esta plataforma ni preguntó por este asunto en ningún sitio. Incluso previo a las elecciones autonómicas se celebró una reunión entre los responsables de la Consejería, del Ayuntamiento y no se llegó a ningún acuerdo, como usted conoce, para desesperación de estos vecinos, que reclamaban una solución que, vuelvo a decirle, es una solución vial y que con el proyecto constructivo, vamos a proporcionarla al Ayuntamiento de Cártama.

No ponga en duda este nuevo Gobierno, señoría, no puede poner en duda este nuevo Gobierno porque lleva cuatro meses, señoría. Ustedes son los que se les puede poner en duda, porque son muchos los incumplimientos, son muchos los proyectos que han anunciado, que han presupuestado, que no tenían partida en los presupuestos, que nadie encontraba, mirándolo arriba y abajo, como dice usted, que lo están mirando esta plataforma, a la que vuelvo a saludar en esta mañana, y que nunca llevaron a cabo. Este, uno de ellos que ustedes obviaron y olvidaron, por el que usted me pregunta y por el que yo le respondo en el que ya estamos trabajando en la redacción de su proyecto.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000877. Pregunta oral relativa a regulación y autorización de la práctica del *puenting* en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, número 6; grupo proponente, el Grupo Socialista; relativa a regulación y autorización de la práctica del *puenting* en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, estamos ante el *puenting*, una actividad deportiva que utiliza los puentes y los espacios naturales para su práctica, una actividad de moda, que ha crecido mucho en demanda y que se ha convertido en un nicho de negocio con las empresas que lo organizan, pero también para los pueblos donde se ubican estos puntos de saltos, porque generan ingresos a través de un turismo activo.

De hecho, ya lo regulaba un decreto de la antigua Consejería de Deporte, 20/2002, de 29 de enero, donde aparecían los requisitos que tenían que reunir las empresas para poder ofertar esta actividad y, lógicamente, Andalucía —y, en particular, si me permiten, Granada por su orografía—, pues eran puntos de interés.

Para poder utilizar la infraestructura de la Junta, lógicamente, requiere la autorización de la Junta de Andalucía; sobre todo, a raíz de un accidente con un fallecimiento en Granada, en el valle de Lecrín.

Y lo que queríamos preguntarle a la señora consejera es cómo se encuentran estas autorizaciones. Para ello, habría que elaborar un marco jurídico, y cómo se encuentra este marco jurídico que permita poder autorizar esta práctica en determinados puentes de interés para las empresas que realizan este tipo de actividad.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Mire, señoría, en 2017 fue aprobada, incluso por unanimidad también, una proposición no de ley relativa a la práctica del *puenting* en infraestructuras competencia de la Junta de Andalucía.

El centro directivo correspondiente en ese momento redactó el proyecto de decreto para regular esta actividad del salto del puente.

El informe de la asesoría jurídica, sobre el que hemos tenido acceso a raíz de preguntarnos usted por esta cuestión sobre aquel proyecto, fue en ese momento rotundamente claro y contundente, al plantear dudas jurídicas insalvables. Traslada el informe que va en contra del propio sentido, incluso de la Ley de Carreteras. Por tanto, no considera el informe adecuado al ordenamiento jurídico la autorización de esta actividad en el dominio público, porque «la ley solo permite la circulación de vehículos automóviles y las autorizaciones para obras, instalaciones o servicios de interés general» —le leo parte de ese informe.

Nos traslada el Gabinete Jurídico que sería necesario, por tanto, un cambio de la legislación, previo a regular el *puenting*, que rige la gestión de nuestras propias carreteras.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor portavoz, se da por...

Señora consejera, ¿quiere añadir algo más en esta pregunta?

Damos por concluida la pregunta.

11-19/POC-000894. Pregunta oral relativa a infraestructuras de apoyo al sector pesquero

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la 7; pregunta con ruego de respuesta oral en comisión; grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular; relativa a infraestructuras de apoyo al sector pesquero. Su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, la importancia del sector pesquero andaluz y de lo que supone como medio de vida para miles de familias andaluzas creo que estamos todos..., creo que en eso estamos todos de acuerdo.

Es cierto que el sector pesquero tiene muchos frentes abierto con muchas administraciones y necesita de la proactividad de esas administraciones, administraciones como la Unión Europea, la Administración del Estado, el Gobierno de España, y por supuesto el Gobierno andaluz, a través de fundamentalmente dos consejerías: la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, y de la Consejería de Fomento, que es a la que dirigimos nuestra pregunta, como es lógico, porque para eso estamos en esta comisión. No hace falta que yo le diga, señora consejera y señoría, que las infraestructuras pesqueras son una pieza fundamental, también las que tienen que realizar la Consejería de Fomento, son una pieza fundamental para el desarrollo de la actividad pesquera y para que esa actividad sea mucho más eficaz y mucho más competitiva. Hemos comprobado durante todos estos años como los puertos pesqueros andaluces que son gestionados por la Agencia pública de Puertos de Andalucía (APPA) no han sido durante estos años motivo de desvelo para el Gobierno anterior.

Y hemos comprobado como las infraestructuras de atraque de la flota pesquera era una infraestructura absolutamente obsoleta por la que no se hacía absolutamente nada. Hemos comprobado como no se realizaban los dragados necesarios para la entrada a los puertos de los propios puertos pesqueros. Hemos comprobado cómo se abandonó la inversión de infraestructuras en las mejoras de los centros de comercialización, por ejemplo, las fábricas de hielo. Y así podría seguir y continuar, pero como estamos seguro que las cosas han cambiado, señora consejera, y además han cambiado para bien, lo que sí nos gustaría saber en el día de hoy, a través de la respuesta a esta pregunta que nosotros le formulamos, es ¿cuáles son las inversiones que tiene previsto realizar en infraestructura de apoyo al sector pesquero desde el Gobierno, y más concretamente desde la consejería que la que usted es titular?

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor portavoz.

Señora consejera.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Conocemos la importancia de esta actividad y lo que representa también para el conjunto de nuestra economía. Fíjese, le voy a dar algún dato. A lo largo del litoral andaluz se sitúan 22 instalaciones portuarias destinadas, en mayor o menor medida, a la pesca, ocupando casi 430.000 metros cuadrados. Estamos hablando de un suelo destinado para actividad pesquera que representa, que es equivalente a 52 campos de fútbol, lo que nos da una idea de la magnitud de la importancia de esta actividad y de este sector.

Respecto a su volumen de captura, señoría, la actividad pesquera en los puertos dependientes de la comunidad autónoma vienen mostrando una ligera tendencia a la recuperación en volumen de capturas. De hecho, cerró 2018 con un volumen superior de 31 millones de toneladas, lo que supone un valor en primera venta de 125 millones de euros. Esto supone que nuestros puertos pesqueros generan una gran actividad. Somos cocientes de ello, generan también muchos puestos de trabajo. Por eso hay que potenciar esta actividad, y es objetivo claro de este nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía que está llevando a cabo importantes inversiones con ese objetivo de mantener operativas plenamente estas infraestructuras pesqueras y mejorar también las condiciones de trabajo de nuestros pescadores.

Señoría, en este año 2019 se han iniciado inversiones importantes para el sector pesquero en los puertos que gestiona el Gobierno de la Junta de Andalucía que dirige esta consejería, 4,3 millones de euros. Le detallo alguna: la mejora tecnológica del sistema de Garrucha, la pavimentación de las explanadas operativas de las Lonjas de Adra, Barbate y Rota, el nuevo centro de depuración de moluscos y mejoras de las condiciones de seguridad y operatividad del puerto de Bonanza, el nuevo equipamiento para la descarga de pesca fresca y nuevas infraestructuras en el puerto de Barbate, la modernización de la fábrica de hielo en las lonjas de los puertos de Barbate, Chipiona y Marbella, la instalación de pantalanés para la flota artesanal del puerto de Conil, las mejoras del sistema de defensa y escala en el puerto de Islas Cristina, el pantalanés de apoyo para la flota artesanal en Punta Umbría, la dotación de módulos de aseos y sistema de videovigilancia en el puerto pesquero de Mazagón, o la urbanización de la explanada la lonja pesquera e instalación de puntos de amarres para la flota de pesca en la caleta de Vélez.

Igualmente, estamos actuando ya con un proyecto, una nueva lonja pesquera en el puerto de Fuengirola. Asimismo, señorías, esta consejería tiene previsto iniciar la contratación dentro de este año de 2019 de distintas actuaciones relacionadas con los siguientes puertos: el puerto de Bonanza, la mejora de los pantalanés pesquero del puerto de Rota, la modificación y mejora de toda la estructura de atraques de la flota de Chipiona, la mejora integral de la zona pesquera de Punta Umbría, la mejora de las zonas de almacenamiento también en el puerto de Fuengirola, o mejoras de diferentes infraestructuras en las provincias también de Almería, Málaga, Huelva y Cádiz, con una inversión superior al millón de euros.

Señorías, yo creo que se muestra hoy..., mostramos el compromiso con un sector el pesquero que sabemos que el trabajo importante que desarrolla día a día en el conjunto de nuestra comunidad autónoma y que va a contar, tal y como le he indicado, con el compromiso de este nuevo Gobierno para mejorar esas

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

infrainstalaciones pesqueras, que eso signifique representar, mejorar e impulsar una actividad que tiene todo nuestro compromiso y también todo nuestro apoyo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

11-19/POC-000909. Pregunta oral relativa a la carretera A-306

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la pregunta número ocho, el grupo proponente es Ciudadano, y es relativa a la carretera A-306.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor MORENO MADUEÑO

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera.

Se da las circunstancias de que las capitales de Córdoba y Jaén son las dos únicas de Andalucía que no están ligadas por una autovía de manera directa. El problema, señora consejera, es que el proyecto de conexión por autovía entre Córdoba y Jaén, para lo que solo falta un tramo de aproximadamente 57 kilómetros, con un coste estimado aproximado entre 180 y 280 millones de euros, va ya para 23 años desde que se empezó a hablar en serio de su necesidad. Un proyecto que además conectaría dos importantes autovías de nuestra comunidad autónoma, como son la Autovía del Olivar, que une Estepa con Úbeda, con..., la conectaría con la A-4, que une Sevilla con Madrid, y ligaría de esta manera efectiva, como decía anteriormente, las dos capitales de provincia únicas de Andalucía, que de momento no están conectadas de manera directa por autovía.

