



### Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 11, celebrada el miércoles, 20 de noviembre de 2019

## ORDEN DEL DÍA

### COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-19/APC-000994. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz entre Chiclana-San Fernando-Cádiz, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.
- 11-19/APC-001444. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la puesta en funcionamiento del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz (Chiclana-San Fernando), presentada por el G.P. Socialista.
- 11-19/APC-001915. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre obra del tren tranvía de la Bahía de Cádiz, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-19/APC-001118. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el Eje Transversal de Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.
- 11-19/APC-001886. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre líneas generales sobre el eje ferroviario transversal de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

11-19/APC-001180. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre planes de realización o actualmente en ejecución de infraestructuras o cualquier otro tipo de inversión planeada por esta Consejería en territorio del Reino de Marruecos, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

## PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000281. Pregunta oral relativa a la Autovía de Almanzora, formulada por el Ilmo. Sr. D. Rodrigo Alonso Fernández, del G.P. Vox en Andalucía.

11-19/POC-000296. Pregunta oral relativa a la carretera autonómica A-402, formulada por los Ilmos. Sres. D. Raúl Fernando Fernández Asensio y D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

11-19/POC-001155. Pregunta oral relativa a restauración paisajística en la A-495, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, D. Julio Jesús Díaz Robledo, Excm. Sra. Dña. María Mar Hormigo León y Dña. María del Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

11-19/POC-001725. Pregunta oral relativa al puente sobre el río Baza, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-001727. Pregunta oral relativa al programa de fomento del alquiler, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-001728. Pregunta oral relativa a la sede de la agrupación centro del Partido Socialista de Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-001729. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-001765. Pregunta oral relativa a viviendas tuteladas para víctimas de Violencia de Género, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

11-19/POC-001766. Pregunta oral relativa al Decreto Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero y D. Gerardo Sánchez Escudero, del G.P. Socialista.

11-19/POC-001767. Pregunta oral relativa a la situación de la obra carretera Loja-Ventorros de San José, A-4154, Granada, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María Márquez Romero, Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, D. Juan José Martín Arcos, D. Gerardo Sánchez Escudero y Dña. María Josefa Sánchez Rubio, del G.P. Socialista.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000103. Proposición no de ley relativa a impulso del cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía a través del Puerto de Málaga, presentada por el G.P. Adelante Andalucía.

11-19/PNLC-000198. Proposición no de ley relativa a impulso de la línea de tren Algeciras-Ronda-Bobadilla, presentada por el G.P. Ciudadanos.

---

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, seis minutos del día veinte de noviembre de dos mil diecinueve.

### COMPARENCIAS

11-19/APC-000994, 11-19/APC-001444 y 11-19/APC-001915. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz entre Chiclana-San Fernando-Cádiz (pág. 8).

Intervienen:

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

D. José Ignacio García Sánchez, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. Araceli Maese Villacampa, del G.P. Socialista.

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

D. Alfonso Candón Adán, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/APC-001118 y 11-19/APC-001886. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el Eje Transversal de Andalucía (pág. 23).

Intervienen:

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

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

D. Felipe López García, del G.P. Socialista.

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

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

11-19/APC-001180. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre planes de realización o actualmente en ejecución de infraestructuras o cualquier otro tipo de inversión planeada por esta Consejería en territorio del Reino de Marruecos (pág. 41).

Intervienen:

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

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

## PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000281. Pregunta oral relativa a la Autovía de Almanzora (pág. 45).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000296. Pregunta oral relativa a la carretera autonómica A-402 (pág. 47).

Intervienen:

Dña. María de Mar Sánchez Muñoz, del G.P. Ciudadanos.

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

11-19/POC-001725. Pregunta oral relativa al puente sobre el río Baza (pág. 49).

Intervienen:

Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Popular Andaluz.

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

11-19/POC-001727. Pregunta oral relativa al programa de fomento del alquiler (pág. 52).

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-001728. Pregunta oral relativa a la sede de la agrupación centro del Partido Socialista de Málaga (pág. 55).

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-001729. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén (pág. 58).

Intervienen:

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

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

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 167

XI LEGISLATURA

20 de noviembre de 2019

11-19/POC-001765. Pregunta oral relativa a viviendas tuteladas para víctimas de Violencia de Género (pág. 61).

Intervienen:

Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

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

11-19/POC-001766. Pregunta oral relativa al Decreto Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía (pág. 64).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-001767. Pregunta oral relativa a la situación de la obra carretera Loja-Ventorros de San José, A-4154, Granada (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-001155. Pregunta oral relativa a restauración paisajística en la A-495 (pág. 70).

Intervienen:

D. Julio Jesús Díaz Robledo, del G.P. Ciudadanos.

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

### PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000103. Proposición no de ley relativa a impulso del cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía a través del Puerto de Málaga (pág. 73).

Intervienen:

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

Dña. María Teresa Pardo Reinaldos, del G.P. Ciudadanos.

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

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

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

*Votación: aprobada por unanimidad.*

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 167

XI LEGISLATURA

20 de noviembre de 2019

11-19/PNLC-000198. Proposición no de ley relativa a impulso de la línea de tren Algeciras-Ronda-Bobadilla (pág. 83).

Intervienen:

Dña. Ángela Rodríguez Aguilar, del G.P. Ciudadanos.

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

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. María Pilar Pintor Alonso, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Araceli Maese Villacampa, del G.P. Socialista.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

Se levanta la sesión a las catorce horas, veintidós minutos del día veinte de noviembre de dos mil diecinueve.

---

## **11-19/APC-000994, 11-19/APC-001444 y 11-19/APC-001915. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre la puesta en marcha del tranvía metropolitano de la bahía de Cádiz, entre Chiclana-San Fernando-Cádiz**

### **El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Bueno, buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la comisión de acuerdo al orden del día establecido. Les recuerdo a sus señorías lo que ya hablamos y acordamos en la reunión de Mesa y Junta de Portavoces, el cumplimiento estricto de los tiempos, dado que el orden del día, en principio, vamos a ser estrictos en el cumplimiento de los tiempos establecidos.

Comenzamos con el debate agrupado, ante la solicitud de la comparecencia de la señora consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, para informar sobre la puesta en marcha del tranvía metropolitano de la bahía de Cádiz, entre Chiclana-San Fernando-Cádiz. Sin más, tiene la palabra la señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Muy buenos días. El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó, el pasado 26 de marzo, impulsar la terminación y la puesta en servicio del tren tranvía de la bahía de Cádiz. Y lo hizo, señorías, porque este transporte que tiene..., tenía que haberse puesto en funcionamiento inicialmente hace siete años, seguía sin fecha para su entrada en servicio. Es más, a unos días de la última fecha límite que comprometía al anterior Gobierno a poner en explotación comercial este sistema de transporte, para no perder la financiación europea, el 1 de abril, el tranvía seguía en obras, no había completado las pruebas dinámicas, ni tan siquiera se habían formalizado los convenios y los contratos necesarios, tanto con Adif como Renfe para la gestión, coordinación y también la operación del transporte, que, al discurrir por una plataforma tranviaria de titularidad autonómica y una vía férrea estatal, requería de la necesaria cooperación entre Administraciones. Estaba, señorías, claramente en riesgo la financiación europea, sin que el anterior Ejecutivo hubiera adoptado medidas para evitarlo.

Desde el primer momento, este Gobierno afrontó la situación, una situación delicada, y lo hicimos en tres frentes: impulsando las obras, poniéndonos al frente de las mismas; intensificando las negociaciones con Renfe y Adif, que permitían la puesta en marcha del tranvía; y trabajando intensamente también para convencer, para tomar confianza y no perder los fondos europeos.

Se trataba, señorías, de intentar poner en marcha un proyecto que —les recuerdo— empezó a fraguarse nada más y nada menos que en la década de los noventa, hace más de veinte años, cuando la construcción del tranvía pasó a formar parte del plan intermodal de transporte de la bahía de Cádiz y cuyas primeras obras se remontan a 2006, hace ya trece años.

Señorías, cuando el nuevo equipo de gobierno, de gestión de la Consejería de Fomento abordó el proyecto, el tren tranvía de la bahía de Cádiz presentaba innumerables incógnitas, propias de la falta de planificación en su desarrollo: incertidumbre sobre su terminación, incertidumbre sobre cómo se iba a poner en servicio. Y a todo ello había que sumar el riesgo de pérdida y descertificación de fondos Feder. No hablamos de una cantidad pequeña, 99 millones de euros, que es la cantidad de certificación acreditada para el programa operativo anterior, 2007-2014, y cuya salvaguarda estaba condicionada a la plena funcionalidad y su puesta en servicio de este sistema de transporte antes del pasado 1 de abril.

Ante este escenario, se trabajó, en primer lugar, documentando la situación de todos los expedientes administrativos, efectuando un análisis de la viabilidad, con un cronograma solvente y muy riguroso, al objeto de fundamentar ante la Comisión Europea la conservación de esta financiación. Y, además, se puso al frente del proyecto a un *project manager* para impulsar esta infraestructura; cuenta con un responsable.

En paralelo, la Agencia de Obra Pública inició un proceso de revisión de los diferentes contratos, obras, sistemas de instalaciones, material móvil, para su actualización conforme a derecho, al objeto de garantizar la continuidad de los trabajos pendientes, para culminar los plazos que marcamos como viables y posibles. En este sentido, conviene reseñar que, pese a que tras innumerables retrasos, las pruebas dinámicas en el trazado tranviario entre Chiclana y San Fernando se habían reactivado el 4 de diciembre de 2018, el soporte de los contratos de premantenimiento era precario, por lo que hubo que revisarlos y formalizarlos de nuevo, lo que nos ha permitido reanudar dichos ensayos en mayo del presente año.

En cuanto a la obra, el principal escollo para conseguir agilizar los trabajos era la parada del intercambio del río Arillo, así como la conexión física de las vías del tranvía y del ferrocarril, justo después de la citada parada. La primera actuación era necesaria para hacer posible el intercambio modal entre el tranvía y el cercanías, operados por Renfe, y la segunda hace posible que los tranvías puedan continuar su recorrido por la línea del ferrocarril sin necesidad de transbordo. Para relanzar esta última actuación, la Agencia de Obra Pública ha conseguido poner en marcha un sistema de coordinación permanente con los responsables de Adif y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria —ayer mismo mantuvimos una reunión—; coordinación para la planificación de esta importante infraestructura en la denominada zona mixta, que es dominio de Adif. Fruto de este intenso trabajo, la lealtad y la coordinación, la operación crítica para la conexión física entre las vías del tranvía y del ferrocarril se culminó el pasado mes de octubre. Y este mismo mes de noviembre se ha completado la obra de infraestructura del río Arillo, completada, finalizada; así como también la superestructura de vía.

El cronograma de la obra prevé también que en la primera semana de diciembre se habrán finalizado todos los trabajos del río Arillo pendientes; quedan la modificación de los enclavamientos de señalización y de la seguridad de la línea del ferrocarril Sevilla-Cádiz, así como la electrificación.

Terminados estos trabajos, en la primera quincena, y tal y como estaba previsto en el cronograma, mejorando incluso unos días el objetivo, podremos acometer las pruebas dinámicas por la zona mixta, por primera vez, que tendrá que validar la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Por otro lado, el impulso a las pruebas dinámicas ha sido también muy importante; hemos avanzado mucho en pocos meses. Hemos logrado la continuidad sin interrupciones desde que se remataron en el mes de mayo, superando los 10.000 kilómetros recorridos por las unidades desde diciembre de 2018. A principios de

este mes de noviembre, con la incorporación a las pruebas de una cuarta unidad móvil, ya disponemos de siete tranvías. Se doblaron los turnos de las pruebas, lo que ha permitido que los ensayos puedan realizarse durante 16 de las 24 horas, todos los días laborales, desde las 7,00 horas hasta las 23,00 horas.

También se ha producido un avance en la formación práctica, llevada a cabo, como ustedes saben, por Renfe. Personal que se va a encargar de la operación: conductores, operadores y reguladores. Las primeras cuatro conductoras mujeres han superado ya de manera satisfactoria las 90 horas de circulación, obligadas para su posterior habilitación, tal y como pude comprobar en la visita que realicé la semana pasada a las cocheras del tranvía.

Además de la activación de los contratos en curso, la agencia licitó el pasado mes de julio el concurso de mantenimiento integral, imprescindible para la puesta en servicio —13,3 millones de euros— que se prevé resolver antes de que termine el año. Además, en las próximas semanas saldrá a licitación los últimos contratos necesarios para la explotación, relativos a cuestiones también de mantenimiento, homologación, suministros, de cara a la puesta a punto para la inspección final; contratos que suman 6,8 millones de euros.

Finalmente, se han producido importantes avances con Renfe y Adif para culminar la formalización de los acuerdos pendientes. Me refiero al contrato de servicio público con Renfe para la explotación del tren tranvía y los acuerdos convenios con Adif para el uso compartido de la parada del río Arillo e implantación del sistema de radiocomunicaciones necesario para su puesta en servicio. En este sentido, tengo que decirles que fue clave la reunión que mantuvimos en Madrid, en la sede de Renfe, junto a ambos presidentes, la presidenta de Adif y el presidente de Renfe, el pasado 10 de junio. Nos comprometimos a dar un firme impulso a esta recta final por la operación, como así está siendo. Desde aquí, quiero agradecer esa colaboración a los dos entes públicos, que son conscientes de la importancia que tiene la puesta en funcionamiento de este nuevo transporte. Han puesto —y lo tengo que decir— sus delegados en Andalucía todo de su parte para agilizar esta puesta en servicio.

Todos estos avances han supuesto un aval, un aval importante de credibilidad ante la Comisión Europea, cumpliendo el cronograma que les trasladamos el pasado mes de mayo. Así, podemos hoy afirmar que esto era absolutamente necesario: generar confianza y cumplir los hitos para salvaguardar la cofinanciación FEDER. Confiamos en que ello va a hacer posible que no tengamos que devolver los fondos comprometidos a los que hacía referencia, 99 millones de euros.

Igualmente, hay que resaltar la labor de total colaboración de los ayuntamientos de San Fernando y Chiclana, con los que estamos resolviendo temas y remates pendientes que se habían quedado encima de la mesa, de cara a la recepción de los tramos tranviarios para su mantenimiento.

También se ha desbloqueado el inicio de las obras de la subestación de acometida del Polígono de Janer, que se iniciaron el pasado octubre, tras una compleja tramitación administrativa con diferentes organismos. Este será un equipamiento esencial para garantizar el suministro energético del tren tranvía, así como de las necesidades para los futuros desarrollos urbanos de San Fernando.

De cara a la puesta en servicio inicial y a las pruebas que le preceden, el tren tranvía dispone de acuerdos también con Endesa para el necesario suministro provisional. Como saben, señorías, el tren tranvía discurre en toda su traza en superficie, y ha llevado asociada una intervención de integración urbana en todo el eje por el que transita.

Con todas estas actuaciones, el coste de la obra se sitúa en 256 millones de euros. Entre el 1 de enero al 30 de septiembre de este año se han ejecutado 12,8 millones de los casi 16,5 de los presupuestos de 2019. El presupuesto global incluye, además del referido sistema de transporte, otras actuaciones asociadas, como la estación de autobuses interurbana de Cádiz o los dos apeaderos de autobuses de Chiclana, la vía ciclista paralela al trazado.