Señora consejera, el Partido Socialista venía, como ya he dicho anteriormente, durante 23 años prometiendo este necesario proyecto, a sabiendas, es evidente, de que nunca tenía pensado ejecutarlo. El resto de los grupos políticos lo hemos reclamado y también lo hemos prometido durante muchos años. Por lo tanto, nadie duda ya de la necesidad de este proyecto, ya que esto supondría un importante motor para el desarrollo industrial y turístico de estas dos provincias, principalmente por Jaén, que, como todos sabemos, ha sido durante muchos años aislada y abandonada por el Partido Socialista, y, aunque esté en una zona céntrica de nuestra comunidad, se encuentra arrinconada en cuanto a comunicaciones se refiere.

En base a ello, señora consejera, yo le pregunto: ¿en qué estado se encuentra el proyecto de desdoblamiento de la carretera de la autovía A-306 entre Torredonjimeno y El Carpio, y qué previsiones tiene el nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía al respecto?

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La señora consejera tiene la palabra.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Gracias, señor presidente.

Señoría, usted ha hecho referencia un poco al histórico de esta vía.

Mire, siendo consejera de Fomento y Vivienda Elena Cortés, paralizó las actuaciones que se estaban acometiendo en esta carretera y por las que usted hoy pregunta. La Agencia de Obra Pública dependiente de la consejería recibió en noviembre y diciembre de 2011 la atribución de competencias para la construcción, mantenimiento y explotación de varias actuaciones recogidas en el plan de inversiones anterior, y que se iban a financiar mediante colaboración público privada. Entre estas actuaciones, se encontraba la autovía que uniría Córdoba con Jaén, la A-306, que apenas será una breve referencia en el Plan Pista, luego dicen denostado, pero verá, esta infraestructura me da una breve referencia condicionada, y así aparecía con asterisco en el tiempo a los niveles de tráfico alcanzados.

Los Gobiernos socialistas podrían haber dado un paso de gigante en las infraestructuras en la provincia de Jaén, señoría, pero no fueron capaces, no fueron capaces de vertebrar esa conexión este oeste andaluz. Como paso previo es necesario redactar los estudios de viabilidad, de trazado y de construcción de estas infraestructuras. Usted ha detallado algunas de ellas.

Les hemos informado que esos proyectos prioritarios, tal y como decía antes, cuáles eran los de la provincia de Málaga para la provincia de Jaén, es la conclusión de los dos tramos pendientes de la autovía del olivar, que unen Martos con Alcaudete, sobre la que ya hay partida, existe partida para dar comienzo al estudio y al proyecto de construcción, señoría, tal y como anuncié en el debate de presupuestos. Igualmente les indiqué qué proyecto también importante y prioritario de este nuevo Gobierno, el proyecto para el aumento de capacidad de la carretera A-311, entre Andújar a Jaén, que también lleva tiempo reivindicada y solicitada en la provincia de Jaén.

Y, señoría, soy consciente también de la necesidad de esta infraestructura y de los incumplimientos sistemáticos en torno a ella. Y hoy debo indicarle que será en el presupuesto de 2020, señoría, en el que se introducirá una partida para el estudio de viabilidad, para el incremento de capacidad de la vía por la que usted me pregunta, la A-306, entre El Carpio y Torredonjimeno. Yo les pido paciencia porque —vuelvo a decir lo mismo— es que no existen ni proyectos. Sobre esta vía que me está preguntando, el Partido Socialista, además de insatisfacción y de incumplimientos, tan solo nos ha dejado un estudio previo informativo. Luego, tenemos que empezar por contar con una partida presupuestaria para encargar ese estudio y para conseguir tener el proyecto constructivo de esa infraestructura que —somos conscientes— es necesaria en la provincia de Jaén.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Tiene el uso de la palabra el señor...

[Intervención no registrada.]

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al punto 3 del orden del día, en aplicación del artículo 164.3 del Reglamento, pregunta escrita con tratamiento de pregunta oral... Me trasladan, desde el Grupo Parlamentario Adelante Andalucía, que ha sido sustanciada; por tanto, decae.

Y damos por concluido el punto tres. Y antes de pasar al número cuatro, hacemos un pequeño receso, de unos minutos, para despedir a la señora consejera y continuar con el orden del día.

La señora CARAZO VILLALONGA, CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

—Muchas gracias, presidente. Gracias por la paciencia, como siempre.

[Receso.]

11-19/PNLC-000002. Proposición no de ley relativa a arreglo urgente de la A-401, en la provincia de Jaén

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a dar comienzo..., bueno, comienzo; a continuar el orden del día. Ruego al señor letrado que se incorpore a la Mesa, y a los demás portavoces.

Continuamos con el punto 4, proposiciones no de ley presentadas por los diferentes grupos políticos. El 4.1; grupo proponente, Adelante Andalucía; proposición de ley en Comisión relativa al arreglo...

Ruego a sus señorías que tomen asiento, para continuar.

... urgente de la A-401, provincia de Jaén. Su portavoz tiene la palabra.

El señor CANO PALOMINO

—Muchas gracias, señor presidente.

Hoy venía a la Comisión con el buen ánimo de haber encontrado en los portavoces de los distintos grupos mucha receptividad y cariño a la propuesta, cosa que quiero agradecer y poner sobre la mesa, porque he visto que hay una buena disponibilidad a dialogar y encontrar un texto que pueda dar satisfacción a un problema que es real, que va más allá de lo que puedan ser las ideologías políticas, y que pretende solventar un problema concreto.

Y me gustaría empezar esta presentación de la PNL con una cita de Sándor Márai que dice «no es verdad que la fatalidad llegue ciega a nuestra vida; no, la fatalidad entra por la puerta que nosotros mismos hemos abierto, invitándola a pasar...». Esto está tomado de su libro *El último encuentro*. Y me hace pensar precisamente en cómo la fatalidad se ha ido cebando en esa zona con muchas personas, y, desgraciadamente, muchas de ellas jóvenes; algunas además precisamente en circunstancias que tuvieron especial relevancia por tratarse de cuatro muchachos y muchachas jóvenes de la localidad de Jódar, dos de ellos mellizos, un chico y una chica, hijos de Fernando, un compañero de Podemos de Jódar, y que tuvo lugar en la campaña electoral pasada de las autonómicas. De ahí que la parte emocional de esta proposición no de ley, pues, está muy presente, y estoy seguro que todos los grupos la comparten, y quizás explique la especial sensibilidad que los grupos están teniendo para acoger esta propuesta.

Sin cansarles, puesto que el texto de la exposición de motivos lo tienen, quería destacar algún párrafo, concretamente el que dice: «todos los fallecimientos de la carretera son una insoportable pérdida para familiares y amigos, y lo son todavía más cuando la reiteración convierte un tramo de carretera en un punto negro o en un recorrido en el que se concentran los accidentes». Intuimos, entonces, que es determinante el mal estado de la vía, y que estas cuatro muertes prematuras a las que me refería antes podrían haberse evitado; que esta carretera se ha convertido en un imán para la fatalidad, para todas las personas que circulan por ella. Basta con hacer el recorrido entre Baeza y Jódar, o continuar en dirección a Huelma, o a salir por los Montes Orientales hacia la provincia de Granada, pues, para comprobar que este primer tramo tiene unas in-

suficiencias muy marcadas en la adherencia, en la calidad del firme, en el trazado de las curvas, en la señalización, en los distintos elementos que hacen que una carretera pase de ser segura a no serlo.

Se trata, además, de un tramo de vía que tiene un importante número de vehículos, unos 1.900 vehículos diarios. De ellos, un alto porcentaje de vehículos pesados y un número de vehículos y porcentaje de vehículos pesados que se incrementa sustancialmente cuando se trata de la época de la recogida de la aceituna, de la campaña de la aceituna, en donde se multiplica el número de vehículos y el número de vehículos pesados o de vehículos lentos.

Por lo tanto, resolver adecuadamente este tramo de carretera en donde ya se ha intervenido, es justo decirlo, en distintos puntos, y así se señala en la PNL, en años anteriores por parte de la Administración del anterior Gobierno, se ha intervenido para mejorar distintos puntos negros que había o distintos elementos que eran precisos modificar, y se ha hecho en distintos años, no solo en esta legislatura pasada, sino en anteriores.

Por lo tanto, reconociendo las mejoras que esta carretera a lo largo de su recorrido ha tenido, queda por resolver este primer tramo, y eso es lo que venimos a hacer como propuesta en esta moción. Y hay un encuentro, una solución a la que hemos llegado a partir de las enmiendas. De manera que el punto primero — si me permite el presidente, para concluir— el punto primero quedaría como una enmienda de transacción a partir de la propuesta de la enmienda que formula el grupo de Ciudadanos —y que se lo paso ahora a la Mesa en un momento—.

El punto número 2 quedaría con la redacción de la enmienda que propone el Partido Popular. El punto número 3, igualmente, con la redacción de la enmienda que propone el Partido Popular. El punto 4 quedaría tal cual. Y el punto 5 quedaría con la redacción que ha propuesto el Partido Popular, que son en todos los casos, tanto en las que transaccionamos como en las propuestas de enmienda que se formulan, entendemos que mejoran el texto que subrayan la necesidad de hacerlo, de intervenir de acuerdo con la normativa vigente y con los criterios técnicos que son obligados, y que, por tanto, asumimos y consideramos que mejoran el texto de la PNL.

Sin enrollarme más en el asunto, puesto que se trata de un asunto importante para las personas que viven en la zona, por lo tanto importante para los administrados, más todavía para sus representantes, e igualmente para la Administración que ha de velar por el bien común, por el interés general de todas las personas, vuelvo a darle las gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

El turno de intervención corresponde a los diferentes portavoces. En primer lugar, por Vox Andalucía, tiene su portavoz la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Muchas gracias, señor presidente.

Realmente a esta PNL poco puedo añadir.

Simplemente, con la historia de que cuatro jóvenes perdieron la vida en esa carretera, y que esto se podía haber solucionado con una obra, pues yo creo que ya está justificado de por sí aprobar esta PNL.

Yo particularmente perdí a mi padre en una carretera, con lo cual, este tema lo asumo como algo propio, y entiendo que no puede haber otro camino.

Así que no me voy a extender mucho más. Simplemente decirle al compañero de Adelante que vamos a votar que sí, y que esperemos que se solucione lo antes posible, que no vuelva a ocurrir una desgracia como esta nunca más.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Por parte de Ciudadanos, su portavoz tiene la palabra.

El señor MORENO MADUEÑO

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Como bien ha dicho el compañero de Adelante Andalucía, la carretera A-301 se encuentra en la provincia de Jaén y tiene alrededor de 61 kilómetros, siendo el nexo de unión entre la provincia de Jaén y Granada. Utilizan esta carretera casi 2.000 vehículos diarios, entre los que se incluyen el transporte pesado de camiones que contribuye a deteriorar aún más la calzada. Esta carretera tiene más de 30 años construida, y la peligrosidad de la misma se traduce en una concentración de numerosos accidentes a lo largo de su trazado, y que, en la mayoría de las ocasiones, termina, lamentablemente, con la muerte de accidentados, debido a las condiciones de la carretera que carece de una adherencia adecuada, además de haber zonas donde la calzada está parcialmente hundida y desnivelada. Condiciones desfavorables que se empeoran, aún más, con la complicada climatología de la zona, ocurriendo además en los últimos meses un grave derrumbamiento por la inconsistencia de los suelos de arcilla que, por el deslizamiento de materiales, invadieron la calzada cortando el tráfico.

A lo largo de los años, la Consejería de Fomento de la Junta ha ido haciendo mejoras parciales para dar más seguridad a esta vía, si bien existen diferentes puntos donde se concentran los accidentes y el riesgo es mucho mayor. Entre los últimos trabajos que se proyectaron realizar en la zona fueron: el fresado de la capa de rodadura y su reposición; la mejora en la adherencia de la calzada en seis curvas específicas, así como la eliminación de ondulaciones existentes entre los puntos kilométricos 62 al 77, y la renovación de la señalización tanto vertical como horizontal. Todo ello, con la finalidad de dotar a la zona de una vía de comunicación con más seguridad y mejor adaptada a la conducción. Sin embargo, a pesar de estas reparaciones puntuales, no ha ganado en seguridad esta carretera.

En torno a esta carretera se han realizado diferentes manifestaciones de vecinos que reclaman más seguridad, con la finalidad de evitar esos accidentes, convocándose, en 2018, dos concentraciones realizadas

por la plataforma de vecinos, que finalmente fueron rechazadas y no se llevaron a cabo por impedimento de la Subdelegación del Gobierno. A pesar de no llevarse a cabo estas manifestaciones, la problemática sigue viva, no solo por el número de accidentes, sino porque también ya, en el seno del Ayuntamiento de Jódar se presentó, en noviembre del año 2018, una moción muy similar a esta proposición no de ley.

Para finalizar, he de decir que el Grupo Parlamentario de Ciudadanos es plenamente conocedor de que el arreglo urgente de esta carretera A-401, en la provincia de Jaén, es una verdadera necesidad y una demanda social en la zona, por lo que, es por ello, que hemos presentado algunas enmiendas que mejoran y desarrollan de manera más completa esta proposición no de ley, y que, por tanto, estaremos a favor de la misma.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Su señoría tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente.

Buenas tardes ya, señorías.

Bueno pues, desde el Grupo Parlamentario de Adelante Andalucía se nos presenta una proposición no de ley a la que resulta imposible, a la que resulta imposible decir que no.

Resulta imposible mostrarse contrario a una propuesta de acuerdo que tiene como objetivo único garantizar, salvaguardar y preservar la vida, la integridad y la salud de los muchos usuarios que, con mayor o menor frecuencia, utilizan esta vía, esta carretera, la A-401 de la provincia de Jaén. Es un tramo de cerca de 80 kilómetros que une dos comarcas: la comarca de La Loma, de Jaén, con la comarca de los Montes Orientales, de Granada.

Es también, sin duda, una propuesta cargada de sentimientos y de malos recuerdos, como ha dicho nuestro compañero de Adelante Andalucía, el proponente, para miles de familiares, amigos y vecinos que, por desgracia, han sufrido la pérdida de sus seres queridos.

Es este, sin duda, uno de los puntos más conflictivos de la provincia de Jaén. Por ello, desde el Grupo Parlamentario Popular nos mostramos total y absolutamente conformes con su espíritu, con su trasfondo, con su intencionalidad, y que, a todas luces, estamos seguros y plenamente convencidos que van a compartir el resto de las fuerzas políticas.

Estamos convencidos también, desde el Grupo Parlamentario Popular, que a esa vía hay que darle una solución definitiva. No compartimos que se pueda estar ni se deba estar dando continuamente parcheos a esta situación, como he dicho antes, sin acometer una intervención que sea integral, que dé una solución satisfactoria y definitiva.

No olvidemos, como he dicho antes, que estamos hablando de la vida y de la integridad de miles de usuarios. Pero ello, en pura lógica, no puede impedir, hasta que se acometa esa reforma integral, que actuemos de inmediato; sobre todo, en los puntos kilométricos que son o puntos negros o de concentración de accidentes —los TCA, conocidos como TCA—, porque en este caso, en la propia PNL, en la misma propuesta de acuerdo, están plenamente identificados en esos puntos kilométricos concretos, como son, en este caso, el 6 y el 7.

Hemos de reconocer también, desde el Grupo Parlamentario Popular, que algo esencial para mantener y conservar en buen estado una carretera es, lógicamente, obligación de la Junta de Andalucía, es lógicamente obligación de este Gobierno y es, lógicamente, obligación de anteriores Gobiernos de la Junta de Andalucía, que en este caso —he de recordarlo— fue nefasta, fue nefasta su gestión, y debemos cada uno entonar nuestra *mea culpa*.

Y en este caso, fue de nuevo el Partido Socialista, por su falta de competencia y de previsión, el que dejó, el que dejó caducar, no solo en Jaén, sino en seis de las ocho provincias andaluzas, de un total de 35 expedientes de contratación a distintas empresas para el mantenimiento y la conservación de las carreteras, de 35, 32 estaban caducados cuando la nueva Consejería de Fomento se hizo cargo de esta área de gobierno.

Así lo dijo públicamente y lo reconoció, que esa era la situación: de las seis provincias, ocho estaban sin contratos en vigor. Y por ello, tuvo que acometerse de forma urgente la firma de diez contratos, inicialmente, después de doce, y hasta hace poco tiempo se estaban firmando por la vía de urgencia otros diez contratos.

En total, esa caótica situación, como he dicho antes, de 35 contratos, 32 había dejado el anterior Gobierno Socialista caducar.

Pero desde el grupo parlamentario, hemos de decir y recordar que, como hemos dicho antes, al inicio de nuestra intervención, que estamos de acuerdo no solo con la propuesta, con su finalidad, sino que también queremos enriquecerla y aportar nuestro grano de arena; en este caso, con medidas o con enmiendas que creemos que la enriquecen y perfeccionan su texto.

Agradecemos la aceptación, por parte del Grupo de Adelante Andalucía, de las tres enmiendas presentadas a los puntos 2, 3 y 5. Y lo que parece, lo que parece que se va a dar, que va a ser una aprobación por unanimidad, pues nos satisface enormemente.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno a la portavoz del Grupo Socialista.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías.

Parece ser que se va a consumir y vamos a tener un amplio consenso, el de la unanimidad, para el arreglo urgente de la carretera Úbeda-Moreda, la A-401. Es una carretera, como ya han dicho los portavoces

que me han precedido, muy transitada por los vecinos de la comarca y que, desgraciadamente, se ha cobrado muchas vidas. La última fue en enero de este año —un vecino de Bélmez de la Moraleda—, pero el mayor punto de inflexión y, sobre todo, de reflexión para los vecinos y vecinas de la comarca, para los usuarios de la vía, fue el trágico accidente del pasado mes de noviembre, en el que perdían la vida cuatro jóvenes.

A raíz de entonces, el pueblo de Jódar se conmocionó e inició una mayor lucha por el arreglo de esta carretera, por su mejora. Llegó una moción al Ayuntamiento de Jódar y su alcalde, don José Luis Hidalgo, se reunió con el aquel entonces delegado de Fomento, solicitándole que se adoptarán medidas en torno a esta carretera.

Ya se ha dicho en esta sesión que se han acometido distintas actuaciones sobre puntos concretos de los 82 kilómetros que componen esta carretera. Una fue en el 2009, una eliminación de puntos negros muy importante; otra en el año 2016 y la última, entre el 2018 y 2019, con unas obras de emergencia declaradas por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía —en aquel momento, socialista—, de noviembre del año 2018.

Es una carretera que decíamos que tiene mucha siniestralidad, y no solo por el estado en el que se encuentra, porque por ejemplo, el punto número 2 de la PNL, hace alusión al especial punto de siniestralidad que hay en una zona que es de mucha visibilidad. Los que hemos transitado por esa carretera sabemos que es un tramo que tiene visibilidad, que cuenta con tres carriles, pero que da apariencia de seguridad el hecho de poder utilizar, los conductores de ambos sentidos, el carril central de aceleración.

Por ese motivo, entendemos muy acertadas esas medidas de seguridad en un punto en el que no debiera haber problemas de circulación, puesto que tiene un buen estado de conservación, tiene una buena visibilidad, pero esa apariencia de seguridad provoca algún que otro despiste de los conductores y puede provocar más siniestros.

Finalizar, simplemente, pues, recordando que todas las muertes en las carreteras son pérdidas irreparables, pero que todo accidente con heridos también debe conmocionarnos y ponernos a trabajar para evitar los accidentes, sobre todo, los motivados por las deficiencias de la carretera.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para el cerrar el debate, el portavoz de la iniciativa del Grupo Adelante Andalucía, tiene la palabra.

El señor CANO PALOMINO

—Muchas gracias, señor presidente.

Muy brevemente, para agradecer nuevamente la disposición del resto de los grupos parlamentarios; para agradecer también el tono de sus intervenciones, que se agradece, y la actitud constructiva que han tenido.