A día de hoy, señorías —y con esto termino—, podemos decir, afirmo, que tenemos el proyecto del tranvía encarrilado. Nuestra previsión es que el tranvía entre Chiclana, San Fernando y Cádiz entre en servicio en el primer semestre de 2020. Intentaremos que sea lo antes posible. En cuanto pueda afinar aún más la fecha de su puesta en servicio, informaré con agrado a esta comisión. Conozco que es importante y que tenemos que ponerlo en marcha cuanto antes.

Vamos cumpliendo objetivos, vamos superando hitos y, lo importante, cumpliendo el cronograma que con seriedad y rigurosidad nos marcamos, poniéndonos al frente de la obra, repito, con un responsable, único interlocutor de todos los flecos, de todas las asignaturas que quedaban pendientes y que este nuevo Gobierno ha afrontado con decisión desde el primer minuto, para que su puesta en servicio sea una realidad.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Abrimos el primer turno de intervención a los grupos solicitantes, de menor a mayor, con un tiempo máximo de siete minutos. Y correspondería al Grupo Vox, o a algún portavoz. No veo en la sala a ningún miembro del Grupo Vox.

Pasamos, por tanto, al siguiente grupo, Adelante Andalucía, al cual le doy la palabra.

Tiene la palabra, señoría.

## El señor GARCÍA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera, por las explicaciones.

Bueno, le voy a contar una historia, la historia de un tranvía llamado chapuza, porque no tiene otro nombre.

Corría el año 2006, verano de 2006, y la Junta de Andalucía plantea a bombo y platillo unir Cádiz y Chiclana. Iba a ser toda una revolución en las comunicaciones en la provincia; incluso se plantea que habrá una segunda fase que unirá Puerto Real, el aeropuerto de Jerez, creando un auténtico anillo ferroviario en la bahía de Cádiz. Esto estaba dentro del plan regional de la Junta para la promoción del transporte sostenible, donde también estaban, por cierto, el tranvía de Jaén, —que sigue en abandono, aunque parece que hay un horizonte de funcionamiento próximo—; estaba también el tranvía de Vélez-Málaga —suspendido por falta de viabilidad—. Y se planteaba que iba a ser una obra de 140 millones de euros, que tendría una duración de cuatro años, entre 2007 y 2011. Y ya en 2008 se empezó a cortar por primera vez la calle Real de San Fernando, una arteria esencial en la ciudad, que ha estado años cortada.

Y pasaron los años. Su partido siempre estuvo en contra del tranvía. El Partido Popular llegó a recoger firmas en la ciudad de San Fernando, recogiendo hasta nueve mil firmas, y se presentó a las elecciones municipales con nueve mil firmas contra el tranvía bajo el brazo. Y frente al desapego del Partido Popular, nos encontramos la inoperancia y la desfachatez del Partido Socialista.

Pasaron los años y no pasaba nada. Continuaban hablando de dos fases, seguían hablando de dos fases; incluso se llegó a plantear que en el segundo puente de Cádiz, en el puente de la Constitución, había que hacer modificaciones, que se llegaron a hacer y encarecieron la obra, para que pasara el tranvía por ahí. Sin noticias del tranvía por el segundo puente de la bahía.

Pasaba el tiempo y, sobre todo, pasaba el dinero, el dinero que es de todos y todas y, como usted ha reconocido, se sucedían los ensayos. Y, casualmente..., usted ha dicho que los ensayos eran en mayo. En la bahía, todo el mundo sabe que los ensayos coincidían con las precampañas electorales municipales o de otras elecciones; siempre empezaba a haber pruebas del tranvía cuando había elecciones. El tranvía sigue sin funcionar.

Llegó el año 2010, a un año de la supuesta finalización del proyecto, y se tuvo que paralizar, porque el Gobierno de la Junta de Andalucía se saltó un paso administrativo, en un procedimiento administrativo, en la expropiación de una serie de terrenos. Se paralizó, negociación, acuerdo, se reanuda.

Y llega el año 2011, supuesta finalización del proyecto, y el tranvía no funcionaba. Se puso de manifiesto que no hubo nunca un estudio de viabilidad del proyecto, que nunca se estudió cómo se iba a explotar. Llegó a decir Renfe, básicamente, que nadie se había puesto en contacto con ellos para ver cómo se iba a operar el tranvía. No hubo un estudio de las necesidades energéticas, en un tranvía que tiene una parte por vía propia de tranvía, pero otra parte por una vía ferroviaria.

Pasaban los años, pasaron tres presidentes de la Junta de Andalucía, pasaron cinco o seis consejeros, pasaron delegados del Gobierno de la Junta en la provincia de Cádiz; en especial, el señor López Gil, que hacía anuncio del anuncio del anuncio y ampliaba los plazos constantemente, y fue premiado con un puesto en el Senado.

Y la ineptitud y la chapuza del tranvía de la bahía de Cádiz, que hemos sufrido todos los vecinos y vecinas de la provincia —y lo sabe todo el mundo allí—, se volvió peligrosa cuando, de pronto, la Unión Europea pone plazo y dice que, si no se cumple el plazo, hay que devolver el dinero, había que devolver nada más y nada menos que 135 millones de euros. El Gobierno gestiona una prórroga y no da ninguna información; el Gobierno se niega a responder preguntas de los periodistas, que piden información sobre esta ampliación de plazos, el Estado... Y ahora nos encontramos que en el primer semestre de 2020 parece que es el nuevo anuncio de que funcionará el tranvía de la bahía de Cádiz.

¿Le parece seria, señoría, esta actitud? Esta actitud de dos Gobiernos, del Gobierno del Partido Socialista y del Gobierno del Partido Popular. Y no ha habido ni una sola responsabilidad por parte de los que han gestionado esta auténtica chapuza. Su partido nunca creyó en el tranvía, todo el mundo en la Bahía de Cádiz lo sabe. ¿Qué garantía tenemos, qué garantías tienen los vecinos de la bahía de Cádiz de que se va a poner en marcha?

Desgraciadamente, lo que iba a ser una revolución en las comunicaciones de la bahía de Cádiz, lo que iba a ser una auténtica revolución en el transporte sostenible, lo que iba a ser una auténtica revolución en la forma de moverse de los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz, ha resultado ser una condena.

Señora consejera, ¿qué garantías tenemos? ¿Qué plazos? ¿Qué coste va a tener final? ¿Cómo podemos asegurarnos de que, verdaderamente, en 2020 los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz podrán coger el tranvía con total normalidad?

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde, en este turno, al Grupo Socialista.

Y su portavoz tiene la palabra.

## La señora MAESE VILLACAMPA

—Muchas gracias, señor presidente.

Cuando este grupo presentaba la solicitud de esta comparecencia urgía saber las intenciones del Consejo de Gobierno sobre el tranvía que funcionará próximamente, entre otras, en mi ciudad, en San Fernando. Pero casualmente hace cinco días, al mismo tiempo que en la Mesa acordábamos el orden del día incluyendo esta comparecencia, se producía el anuncio de su departamento, señora Carazo, sobre el plazo previsto para su puesta en funcionamiento, primer semestre de 2020. Y para mayor casualidad, 24 horas antes de esta comisión la consejería pone en circulación, no el tranvía sino un comunicado de prensa con todo lujo de detalles sobre el proyecto.

Desde luego, es verdad que no han sustraído ustedes el debate de esta Cámara, pero desde luego no entendemos muy bien a qué responde esa nueva técnica del debate en diferido. Lo lógico es que hubiesen esperado al día de hoy, porque van a poner..., se van a poner muy reiterados con esta nota desde luego.

Pero bueno, ironías aparte nos complace enormemente saber que la consejería está poniendo todo de su parte para que los gaditanos y gaditanas podamos beneficiarnos de un medio sostenible, moderno y de futuro, que les va a dar..., nos va a hacer la vida mucho más fácil.

Cabe resaltar que son más de 60.000 los vehículos que se dirigen a Cádiz diariamente desde San Fernando, y que el servicio de autobuses se encuentra saturado de estudiantes, trabajadores y de usuarios de hospital. Nos enorgullece este cambio de posición del Gobierno, un cambio importante en esta estrategia de aplastar todo lo que tenga sello socialista, todo proyecto que fuera impulsado por el PSOE. Parece que empiezan a usar la cordura, la sensatez y el sentido común en su acción de gobierno.

Dijo usted a los medios, el otro día, que tratará de cumplir cada uno de los hitos que quedan pendientes para adelantar al máximo su inauguración. Esperamos que no solamente sea una declaración de intenciones, sino una fehaciente voluntad de materializar el proyecto que esperamos los gaditanos y gaditanas. Y en ese buen espacio..., perdón, este es un buen espacio para que nos ofrezca esos detalles que nos restan hasta el próximo año. Este es un buen sitio para que nos haga llegar este informe presentado al Consejo de Gobierno, con la cronología de la obra, pero que hemos podido leer prácticamente entero por la prensa, como digo, hace unos días. Conocer con exactitud por qué tardarán otros seis meses en ponerlo en marcha cuando llevan ya un año de retraso.

Porque sobre el tranvía se puede escribir mucho, se puede opinar mucho, se pueden recordar muchas cosas que ustedes mismos han dicho y que han protagonizado. No vamos a remontarnos a la época en la que el PP hacía irresponsables campañas contra el tranvía, o el infame boicot que hicieron los alcaldes del PP en el arranque, en el desarrollo de las obras. No, no vamos a remontarnos..., vamos a hacerlo a una época mucho más reciente. A ver qué ha pasado durante este último año, que tienen la responsabilidad del Gobierno de la Junta por primera vez en esta tierra.

Hemos tenido que aguantar cosas como que amenazarán con abortar el proyecto a las alturas en la que estaba, escudándose en una supuesta misiva de la institución europea, en la que solicitaba el cien por cien de la corrección financiera. Y ahora alegan un buen entendimiento que la Administración autonómica tiene con la Oficina de Fondos Europeos, que cofinancia las obras del tranvía. La Unión Europea tiene confianza en este nuevo Gobierno, ya que está cumpliendo los cronogramas, ha dicho usted recientemente. Y resulta que nunca existió ese mal entendimiento, señora Carazo, diga la verdad. Le exigimos que mostrase esa carta, y nunca lo hicieron. No fue más que un burdo movimiento de distracción del Gobierno del PP y Ciudadanos para atribuirse ahora el mérito de la puesta en servicio, y de que no se devuelvan los fondos a Europa. Porque una cosa es tener que reprogramar, que puede ser lógico, porque es una obra sumamente compleja, y otra bien distinta es alarmar a la población diciendo que se iban a perder los fondos, tratando de tirar por tierra el proyecto.

Han hecho ustedes lo mismo con la ITI, con el medio centenar de proyectos del PSOE que articulamos con los fondos europeos, y resulta que el grueso de los presupuestos de su Gobierno para mi provincia son las ITI. Sin las ITI no habría presupuesto andaluz para Cádiz.

La realidad es que este Gobierno continúa todos los proyectos, con pequeñas modificaciones presupuestarias e incorporaciones muy menores. Es fácil de comprobar que las cantidades programadas en los distintos programas, Feder, Feader y Fondo Social Europeo hasta 2023, al final, se mantienen intactos. Por eso le digo que bienvenidos sean al tranvía de la Bahía de Cádiz.

La realidad es que, cuando se produjo el cambio del Gobierno, el proyecto solo estaba a expensas de las pruebas dinámicas, y han tardado un año en culminar los flecos para poder acometerla. Si es que hasta la formación del personal han tardado en hacerla, señora Carazo. Reconoce usted que el personal recibió formación en una primera fase, y desde septiembre a esta formación teórica para el desempeño de las distintas categorías profesionales se ha incorporado también a las pruebas dinámicas para completar su formación práctica. Usted realizó el reciente anuncio durante una visita a los talleres, como ha dicho, a los talleres y cocheras en el polígono Pelagatos, en Chiclana, para informar de los avances de esta infraestructura. Se me vino a la memoria el verano de 2016, el consejero por aquel entonces, Felipe López, hacía lo propio, visitaba a mi compañero y vicepresidente de la Junta, Manuel Jiménez Barrios, ese edificio de talleres y cocheras en Pelagatos, ya construido y que contó con una inversión de 14,7 millones.

Y voy aclarando, porque es esencial, porque parece que a su llegada al Gobierno no había nada hecho, y eso no es así. Quiero decir que si, en lugar de discutir el proyecto, de perder el tiempo en cuestionar plazos y ayudas, se hubiesen centrado en culminar los flecos que quedaban para ponerlo en marcha, otro gallo habría cantado. Estaríamos en otra situación, y realmente podrían adelantar al máximo, como ha expresado que es su voluntad. En vez de perder el tiempo en criticar sin fundamento, como han hecho hasta ahora, han entrado

por fin en el camino, en el camino que ya habían trazado los técnicos, los mismos técnicos antes que ahora. Pero sepan que esto, desde luego, no les va a hacer atribuirse la paternidad del proyecto.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Corresponde un turno a los grupos no solicitantes de menor a mayor. Así que el Grupo de Ciudadanos, por un tiempo de tres minutos.

Tiene la palabra su portavoz.

## El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Gracias, señor presidente.

La verdad es que a veces me quedo sin palabras, ¿eh?, de lo que escucho aquí. Vamos a ver. Lo exigente que se ha vuelto la izquierda con la finalización del tranvía Bahía de Cádiz. Madre mía de mi vida. Una obra que tenía que estar acabada en 2011. Y ahora, en diez meses que llevamos en el Gobierno, se está exigiendo, y están echando aquí en cara que no está acabado. Señora consejera, hay que ver que no puede usted visitar las obras que ya están construidas, ni los aparcamientos, porque eso era del socialismo. Vamos muy mal, vamos muy mal. Pero bueno...

Aparte de eso, lo único...

[*Rumores.*]

..., lo único que me gustaría comentarle a esta consejería, lo que le he dicho desde siempre, desde el primer momento. Darle la enhorabuena porque nos hemos puesto a trabajar, o sea, la diferencia con un gobierno y con otro, y la verdad es que a veces me resulta cansino siempre estar diciendo, hablando del Partido Socialista en negativo. No me gustaría, pero es que..., es que no queda otra, no hay otra manera. Si llega un Gobierno a final de enero, que es cuando se toma posesión, estamos a final de noviembre y estamos hablando ya de acabar una obra que parecía imposible de acabar, que yo, como gaditano, que vivo en Cádiz, parecía que eso iba a formar parte del mobiliario urbano, como lleva tantos años formando, y eso no se iba a acabar nunca. Una obra de 256 millones de euros, que, repito, tenía que estar acabada en el 2011, que se ha prorrogado una y otra vez, una y otra vez, y estábamos a punto de perder más de 100 millones de euros, que había que devolverlos a la Unión Europea. Y ahora, pues bueno, es que no queda otra..., simplemente darle la enhorabuena, es que nos hemos puesto a trabajar. Es que la diferencia es que es un gobierno que no trabajaba y otro que trabaja. Esa es la única diferencia, un gobierno cuyos presidentes estaban preocupados de otras cosas, y otros presidentes que están ocupados de las necesidades y las horas de los gaditanos y de todos los andaluces. Esa es la única diferencia.

Y por eso, lo único que me queda decirle es lo que he dicho, darle la enhorabuena. Otra cosa es que se acabe una obra y, en un primer momento, que se dude de su viabilidad, que se dude de su necesidad en la Bahía de Cádiz. Eso es otra historia. Pero sí que si ya está empezada y está a punto de acabar, habrá que

acabar esa obra, como tantas otras que se han hecho durante este año. Así que repito y reitero mi enhorabuena a esta consejería, al equipo que la conforma, que están dejando en evidencia a un Gobierno anterior que, evidentemente, como he dicho, no estaba trabajando por los andaluces y no estaba haciendo nada.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del Partido Popular. Su señoría tiene la palabra.

## El señor CANDÓN ADÁN

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

En 2007, en 2007 comienzan unas obras que han cambiado la fisonomía de dos ciudades: una es San Fernando y la otra es Chiclana. Trece años de obras, que se dice pronto, ¿eh?, y que se puede escribir bastante; claro que se puede escribir, muchísimo.

Durante años, los anuncios de distintos consejeros, de distintos delegados provinciales del anterior Ejecutivo, anunciando fechas para su puesta en marcha, que se han ido sucediendo sin que ninguna se cumpliera. Se llegó incluso a afirmar por el viceconsejero de Presidencia anterior, que las obras estarían terminadas a 31 de marzo de 2017 y que incluso se estarían vendiendo los billetes.

El Gobierno anterior no formalizó el contrato de prestación de servicios para la explotación, ni obtuvo de Adif la homologación del material móvil, quedando pendiente la autorización de puesta en servicio comercial por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, tanto para la circulación de las unidades del tren tranvía por el tramo ferroviario como por el tramo mixto, como bien se ha dicho, faltando fases por construir, dejadez.

En definitiva, todo un cúmulo de despropósitos, como usted bien ha detallado en su exposición, donde se pone en riesgo la pérdida de 99 millones de euros por no estar puesto en servicio el tranvía tras varias prórrogas al anterior Gobierno socialista, que las conocía; una situación desastrosa la que se encuentra este nuevo Gobierno y, sobre todo, usted, que es la que tiene que hacer frente a una situación bastante compleja.

Por eso, quiero felicitarla a usted y a todo su equipo por su trabajo, esfuerzo y compromiso en poner en funcionamiento una infraestructura que dará servicio y favorecerá la movilidad de la bahía de Cádiz, de poner en marcha el tren tranvía, que lleva tantos años esperando y que usted ha impulsado desde el primer momento, y que nos alegra mucho que será una realidad en 2020 y que esa inversión de 256 millones le den el beneficio y la rentabilidad a los ciudadanos, que son los que van a utilizar y van a disfrutar de esa infraestructura, que se inició ya hace una década y que ustedes han tenido que coger ese trabajo y ponerlo y hacerlo una realidad.

Así que muchas gracias, señora consejera, por su trabajo, por su esfuerzo y por el de todo su equipo. Y que en 2020 será una realidad.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, yo creo que, salvo el Partido Socialista, todos hemos coincidido en que esta es una historia..., así lo han dicho ustedes, lo han denominado historia de una chapuza, historia de la ineptitud y, yo diría, la historia de un fracaso. Además, una historia que se repite, porque no solo el Partido Socialista ha gestionado mal y ha planificado mal esta importante infraestructura; en estos mismos años daban comienzo otras obras de otros tranvías, de otros metros, que todos coinciden en la absoluta nefasta planificación y gestión de la obra. Retrasos, sobrecostes, reclamaciones judiciales, una tras otra, hoy abonadas por el Gobierno andaluz, que hemos pagado todos, fruto de esa mala gestión en nuestras infraestructuras, en esa obra, 196 millones de euros, el otro día les informaba. Y aún tenemos pendientes reclamaciones, una década después, porque estamos hablando de infraestructuras que comenzaron hace una década.

En concreto, les informo que, precisamente, del tranvía de Cádiz tenemos pendiente una reclamación que se está tramitando judicialmente, a expensas de tener sentencia, de seis millones de euros. Luego imagínense, estamos hablando de esa historia de chapuza, de ineptitud, de fracaso, y que además nos puede costar hasta seis millones de euros más, fruto de los impagos, el retraso de las certificaciones, el retraso de los plazos.

Y, señorías, claro que el Partido Socialista también puso en riesgo la devolución de fondos europeos. ¿Que existe un mecanismo para reprogramar y para, en el conjunto de la solicitud de los fondos que solicita nuestra comunidad autónoma, se puede encajar esta reprogramación? Sí, pero también hay que decir que la fecha tope que puso Europa para que esta infraestructura estuviera en servicio después de dos prórrogas —después de dos prórrogas, que esto no lo habíamos apuntado ninguno—, era el pasado 31 de marzo.

Y esto es lo que se encontró este nuevo Gobierno. Y no me digan que es que el Partido Popular desde el principio... El Partido Popular, coincide con ustedes, desde el principio, lo que hizo fue trasladar sus dudas respecto a este proyecto. Eso es lo que hizo el Partido Popular de Cádiz en la bahía de Cádiz, eso es lo que hizo; eso es lo que dijo a los vecinos, que con el Partido Socialista al frente gestionando esta infraestructura podía pasar una década, y San Fernando roto. Eso es lo que dijo en ese momento, y el tiempo nos ha dado la razón. Lo que dijimos en la bahía de Cádiz es que el Partido Socialista no iba a ser capaz de gestionar una infraestructura como esta, y que pasarían diez y doce años y no estaría puesta en servicio. Lo que ha ocurrido hoy, eso es lo que dijo el Partido Popular. Y ha tenido que llegar el Partido Popular para ponerse al frente de la obra.

Y no me digan que en pocos meses se han hecho pocos avances. Muchos han sido los avances, y los he detallado uno tras otro; se los he trasladado uno tras otro, les he dicho de dónde partíamos y los avances que se han dado, tanto en obra como en avanzar la firma de convenios y contratos, porque ni siquiera eso había

sido capaz de culminar el Partido Socialista, que solo necesitaba sentarse en una mesa y formalizar contratos y convenios... Eso no necesitaba esfuerzo ni trabajo, sentarse y firmar documentos; ni eso había dejado hecho. Y, a partir de ese momento, continuar con las pruebas, que aún faltaba mucho. Y seguimos todavía con las pruebas y, tal y como les he indicado, en la segunda semana de diciembre, superaremos el hito de hacerla por la doble vía, que es lo que falta y lo que resta, respecto a las pruebas dinámicas, como les he trasladado.

Luego, yo siento mucho si ustedes se quedan en evidencia y se demuestra, una vez más, que han sido incapaces de gestionar una infraestructura, que es la historia de la chapuza, la ineptitud y el fracaso, en una infraestructura que ha supuesto para una comarca el abandono tras doce años.

Fíjense, la primera puesta en servicio debería haber sido 2012, que ustedes no han dicho. Pero es que les voy a dar otro dato más: fíjense si fueron incapaces los Gobiernos socialistas, que en 13 años tenían que ejecutar 14 kilómetros de la nueva plataforma tranviaria, 14 kilómetros de la nueva plataforma tranviaria. Avanzaron a poco más de kilómetro por año, nada más que eso, eso fue lo que hizo el Partido Socialista, dejando pendiente..., yo he hablado de flecos por decir algo, pero parte muy importante de obra y de gestión para poner en servicio esta infraestructura.

Existe un cronograma, lo conoce la Oficina de Fondos Europeos, como les he dicho, estamos generando esa confianza en el proyecto, cumpliendo objetivos. Y yo... Me decía, los técnicos los mismos. Sí, los técnicos son los mismos, pero los técnicos lo que necesitaban era un Gobierno al frente que pusiera en carga esta obra, que se preocupase por la misma, que se pusiera al frente.

Igual que hemos hecho en la obra del metro de Málaga, y yo lo siento mucho, tener que trasladarles esta información, son ustedes los que me la han solicitado. Pero debo decirles que no es el único ejemplo, que estamos trabajando, poniéndonos al frente, con jefes de proyecto que tienen toda la responsabilidad sobre el mismo y que estamos superando los objetivos que nos marcamos en cada una de estas obras. En el metro de Málaga también, superando con creces, incluso, los cronogramas definidos, con absoluta seriedad y transparencia.

Vamos a poner en servicio el tranvía de Jaén. Me hablaban ustedes del tranvía de Jaén; después hablaremos del mismo, acordando con el ayuntamiento, trabajando con el ayuntamiento, colaborando con el ayuntamiento, cosa de la que fue incapaz el Gobierno anterior, un consejero jiennense que dejó parado un tranvía, después de una inversión tan importante, incapaz de ponerse de acuerdo y de ponerlo en servicio.

[*Rumores.*]

Eso es lo que ha ocurrido en Jaén. Y, fíjense, en tres meses, con un nuevo alcalde, y socialista, y socialista, que no es de mí partido...

[*Intervención no registrada.*]

No, no, pero la consejera del PP, pues hemos sido capaces de ponernos de acuerdo. Esa es la diferencia, señoría, esa es la diferencia, que aquí cuentan con un Gobierno que trabaja, que se pone al frente, que toma decisiones, que dialoga y que alcanza acuerdos, sean del signo político que sean los ayuntamientos, porque he reconocido el buen entendimiento también y trabajo con el Ayuntamiento de Chiclana y con el Ayuntamiento de San Fernando. Esa es la diferencia, que eran de su partido ambos alcaldes, y todavía estaban esperando el mobiliario y estaban esperando que ustedes hicieran frente de lo que quedaba pendiente.

te de los convenios con ambos ayuntamientos que también fueron incapaces de hacerlo, tal y como he dicho esta mañana.

Luego, señorías, han sido muchos los pasos que hemos dado, con firmeza. Y hoy podemos anunciar —y yo quiero terminar así— que, en cuanto disponga de la fecha para poderle dar, más afinada, de esa puesta en servicio, la trasladaré, pero que he de decirles que con el cronograma vamos cumpliendo hitos y que, desde luego, va a ser cuanto antes, en 2020, tal y como tenemos establecido.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien, señora consejera.

Corresponde un turno a los grupos, un segundo turno a los grupos solicitantes. De nuevo, no veo en la sala a ningún representante del partido Vox; por tanto, del Grupo Parlamentario Vox pasa a Adelante Andalucía.

Tiene la palabra; el portavoz de Adelante Andalucía tiene la palabra.

## El señor GARCÍA SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera. Bueno, lo que estamos viendo aquí es, vamos, lo llevamos viendo treinta años en este país: el Partido Socialista, que es que tarda mucho el actual Gobierno, cuando tardaron ellos doce años, y no se ha avanzado nada. Y el Partido Popular, que es que todo es culpa del Partido Socialista y que ustedes son maravillosos. Uno por otro, y la casa sin barrer. Mal de muchos... Y la cuestión es que, doce años después, los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz no tienen el tranvía.

Sigue habiendo muchas dudas y sigue habiendo falta de concreción, señora consejera. ¿Tiene estudios de viabilidad el proyecto actualmente? Trece años ha tardado, suponiendo, suponiendo que en 2020 se inaugurara y empezara a funcionar —que es mucho suponer, por la experiencia; a los hechos me remito—, trece años ha tardado la primera fase. ¿Vamos a ver la segunda fase, aquella que nos iba a conectar con el aeropuerto de Jerez, que iba a generar un anillo ferroviario? ¿Eso está? ¿Está planificado? ¿Cómo va a incentivar su uso la consejería? ¿Qué precio tendrá el billete? Son cosas que les interesan a los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz. Esas son las cosas importantes, las cosas que va a hacer si esta infraestructura merece la pena, es una infraestructura que va a funcionar, es una infraestructura que va a mejorar la vida de los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz o no; esas son las cosas importantes.

Mire, usted ha hablado de un coste de 256 millones de euros. ¿Nos garantiza usted que no va a costar ni un euro más esta infraestructura? Pero es que, aun así, si costara 256 millones de euros, quiere decir que el tranvía de la bahía de Cádiz ha tenido un sobrecoste de 116 millones de euros para los andaluces y las andaluzas, porque el proyecto estaba planificado en 140 millones. Y esto, 116 millones de euros, es lo que significa la gestión del bipartidismo. Esto es un ejemplo de cómo ha funcionado este país; esto es un ejemplo de cogestión en el Partido Popular y el Partido Socialista, es un ejemplo de cómo no hay que gestionar. Pregun-

ta: ¿se va a exigir alguna responsabilidad por estos trece años de retraso, por estos 116 millones de euros de sobrecoste? ¿Alguna responsabilidad política? Mientras tanto, han pasado los años, ha pasado el dinero, han pasado los derechos de los vecinos y vecinas de la bahía de Cádiz, tirados al traste. Y, sinceramente, yo creo que el pueblo andaluz y el pueblo gaditano se merecen algo mejor.

Muchas gracias.

#### El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz.

#### La señora MAESE VILLACAMPA

—Señor presidente, muchas gracias.

Señor Sánchez, de Ciudadanos y señora Carazo, ¿cómo que el Gobierno anterior no trabajaba? ¿Cómo pueden ustedes decir en esta comisión..., hacer esa afirmación, cuando el Gobierno socialista anterior le dejó una obra terminada al 98%? Señora consejera y señor de Ciudadanos, yo comprendo que usted es nuevo; debe usted venir algo más leído, la verdad.

¿Al frente, al frente de la obra? ¿Que ustedes se han puesto al frente de la obra? ¿Pero qué está usted diciendo, señora Carazo? Si le quedaba —como usted dice— los flecos para terminarla, ¿es que ya no vale el 98% de la obra ejecutada? No lo entiendo. Además, ustedes saben que los palos en las ruedas —y usted lo sabe, señora Carazo—, los palos en las ruedas en mi provincia los pusieron los dos alcaldes del Partido Popular, tanto el de Chiclana como el de San Fernando, y le pongo un ejemplo. Por cierto, destaco, a día de hoy, el excelente trabajo de los dos ayuntamientos, tanto el de Chiclana como el de San Fernando, y su lealtad institucional para con usted, que entiendo que debe agradecer. Pero no siempre fue así, y quiero recordarle que, cuando gobernaba, por ejemplo, el Partido Popular en el Ayuntamiento de San Fernando, se negaron a ceder los terrenos para la construcción de la subestación eléctrica que, como usted sabe, debe suministrar la energía para el tren-tram y que ha sido ahora, la actual alcaldesa de San Fernando, Patricia Cavada, de mi partido, la que permitió el acuerdo y la cesión. Es decir, cuatro años de retraso porque un alcalde del Partido Popular tuvo ese capricho; esa es la diferencia. Y es lo mismo que pasa con mi compañero Julio Millán en Jaén, señora Carazo, y debe reconocerlo. Quien tenía la voluntad de poner en marcha el tranvía es el PSOE. El único presupuesto..., el último presupuesto socialista ya contemplaba para el fin de la obra una partida de 18,5 millones de euros con los que se iba a poder poner en marcha esta obra. Y, tras este paréntesis de dudas y de incertidumbre, tras un tiempo de *impasse*, que ha sido el suyo, precisamente, nos alegramos de que se hayan convencido de la necesidad de esta obra y el presupuesto para 2020 finalmente contemple una partida de 16,5 millones de euros.

Sabemos que desde su departamento se han mantenido reuniones con nuestros alcaldes, y es de agradecer. Lo he dicho antes, es un hecho positivo que saludamos. Por lo tanto, nosotros ahora mismo no vamos a entrar a discutir en este informe cronológico sobre una obra que claro que ha tenido una complejidad enor-

me, pero claro que también nos debería alegrar, porque está a punto de terminar, aparte de todos los palos en las ruedas que el Gobierno socialista anterior fue..., estuvo teniendo en esta obra, precisamente como he señalado, por los alcaldes del Partido Popular.