Efectivamente, no solo han sido fallecimientos, sino son muchos los accidentes con distinto alcance, que han provocado heridos de distinta consideración. Pero incluso los accidentes leves deben hacernos reflexionar. Y deben hacernos reflexionar por el lado de la responsabilidad personal que tenemos cuando cogemos un vehículo, como también por el lado de la necesidad de mejorar el mantenimiento de las vías, que son un

elemento de la acción pública, de la responsabilidad de las Administraciones. En ese sentido, entendemos que la moción va a quedar mejor, va a ser mejorada con las enmiendas que se formulan. Quedaría —lo repito para que se pueda recoger— como enmienda transaccionada la dirigida al punto 1, proveniente de la inicial de Ciudadanos; el punto 2 quedaría como se recoge en la enmienda del Grupo Popular; el punto 3, igualmente, como se recoge con la enmienda que hace el Grupo Popular; el punto 4 quedaría tal cual, y el punto cinco quedaría también mejorado con esa enmienda del Grupo Popular.

Con lo cual, entiendo que el Grupo de Ciudadanos retiraría las enmiendas que iban dirigidas a esos puntos, y que eran de supresión, tal y como hemos comentado antes los portavoces, en un momento que hemos podido reunirnos.

Nada más. Muchas gracias. Estoy seguro que los vecinos y vecinas de la zona y aquellas personas que, por obligación profesional, tienen que transitar a menudo, ya sea con vehículos particulares o con vehículos pesados o vehículos de trabajos agrícolas, van a agradecer que desde la Administración se dé respuesta a una necesidad que es patente y que es muy sentida en la zona; señaladamente, en Jódar, pero en toda la comarca.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Por lo tanto, la iniciativa queda articulada de la siguiente manera:

En el punto número 1, al cual doy lectura a la transaccional, para que todas sus señorías tengan conocimiento de ello: «Tomar en consideración la urgente reparación y mantenimiento de la carretera A-401, así como la mejora de la adherencia de la carretera y reparación del firme, y la revisión y adecuación de las señales verticales; en especial, en el tramo de concentración de accidentes situado en los kilómetros 6 y 7 de dicha carretera. Se incluye, igualmente, la protección de las laderas contiguas a la vía, con el fin de evitar deslizamientos de materiales que ocupen la carretera y pongan en riesgo la circulación y la vida de las personas».

Por parte del Grupo Ciudadanos, acepta la transaccional. Por lo tanto, el primer punto queda con la transaccional aceptada por Ciudadanos; el punto 2 y 3 son enmiendas del Partido Popular, que son aceptadas por parte del grupo proponente; el punto 4 queda exactamente igual que está en la iniciativa original, y el punto 5, también una enmienda del Partido Popular.

¿De acuerdo, señorías?

Pues, por lo tanto, pasamos a aprobar..., perdón, pasamos a votar, si corresponde, dicha iniciativa o dicha proposición no de ley.

[Intervención no registrada.]

Se vota todo en su conjunto, y como no hay que votar por separado, y nadie me pide votar por separado, y entiendo que se vote en su conjunto toda la propuesta con los cinco puntos, como lo he expuesto.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada por unanimidad.

11-19/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a impulso de la ejecución de la autovía SE-40

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al punto 2, proposición de ley en comisión relativa al impulso de la ejecución de la autovía SE-40. Grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular.

Y su señoría, la portavoz tiene la palabra.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias, presidente.

En enero de este año, el actual ministro, el señor José Luis Ábalos, ministro de Fomento, decía que se estaba llevando a cabo la redacción de los modificados del proyecto de los túneles de la Sevilla-40, y que estos deberían incorporar todos los elementos necesarios, tanto de diseño estructural como de instalaciones; que además permitieran continuar con la ejecución de unas obras que deberían ser compatibles con las características y la funcionalidad del resto de los tramos. Esto podía llevar unos meses, así lo señalaba, pero esa era la manera de proceder fundamental para conseguir una solución definitiva y de garantía al cierre sur de la Sevilla-40. Como digo, estas son palabras del ministro José Luis Ábalos en enero de este año.

Todos los ministros de Fomento de la última década han reconocido que la Sevilla-40 es una infraestructura no solo importante, sino prioritaria, para la provincia de Sevilla. De hecho, son muchas las veces que se ha debatido en sede parlamentaria sobre estas infraestructuras. De hecho, ya en el año 2017 informaba el secretario general de Infraestructuras, el señor Niño González entonces, sobre la aparición de dos cuestiones, dos problemas que provocaron la paralización de las obras de los túneles bajo el Guadalquivir.

El proyecto entonces no garantizaba la impermeabilidad de la obra porque no contemplaba la capacidad hidráulica del Guadalquivir. De hecho, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir estableció una serie de condiciones nuevas, respecto de la cual debería ser el nuevo caudal que debía tenerse en cuenta, por lo que se realizó un nuevo informe en 2016, que el Gobierno recibió en septiembre de 2017. Fomento, entonces, advirtió que iba a tener consecuencias respecto a la obra tal y como estaba proyectada.

Sobre la alternativa túnel o puente, ya se decidió, se tomó la decisión que túnel. La obra se licitó, se adjudicó, y en Coria se encuentra la tuneladora desde hace 9 años. Hoy, casi una década después, no podemos volver, señorías, a plantearnos túnel o puente como alternativa. De hecho, el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras diseñado por el Gobierno de la nación del Partido Popular, y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa, conocido como Plan Juncker, preveía una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años, 2018-2021, que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores, y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, el impacto que tendría sobre el empleo supondría, como mínimo, la creación de 150.000 puestos de trabajo. Dicho plan contemplaba una serie de actuaciones sobre la red de carreteras del Estado, consideradas

prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento, en el marco recogido en la Ley 37/2015, Carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público.

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparadas, susceptibles de incorporar al Plan de Inversión en Carreteras, dos actuaciones relativas a la Sevilla-40. La primera de ellas, la autovía Sevilla-40-túneles sur del Guadalquivir, embocadura oeste, cuya obra se encuentra adjudicada, y de la que habrá de procederse a la resolución del contrato. Tiene prevista una actuación a lo largo de 4 kilómetros, con un coste total de 587,6 millones de euros. De los cuales, 265 se destinarán a la conservación y mantenimiento. El segundo proyecto para incorporar al Plan de Inversión en Carreteras sería también de la autovía Sevilla-40, en este caso, el tramo A-66-A-49, con una actuación sobre 6 kilómetros, y un coste total previsto de 134,4 millones de euros. De estos, 17,5 millones estarían destinados al mantenimiento y conservación.

Estos proyectos tienen un carácter prioritario, son imprescindibles para la eliminación de los cuellos de botella, son viables económica y financieramente, como sostiene la proposición no de ley que hemos presentado, y cuentan con una rentabilidad socioeconómica relevante. Sin embargo, el proyecto de los cuatro túneles, dos para cada sentido de circulación, se ha puesto en duda desde instancias del Gobierno de España, planteándose suplir uno de los túneles de la Sevilla-40 por un puente cuando el proyecto, como les acabo de decir, cuenta con contrato en vigor en estos momentos.

Esta es una obra fundamental para canalizar el tráfico de las diferentes zonas de Sevilla, el que viene de Huelva y la zona sur de Portugal, y enlaza con la autovía hacia Cádiz, hacia Málaga, hacia Madrid, y también con la autovía de la Plata. Todo esto pone de relieve la enorme importancia de la Sevilla-40 para solucionar los problemas de tráfico actuales, que no van a mejorar en modo alguno si no se ejecuta la obra en toda su extensión, y muy especialmente, como digo, los túneles bajo el Guadalquivir, entre Dos Hermanas y Coria.

Desde el área metropolitana de Sevilla acceden cada día más de 450.000 vehículos a Sevilla, y los accesos y salidas de Sevilla soportan más de 1.800.000 vehículos de tránsito diarios. Sevilla, y si me apuran Andalucía occidental, necesita la Sevilla-40 y los túneles bajo el Guadalquivir. De hecho, ya señalan desde..., tanto desde la Autoridad Portuaria, han reclamado la importancia de los túneles, considerándolos prioritarios y absolutamente necesarios para cerrar el arco sur de la Sevilla-40 y aliviar el tráfico en la ciudad. Por eso, rechazan de plano que este proyecto se sustituya por un puente. Sevilla clama, ha afirmado el presidente de la Autoridad Portuaria, por el que el cierre de la Sevilla-40 se haga tal y como se proyectó.

Pero, es más, la preocupación por esta obra es tan profunda que además ha llegado también a la sociedad civil. Empresarios, emprendedores, colectivos sociales y ciudadanos han constituido recientemente una plataforma reivindicativa sobre las infraestructuras que Sevilla necesita para mejorar el presente y garantizar el futuro. Dentro de esas reivindicaciones también se encuentran, en primer lugar, los túneles de la Sevilla-40. Señalan que son básicos y que están pendientes, y que son obras prioritarias para Sevilla.

Por todo ello, señorías, traemos esta proposición no de ley, para que el Parlamento de Andalucía se muestre favorable a que el Gobierno de la nación proceda a incluir, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carretera, iniciado por el anterior Gobierno de España, las actuaciones referidas a la autovía Sevilla-40, túneles sur Guadalquivir, embocadura oeste, 48, Sevilla, 4520 A, y la autovía Sevilla-40, tramo A-66 A-49, entre las actuaciones a realizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Muchas gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Comenzamos un turno de portavoces.

En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario Vox, su portavoz tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, el caso de la SE-40, podríamos hablar de que es el gran icono de la mala gestión, de la mala previsión. Esto se proyectó en un momento en el que los gobiernos de turno disparaban con pólvora de rey, parecía que todo valía, todo se podía pagar. Proyectar un coste de una obra de 600 millones nada más que para hacer cuatro túneles, pues aquello se veía como algo normal, que se podía pagar. La realidad es que, pasados los años, nos damos cuenta que es imposible. Básicamente es que no lo podemos pagar.

¿Qué hace el Gobierno de turno? Pues, igual que hizo anteriormente el del Partido Popular, ahora el del Partido Socialista: dar una patada hacia adelante. Viene el ministro Ábalos y nos habla..., pues, se le ocurre la gran idea de decir: no, voy a ampliar directamente el puente del V Centenario, y ahora vendo esta obra como la gran solución mientras llegan o no llegan los túneles, podamos pagar o no podamos pagar los túneles, y así nos pegamos otros diez años. Otros diez años con una solución mediocre que, por supuesto, no va a solucionar el problema que hay.