Así que más vale que no revolbamos el pasado del tranvía, porque lo único que vamos a conseguir es recordar que fuimos los socialistas los únicos que, contra viento y marea, nos creímos el proyecto, lo hemos defendido en las instancias europeas y lo hubiéramos puesto en marcha, tenga claro, sin mayor dilación.

Hasta el mes de marzo no se cayeron ustedes del caballo y decidieron apostar por su terminación. Han suspendido y reanudado pruebas. Este verano aún no habían trasladado a Adif y a Renfe la documentación pertinente para los convenios. Ha existido una plena colaboración por parte del Gobierno de España; incluso desde Adif y Renfe se ha asesorado a la Junta de Andalucía para agilizar los trámites administrativos y de colaboración de los expedientes necesarios para las autorizaciones de circulación, y toda la información ha corrido a cargo del ente ferroviario. Ese es el camino para que las cosas funcionen: el entendimiento, la lealtad institucional —ahora sí, señora Carazo—, pero, sobre todo, el convencimiento de que es lo mejor que le podía pasar a los gaditanos y gaditanas. Por eso, estamos convencidos de que van a seguir teniendo todo el apoyo del futuro Gobierno y de los ayuntamientos de Chiclana y San Fernando hasta asumir finalmente la gestión de la circulación, porque los socialistas creemos que el tranvía es un excelente medio de transporte, rápido, seguro, puntual y creemos en las posibilidades que abrirán esos 24 kilómetros entre Chiclana y Cádiz para el bienestar de una población que —recuerdo— es superior a 234.000 habitantes y que va a tener sin duda un enorme impacto en toda la bahía de Cádiz.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para cerrar el debate, tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Yo incido que este nuevo Gobierno se encontró un proyecto en una situación muy delicada. Aún faltaban por tomar decisiones, por completar obra, por completar pruebas, por acordar con Renfe y con Adif, tal y como lo hemos hecho y he reconocido, pues, lealtad y el trabajo conjunto y la coordinación. Yo misma he dicho que el entendimiento ha de primar en un proyecto de esta envergadura y de estas características, y eso es a lo que nos hemos dedicado desde el primer minuto. Aquí no se ha perdido ni un minuto de tiempo, ni en este proyecto ni en ningún otro, porque éramos conscientes, y somos conscientes que no se puede perder ni un minuto de tiempo. Bastantes minutos se han perdido ya a lo largo de treinta años, señorías.

Por tanto, nos hemos puesto al frente desde el primer minuto —vuelvo a decirlo—. Yo sé que esto a ustedes les duele, claro, lo que pone de manifiesto es esa historia de la ineptitud y del fracaso, pero yo, me han pedido información y le traslado la que tengo. Y, además, lo hago con enorme orgullo y reconociendo el esfuerzo que se ha puesto

y el trabajo que se ha puesto para que hoy yo les pueda anunciar el cumplimiento del cronograma y los plazos previstos. Decirles que no todos somos iguales, señorías. Lo siento mucho, me dicen que esto es consecuencia del bipartidismo. Y es lo que me faltaba, este desastre es consecuencia del Partido Socialista. ¿Qué bipartidismo?

Mire, el Partido Popular ha estado sentado donde está hoy usted, y usted no estaba, pidiendo información y pidiendo la puesta en servicio de este tranvía durante mucho tiempo, durante mucho tiempo, pidiendo información y haciendo su labor de control, como hoy usted está haciendo al Partido Socialista, y usted no estaba. Luego esto no es consecuencia del bipartidismo. Este desastre es consecuencia de la mala gestión y de la ineptitud del Partido Socialista, que repito, podía haber solo sido causa esa ineptitud y responsabilidad en esta infraestructura, pero que es común al resto de las obras de tranvías y de metros.

Lo estaba hablando, y usted lo ha dicho, lo ha comparado con el tranvía de Jaén, otra historia de fracaso y de ineptitud. Y de no ser capaces el Gobierno de cumplir plazos objetivos y ponerlo en servicio tan siquiera. Y lo tengo que decir así esta mañana.

¿Y qué ha hecho este nuevo gobierno?, pues actuar con responsabilidad. No nos quedaba otra, yo creo que lo ha dicho el portavoz de Ciudadanos. En este punto lo que nos toca hacer como Gobierno responsable es poner todo de nuestra parte para sacar adelante estas infraestructuras. Tantos años después y después de la inversión que hemos hecho todos —que parece que esto lo ha pagado el Partido Socialista—, que hemos hecho todos, que es dinero público. No queda otra que intentarlo, ponernos al frente, y sacar adelante y poner en servicio estas infraestructuras. A pesar de que en su momento ya trasladamos nuestras dudas acerca de la viabilidad, la necesidad, los cronogramas, la necesidad. Y usted mismo lo ha dicho.

Pero cuando uno pasa de ser oposición a ser gobierno, lo que tiene que hacer es salvaguardar estos proyectos, poner todo de su mano para ponerlos en servicio, tantos años después y con tanta inversión aparejada después que hemos puesto todos. Y en ese camino estamos, en el camino del entendimiento, del acuerdo, y con responsabilidad y seriedad poner todo de nuestra parte para que estas infraestructuras se completen, en primer lugar, y se pongan en servicio.

Yo creo que eso es por responsabilidad. Y este Gobierno lo ha entendido así, podía haber tomado otra decisión, podía haber levantado la vía. Y este Gobierno ha entendido que la responsabilidad es intentar completar esa obra, poner en servicio y optimizar esa inversión que tantos años después hemos pagado todos, repito, a pesar de las dificultades que nos podamos encontrar en el camino. Y eso es lo que ha hecho este Gobierno poniéndose al frente de estos proyectos.

Y yo espero que además sea positivo, que es importante también para la Bahía de Cádiz, para su movilidad, para favorecer esa movilidad, para conectar ambos importantes municipios, la Bahía con la ciudad de Cádiz.

Les iré informando de los nuevos avances, les iré informando de todo lo que suceda, puesto que entiendo que la transparencia en este tipo de proyectos es importante, y me tienen a su disposición para cualquier asunto que quieran plantearme.

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora consejera

## 11-19/APC-001118 y 11-19/APC-001886. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el Eje Transversal de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiendo punto también de comparecencia, debate agrupado, a solicitud de los grupos Popular y Socialista, a fin de informar sobre el Eje Transversal de Andalucía, ferroviario por supuesto.

Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Señor presidente.

Bueno, pues otra historia del desastre y otra historia de mala gestión, otra historia de ineptitud: el eje ferroviario transversal.

Vamos a hacer un poco de historia también, aunque me imagino que los portavoces también trasladarán ese histórico. El 10 de mayo de 2004, hace también más de 15 años, la Junta de Andalucía asumió la ejecución del tramo Sevilla-Antequera del eje transversal ferroviario. Eran tiempos de bonanza, el Partido Socialista inflado, Manuel Chaves lanzó eufórico ese anuncio también: prometer un gran Ave que iba a conectar Sevilla con Málaga, Granada y Almería, y que además lo iba a hacer en un corto espacio de tiempo. Aquel anuncio nos costó muy caro a todos. Un proyecto que se abandonó también. Este sí que es abandonado del todo. Diez años después de aquel acuerdo por el que la Junta se comprometió a ejecutar 128 kilómetros de trazado ferroviario y de tener paradas casi tres años las obras en un tramo ya iniciado —ven que se repite lo mismo: paralizar las obras tres años—, en concreto, estoy hablando del tramo Sevilla-Marchena. El Gobierno andaluz enterró este proyecto, un proyecto que nos dejó una plataforma, una losa de hormigón de casi 76 kilómetros de extensión entre Marchena y Antequera, sin uso, y una gran losa económica también, 288 millones de euros que pagamos todos los andaluces. En abril del 2014 la Junta tuvo que devolver, aquí sí que se tuvieron que devolver fondos europeos, fíjense, 180 millones de fondos europeos del préstamo que había otorgado el Banco Europeo de Inversiones, dejando en entredicho la gestión, la credibilidad de los gobiernos socialistas de la Administración andaluza.

Señorías, el eje ferroviario transversal constituye uno de esos ejemplos más, que es muy ilustrativo, de los fracasos del anterior gobierno de la Junta de Andalucía, de las expectativas que también se crearon, de esa conexión de alta velocidad entre las principales capitales de Andalucía, a modo, contó el presidente Chaves en su momento, de una A-92 ferroviaria, vimos que no puede ser más que negativo. Fueron 288 millones de euros invertidos entre 2004 y 2012 en una plataforma sin vía entre Marchena y Antequera, que por ahora carece de utilidad, con la excepción del aprovechamiento del tramo entre Osuna y Pedrera para la variante de ancho convencional de Aguadulce, ejecutada como ustedes saben por Adif, a la que me referiré después, y les informaré después en la situación en que se encuentra este proyecto. Dicho aprovechamiento, he de in-

dicarles que solo equivale al 12,4% de la infraestructura total ejecutada. La variante ocupa 9,4 kilómetros, de los 75,8 de la plataforma ya construida. Tenemos más de 65 kilómetros de una plataforma sin uso y cuya ejecución, además de suponer un enorme coste para las arcas andaluzas, generó una serie de expropiaciones que dejó baldías muchas hectáreas de cultivos herbáceos y de olivar también.

En esos 288 millones, además de la inversión en la plataforma, se incluye el coste de la resolución de los megacontratos, adjudicados y formalizados para la ejecución del tramo, entre Santa Justa–aeropuerto y el túnel de los Alcores. No se llegó a ejecutar obra alguna, y la consejería abonó 8,3 millones en concepto de reclamación por indemnización. De nuevo otra reclamación, indemnización 8,3 millones.

La devolución anticipada de los 180 millones del crédito del Banco Europeo de Inversiones se lo he mencionado. Y además, el Tribunal de Justicia Europeo dictaminó, tras un recurso presentado por los ecologistas, por el posible deterioro causado por las obras en una zona de especial protección de aves de la campiña sur de Sevilla, que cuenta con una importante población de avutardas, que era necesario un nuevo estudio de impacto ambiental. La nueva autorización ambiental unificada, con fecha de 4 de julio de 2018, determinó que había que poner en marcha una serie de medidas compensatorias que estamos acometiendo. Es más, les puedo señalar que este mismo mes hemos suscrito un contrato para el suministro de señales en el vial del eje ferroviario transversal para esa zona de especial protección.

Finalmente, cabe reseñar el efecto negativo que provocó la inclusión en el proyecto del frustrado eje transversal de una lanzadera de altas prestaciones, así se denominaba, entre la estación Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla, porque también, desgraciadamente, se quedó en el olvido esa necesaria conexión de cercanías entre ambos nodos de transportes que, como ustedes saben, corresponde ejecutar al Estado, y que formaba parte también de este proyecto, del megaproyecto del eje ferroviario transversal.

Señoría, los anteriores gobiernos socialistas no lograron enderezar un proyecto que habían calificado de estratégico, y cuya continuidad hubiera requerido la inversión de 1.000 millones de euros más.

Tampoco encontró alternativas para rentabilizar los 288 millones de euros invertidos. Decirles, señorías, que en 2011, la Consejería de Obras Públicas y Fomento promovieron un acuerdo para aprovechar la plataforma entre Marchena y Antequera, para conectarla con la línea ferroviaria convencional Sevilla-Utrera–La Roda–Marchena, pero no llegó a fructificar.

En 2013, con Izquierda Unida al frente de la consejería, se planteó al Estado al uso de la plataforma como alternativa al anillo de ensayos ferroviarios de Antequera. Tampoco llegó a cuajar. Finalmente, en la anterior legislatura, al hilo de la decisión de la Comisión Europea de incluir el traslado entre Sevilla, Antequera, Granada y Almería, dentro del corredor mediterráneo de la red transeuropea de transportes, las reclamaciones de la Junta al Estado para que lo asumieran cayeron en saco roto.

En definitiva, señorías, esta es la historia de un fracaso de los gobiernos socialistas que asumimos todos los andaluces. En esta situación, nos encontramos entre los graves daños ocasionados por el temporal de octubre de 2018 y que afectó gravemente a las infraestructuras ferroviarias, interrumpiendo la conexión Sevilla-Málaga, obliga a sus usuarios a realizar un incómodo transbordo. Para paliar esta situación, Adif y la agencia de obras públicas suscribieron un acuerdo para la ejecución de la variante de ancho convencional sobre un tramo de la plataforma del eje ferroviario transversal, que ya lo he mencionado, la construida en concreto entre Osuna y Pedrera, para permitir restablecer el servicio.

Les explico los hechos que se han llevado a cabo desde entonces. El 16 de noviembre de 2018, de común acuerdo entre Adif y la agencia de obras, se tramitó la solicitud para que Adif iniciara la obra de acondicionamiento del tramo de 9,4 kilómetros de trazado entre las estaciones de Osuna y Pedrera para utilizarlo como variante de ancho convencional. Apenas dos meses después, el 16 de enero de 2019, el consejo rector de la agencia aprobó la utilización del uso temporal de este tramo de plataforma en favor de Adif, para que acometiera la obra de emergencia, y con ello procediese a reponer el servicio ferroviario entre Sevilla y Málaga en cuanto tuviese terminada la obra. Dicha fórmula de sección provisional trabajada y consensuada por técnicos de ambas administraciones tenía una vigencia de cuatro años, podría ser prorrogable a otros cuatro más, un periodo que se considera más que suficiente para culminar el expediente patrimonial, y además no condicionaba ni la ejecución del acondicionamiento de este tramo por parte de Adif ni su posterior puesta en servicio. Estaba acordado, planteado, cerrado el pasado 16 de enero. Hasta ese momento, la hoja de ruta pactada se había llevado a efecto con toda la agilidad que precisaba esta operación, pero fue en el mes de mayo, ya con el nuevo Gobierno, cuando la situación cambió. Adif terminó, culminó la obra de acondicionamiento de la plataforma, e incluso, pasado con trenes en pruebas por dicha variante. Luego podía ya ponerla en servicio en el mes de mayo. Sin embargo, es Adif la que cambia de criterio consensuado y acordado, y nos comunica que el acuerdo de sección de uso provisional le resulta insuficiente para integrar este nuevo tramo en la red ferroviaria de interés general y restablecer el servicio de media distancia. Adif, en ese momento, nos informa que se inclina entonces por que la Junta de Andalucía no solo ceda el uso, sino también la titularidad de los terrenos y de la plataforma. La agencia de obras con nuestros servicios jurídicos y los de patrimonio de la Junta de Andalucía lleva a cabo, entonces, un estudio sobre otras figuras previstas en la legislación patrimonial para hacer factible que Adif integrara el tramo de la plataforma en la red de ferrocarriles de interés general y que recibiera la titularidad del uso. Planteamos la mutación demanial externa, una figura que garantizaba que, de existir en el futuro un cambio de uso de la plataforma distinto al ferroviario, la misma revertiría de nuevo al patrimonio del Gobierno andaluz. Con el ánimo de colaborar y acordar este asunto, que es donde este Gobierno ha estado instalado también desde el primer momento, el pasado 10 de junio, mantuve un encuentro en Madrid, con el presidente de Renfe y la presidenta de Adif. Y acordamos avanzar en esta línea, de mutación demanial externa que propuso el Gobierno de la Junta de Andalucía con sus servicios jurídicos. Tras este encuentro, empezamos a trabajar en un borrador de convenios que es remitido por la agencia Adif a principios de agosto. En dicho convenio, tras ser revisado por los servicios jurídicos, se mantenía la figura patrimonial de mutación demanial externa, y se incorporaba, como contraprestación, el desarrollo del proyecto, la ejecución la puesta en servicio de la conexión de cercanías entre Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla. Una actuación que es de competencia estatal, como les he dicho, y que además entendía este Gobierno que iba a ser muy positivo, una forma de compensar por esa pérdida de patrimonio a todos los andaluces, con un proyecto altamente demandado y necesario para Sevilla y para su provincia, a tenor también del incremento de pasajeros del Aeropuerto de San Pablo y su interés turístico para la capital andaluza.

Este primer borrador no resultó suficiente para Adif, y el 5 de septiembre, un mes después, nos remite un nuevo borrador insistiendo en que la Junta acceda a ceder, libre de cargas y gravámenes, la titularidad de los terrenos y de este tramo de la plataforma, pero sin contraprestación de cercanías nos indican, aunque sí abonan la cantidad económica en que se tase ese tramo de la plataforma. Señorías, esta consejería debe velar por el interés ge-

neral de los andaluces y proteger su patrimonio, es de todos. En consecuencia, manteniendo conversaciones con Adif, en el más inmediato..., y también pensando en ese inmediato restablecimiento del servicio ferroviario de media distancia Sevilla-Málaga, entre el tramo de Osuna y Pedrera, la consejería ante la negativa del Estado ha optado, finalmente, por no incluir dicha compensación al cercanías al aeropuerto en el futuro convenio. Eso no nos imposibilita que vayamos a seguir defendiendo esa importante infraestructura y reclamándosela al Gobierno central y aceptando la compensación económica tanto disonante. Nos parecía que si se va a abonar una cuantía parecida a lo que supone esta infraestructura, que les recuerdo que después va a explotar también Renfe y va a ser titular, pues podía ser una operación muy positiva para los andaluces y especialmente para los sevillanos.

No obstante, seguimos adelante con ese convenio. Ha sido ya conforme e informado por los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía. Y espero que a la mayor brevedad pueda ser rubricado y, asimismo, de forma inmediata se restablezca ese servicio ferroviario de media distancia.

Y estamos trabajando en coordinación con los técnicos de Adif. Se ha trabajado absolutamente desde el mes de mayo, a nivel técnico y a nivel jurídico, para sacar adelante este convenio y en la puesta de acuerdo de la fórmula jurídica y en la defensa de los intereses de ambas partes. El acuerdo especificará que en la defensa del interés general el acuerdo entre la Junta de Andalucía y el Estado, para la transmisión de la titularidad de los terrenos y del tramo de la plataforma del eje ferroviario transversal, una vez que se haya puesto en servicio la variante de Aguadulce será a satisfacción de las dos partes, en cuanto a la valoración y el precio final de transacción. Tenemos que ponernos de acuerdo en esa valoración. Y en esa línea estamos trabajando también, es el momento de dejar trabajar a los técnicos para que culminen ese trabajo de valoración administrativo y, también, patrimonial, y resolver esta cuestión cuanto antes para plena satisfacción de las partes, pero sobre todo dando cumplimiento al interés general de los andaluces.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde un primer turno de intervención a los portavoces de los grupos solicitantes.

El portavoz del Partido Popular tiene la palabra.

## El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días. Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Señorías, reconozco ante esta petición de comparecencia, por supuesto no hablo de la legitimidad, la legitimidad de petición de comparecencia no la pongo jamás en duda, pero reconozco que esta petición de comparecencia hecha por el Partido Socialista a mí me sorprende sobremanera. No sé cuál es muy bien la intención del Partido Socialista pidiendo a usted, señora consejera, esta comparecencia. Reconozco que estoy expectante por escuchar al portavoz del Partido Socialista que le toque hablar de este tema; será, será, será curioso escucharle.

Por otra parte, señora consejera, decirle que me alegro, me alegro y aplaudo su intervención, que también la hemos pedido nosotros. Se agradece el trabajo que está haciendo su departamento. También reconozco que es un trabajo bastante peliagudo, según me ha contado en estos meses. Yo volveré después, al final, también para hablar de ese trabajo que usted está haciendo. Pero crea determinadas inquietudes el hecho de que usted esté permanentemente con este problema tendiendo la mano y no veo, no veo, la misma receptividad en el Gobierno de España. He querido un poco entender de sus palabras, aunque usted, evidentemente, como consejera lo hace con mucha cautela, y evidentemente con la lealtad institucional que le corresponde. Yo, desgraciadamente, entre líneas veo poca receptividad del Gobierno de España.

Pero decía que, después de los antecedentes de la gestión, me tiene un poco en ascuas, me tiene un poco en ascuas lo que pueda decir el Partido Socialista sobre este asunto, si es que tiene que decir algo, salvo disculparse; salvo disculparse por lo que ha hecho, no sé si tiene que decir algo sobre este asunto. Un asunto que se convirtió y que es hoy día uno de los grandes fiascos de la gestión socialista del Gobierno de la Junta de Andalucía en los últimos años. Claro, uno de los grandes fiascos es una forma de hablar; uno de los muchísimos grandes fiascos, porque resulta que es que cada vez hay más fiascos. Esto aquí no se termina nunca; aquí podíamos decir: el más grande fiasco..., no, no, no es el más grande ya, a lo mejor hay otros muchos más grandes, porque es que, desde que estamos escuchando lo que ocurre en esta consejería desde el principio de la legislatura que nos ocupa, ya no sé cuál es el fiasco mayor, si los 166 millones que hemos tenido que pagar por el metro de Sevilla, si el agujero... En fin, es que ya no sé muy bien, no sé muy bien cuál es el gran fiasco. Pero, vamos, este, sin duda, es uno de ellos; este, sin duda, es uno de ellos.

Y decía que es..., usted lo ha desmenuzado, yo tengo que repetirlo, porque es verdad que en sede parlamentaria hemos hablado mucho de este asunto. Pero es que el *iter*, el camino que se ha realizado por el Gobierno anterior socialista en este asunto es algo inaudito, es algo de máster de cómo no hay que hacer las cosas. Esto hay que estudiarlo en la gestión pública, en los institutos de Gestión Pública para decirles: «Miren ustedes, vamos a decirle cómo no tienen que hacer las cosas, de esta forma; les voy a explicar cómo».

Mire usted, en el año 2004 se firma un acuerdo entre Magdalena Álvarez y el señor Chaves. Mal día para nombrarlos, mal día para nombrar a estas dos personas, porque ellos, desde ayer, se han convertido un poco más en esa imagen de cómo no se debe gobernar una comunidad autónoma y cómo no se debe gestionar el dinero de todos los andaluces; se han convertido desgraciadamente, por una sentencia de los ERE, en la imagen de la corrupción de los Gobiernos socialistas en España. Mal día para nombrarlo, pero fueron ellos los que firmaron el acuerdo en el año 2004, con lo cual yo tengo que nombrarlos, y además, tengo que decir, porque es de rabiosísima actualidad lo que ha pasado con estas dos personas, muy importantes en la política andaluza, pero de qué forma, desgraciadamente, fueron importantes en la política andaluza.

Después en el año 2011, se firma en el año 2004 la intención; en el año 2011 hay una cosa que se llama paralización temporal, que no sabía muy bien qué es lo que era, pero era paralización temporal. Bueno, eso ya en el año 2013 se convirtió en suspensión temporal. Ya hablaban..., eso sí, utilizando términos, el Gobierno socialista ahí le gana a cualquier Gobierno, pero de pasada, o sea, utilizando términos es capaz de buscar circunloquios para no decir que es incapaz de hacer las cosas. Entonces, pasamos de la paralización temporal en el año 2011 a un anuncio de suspensión temporal en el año 2013.

Como bien ha dicho la consejera, se ejecutan 75 kilómetros de vía ferroviaria, de alta vía ferroviaria, de 128. Se queda el asunto absolutamente empantanado en Marchena, a las puertas de Sevilla. Se tiran por el camino, porque es una inversión que ha estado paralizada durante tantos años que no ha servido para nada, 288 millones de euros; 288 millones de euros. Es que no sé si muchas veces tenemos conciencia de las cifras que manejamos, 288 millones de euros.

Después, para una oportunidad que tenemos única con Europa, le devolvemos el dinero. La imagen que debimos dar en Europa, señorías, devolviendo el dinero que se nos da para nuestras infraestructuras: «188 millones, tome usted, que no somos capaces de ejecutarlos». Es una situación absolutamente vergonzosa.

Por supuesto, se acabó la promesa de unir Sevilla y Málaga en 55 minutos, o de unir Sevilla y Granada en 75 minutos; eso, al cajón del olvido, después de haber hecho de eso propaganda electoral a diestro y siniestro durante muchas elecciones. Hoy se habla de elecciones, de que si se anuncian las cosas en las elecciones; bueno, si es que no hay más remedio que anunciar cosas en las elecciones, no hemos tenido más elecciones en nuestra vida que en estos dos años, cómo no vas a anunciar, es que es imposible, entonces no se podía trabajar. Pero en aquella época sí se hacía, sí se hacía de esa forma.

Y después, en los últimos años, nos hemos cansado de escuchar las excusas más peregrinas para sacar este asunto de ese cajón del olvido, proponiendo cosas peregrinas y, por supuesto, siempre, ¡ah!, varita mágica del Gobierno socialista, tenía la posibilidad de echarle la culpa al Gobierno del Partido Popular, que era el que decía que no había hecho lo suficiente con esto, cuando era un compromiso absolutamente del Gobierno andaluz. Siempre tenían esa varita mágica.

En cualquier caso, señorías, es noviembre del año 2019, hay que mirar al futuro, hay que buscar soluciones, esas soluciones que el Partido Socialista no encontró, no encontró en siete años. Y por ello me parece correcto, como decía, lo que ha manifestado hoy la consejera y las propuestas que ha hecho la consejera. Hombre, me preocupa, como decía, la poca receptividad. Si ya ha estado a punto de firmarse una cosa que se plasma en un convenio, como era unir Santa Justa y el aeropuerto, y decide echarse para atrás, yo creo que está jugando un poco al trile el Gobierno de España con el andaluz, señora consejera. Siento decírselo, habrá que tener cuidado, está jugando al trile, porque si no es capaz de hacer eso a cambio de una prestación que se le va a dar para que ellos puedan utilizar un tramo importante de vía, entonces, por sus propios medios no lo van a hacer, como han anunciado. Es que han anunciado que la van a hacer; es que yo he escuchado a muchos socialistas diciendo que el Gobierno de Pedro Sánchez va a hacer eso. Si no lo hace a cambio de lo que usted le está proponiendo, de recibir algo gratis de la Junta de Andalucía, que es patrimonio de todos los andaluces, cómo lo va a hacer de *motu proprio*. Me preocupa mucho esa receptividad del Gobierno de España, si la preside al final —como parece todo..., ahora ya no hay ningún problema—, como parece que la va a presidir el señor Sánchez.

En cualquier caso, señora consejera, estoy seguro que su trabajo, y esa lealtad institucional con la que usted ha hablado hoy, intentará hacer todo lo posible por convertir este fiasco en una realidad que podamos utilizar y que sea en interés de todos los andaluces.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Corresponde el turno al portavoz del Grupo Socialista, al cual le doy la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Nosotros hemos traído este tema a la comisión porque queremos escuchar las explicaciones de la consejera y también del Partido Popular.

Mire, lo voy a dividir en dos partes: una que tiene que ver con la visión global de lo que representa el eje ferroviario transversal de Andalucía —que ustedes nunca han entendido, y veo que siguen sin entenderlo—; y la segunda, sobre la ejecución de la variante de trazado que se hizo entre Agudulce y Osuna, que veo que también acaban intentando manipular la situación.

No es una historia de ineptitud, señora consejera; es una historia, en lo que se refiere al Partido Popular, de manipulación, de miopía, y en algunos casos, de ignorancia. Cuando se plantea, por parte del Gobierno socialista, la ejecución de este eje ferroviario transversal de Andalucía, se tiene la convicción —entonces y ahora— de que es una apuesta absolutamente estratégica para el futuro de Andalucía: la A-92 ferroviaria de Andalucía. Y sin ser estrictamente competencia del Gobierno de Andalucía, era un momento de bonanza económica y se avanza en inversiones, con la intención, lógicamente, de que sea el propio Gobierno de la nación, el Estado en su conjunto, el que meta el hombro con posterioridad. Tan acertadas están las previsiones del Gobierno andaluz en el 2004 que en el 2013 —se lo digo, por si no lo conoce, para que se vaya ilustrando— la Unión Europea aprueba la red ferroviaria de transportes en Europa. Y, por tanto, los dos ejes importantísimos que atraviesan España, el atlántico y el mediterráneo, que ambos nacen en Algeciras..., por cierto, sitio postergado absolutamente en todos los presupuestos del Gobierno del señor Rajoy; absolutamente: presupuestó 197 millones en siete años y ejecutó 13, eso forma parte de su historia.

Ustedes no han entendido nunca lo que representa este eje ferroviario, porque no han entendido nunca lo que representa el transporte ferroviario en España, lejísimos de la media europea, porque eso del cambio climático siguen, para ustedes, pensando qué es lo que decía Rajoy y su primo, era una historia que le habían contado en la Universidad de Sevilla.

Mire, cuando en el 2013 la Unión Europea aprueba la red transeuropea, lo que hace es certificar la intuición que tiene el Gobierno de Andalucía en el 2004, iniciando este eje ferroviario transversal de Andalucía. Y ustedes, y ustedes son tan miopes que todavía, en su programa electoral de hace cuatro meses, o seis, o un año, acaban diciendo que van a hacer esto una vía verde. Este es su programa electoral; mírelo. A mí me da vergüenza ver que un partido supuestamente con compromisos en la lucha contra el cambio climático mantenga en su programa electoral que esto es una inversión fallida y que van a hacer una vía verde. Esta es una inversión absolutamente necesaria. Y yo, con el señor ministro de la Serna, del Partido Popular, tuve más de una conversación.

El manejo de ustedes en el ámbito parlamentario andaluz y en el ámbito del gobierno era que la Junta de Andalucía terminara esta infraestructura. Yo le dije algo tan sencillo como esto, y dejen de manipular. Digo: ministro, ¿le está pidiendo alguna comunidad autónoma que haga algún tramo de la red transeuropea de transportes?, digo: pues si se lo están pidiendo, entenderé que tengan legitimidad para pedírselo al Gobierno de Andalucía, pero si no es así —y no era así—, entienda que lo que tiene que ser es una entrega a cuenta en especie —que es esta obra ejecutada— para que ustedes la terminen.

Y lo que dijimos con el ministro del Partido Popular, lo mantenemos hoy con un gobierno del Partido Socialista. Porque los socialistas estamos planteando siempre soluciones con la visión de la defensa de los intereses de los andaluces, no con la manipulación, no con la mentira y no con la tergiversación a la que ustedes están acostumbrados. Y lo reiteran cada vez que tienen ocasión.

Hablan de sobrecostes. Antes han estado hablando de sobrecostes en los temas que tienen que ver con infraestructura. ¿Cómo resuelven ustedes cuando hay un conflicto entre una empresa y la Administración pública?, ¿debajo de la mesa, de forma opaca, negociando cosas? Es que en la Ley de Contratos del Sector Público está establecido: cuando hay discrepancias, los ingenieros responsables de la obra y los asesores jurídicos ven si eso es pertinente o no; si es pertinente, se paga, y si no, y la empresa sigue insistiendo en su demanda, en un estado democrático, está la vía contencioso-administrativa para resolver esas diferencias. Y las sentencias se pueden ganar o perder, pero la defensa de los intereses de Andalucía, a criterio de los letrados, que son los que interpretan la defensa del interés jurídico, se hace por este procedimiento.