Es una vía de primer nivel, es una vía que Sevilla necesita hace ya muchísimo tiempo. La solución técnica de los cuatro túneles en su momento era viable, en cuanto se pensaba que se podía pagar, lógicamente por el coste que tiene, pero sobre todo el mantenimiento. Porque realmente estamos hablando que el mantenimiento de unos túneles de las características de este proyecto tienen unos costes de mantenimiento a futuro altísimos, que hacen que en cierta forma podamos entender que el Ministerio de Fomento se lo esté planteando. Pero, claro, esto se lo tenía que haber planteado no ahora, sino hace diez años, cuando se hizo el proyecto.

Voy a poner un ejemplo muy sencillo, por poner simplemente un ejemplo de un tramo en la SE-40 de lo mal que se ha hecho todo en general. Recuerdo que el tramo que se licitó primero, de Alcalá a Dos Hermanas, se generó una UTE que se llamaba Ecotec. Aquella UTE se tuvo que rescindir el contrato, pero por una razón muy sencilla, simplemente porque el proyecto que pusieron encima de la mesa tenía múltiples deficiencias; o sea, es un proyecto completamente inviable. No había valorado los servicios afectados, con lo cual, los costes que había de modificación de redes eléctricas, de gaseoductos, etc., eran tan altos que era imposible de asumir. Y con un modificado se iba tan alto que el Ministerio de Fomento decidió rescindir el contrato, con los costes que, además, conlleva eso de la rescisión de un contrato. La cuestión, al final, es que seguimos, después de diez años, sin autovía; seguimos sin la S-40. Y, como decía, en el caso de la UTE [...] Alcalá-Dos Hermanas, al final, a esta empresa se le quitó el contrato, se dividió en dos el tramo y ahora se sigue ejecutando. Total, años y años y años, y la autovía sin hacer ¿no? La pregunta siempre es la misma: no entiendo muy bien por qué las cosas se planean, se planifican de esta forma. Yo lo único que veo es que un Gobierno, otro Gobierno, da igual del signo político que sea, siempre, al final, actúan de la misma forma.

Con lo cual, nosotros vamos a apoyar esta PNL simplemente porque nos parece, lógicamente, una forma más de intentar acabar con este problemón para la ciudad de Sevilla. Pero que ya les adelanto..., y se lo digo porque he estado hablando con los técnicos que han llevado el tema de los túneles, y me comentan claramente que, quizá, dos túneles se puedan hacer, porque está allí la tuneladora, pero que los otros dos túneles acabarán siendo un puente; eso es casi seguro.

Así que, bueno, votaremos a favor, y esperemos que esto sirva, por lo menos, para acabar ya de una vez con este problema tan grande para la ciudad de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Adelante Andalucía. Su portavoz tiene la palabra.

La señora GARCÍA BUENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Hace referencia esta proposición no de ley a la necesaria autovía S-40, para la descongestión del tráfico en el área metropolitana de Sevilla. Y está claro que esto es un debate bastante complicado, un debate complejo. Inversiones enormes en infraestructuras, que además requieren un debate mucho más profundo sobre qué tipo de movilidad es la que realmente necesitamos. Y, evidentemente, es una infraestructura que se comenzó hace años y que hace falta finalizarla. No se pueden empezar obras para dejarlas en mitad; en eso creo que coincidimos todos los grupos parlamentarios. Pero, desde luego, la inversión necesaria para su finalización es bastante alta —ya lo han dicho algunos portavoces— y es fundamental tener en cuenta las infraestructuras necesarias en otras zonas también que debemos tener en cuenta; no solamente la circunvalación de Sevilla, sino otras zonas del medio rural, que a veces nos olvidamos de las necesidades que tienen para que otros pueblos no se queden aislados. En este momento de crisis ambiental, de cambio climático, es urgente y prioritario la apuesta por la movilidad sostenible. Y, curiosamente, este Gobierno, que se hace llamar del cambio, rechazó, junto a sus socios de Gobierno, la proposición de ley de movilidad sostenible, demostrando la importancia que tiene para estos grupos nuestro medioambiente y la movilidad sostenible. Una apuesta firme por el transporte público, y no pase como está ocurriendo, que están desapareciendo trenes de cercanías, autobuses que dejan de hacer servicio en pueblos, dejando a la población completamente aislada, obligando a coger los coches para desplazarse, produciendo atascos diarios, como los que ocurren en Sevilla. Y, curiosamente, es curioso que el Partido Popular le tire la pelota ahora al Partido Socialista o viceversa; depende quien está en el Gobierno, se tiran la pelota unos a otros. Recordemos que los presupuestos generales del Estado del 2017, cómo causaron el enfado a la población y a toda la provincia de Sevilla, el Gobierno del señor Rajoy discriminó a nuestra provincia, dejándonos en el puesto 42 en cuanto a inversión por habitante. La partida principal iba destinada, precisamente, a la autovía de circunvalación de la S-40, con 67'2 millones, pero tenía un 20% menos que en el 2016. Esta

partida garantizaba las obras de los tramos ya iniciados, pero dejaba sin resolver el problema de salvar el obstáculo natural del río Guadalquivir en el tramo Dos Hermanas-Coria, ni abordaba la inversión del arco noreste-norte, desde el Aljarafe hasta Rinconada. Hacía falta aumentar la inversión y, por eso, la oposición presentó más de cincuenta enmiendas en ese sentido. Y la proposición no de ley que hace referencia al plan extraordinario de inversiones de carreteras, el PIC, que dicho plan contemplaba una serie de actuaciones sobre la red de carreteras del Estado, y que el Gobierno del Partido Popular dejó preparado, según esta proposición no de ley, de incorporar al PIC dos actuaciones relativas a la S-40. Esto es un debate viejo, viene de bastante lejos, del puente y túnel, o túnel y puente, después de diez años con las obras ya adjudicadas. Recordamos una noticia del 2012, donde el propio Gobierno del Partido Popular, bueno, pues cuestionaba si era viable ese túnel o no, y que tenía que replanteárselo.

Por lo tanto, nosotros insistimos, desde Adelante Andalucía: creemos urgente un debate sobre este modelo de movilidad, pero, evidentemente, hace falta terminar la S-40 con todas las garantías. Y si estas garantías pasan, en vez de túneles, por puentes, pues debe modificarse. Pero, ante todo, hace falta seguridad.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno a la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra.

La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, señor presidente.

Yo me quiero trasladar al año 1992, donde finalizaron las obras de infraestructuras en Sevilla, y que transformaron esta ciudad para albergar la Expo Universal de 1992, por todos conocidos como EXPO 92. Dentro de estas infraestructuras podemos nombrar la llegada del AVE, la ampliación del aeropuerto, cinco puentes sobre el río Guadalquivir, la construcción de la S-30 y la Ronda Supernorte. Esto, visto así, o cualquiera que lo escuche pensaría que Sevilla es la ciudad soñada. Pero no, de eso hace veintisiete años; veintisiete años en que la ciudad de Sevilla se ha quedado en el olvido y todas estas infraestructuras se han quedado obsoletas y no han sido modificadas para adaptarse al crecimiento de la población del área metropolitana de Sevilla, generando a diario el colapso de miles de vehículos, con kilómetros y kilómetros de retenciones que, sobre todo, sufrimos los sevillanos y los que no lo son, porque creo que aquí, señorías, todos sufrimos estas retenciones. Y recemos porque no haya un accidente en esa S-30, porque entonces ya nos olvidamos, y tendremos que armarnos de paciencia para llegar a nuestro destino a tiempo.

Uno de los puntos más conflictivos lo encontramos en el puente del Quinto Centenario, tanto en sentido Cádiz como en sentido Huelva, y provocado por los recortes que sufrió su construcción, ya que se proyectó con seis carriles y se redujeron a cuatro provocando un estrangulamiento en este punto. Y da igual que sea hora punto o no; es decir, la función para la que se construyó este puente no la cumple. Es más, dificulta el tráfico de los vehículos que lo transitan.

Debemos tener en cuenta que, en el área metropolitana, también tenemos que contar con los pueblos que conforman el Aljarafe. Y la conexión de Sevilla con esta zona se reduce a dos únicos accesos, con lo que conlleva todo ese colapso de tráfico.

En este contexto, se plantea la construcción de la S-40 como una segunda ronda de circunvalación. Su fin sería descongestionar en parte el colapso de tráfico de la S-30, que actualmente cumple la función articuladora del área metropolitana. Esta segunda autovía tiene actualmente 32 km en servicio, y el día que se complete tendrá una longitud total de 77,6 km, teniendo en cuenta que el primer tramo se inauguró el 13 de noviembre de 2011, y estamos a 2019. Dentro de este proyecto, se preveía que la S-40 incorporase cuatro túneles —dos por sentido, de dos carriles cada uno— bajo el río Guadalquivir, en la zona navegable. Sin embargo, debido a recortes, este proyecto quedó reducido a la mitad, es decir, solo dos túneles, pensándose posteriormente cambiarlos por un puente, si bien todo está paralizado desde el 2012.

Posteriormente, y con relación a los presupuestos del Estado de 2019, recogen teóricamente partidas de 72 millones para cada túnel, incluyéndose en el borrador del anteproyecto de ley del Ministerio de Hacienda, e incluye una partida de 144 millones de euros, a razón de 72 por cada subterráneo. Sin embargo, los avances no son a corto plazo, puesto que es necesario actualizar ambos proyectos, liquidar el contrato con una de las UTE, adjudicatarias anteriormente, y volver a sacarlos a licitación. Otra vez volvemos a retrasar el proyecto. Si bien es posible que parte de esos 72 millones terminen destinándose al pago de los intereses de los retrasos, así como las indemnizaciones, además de la elaboración del nuevo proyecto que tendrá que salir a licitación.

Parte de esa circulación serán también los tramos como el enlace entre Coria del Río y Almensilla, así como el de Alcalá-Dos hermanas y Dos hermanas-Coria.