Dejen de manipular, de torcer y de mentir.

Y señora consejera, ¿me quiere usted explicar, con alguna explicación racional que podamos entender, por qué no ha permitido que se ponga en explotación la obra terminada? Por cierto, obra que se hizo después de las lluvias que acaecieron en Andalucía, en diciembre del año 2018. El 26 de octubre se reúnen Pedro Sánchez y Susana Díaz, en Andalucía, y acuerdan, entre otras cosas, que se va a hacer una cesión de parte de ese eje ferroviario transversal de Andalucía para que, en defensa del interés de los ciudadanos andaluces, se haga una obra rápidamente, se restituya el tráfico ferroviario, se eviten molestias a los ciudadanos y se utilicen recursos públicos —en este caso, una plataforma hecha por el Gobierno de Andalucía, en su momento—, para poder hacer unas obras de emergencia en el plazo más rápido posible.

Obra terminada en el mes de abril. Hasta ahora, por la ineptitud de su consejería, no ha sido posible ponerla en marcha, y ha salido ya una vez ha rectificado: primero, hagan ustedes al Estado el tramo... Sí, sí, es perfectamente plausible pedir al Estado que haga la comunicación entre Santa Justa y el aeropuerto, claro que sí, y con este gobierno habrá alguna posibilidad de hacerlo. Con el gobierno del señor Rajoy, todo lo que ha representado intereses de Andalucía han estado absolutamente postergados y preteridos, todos, todos.

Y por tanto, lo que le quiero decir es, si no lo ha hecho y le han ofrecido naturalmente previo pago por lo que tenga que ver, con el coste que tenga, pero la defensa del interés de Andalucía es que los ciudadanos no tengan las dificultades de tener que hacer todavía un transbordo —desde el punto de vista de su comunicación— yendo en autobús, cuando un eje ferroviario podía estar funcionando, punto uno. Y segundo, el transporte es sostenible, lo que pasa es que ustedes les dan poca importancia. Que, por cierto, los metros y los tranvías de Andalucía, todos, iniciativa del gobierno socialista, y todos, con palos en la rueda por parte del Partido Popular, son una apuesta por la movilidad sostenible también en Andalucía. Cuestión en la que el

Partido Popular tiene el honor, el triste honor de no haber metido el hombro en nada. Y le recuerdo —a usted, que es de Sevilla— que el gobierno socialista, con el señor Zapatero a la cabeza, tuvo que acabar enmendando la negativa reiterada del señor Aznar y del señor Arenas a meter el hombro, para hacer el metro de Sevilla y el metro de Málaga.

Por lo tanto, tengan un poquito de medida, tengan un poquito de acercamiento sensato a la realidad. No saquen pecho de los temas que debían avergonzarles.

Y, por cierto, yo lamento la sentencia, y no es un asunto que efectivamente..., usted lo ha sacado, pero si quiere, señor Bueno, cuando habla de partidos, ver un partido corrupto, cuando salga de aquí, se mira en el espejo y verá un representante de un partido corrupto.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Corresponde el turno a los grupos no solicitantes de menor a mayor. En primer lugar, el Grupo Vox, que no está presente en la sala.

Por tanto, le damos la palabra al portavoz del Grupo de Adelante Andalucía.

## El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera, por su explicación.

La verdad es que hoy venimos a hablar del eje ferroviario que atraviesa Andalucía y vemos que ha sido un poco un desastre, y que no hay mucha señal de ese eje transversal de Andalucía. No solo es eso, se ha priorizado un tema de la alta velocidad, y también se ha abandonado la red de cercanías en Andalucía que, para nosotros, para Adelante Andalucía, es fundamental.

Mire, yo vengo de Almería, suelo venir en avión, y es que para venir en tren hasta Sevilla se tardan siete horas o un poquito más de siete horas. Es que cuando uno viene en tren desde Almería a Sevilla, desde hace ya cinco años, y parece que ha dado una prórroga, en Granada tenemos que coger un autobús para que nos lleve hasta Antequera.

Aquí, unos y otros se echan la pelota: cuando uno estaba en la Junta o cuando uno estaba en el gobierno..., pero los almerienses seguimos, después de cinco años, tardando siete horas a Sevilla y cogiendo el autobús cuando llega el tren a Granada, que además tarda una eternidad.

Lo que quiero decir es que, mire, durante muchos años, no solo en Andalucía sino en el resto del Estado se ha apostado por la alta velocidad y por conectar las capitales de provincia. Esto ha llevado a que no se vertebre el territorio, pero no solo eso sino es que ha tardado, ha tardado enormemente esta conexión, y no sabemos cuándo va a llegar.

Aquí se ha hablado de que esto sería la A-92 ferroviaria, y siento volver a decir lo mismo en relación a Almería. La A-92 por carretera, que quería conectar a Andalucía entera en el 1992, en Almería llegó en el

año 2002 —un retraso de 10 años—, a través de Granada. Y hace cuatro o cinco años se abrió la de Málaga. ¿Cuánto tiempo va a tardar esta red ferroviaria en ponerse en funcionamiento que a traviesa Andalucía?

De todas formas, para nosotros no es una prioridad, lo digo aquí: es fundamental una estructura muy necesaria para Andalucía para conectar las capitales de provincia, el tema de la emergencia climática, pero para nosotros es fundamental que se vertebre Andalucía. Y creemos que se debe hacer a través de los trenes de cercanías y la red convencional, que es verdad que ahora no funciona muy bien, que tiene problemas, pero es que hay un abandono sistemático por parte de las administraciones, ya sea en Madrid o en Sevilla, de esta red convencional, apostando por una red que conecte las capitales de provincia a través del Ave y que además tarda un tiempo inmenso en que llegue.

Entonces, nosotros apostamos por esta prioridad que sería intentar conectar o conectar prioritariamente los municipios de más de 20.000 habitantes y, luego, poniendo especial énfasis en los de más de 50.000 habitantes. Para nosotros, es increíble que haya municipios tan grandes y tan importantes que no tengan conexión ferroviaria como: Roquetas, El Ejido, Chiclana de la Frontera, Vélez-Málaga, Alcalá de Guadaíra, Sanlúcar de Barrameda, Estepona, Motril o Marbella. Y, con esto, mejoraríamos la movilidad de los andaluces; se puede combatir la emergencia climática; se les da más posibilidades de empleo, sanidad y educación a los habitantes de estos municipios y de la Andalucía rural en su conjunto.

Creemos que es necesario que se apueste, primero por ahí, pero que se sea serio a la hora de que se construyan las grandes infraestructuras y que lleguen a tiempo.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Corresponde el turno a la portavoz de Ciudadanos, que tiene la palabra.

## La señora HORMIGO LEÓN

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, existen varias formas de comunicar: se comunica verbalmente, gestualmente... Esta comunicación sirve para que las personas se relacionen entre ellas, pero hay una comunicación que aquí, en Andalucía, parece ser que no ha despertado interés en los gobiernos anteriores del PSOE, y es la comunicación ferroviaria entre provincias. Y eso, en pleno siglo XXI, parece mentira.

Señora consejera, hoy hablamos aquí del eje transversal ferroviario. La ejecución de este eje sería la solución que muchos andaluces demandan. Sabemos que los tramos de Huelva y Sevilla están en proyecto; que el tramo de Granada y Almería, en estudio informativo; y el de Antequera a Granada está en obras. Todo esto corresponde al Ministerio de Fomento. Y gracias a la situación que creo estamos padeciendo, de bloqueo político, no creo que vayamos a tener pronto estos tramos finalizados.

El tramo Sevilla-Antequera, que es el que financia y ejecuta la Junta de Andalucía, se encuentra actualmente en ejecución, las obras de infraestructura, la plataforma y estructuras de conexión. Y de los tramos

entre Marchena y Antequera, además del paso bajo el cruce de la SE-40 en la Rinconada, así como los tramos Santa Justa-Aeropuerto, enlace Club de Campo y túnel de Los Alcores, cuyas obras se adjudicaron en diciembre de 2009.

Como sabemos, y corrigiendo al portavoz del Partido Socialista, el pasado 21 de octubre, se cumplió un año de la riada que afectó al puente de Aguadulce, por donde circulaban los trenes de media distancia que operaban entre Sevilla y Málaga, quedando cortado el tramo entre Osuna y Pedrera. Esto conlleva que los pasajeros que pasan por la Sierra Sur deben bajarse y ser trasladados en autobuses hasta la estación de Pedrera. Desde Ciudadanos creemos que esta situación se tiene que solucionar a la mayor brevedad posible. Hemos escuchado, por palabras de la consejera, que la intención ha sido esa. Pero también nosotros nos damos cuenta, o decimos que no podemos tener unos medios de transporte tercermundistas en un mundo en el que ya se está hablando de vehículos de conducción autónoma. Y en Andalucía seguimos en el siglo XIX en cuestión de transporte y de vías ferroviarias.

Ciudadanos exige que el Gobierno en funciones, o el Gobierno que se prevé que se forme próximamente, y que, después de pagar favores a los partidos por sus apoyos, quede algo para que este eje transversal ferroviario pueda concluirse y que Andalucía quede comunicada completamente desde Huelva a Almería por la línea de alta velocidad. Porque si en algo estamos de acuerdo todos los grupos políticos es que el gran problema que ahora vivimos es el de la despoblación. Y modernizando las comunicaciones ferroviarias ayudaremos a que las zonas rurales no se desangren.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno a la consejera.

Tiene la palabra, señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, señorías, estamos hablando de un proyecto que se inicia en 2004, ¿eh? Hay que recordar de dónde arranca, y lo conocemos bien. Les he dicho que arranca en 2004 y que el Partido Socialista anuncia a bombo y platillo, en ese momento —hoy el inhabilitado presidente Chaves—, este proyecto. Pero que se entierra definitivamente diez años después; diez años después. Al señor López se le olvida que entonces, en ese trance de esos años, gobernó su partido, el Partido Socialista, el presidente Zapatero. Sé que no suelen hablar mucho de él; le esconden, no les gusta hablar demasiado, pero de 2004 a 2012 ustedes podían haber negociado con el Gobierno de España y con el presidente Zapatero la colaboración, la ayuda para poner en servicio esta vía. Pero la dejaron parada, abandonada y la enterraron, como he dicho, en 2014, de manera definitiva. Y yo le invito, de verdad, a exigir juntos al nuevo Gobierno de España que continúe la planificación de esta infraestructura.

Porque yo la primera conversación que tuve con la presidenta de Adif es que se quedase con la vía completa, que hubiera sido lo lógico. ¿Y sabe lo que hizo su Gobierno, el Gobierno del Partido Socialista? Decirme que no, que solo quería el trámite. Y yo sé que por eso usted, pues, impulsó poner en marcha este trámite. Claro, es que para algo debía servir esta plataforma, ¿no?, tantos años después. Y además, bueno, en una situación de emergencia, pues colaboraba el Gobierno de la Junta de Andalucía. Es que estamos hablando de 9,4 kilómetros de los 75,8 construidos. Usted debió de pensar el 16 de noviembre: «Bueno, pues van a servir para algo tantos años después». Y después de utilizar e invertir 288 millones de euros de todos los andaluces, entre 2004 y 2012, en una plataforma sin vía, y 8,3 de reclamaciones. No le gusta a usted que hablen de reclamaciones. No me vuelva a decir lo de negociar por debajo de la mesa. Yo le estoy diciendo lo que tenemos que pagar todos los andaluces por mala gestión, mala planificación e incumplimientos sistemáticos de los cronogramas de las obras, que es lo que han hecho ustedes, y especialmente usted, como consejero de Fomento en los pasados años.

Y miren, el 16 de noviembre se tramita la solicitud, se acepta la solicitud. El 16 de enero, el Consejo Recctor —yo lo he reconocido y lo he dicho— autoriza ese uso temporal del tramo, que contaba con el beneplácito de los servicios jurídicos, de ese trámite de 9,4 kilómetros. Más vale haber negociado la totalidad de la vía. Si usted hubiera tenido el interés en ese momento de que su Gobierno hubiera optado en el futuro para poner en servicio el conjunto de la vía, hubiera negociado el total de la vía, señor López, y no el trámite, como lo intenté yo desde el primer minuto. Negociaron el trámite.

Terminan las obras seis meses después. Desde el 16 de noviembre, tras el temporal, Adif termina esas obras de emergencia el 16 de mayo. Antes no se hubiera podido poner en servicio. El pasado mes de mayo termina las obras Adif, de emergencia. Y entonces es cuando cambia el concepto jurídico, el término jurídico. No les vale la forma que se había acordado el 16 de noviembre, que habían acordado con usted, señor López, el 16 de noviembre, y es cuando nos indican que hay que pensar en otra figura jurídica. Y nosotros, defendiendo el patrimonio de la Junta de Andalucía, optamos por esa mutación demanial, con el objetivo de defender nuestro patrimonio y, sobre todo, garantizar que, si se cambia el uso, sea el Gobierno que sea, se revierta en el patrimonio de todos los andaluces, de la Junta de Andalucía. Eso es defender el interés de los andaluces y de su patrimonio.

Y eso es lo que hemos estado trabajando, pero con el objetivo de poner en servicio... Y lo podía haber puesto el Gobierno de España, esa infraestructura, desde el 16 de enero, desde mayo, cuando concluyeron las obras. Y ha cambiado de criterio una vez tras otra.

En esa defensa de patrimonio, ofrezco la solución de intercambiarlo, de obtener una compensación, los andaluces, con este proyecto. Porque le he dicho que se reconocía en el eje..., en ese proyecto estratégico del inhabilitado Chaves, que anunció a bombo y platillo. Y el Gobierno de España no lo ve mal. Porque sabe..., a pesar de que aquí, el delegado del Gobierno habla de chantaje y habla de tal, que tiene que compensar a la Junta de Andalucía, que no podemos regalar nuestro patrimonio. Y eso es un tema jurídico, no es político; es un tema jurídico. Tanto es así que acaba reconociendo que hay que valorar el coste que se ha invertido en esa vía y que va a abonar la cantidad correspondiente, en concepto de esa pérdida de patrimonio que va a sufrir la Junta de Andalucía.

Por tanto, en ese trámite estamos, de valoración y de acordar el convenio. Pero que esto se podía haber firmado y acordado mucho antes, en el mes de mayo, con el acuerdo que usted impulsó en el mes de no-

viembre, señor López, tan sencillo como eso. En cuanto concluyeron las obras Adif. Ya podía estar en marcha, desde el mes de mayo. Pero que es un cambio de concepto jurídico. Y lo único que estamos haciendo es aportar soluciones de forma coordinada, a nivel técnico, pero algunos se empeñan en alargar esto.

Nada más, señor López, nada más le tengo que aportar respecto a lo que le he dicho y he descrito con fechas y con todo, y además lo he estado contando permanentemente. Hemos pasado de chantaje a reconocer la compensación, a estar valorando técnicamente esa compensación y aportar esa cantidad económica el Gobierno de España, que yo entiendo que le sale más rentable, y así lo pensaba, y también para los andaluces, haber acordado esa conexión de cercanías histórica Santa Justa-aeropuerto, en beneficio de la ciudad de Sevilla, porque además encaja, encaja en el presupuesto de la valoración. No ofrecimos ese proyecto tampoco a tientas y sin haber tenido muchas conversaciones previas, como le estoy indicando.