La última novedad aparece en mayo de este año, donde el Ministerio de Fomento apuesta ahora por sustituir uno de los dos túneles supervivientes de la SE-40 por un puente, justificado con el gasto extra de la supuesta ampliación del puente del Quinto Centenario y los inconvenientes que siempre aparecen para las inversiones en Sevilla, como la posibilidad de encontrarse con una roca, en lugar de tierra, cuando la tuneladora comience su trabajo. Mismo obstáculo que se pone sobre la mesa para el desarrollo de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla.

El ministro Ábalos dice que los presupuestos del Estado han reservado 144 millones para esta infraestructura, si bien Fomento ha decidido invertir parte de ese dinero para la revisión de los túneles que no se han hecho y que, de cuatro proyectados, actualmente se queda en uno. Si bien este túnel superviviente se justifica en no anularse también porque la indemnización a la adjudicataria tendría un coste muy alto para la Administración pública, no realmente por su utilidad.

En este sentido, la UTE formada por OHL, Azvi y Sando llegó incluso a adquirir la tuneladora para construir los cuatro túneles, maquinaria que lleva más de seis años guardada bajo una carpa, con el gasto que ello conlleva.

Además, este puente, a modo de recambio, no contaría con el respaldo del Puerto de Sevilla, puesto que es fundamental que se respete el gálibo para la entrada de grandes barcos a Sevilla, siendo una altura similar al del puente del Quinto Centenario, es decir, más de 100 metros, por lo que Coria quedaría debajo y la conexión con la SE-30 no se haría con esta, sino con Gelves, implicando la modificación del trazado de la circunvalación para reajustar los puntos de partida y de llegada, lo que en definitiva se traduce en nuevo retraso.

Esta semana la diputada nacional, Virginia Salmerón, y Pablo Cambroner, los diputados nacionales, han exigido una respuesta por escrito a cuestiones concretas sobre infraestructuras pendientes para la provincia en el Congreso de los Diputados al Gobierno de España.

Y ya termino, concluyo. Y quiero que sus señorías recapaciten y piensen que en 1992 se escatimaron dos carriles para la construcción del puente del Quinto Centenario en la SE-30. Y hoy, en 2019, se escatiman tres túneles para SE-40, lo que dará lugar a que en poco tiempo esas infraestructuras no sirvan ni consigan su finalidad.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor GÓMEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias.

Este es uno de los debates que supongo generan interés entre la ciudadanía, porque más de uno hemos estado en más de una ocasión retenidos en algún atasco por no haber terminado de desarrollar la SE-40. Por lo tanto, estamos de acuerdo en el fondo, es una necesidad para Sevilla, para Sevilla capital, para descongestionar fundamentalmente la SE-30, pero también es vital para las conexiones entre el área metropolitana.

Entonces, parece de sentido común que, lejos de hacer un correlato histórico en el que podíamos sacar datos de todo tipo, y ahora sacaré yo para contrapesar eso, lo importante es que haya un mensaje de unión de este Parlamento de Andalucía, de esta Comisión de Fomento hacia el Ministerio de Fomento y, por tanto, al Gobierno de España, para que entienda que para nosotros es una prioridad fundamental la construcción de la SE-40. Pero no ya por el reto de hacer inversiones en Sevilla de por sí, sino porque es una necesidad para mejorar la calidad de vida del conjunto de los sevillanos.

Se ha dicho aquí, en la propuesta de presupuesto de 2019, se duplicaba la inversión del Ministerio de Fomento en cuanto a inversiones en Sevilla. Pasamos de 250 millones aproximadamente, 249 para ser exactos, en el Gobierno del señor Rajoy, a 501 en el Gobierno del señor Pedro Sánchez. Por tanto, un crecimiento de 101,57%.

Pedo dichas ya las cifras, que son así, había un desglose muy concreto a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transporte Terrestre, en donde había un presupuesto de 6 millones para el ramal Almensilla-Espartinas; 15,9 millones para el enlace Coria del Río-Almensilla, y 72 millones —y se cita textualmente— para el túnel norte y sur en los tramos Dos Hermanas-Coria del Río.

Si le digo que si lo contamos, lo contamos todo, y que aquí la portavoz del Partido Popular ha dicho literal: «desde hace nueve años está paralizada la tuneladora en Coria del Río», la portavoz de Ciudadanos ha dicho literalmente: «seis años». Bueno, ahí hay un desfase de tres años, una pequeña cantidad y hay espacio de tiempo. Bueno, pues ni nueve ni seis, la responsabilidad era de un Gobierno socialista. Y lo que tene-

mos que tener absolutamente claro, y lo ha dicho muy bien la portavoz de Adelante Andalucía, es adoptar la solución que más seguridad genere y posibilite el desbloqueo de esa instalación, además de esa inversión.

Y no ha sido el Gobierno socialista los primeros que han puesto en solfa el túnel sí, puente no. Ya hace un año el ministro Íñigo de la Serna visita Sevilla, y ya dijo que él la construcción del túnel sur de la SE-40 es donde había mayor complejidad para adaptarlo a las condiciones de la Confederación Hidrográfica.

Por eso insisto, que lo tenemos claro, creo que sí. Que las infraestructuras son necesarias. Que las infraestructuras son convenientes. Que van a mejorar indudablemente cuando esté terminado ese anillo las condiciones de vida de los sevillanos, pero que sean los técnicos los que decidan definitivamente qué es lo que tienen que hacer y cuál es la mejor solución para todos.

No vamos a entrar en un debate, como aquí pasó en su época con el metro de Sevilla, que si para arriba, que si para abajo, y al final no hubo metro.

En fin, parece mucho más razonable abarcar las cosas desde el punto de vista técnico y dar una solución. Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias, presidente.

Les agradezco a los grupos políticos, a los portavoces de los grupos políticos, no solo el tono sino la sensibilidad con respecto a esta infraestructura y con la necesidad que tiene Sevilla de que, efectivamente, se acometa esta infraestructura el cierre de la Sevilla-40 lo antes posible.

Y sin extenderme más, sí que dejo una reflexión con respecto a lo que han dicho algunos portavoces de los grupos que me han antecedido en el uso de la palabra. Efectivamente, nosotros queremos seguridad y, efectivamente, tendrán que ser los técnicos quienes dispongan cómo se deben hacer las cosas para que haya seguridad.

A lo que no nos resignamos, y entiendo que es una reflexión que debemos compartir todos, es que si en el año 1994 se inauguró el túnel ferroviario del Canal de la Mancha, no puede venir ahora un técnico, entiendo yo, a decir que no es posible hacer un túnel desde Dos Hermanas hasta Coria. Eso es una reflexión que dejo, que entiendo que compartimos todos, y que, efectivamente, son salvables absolutamente todas las cuestiones técnicas si realmente hay voluntad política.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 101

XI LEGISLATURA

10 de julio de 2019

A esta iniciativa no ha habido ninguna presentación de enmiendas. Por tanto, procedo a la votación de dicha proposición no de ley.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada por unanimidad.

11-19/PNLC-000131. Proposición no de ley relativa a las actuaciones urgentes para preservar el turismo del litoral de Balerma y Guardias Viejas en El Ejido

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera proposición no de ley, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular, y es relativa a actuaciones urgentes para preservar el turismo del litoral de Balerma y Guardias Viejas en El Ejido.

Su portavoz tiene la palabra.

La señora ESPINOSA LÓPEZ

—Sí. Gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes, señorías.

La proposición no de ley que está trayendo el Grupo Parlamentario Popular aquí, esta tarde, es una proposición no de ley muy especial porque trata y se ocupa de unos de los municipios más bellos de la provincia de Almería, de una de las localidades más hermosas, como pueden ser Balerma y Guardias Viejas, y también de las antiguas, incluso bastante más antiguas que el municipio del que ahora dependen, El Ejido.

En la exposición de motivos de la proposición no de ley ya lo explicamos. Son localidades, asentamientos humanos antiquísimos, casi tanto como Adra o de la misma época de Adra. Fueron llamadas Malerva por los árabes, [...] por los romanos, y son ahora mismo llamados Balerma y Guardias Viejas.

Balerma y Guardias Viejas formaban parte de lo que era un puerto natural que tenía unas extensas playas en la antigüedad. Así son descritas en innumerables documentos históricos y por crónicas históricas. Fueron portezuelos, fondeaderos, fueron localidades con una gran actividad pesquera, marítima; con una importancia estratégica defensiva también muy importante.

Y son municipios, son localidades, localidades dentro del municipio de El Ejido, de las que me ha alegrado especialmente ver que todos los portavoces de todos los grupos parlamentarios que están hoy aquí representados, conocen y coinciden conmigo en lo hermosas, lo bonitas que son. En la actualidad, estas localidades suman unos seis mil habitantes, siendo Balerma la mayor. Tienen una solera y una identidad muy diferente de la del municipio de la que forman parte, que claro, lógicamente, es algo lógico, es algo normal, por su antigüedad y también por su cercanía del mar. Y aunque ahora la agricultura es la fuente de riqueza fundamental de El Ejido y de todas las localidades que lo conforman, sí es cierto que estas localidades no han perdido su identidad marina, marinera y su vocación de mirar al mar.

Y ese mirar al mar les está trayendo también muchísimos problemas porque, lamentablemente, desde hace unos años van perdiendo playa, perdiendo arena. Han perdido más de cincuenta metros de costa —eso, Guardias Viejas—; Balerma, ha perdido esos mismos metros de playa, pero, además, las dos calles de casas que estaban más cerca del mar antes de que se construyera el paseo marítimo, que la defiende como puede, porque le falta defensa a la playa de Balerma.

Los problemas de siempre de Balerna —porque castiga mucho el temporal de poniente a esa playa— se han venido agravando por la construcción de defensas en municipios cercanos —concretamente, en Balanegra, el puerto de Adra—. Están afectando mucho, muchísimo, no solo a la playa de Balerna, sino ya al municipio de Balerna, a la localidad de Balerna. Los temporales de diciembre, enero y febrero de este año han hecho un daño tremendo a la playa, llegando incluso a provocar la caída del paseo marítimo por diversas zonas. Para decirlo gráficamente, que nos entiendan, el mar entró ampliamente y campó a sus anchas por alguna de las calles del municipio.

Lógicamente, tenemos que tomar medidas, se tienen que tomar medidas y tenemos que apoyar todas las instituciones: se tiene que apoyar por el Ayuntamiento de El Ejido; yo entiendo que tenemos que apoyarlo también desde el Parlamento de Andalucía, y así nos lo han pedido la Plataforma de Vecinos de Balerna; el presidente de la junta local —porque tienen una especie de alcalde pedáneo—, que se llama Antonio Gómez; numerosísimos vecinos de Balerna, todos los balermeros, todas las balermeras están en esto y así no los han pedido; y se lo pido yo también, con toda la humildad, porque en este momentos les tengo que confesar que yo soy de allí y, entonces, pues es una cosa que es que no lo puedo evitar.

Total, que aquí traigo esta proposición no de ley, en la que venimos a pedir que se acometa urgentemente que..., bueno, que el Parlamento de Andalucía solicite al Gobierno de la Junta de Andalucía que solicite a su vez al Gobierno de España, que es el competente, que se acometan urgentemente los estudios y actuaciones necesarias para la defensa y protección definitiva del litoral de las localidades de Balerna y Guardias Viejas, y que se construyan, si técnicamente ello es viable, —que lo es— los espigones necesarios para garantizar su protección definitiva.

Les pido con todo el cariño, que ya he visto que le tienen, el apoyo para ese municipio y para sus vecinos. Y nada más. Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Comenzamos el turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Vox Andalucía, su portavoz tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Sí, gracias, señor presidente.

Bueno, pues como nos han trasladado los compañeros en la zona, efectivamente, parece ser que lo que se expresa en esta PNL es cierto. Efectivamente, se ha producido esa serie de problemas, y, en ese sentido, bueno, ya se le ha trasladado, insisto, por parte del diputado de mi partido por esta circunscripción, por Almería, nosotros vamos a acoger favorablemente su petición, con el texto de las enmiendas, que efectivamente, antes nos han comentado, transaccionando el contenido.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz —o la portavoz, en este caso, creo...—; el portavoz de Adelante Andalucía.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

La verdad es que es una pena lo que sucede en los núcleos de Balerma y Guardias Viejas, que son dos núcleos magníficos. Pero nosotros, desde Adelante Andalucía, queremos manifestar que el abandono de estas zonas no solo es cuestión de lo que pasa en el paseo marítimo por la tempestad del mar —estos municipios miran hacia el mar—, sino que hay un abandono importante de estas zonas, que se han convertido en núcleos muy pequeños, cuya actividad principal antes era, un poco, era la pesca, y, en pequeños casos, el turismo, y se han tenido que convertir simplemente en apéndices de un municipio como El Ejido, y con una actividad económica muy reducida que siempre se queda en el tema de la agricultura. También sabemos que en estos municipios hay problemas de transporte, como así nos han comentado algunos vecinos y vecinas de la zona; hay dificultad para moverse de un núcleo a otro. Y bueno, no es solo la única problemática que ocurre en esta zona.

Es verdad que es importante lo que ha sucedido últimamente que ha destruido el paseo marítimo. Nosotros estamos a favor de que se arregle y se tomen las medidas oportunas para que se ponga en efectivo..., se arregle el paseo marítimo y todo lo que ha sucedido. Pero vamos a votar abstención, porque creemos que la medida para solucionarlo, que no se vuelva a producir, con el tema de los espigones, no nos satisface, ya que ha habido estudios medioambientales que no aconsejan en muchos casos que esto se suceda. Entonces, mostrando el apoyo a los vecinos y vecinas de Balerma, esperando que se solucionen los problemas en el paseo marítimo —que no es la primera vez que sucede, porque ha habido otras veces que ha habido problemas similares—, mostramos nuestra abstención.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz de Ciudadanos.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor SAMPER RUEDA

—Gracias, señor presidente.

La costa de Almería es un destino vacacional importante, cuenta con un gran número de visitantes, que desean disfrutar de nuestras privilegiadas playas, reconocidas en todo el mundo. Yo he sido un visitante muy

habitual de la playa de Balerma —una playa preciosa— hace años; la verdad es que..., y se ha visto el deterioro, año a año, que se ha producido en ella, hasta prácticamente quedar reducida a la nada.

Porque ya hace más de ocho años, muchos medios de comunicación se hicieron ya eco del estado lamentable que presentaban algunas playas de El Ejido, como la de, precisamente, Balerma y Guardias Viejas, que ya entonces se quedaron literalmente sin playa por la falta de arena, tras todos los temporales de invierno.

La Administración no la regeneró por falta de liquidez, y estas se han ido deteriorando año a año, al no haber recibido ningún aporte extra de arena y, de igual forma, el daño sufrido por el espigón de la Piedra del Moro y de San Miguel. A principios de este año, en el año 2019, hubo diversas concentraciones de vecinos —allí estuvimos todos los grupos políticos—, que seguían reivindicando medidas para su litoral, puesto que el núcleo urbano de Balerma se ha quedado prácticamente sin playa, debido a que parte del muro del paseo marítimo se desprendió por el temporal, existiendo, incluso, grandes grietas en otras zonas del mismo.

En este sentido, desde la Plataforma por la Playa de Balerma se explicó que, desde el siglo pasado, con la construcción del puerto de Adra, se han perdido más de cien metros de playa y en concreto, desde los años cincuenta a setenta, se medía la regresión marina de la playa cada año y los datos eran escalofriantes. Desde entonces hasta ahora, se han perdido treinta metros más de playa, entre otras causas, por los pequeños espigones que se instalaron en su día, y los efectos negativos de la regresión marina que se observaba en la localidad de Balerma. En concreto, la Playa de las Cuevecillas ha desaparecido totalmente, y están claramente afectadas por su regresión las playas de Guardias Viejas y Ejido Beach.

Los vecinos se quejan que, hasta ahora, solo se han tenido promesas y muchas fotos preelectorales en su paseo marítimo, pero que necesitan verdaderas medidas y soluciones.

¿Qué soluciones se proponen, en este caso, evidentemente, al Gobierno de España? Pues, quizás, más que echar arena año a año, como obras paliativas o de emergencia, otras medidas que pudieran ser necesarias, como la instalación de barras sumergidas, o espigones de medidas concretas, que eviten el arrastre de la arena hacia el mar en todo el frente litoral de Balerma, y ampliar a poniente y levante, de ahí que se trate de una necesidad totalmente estructural.

Ya en 2011, la cuantía del proyecto de conservación y mantenimiento previsto por la Dirección General de Costas para toda la provincia Almería fue de 86.000 euros para toda la provincia, frente a 1,2 millones de euros la temporada anterior. Y se debe tener en cuenta que en 2010 fueron necesarios 150.000 euros para regenerar las playas de Balerma y Guardias Viejas con 30.000 metros cúbicos de arena.

Por ello, existe una imperiosa necesidad en dar una solución a la situación de esta parte del litoral almeriense, que se ha visto agravada por la alteración de la dinámica de arrastre del litoral, por los daños producidos por los últimos temporales y por la construcción de espigones cortos a lo largo de todo el tramo de costa, en Balanegra hasta la Piedra del Moro, con una longitud de 1,2 o 1,5 kilómetros, para que a medio plazo se vea menos afectada también la playa de Guardias Viejas y Ejido Beach, que también ha empezado una regresión. Y así se evitaría tener que estar realizando aportaciones periódicas de arena, salvo la inicial, que permitiría estabilizar toda esta zona, frenando así el avance del mar.

Este núcleo no puede seguir dependiendo solo de aportaciones puntuales de arena. Esto es pan para hoy, y hambre para mañana, puesto que ya esta no garantiza la estabilidad ni la seguridad de las explotaciones agrícolas en Las Cuevecillas, ni que el agua no siga avanzando hacia el pueblo. El impacto, en caso de no

actuar, podría ser muy negativo, de ahí la importancia de preservar todo el tramo litoral, al tratarse de un activo fundamental dentro de la provincia de Almería.

Nosotros, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, evidentemente apoyamos totalmente esta iniciativa, en la que se insta al Gobierno de la nación a que solucione definitivamente este grave problema del litoral almeriense. Señorías, tenemos que preservar nuestro maravilloso litoral.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde la intervención al Grupo Parlamentario Socialista.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ HARO

—Muchas gracias, presidente.

Señorías, en el año 2017, en octubre de 2017, se realiza un informe, por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, por el CEDES. En el informe que se planteó y que ha estado además usando de manera habitual por parte del Ayuntamiento de El Ejido, se recoge un histórico de estudios sobre la playa de Balerma, siete estudios en concreto desde el año 1979 hasta el año 2017. Y en estos estudios se está planteando el problema. Se empieza a plantear la situación en sí. En el estudio se recoge que el principal problema que tiene la playa de Balerma se debe a la ocupación urbanística de la playa, en un tramo de aproximadamente 400 metros, una zona costera urbanizada. También, unido al déficit de aporte de arena. Estas dos situaciones, dice el informe, provocan, por un lado, la directa exposición del muro de defensa a la acción del oleaje, y, por otra parte, la falta de espacio para uso lúdico y el esparcimiento. O sea, por tanto, los dos principales problemas que se plantean por parte del informe son la ocupación urbanística de la playa y el déficit en el aporte de arena.

Por parte del ministerio, se plantean también distintas opciones para atajar el problema. Estoy hablando de octubre del año 2017. Y la situación cambia sustancialmente con respecto a la actualidad. En este informe se plantean cinco posibilidades. La primera de ellas es no hacer nada, que se descarta. La segunda alternativa que se plantea es el retranqueo del paseo marítimo con aportaciones de arena. La tercera alternativa es una aportación inicial de arena importante, con 50.000 metros cúbicos, y después hacer aportaciones periódicas cada año de 10.000 metros cúbicos anuales. La tercera alternativa se plantea la realización de espigones cortos y hacer las aportaciones de arena. Y, como cuarta alternativa, la realización de diques exentos y también la aportación de arena.

En cuanto a estas actuaciones, por parte de los informes técnicos se van estudiando todas las distintas alternativas. En estas distintas alternativas se analiza una de ellas. En cuanto al retranqueo del paseo marítimo, se establece finalmente que no resulta eficaz ni recomendable acometerlo. En cuanto a la gestión del

sedimento, las aportaciones periódicas de arena, dice que esta gestión se viene realizando desde hace años con un resultado eficaz y un estado de la playa aceptable. Octubre de 2017.