Yo espero que se firme ese convenio lo antes posible. He trasladado en numerosas ocasiones, desde el mes de agosto, que incluso estamos dispuestos de firmar un protocolo, con tal de firmarlo mañana mismo, si hay una dificultad jurídica en tanto o de valoración para aportar a ese convenio. Avancemos con un protocolo y mañana mismo el Gobierno de España y Adif pueden poner en funcionamiento esa línea de media distancia que conecta Sevilla con Málaga, en beneficio también de esos municipios de La Campiña sur de Sevilla, que soy consciente —se lo digo al portavoz de Podemos, porque además, me he reunido con los alcaldes—, de las necesidades que tienen en materia ferroviaria. Soy consciente, y también he planteado un debate serio, profundo, de la red completa ferroviaria, de nuestro mapa ferroviario, consciente de que, especialmente, la provincia de Almería, la provincia de Jaén, tienen carencias importantes.

Estoy deseando que se forme el nuevo Gobierno para reclamarle. Igual usted me acompaña, igual tenemos un ministro de su formación. Si es el de Fomento, espero que se lo reclame conmigo, que se lo reclame conmigo, revisar ese mapa ferroviario, porque tenemos muy estudiado y avanzado todas las necesidades que hemos detectado y que, como usted sabe, porque se lo he dicho en más de una ocasión, nos preocupa. Porque estamos trabajando sobre un nuevo plan de infraestructuras, como también sabe, 2021-2027, y evidentemente condiciona nuestra planificación también en materia de infraestructuras.

Por tanto, vamos a reclamar mejores conexiones en el conjunto de Andalucía al nuevo Gobierno. Y espero que lo hagamos juntos.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde un segundo turno a los grupos solicitantes.

El portavoz del Grupo Popular tiene la palabra.

## El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, yo, empezando por el final de la intervención del señor López, decirle que ha elegido un mal día para hablar de la corrupción. Un mal día, sobre todo después de que en el día de ayer se uniera para siempre en una sentencia judicial el Partido Socialista a la palabra «corrupción», aún más. Es curioso que después de lo que ocurrió ayer en una sentencia judicial usted saque pecho hoy con la corrupción. No le corresponde, señor López, de verdad que no le corresponde. Ayer quedó unida esa palabra, la palabra «corrupción», al Partido Socialista aún más de lo que algunos nos imaginamos.

Y siguiendo su ejemplo, a ustedes no les hace..., a usted, en este caso, si usted se ha referido a mi persona, yo me refiero a la suya, no le hace falta ni siquiera mirarse a un espejo para este tema. Con que se mire así, se eche un vistazo, ahí la tiene, no le hace falta un espejo.

Pero bueno, yo creo que debe ir el debate por otro lado. Yo ya conozco su táctica, señor López, ya la conozco. Usted se altera para tapar la incapacidad de su gestión, como consejero de Fomento, y entonces hace aquí intervenciones alteradas. Sí, se altera mucho, nos grita mucho, imponen mucho sus palabras, hace así como sentencias, y todo por la nefasta gestión que usted realizó como consejero de Fomento, entre las cuales está también el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Yo lo veo lógico, es una forma de defenderse como otra cualquiera.

Mire, usted ha dicho cosas..., de verdad, es que no sé si producen sonrojo, risa, no sé muy bien lo que producen, porque parecen auténticas bromas. Que nosotros manipulamos los datos, que no entendemos lo que ha pasado realmente con el Eje Ferroviario, dice, dice, que no lo entendemos. Bueno, pues explíquelo usted, 288 millones de euros, a ver dónde está la manipulación, 288 millones de euros que no sirvieron para nada. Que ahora van a servir por este Gobierno que está, pero hasta ahora no sirvieron para nada. Son 188 millones de euros devueltos a los fondos europeos, como si nos sobrara el dinero. Explíquelo, explique esa manipulación. Son 8,3 millones de euros para indemnizar los megacontratos. ¿Dónde está la manipulación? Si es que de eso usted no quiere hablar, usted quiere hablar de sus frases esas que tiene hechas, grandilocuentes, que dice aquí, pero que no quiere hablar de lo que ha ocurrido, porque usted ha sido partícipe de esa no acción de un gobierno socialista que ha dejado tirada una infraestructura importantísima para Andalucía, y la dejó varada, nunca mejor dicho, la dejó varada totalmente.

Y decía que incluso produce hasta sonrojo lo que escucho, porque ha llegado usted a hablar, que yo me he quedado perplejo, no sé el resto de la comisión, que el Partido Socialista actúa por intuición con las cosas. ¿Eso, qué es? ¿Eso, qué es, señor López? ¿La intuición, qué es? ¿La intuición de Chaves y de Magdalena Álvarez? Porque fueron los primeros, ellos..., esa intuición. ¿Por esa intuición se guía usted con la que está cayendo? ¿Por esa intuición se va a guiar usted, por la de la señora Álvarez y la del señor Chaves, después de lo que hemos visto de lo que han hecho durante todos estos años en Andalucía? Hombre, ponga usted otro ejemplo de intuición, ponga usted otro ejemplo de gestión. Bueno, es que no la tienen, la verdad es que no la tienen.

En cualquier caso, señora consejera, volvemos a reiterarle..., y tengo que terminar, señor presidente. Volvemos a reiterarle nuestro apoyo en la gestión que está usted realizando para desbloquear definitivamente este asunto, y para que realmente esa infraestructura que tanto dinero público ha costado sirva al interés de los andaluces.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz del grupo socialista. Tiene la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señor Bueno, mire, yo no le hago afirmaciones para tapar nada, le estoy diciendo que manipulan, y en sus propias palabras está la reiteración de la manipulación, en esta última intervención, una vez más.

Usted dice que devueltos 180 millones de euros a Europa. Era un préstamo del Banco Europeo de Inversiones. No, no, un préstamo, y eso es una manipulación. Y cuando se tiene que pedir un préstamo para una obra que no se ejecuta, pues se resuelve la relación contractual y no se utiliza el dinero del préstamo, no se utiliza el dinero del préstamo. No se devuelve nada de una subvención ni de un fondo europeo destinado a una infraestructura. Eso es manipulación.

Y cuando usted habla... Sí, sí, sí. Y cuando usted habla de la mala gestión y los sobrecostes, se lo voy a decir a usted y a la señora consejera también. Los técnicos responsables, profesionales solventes que había en la Consejería de Fomento antes y ahora son los mismos. Cuando los proyectos se redactan con la Ley de Contratos del Sector Público se sacan a licitación y a concurso público, y las mejores ingenierías son las seleccionadas para redactar los proyectos, y las direcciones de obras los ejecutan. Y lo que usted está diciendo es..., cuestionando a todas las ingenierías de España, porque eso es lo que están diciendo cuando están hablando de mala redacción de los proyectos y las malas ejecuciones, supuestamente, de las direcciones de obras. Están cuestionando a todas las ingenierías de España, que tiene prestigio en el ámbito internacional, y todo, por su afán de denostar al Partido Socialista. Y, a reglón seguido, cuando esos proyectos están redactados y esas direcciones de obras se han ejecutado, a satisfacción o no del contratista de turno, puede reclamar o no. Y si reclama, se lo reitero una vez más, el procedimiento no es negociar debajo de la mesa, el procedimiento está establecido en la ley. Es que el propio ingeniero director de la obra determina si es pertinente, o no, la reclamación que se le está haciendo al Gobierno. Y los asesores jurídicos ratifican, o no, la pertinencia de esa demanda. Si hay acuerdo se abona, y si no, en la vía contenciosa. ¿O cómo defiende usted los intereses públicos, me lo quiere decir? Y, por tanto, lo que siguen es manipulando, señor Bueno, manipulando.

Y claro, sigue usted hablando del señor Chaves. Mire usted, no pierde el honor quien se equivoca si se demuestra que se ha equivocado —esperaremos a la sentencia del Tribunal Supremo—, sino quien roba. Y esta gente es gente honorable, que no ha tocado un duro que no sea suyo. Anótelos. Usted no puede decir lo mismo de algunos de los que han sido presidentes autonómicos en comunidades gobernadas por ustedes, reiteradamente, en Madrid, en Valencia, en diferentes comunidades de España. Por tanto, un poquito de mesura a la hora de hablar y señalar a gente que en el ámbito personal se han podido equivocar, pero que no han tocado un duro que no sea suyo. Y se lo reitero, no pierde el honor quien se equivoca sino quien roba. Y esta gente es gente honorable, no se le olvide, ¿eh?

Por lo tanto, no hacen más que hablar. Y cuando le digo esto le estoy hablando de manipulación, no le estoy hablando de otra cosa, de manipulación.

Y el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, que ustedes desde el principio no entendieron... Pues, lo mismo que no entendieron la necesidad de construir los metros de Sevilla y de Málaga, porque el trío Zoido-Arenas-Aznar se negaron reiteradamente a meter un duro en la ejecución de estos proyectos, y tuvo que ser un Gobierno, que, por cierto, se lo he citado antes, yo creo que la señora consejera decía que no citaba yo a Zapatero. Sí lo he citado, para decir que tuvo un compromiso, efectivamente, para la ejecución de los metros de Málaga y de Sevilla. Y el compromiso de su partido ha sido tal que piensa que lo sustancian yéndose a la puerta del metro de Sevilla a recoger firmas para que se amplíe la red. Punto. Y, por cierto, tampoco hubo posibilidad de acuerdo con el ayuntamiento..., vamos, con el ayuntamiento sí, con el ayuntamiento sí, con el Gobierno de España estando ustedes en el Gobierno y el señor De la Serna, el que no quería quedarse con el Eje Ferroviario. Y yo me alegro de que usted ahora, ahora que hay un Gobierno socialista en Madrid, ahora, que antes no, usted y su partido estén de acuerdo en que este Eje Ferroviario, tal como prevé la Red Trans-europea de Transporte, sea ejecutado por el Gobierno de la nación.

Nosotros seguiremos manteniendo la misma tónica, el mismo discurso y la misma exigencia antes y ahora. La que cambia de criterio —en este caso, acertando— es usted, pero claro, lo hace coyunturalmente porque hay un Gobierno socialista en Madrid, si no, no lo haría.

Y en el resto —termino, señor presidente—, cuando usted está hablando de... Bueno, ¿por qué no ha puesto en marcha antes esto? ¿Que Adif tiene que pagar? Por supuesto, pero la defensa de los intereses de los ciudadanos no es que usted haya rectificado cuando se le ha venido, lógicamente, la crítica fundada encima, ya ha quitado de en medio la exigencia de que le hagan... Yo también estoy de acuerdo en que se haga la comunicación entre Santa Justa y el aeropuerto, pero usted no puede condicionar eso a lo que es pérdida de oportunidades para la movilidad sostenible del conjunto de los andaluces en este momento, porque esa obra tiene que estar en marcha y en funcionamiento ya, previo pago por supuesto, firma y el convenio. Pero usted ha estado dilatando, y es la responsable usted de que eso no esté puesto en explotación desde hace meses.

Gracias, señor presidente.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Para cerrar el turno, tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Muy breve, porque creo que he dado información absoluta de todo.

Comprendo como el Partido Socialista, y ahí coincido con el portavoz del Partido Popular, con el señor Bueno, traslada hoy esta iniciativa, ¿no?, líneas generales sobre el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.

Yo creo que hubiera bastado con que usted me hubiera preguntado acerca del convenio pendiente con Adif de cara a ese tramo para la puesta en servicio en la provincia de Sevilla.

Indicarle, señor López, que no lo entiendo, porque, se lo vuelvo a decir, es que su partido no hizo absolutamente nada, tuvo la oportunidad. Sí, ha hablado de Zapatero cuando le interesa, pero cuando no le interesa lo esconde. No ha hablado de Zapatero, y le repito que gobernó, y usted pudo negociar, y sus gobiernos, con él mismo, la puesta en servicio de este Eje Ferroviario. Pero que se lo vuelvo a decir, que usted tuvo la ocasión perfecta con el presidente Sánchez el pasado 16 de noviembre, como consecuencia del temporal. Lo que tenía que haber defendido en ese momento, y su presidenta, que fue la que lo negoció directamente, la presidenta Susana Díaz, con Pedro Sánchez, es la cesión total de la vía para que en un futuro el Gobierno de España se comprometiera con su puesta en servicio. Y tampoco aprovecharon ese momento y esa ocasión, solo negociaron el trocito de los kilómetros que le estoy indicando.

Y en esa situación nos encontramos, señor López. No lo hicieron en su momento con el presidente Zapatero y no lo han hecho con el presidente Sánchez tampoco. Por cierto, el presidente que, con nocturnidad, un 30 de agosto, en tiempo de descuento, en funciones, decide también, por decreto, suprimir, modificar y reestructurar el mapa ferroviario de todos los andaluces. El mismo presidente. Ese es, el que reestructura el mapa ferroviario sin informar a este Gobierno siquiera, afectando al servicio público de los andaluces, a su día a día, en todas las provincias, y sin informar siquiera a este Gobierno. Y en tiempo de descuento, el 30 de agosto. Le quedaban unos días de presidente.

Mire usted, yo he mostrado el compromiso firme desde el primer minuto, de esta consejería, para poner en servicio este tramo de 9,4 kilómetros cuanto antes. Y le vuelvo a decir, lo podía haber puesto en servicio Adif en el mes de mayo en cuanto terminó sus obras, con lo que usted firmó, con el acuerdo del 16 de noviembre y el acuerdo del Consejo Rector del 16 de enero, en esos términos jurídicos. En mayor podía haber puesto, en cuanto concluyó las obras, en servicio ese tramo de la plataforma de todos los andaluces. Porque hubiera seguido siendo de todos los andaluces con la figura que usted escogió, y negoció su presidenta, con Sánchez. Es Adif el que cambia de criterio jurídico, cambia de fórmula jurídica, y nos indica ponernos de acuerdo buscando otra alternativa. Desde el mes de mayo. Luego el único responsable, en todo caso, es su acuerdo, el que usted firmó, y el acuerdo que impulsó Adif.

Yo, desde el mes de mayo, lo único que he hecho ha sido ponerme a trabajar con los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía, con esos técnicos que usted reconoce, y su capacidad... ¿En esto se las reconocemos también, no? Reconoceremos la capacidad de los técnicos y de los jurídicos de Patrimonio de la Junta de Andalucía y de la consejería, ofreciendo otras fórmulas jurídicas para compensar, puesto que ya no bastaba la cesión, querían la titularidad de los terrenos y de la plataforma. Por cierto, solo —y le vuelvo a decir de nuevo— de 9,4 kilómetros.

Yo misma trasladé a la presidenta de Adif y a su ministro, al ministro de Fomento, por qué no entonces proponer la cesión del total de la vía. Y me dijeron que no, me dijeron que no, ¿eh? El Partido Socialista y el ministro Ábalos me dijo que no, que lo que querían era el trámite, que usted ya negoció y la presidenta, en el mes de noviembre, de 9,4 kilómetros. Luego no me venga a contar historias. La historia es la que hemos contado todos, la historia de otro despropósito, la historia de una inversión de 288 millones de euros, que el Gobierno de la Junta de Andalucía anunció, el presidente inhabilitado hoy, presidente Chaves, anunció a bombo

y platillo. Dijo, por cierto, en ese momento, que lo iba a hacer a pulmón, porque era el momento de las vacas gordas. Llegó la crisis, no lo pudo acometer. Pero también fue su Gobierno el incapaz de negociar con otros gobiernos la puesta en servicio de esta vía. Y la crisis vino para todos, señor López, como usted conoce, para todos. Y no quiero decir de dónde viene esa crisis, porque no voy a volver a nombrar al innombrable en esta mañana, señor López.