También, en cuanto a la construcción de obras de defensa, que es uno de los puntos controvertidos y que además se plantea en uno de los puntos de la PNL, dice que esta solución cortará el transporte neto de sedimentos, pudiendo alterar muy gravemente, dice el informe, la dinámica litoral. Dice que los diques exentos son eficaces en costas cerradas, y por tanto no resulta eficaz ni recomendable acometerlo. Eso es lo que dice el informe del ministerio de 2017, de octubre de 2017.

Y en cuanto al retranqueo del tramo urbano, establece que esas edificaciones son de ocupación histórica y que provocaría un problema social que puede ser mayor que el problema que se quiere resolver.

Por lo tanto, concluyendo, el informe viene a decir que la alternativa más adecuada es aquella que consiste en la gestión del sedimento con vertidos periódicos de arena. Este es el informe del año 2017, que no estaba precisamente el Partido Socialista gobernando, ¿vale? Octubre del año 2017.

Por tanto, nosotros, en cuanto a la PNL, consideramos necesario y oportuno, y por supuesto vamos a apoyar la PNL en la parte donde se recoge que se acometan urgentemente todos los estudios y actuaciones necesarias para la defensa y protección definitiva del litoral de las localidades de Balerma y Guardias Viejas. Creemos que es necesario hacer ese estudio. Creemos que es necesario acometer esas actuaciones. Y además quiero resaltar que así se está realizando. Por parte del Gobierno de España se está acometiendo ya, que tiene que estar finalizada antes del 23 de julio, todas estas actuaciones. Por una parte, las aportaciones de arena, y, por otra, el arreglo del paseo marítimo.

Pero yo creo que tenemos que ir un paso más allá, y es el planteamiento que se ha hecho por parte del ministerio, por parte de la Secretaría de Estado. Se ha planteado que deben enmarcarse, todas estas actuaciones, con independencia de la situación de emergencia que tenemos y sobre la que hay que actuar y que se está actuando, tenemos que enmarcarlas, todas las actuaciones, dentro de una estrategia global para la protección de la costa de Almería. El tratamiento de la costa de Balerma debe hacerse dentro de la futura Estrategia para la Protección de la Costa de Almería, que se está realizando ahora mismo su redacción, con financiación europea. Ya se le ha trasladado a los vecinos, por parte del ministerio, que está realizándose ahora mismo. Y en esta estrategia deben enmarcarse las inversiones que son necesarias para este tramo de costa, pero analizando el tramo costero en su conjunto, superando enfoques aislados, superando visiones puntuales, y teniendo en cuenta además, que es muy importante, los efectos del cambio climático.

Por tanto, desde el Grupo Socialista, creemos que primero hay que analizar, hay que evaluar, hay que tener en cuenta los informes técnicos, y a partir de ahí tomar las decisiones y actuaciones que sean necesarias. Lo que no tiene sentido es que este propio Parlamento ya se posicione con las soluciones técnicas que haya que acometer. Esas soluciones técnicas tendrán que hacerse por los técnicos, por los ingenieros, o por las personas que están capacitadas para hacer ese planteamiento. Y una vez que estén esos informes, y nos digan que esa es la solución, por supuesto acometerla.

Por tanto, compartimos el primer punto, pero nosotros no creemos que sea bueno que el Parlamento ya establezca cuál es la solución definitiva. Se está planteando que se hagan espigones necesarios. ¿Cuántos son los espigones necesarios? ¿Vamos a llevar desde Balanegra hasta Almerimar? ¿Cuántos espigones hacemos: uno, cinco, cincuenta, cien? ¿Cuántos hacemos? Por tanto, yo creo que dentro de proyecto técnico,

dentro de la estrategia que se está planteando, es donde se deben acometer las distintas actuaciones, y no cerrar o ceñir a que sea solo una u otra. Por tanto, abiertos a que pudieran plantearse distintas actuaciones dentro de esa estrategia.

Lo que sí digo es que creo que la disposición del Gobierno de España ha sido clara. Y lo que tenemos que tener en cuenta es que se ha cambiado el posicionamiento totalmente. Hace unos meses, hasta que entró el Gobierno actual, de Pedro Sánchez, el planteamiento que había era que había que hacer exclusivamente aportaciones de arena. Desde el mes de febrero se produce un cambio importante en el que se dice: no, que hay que acometer los espigones. Yo creo que tenemos que acometer lo que los informes técnicos nos digan, no debemos meternos a técnicos. Por tanto, nuestro apoyo al trabajo que debe hacerse dentro de la playa. Nuestro apoyo a los estudios y actuaciones necesarias, pero sin pronunciarnos, sin entrar en el fondo de qué actuaciones son las que hay que hacer. Ya sabemos que los informes técnicos nos dicen que las aportaciones de arena hay que hacerlas, por tanto, totalmente de acuerdo.

Igual que en la PNL hay otro asunto que consideramos que no se corresponde con los informes técnicos que hay. Dicen que especialmente la construcción de los espigones de Balanegra son los que han provocado la situación. Los informes técnicos, al parecer, no dicen eso. Pero bueno, sin entrar en las causas que lo han originado, tenemos que ir a las soluciones. Y las soluciones pasan por un estudio global, un estudio general que nos diga el camino y los pasos que tenemos que seguir. Y dentro de esa estrategia general es donde deben acometerse las actuaciones necesarias.

Muchas gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora ESPINOSA LÓPEZ

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Yo, bueno, al portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos tengo que decirle que la playa se ha regenerado prácticamente cada año, y que nosotros hemos pedido protección de la playa de Balerna y regeneración —y la de Guardias Viejas— durante..., antes de la campaña electoral, durante la campaña electoral y ahora, que ha pasado la campaña electoral, que continuamos haciendo lo mismo.

Al portavoz del Grupo Parlamentario de Adelante Andalucía tengo que decirle que lamento muchísimo que no vaya a apoyar la proposición número..., la proposición de ley en su segundo punto, en el que nos referimos a la construcción de espigones —entendiendo que tienen que tener el aval de un proyecto técnico detrás, faltaba más—; lo lamento mucho.

Y en lo referente a lo que ha comentado sobre el abandono de municipios, decirle que está muy equivocado, e invitarlo a que lo visite este verano. Está precioso, maravilloso; dentro de poco serán sus fiestas

marineras de la Virgen del Carmen, después tendrá las de agosto, y podrá disfrutar allí de una playa, una gastronomía, una gente y una fiesta absolutamente singulares y maravillosas.

Y al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, a mi compañero de debates, Rodrigo —desde luego, siempre brillante y espectacular—, solamente le voy a leer el tuit y el post, el post de su candidato a la alcaldía de El Ejido, del Partido Socialista, José Miguel Alarcón Morales, el día 24 de mayo a las 23:24 de la noche. Y dice textualmente —luego te lo mando, Rodrigo—: «Hoy hemos recibido una grata noticia por parte de nuestro ministro, José Guirao, y es que, tras mucho esfuerzo solicitando una escollera para las cuevecillas de Balerna, tenemos su compromiso y el del Gobierno central del Partido Socialista para su próxima construcción, de escolleras y de espigones en Balerna. Como siempre, los socialistas defendiendo a Balerna». Luego, ya me lo explicas; yo te mandaré, te lo mandaré, y luego ya me lo explicas. Y es que nosotros estamos diciendo lo mismo antes de la campaña, en la campaña y después.

Como bien ha referido Rodrigo, el CD da una serie de soluciones. No hacer nada, efectivamente, no sirve para nada. El retranqueo del paseo marítimo de Balerna, que se veía inconveniente, al final, se están retranqueando el paseo marítimo de Balerna; la aportación de arena, que se ha hecho durante muchos años, es necesaria. Pero además, como todo lo demás no ha funcionado, y se han construido espigones en playas cercanas que están afectando gravemente a la playa de Balerna, nosotros sabemos que ya hay que ir a la solución número 4 y 5, que habla de espigones y de diques de contención.

Y por supuesto que queremos, y vamos a solicitar y vamos a apoyar que se estudie la protección del litoral de toda la provincia de Almería.

Y también les comento que nuestros compañeros en el Congreso de los Diputados han presentado ya una proposición no de ley para que se continúen con esos estudios y se proteja no solamente el litoral de Balerna y Guardias Viejas, sino también el de toda la provincia de Almería.

Yo les pido que recapaciten, que aprueben la proposición no de ley en toda su integridad. El Grupo Parlamentario Vox ha presentado dos enmiendas, a las que le he hecho algunas aportaciones, para mejorarlas técnicamente; y sobre todo, que por favor, recapaciten y apoyen la proposición no de ley en su integridad, porque es un municipio histórico, que no tiene ninguna ocupación del litoral, sino que es que el litoral va ocupando el municipio, es todo lo contrario.

Y yo creo que se merece esa atención especial.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Antes de votar, tenemos la proposición no de ley original, con dos puntos en su proposición, dos enmiendas de Vox, que se han presentado transaccionales, que disponen ya todos los grupos de ellas, de la literalidad de ellas, que el Grupo Vox tendrá que aceptar o no la transaccional.

Le pregunto al Grupo de Vox si acepta la transaccional.

[Intervención no registrada.]

¿Acepta usted la dos transaccionales?

Se aceptan. Por tanto, tenemos una proposición no de ley con cuatro puntos. Y, ahora, mi pregunta a los diferentes grupos es si quieren votación por separado, que es lo que..., de cada uno de los puntos.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Sí, bueno, se podría hacer una agrupación. A nosotros, no nos importaría votar por un lado el punto 1 y el punto 4, conjunto, y votar conjuntamente el punto 2 y el punto 3. Pero no sé si le interesa al resto de grupos y, a lo mejor, resulta más cómodo por separado.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Algún otro grupo tiene propuesta de votación por separado, además de la manifestada?

[Intervenciones no registradas.]

Os da igual; ¿1 y 4; 2 y 3?

Bien. Pues pasamos a votación.

En primer lugar, votamos los puntos 1 y 4.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados por unanimidad.

Pasamos, por tanto, a la votación de los puntos 2 y 3.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados, al haber obtenido 10 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Damos por finalizada esta comisión.

Se levanta la sesión, y buen viaje de camino a casa.