Pero esta es la historia, esta es la historia de lo que ha ocurrido con el eje ferroviario transversal que usted hoy ha traído a debate, y que así hemos podido todos recordar.

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora consejera.

---

## **11-19/APC-001180. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre planes de realización o actualmente en ejecución de infraestructuras o cualquier otro tipo de inversión planeada por esta Consejería en territorio del Reino de Marruecos**

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día.

Procede una siguiente solicitud de comparecencia. Grupo proponente, el Grupo Vox en Andalucía, a informar sobre planes de realización o actualmente en ejecución de infraestructuras o cualquier otro tipo de inversión planteada en la consejería del territorio del Reino de Marruecos.

El portavoz de Vox tiene la palabra.

*[Intervención no registrada.]*

Perdón, la señora consejera.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en la actualidad esta consejería no está desarrollando directamente ninguna actuación en el Reino de Marruecos. Solo tiene en marcha un proyecto de cooperación indirecta enmarcado en la convocatoria de 2018 para la concesión de subvenciones dirigida a las universidades andaluzas, para el desarrollo de proyectos de cooperación internacional relacionadas con la actuación de fomento y formación en las materias que son competencia de esta consejería.

Esta subvención fue aprobada por la Secretaría General de Vivienda en febrero de 2018. Es decir, fue el anterior Gobierno quien impulsó esta convocatoria de subvenciones, y fruto de esa convocatoria fue beneficiario un proyecto de la Universidad de Granada titulado «Cementerio, Medina y ensanche de Tetuán. Tres unidades morfológicas y una única unidad patrimonial». El programa, que quiere señalar la interacción entre las ciudades del Mediterráneo, está dotado con 23.500 euros y tiene un plazo de ejecución de doce meses, según resolución de la concesión de la Secretaría General de Vivienda con fecha de 25 de octubre de 2018.

Esta consejería no tiene previsto dar continuidad a estas líneas de subvenciones. Tampoco tiene abierta ninguna subvención excepcional al Reino de Marruecos, ni se contempla en el presupuesto de 2020 —ustedes lo saben— partida alguna destinada a financiar proyectos de cooperación internacional al desarrollo. Lo único de lo que les puedo informar es respecto de las actuaciones o los proyectos que esta consejería desarrolló en el pasado en el Reino de Marruecos —que es por lo que usted me pregunta—, bien mediante cooperación internacional, que depende..., área que depende de la Secretaría General de Vivienda, aunque, como usted conoce, existe otra área de cooperación internacional que forma parte de otra consejería; o bien indirecta, a través de los programas europeos de Interred.

Decirle que la cooperación internacional de la Junta de Andalucía se inició formalmente en 1991, con la firma de los Protocolos de Colaboración entre la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes, y dos municipios marroquíes, Chefchauen y Tetuán, para la rehabilitación del patrimonio histórico y de viviendas, y la ordenación urbana.

A partir de ahí se pueden ver dos etapas diferentes en materia de cooperación de esta consejería. En el periodo de 1990 a 2009 se llevan a cabo actuaciones en Sudamérica, primero en Argentina, Chile, Uruguay, Ecuador, Cuba, y luego México, y también en África y en Marruecos. Después, se van sumando otros países, de tal forma que a partir de 2005 se inician programas en Venezuela, Argelia, Egipto, Túnez, Bosnia y Jerusalén. Programas que en general no tuvieron continuidad. Estamos hablando del año 2009. Desde 2010 hasta hoy indicarle que entre 2010 y 2011, coincidiendo con la crisis económica, hay una importante reducción del presupuesto destinado a cooperación internacional. En 2011 no se lanzó la convocatoria de subvenciones, y a partir de ese año la reducción presupuestaria en las siguientes convocatorias ha sido muy importante, llegando prácticamente a desaparecer. En esta etapa el único proyecto desde 2010 hasta hoy, o programa de cooperación internacional que se desarrolla por la consejería, se lleva a cabo en el periodo de 2012 a 2014, coincidiendo con la etapa que dirigió Izquierda Unida la Consejería de Fomento y Vivienda, y es el proyecto «Habitar 2.0. Tres culturas, un solo barrio».

La Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía desarrolló este programa de cooperación transfronterizo España-fronteras exteriores, con un presupuesto de un millón y medio de euros, financiado en un 75% con fondos Feder, y un 25% por la consejería, entre el 1 de enero de 2012 y el 30 de junio de 2014. El objetivo del proyecto era elaborar, validar, transferir una metodología de intervención que definiera acciones de regeneración urbana, desde la intervención social, con una participación activa de la población. Para ello se programaron proyectos piloto en seis barrios andaluces, que permitieran definir y evaluar una metodología que buscaba lograr una mayor sostenibilidad en los programas de rehabilitación. Este proyecto, Habitar 2.0, se desarrolló en seis ámbitos urbanos andaluces, en los que intervino la Consejería de Fomento —Puche y Chanca, en Almería; Almanjáyar, en Granada; San Martín de Porres, en Córdoba; el Polígono Sur, en Sevilla; Saladillo-Piñera, Algeciras, Cádiz—, donde se llevaron a cabo varias actuaciones de rehabilitación, con la implicación de los vecinos, y se trasladó a Chefchauen, en la región de Tánger, Tetuán, de Marruecos.

Por otra parte, con cargo al programa Interred, de proyectos transfronterizos, se desarrolló también, hace casi dos décadas, la autovía A-381 Jerez-Los Barrios. En este programa se incluyeron una serie de actuaciones para fomentar los valores de la arquitectura y el urbanismo del norte de Marruecos.

Por los datos que dispongo, señoría, las inversiones por cooperación directa en el Reino de Marruecos por parte de la Consejería de Fomento entre 2008 y 2015, han sumado 7,4 millones de euros, destacando entre ellas las intervenciones llevadas a cabo para la rehabilitación del mercado central de Larache, la rehabilitación de la medina de Tetuán o del casco histórico de Chauen, entre otras. En estos datos, le reitero que, salvo el proyecto de cooperación indirecta a través de la Universidad de Granada, esta consejería no tiene en marcha actualmente ninguna otra iniciativa en esta materia ni tiene previsto destinar ninguna partida de su presupuesto para esta materia. Hay que destacar que, desde el año 2008 hasta la actualidad, la coordinación de la cooperación andaluza se lleva a cabo por la Agencia Andaluza de Cooperación al Desarrollo, perteneciente a la Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Es esta entidad la que se encarga de gestionar

los recursos públicos que la Administración de la Junta de Andalucía destina a la corporación internacional para el desarrollo y coordina también las actuaciones que en esta materia se continúan realizando en otras consejerías o por parte de otros entes administrativos.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Ahora sí tiene la palabra el portavoz del grupo proponente, el portavoz de Vox.

## El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, muchas gracias por su información. En todo caso, como ya puso de manifiesto el presidente de la Junta, el señor Moreno Bonilla, en un viaje efectuado a Marruecos en el pasado mes de junio, entendemos que el país vecino tiene una importancia estratégica en relación a la posible expansión de las empresas andaluzas en el continente africano. Y, en ese sentido, creemos que, en la medida de lo posible, sería conveniente que desde su consejería, en tanto en cuanto que, puesto que estos son países en desarrollo en los que hay muchísimas obras de infraestructuras, obras en las que nuestras empresas podrían estar presentes, que se estudie la posibilidad de establecer aquellos programas o aquellas fórmulas, incluso, a través de la colaboración público-privada, efectivamente, como ya se puso de manifiesto, que pudieran servir pues para el impulso económico del sector de la construcción.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

La señora consejera, tiene la palabra.

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

—Sí muy breve. Sabe que en esa primera visita oficial, en efecto, también fue acompañado por empresarios del sector de la construcción y de la promoción andaluzes. Y debo informar que estamos preparando con Extenda, que sabe que es el responsable de este tipo de visitas comerciales, una agenda importante con el sector, de cara a dar continuidad, no a estas misiones, que entendemos que han de ser rentables, tanto en el reino de Marruecos que usted me hacía referencia, pero también en otros países, especialmente de Centroamérica, donde hoy empresas andaluzas potentes están trabajando y han abierto un mercado importante.

Luego también les informaré de esa agenda de visitas comerciales, donde son las empresas andaluzas las que participan con el impulso de Extenda.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor portavoz.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, damos por atendida la comparecencia.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Señora consejera, para cerrar el debate, ¿quiere añadir algo más?

Bien, damos por concluido el debate de la comparecencia, y pasamos al punto 2, preguntas con ruego de respuesta oral en el Pleno...

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Señor presidente, ¿le podría hacer un ruego, una cuestión de forma?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—A ver, dígame usted.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Sería posible..., nuestro grupo solicita que la pregunta 2.3 se atrasara hasta el final del turno de preguntas. ¿Sería posible, si los otros portavoces no tienen problema?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Sus señorías tienen algún problema si se traslada al final? Bien pues así se hará, pasará al final del orden del día de las preguntas.

## 11-19/POC-000281. Pregunta oral relativa a la Autovía de Alanzora

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por tanto, empezamos con la primera pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a autovía de Alanzora; grupo proponente, el Grupo Parlamentario Vox Andalucía. Tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Sí, damos por reproducida la pregunta. Fundamentalmente, lo que queríamos saber es si hay alguna variación sobre las últimas informaciones que se dieron en esta comisión.

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

—Muchas gracias, presidenta.

Señoría, usted me formula esta pregunta y me dice si habrá que esperar otros treinta años. Debo comenzar por aquí: no, no vamos a tener que esperar otros treinta años para completar el acceso de esta autovía a la autovía del Mediterráneo a la A-7, completar el trazado de la autovía del Alanzora. El Gobierno andaluz está comprometido con esta infraestructura, que es esperada, muy necesaria, y que en apenas nueve meses hemos puesto en marcha. Se han iniciado las obras, como usted sabe, del penúltimo tramo. Fue el presidente de la Junta de Andalucía el que estuvo presente en ese inicio de obras, con los municipios de toda una comarca, que esperaban de una manera ya definitiva el impulso de esta infraestructura. Sabemos que era claramente esperada, tras años anunciada, y que el Gobierno anterior fue incapaz de poner en marcha. Saben que esta obra fue..., el pasado 2 de septiembre se firmó el contrato del tramo penúltimo del Alanzora, el tramo El Cucador-La Concepción, en el que la empresa adjudicataria se ha hecho cargo de los trabajos por 25,3 millones de euros. Comenzaron esos trabajos el pasado 16 de septiembre; actualmente, las obras se encuentran en ejecución, en pleno rendimiento, cumpliéndose la planificación y también, la anualidad prevista. Las nuevas obras contarán con financiación europea a través de fondos Feder y el plazo de ejecución será de treinta meses, cumpliendo en estos dos meses absolutamente el cronograma.

Decirle, además que el nuevo Gobierno de la Junta de Andalucía da un paso más hacia adelante para terminar esta autovía, para convertirla en una realidad. Les puedo anunciar que, en breve —yo quiero que sea antes de que termine el mes de diciembre, tal y como anuncié en otra comparecencia— licitemos el tramo final, el de la conexión con la A-7, con la autovía del Mediterráneo. Con estas dos actuaciones, conectaremos definitivamente la autovía del Alanzora con la A-7, dándole salida al corredor

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 167

XI LEGISLATURA

20 de noviembre de 2019

del Mediterráneo, lo que sin duda —estamos convencidos— va a convertir a este eje viario en un eje clave, en un eje necesario, que va a venir a fortalecer el crecimiento económico de la zona norte de la provincia de Almería.

Muchas gracias.

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

---

## 11-19/POC-000296. Pregunta oral relativa a la carretera autonómica A-402

La señora JURADO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el Grupo Ciudadanos, relativa a la carretera autonómica A-432.

La señora SÁNCHEZ MUÑOZ

—Muchísimas gracias, señora vicepresidenta.

Bien, hoy vamos a preguntar por infraestructuras de Granada, algo que, a tenor de la historia de las infraestructuras de nuestras provincias, parece una ironía, *infraestructuras y Granada*.

Las infraestructuras abandonadas en nuestra provincia han sido muchas y a lo largo de muchísimos años. Véase, por ejemplo, que estamos pendientes, desde hace también años, de cuestiones tales como las canalizaciones de la presa de Rules, aquellas que fueron..., también, por ejemplo, hubo una transmisión de dinero, de financiación desde la Administración central y no se invirtió en Granada, sino que se dedicó a otras infraestructuras de otras provincias. Véase lo que ha tardado el metro en ponerse en funcionamiento, después de años con Granada entera abierta para su terminación, y con las consiguientes molestias a todo tipo de empresas y de autónomos que ahí estaban en el camino de Ronda. La señora consejera lo sabe muy bien porque es de Granada y ha podido, también, bueno, observar lo que ha pasado con las infraestructuras a lo largo de años y años en nuestra provincia.

La infraestructura a la que hoy nos referimos, la A-402, es fundamental para el poniente de Granada, para su desarrollo turístico, para luchar también contra la despoblación. Esa zona es maravillosa en recursos naturales, es maravillosa en recursos también patrimoniales, y necesitamos ya el que se finalice una infraestructura que lleva pendiente desde hace decenas de años. Incluso estuvo en el plan, más cerca de planificación 2004-2010, y no se terminó; y no se terminó, y no solo que no se ha terminado, sino que además se ha ido degradando su estado lo que había hecho año tras año. Promesas, retrasos, incumplimientos del anterior Ejecutivo y llegamos a esta situación: un alarmante estado y en el que, Alhama y su comarca se siente marginadas. Hemos estado con ellos allí, Ciudadanos ha estado; yo sé que la consejera también ha estado reunida con ellos; que incluso, con estos vecinos, que incluso llegaron a constituir un consejo sectorial para la terminación de la A-402, reprochando que durante veinte años se hayan estado incumpliendo los plazos. Sabemos que ya hay movimientos, sabemos que esos 20 kilómetros que quedan pendientes, además de, bueno, del estado en el que se encuentran el resto de tramos, sabemos que se están haciendo e iniciando ya obras. Y hoy queríamos preguntarle a la señora consejera, exactamente, cuál es el plan de intervención en esa carretera A-402.

Muchísimas gracias.

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

—Muchas gracias, presidenta.

Señora Sánchez, el pasado 8 de abril mantuve una reunión con los alcaldes de Alhama, Santa Cruz del Comercio, Játar y Cacín, así como con el consejo sectorial y la plataforma, que llevan promoviendo e impulsando, solicitando a los Gobiernos anteriores socialistas la terminación de las obras de la A-402. Mantuvimos una reunión en el ayuntamiento de Alhama. En esta reunión, asumimos el compromiso, el compromiso de este nuevo Gobierno para desbloquear e impulsar las actuaciones, para mejorar las características de esta vía. Usted lo ha dicho: este es otro ejemplo de programaciones, planificaciones, promesas incumplidas, un nuevo fracaso. Al final, decepciones también para los vecinos de esta comarca. Este proyecto sufrió diferentes paralizaciones, retrasos, desde que se iniciara hace trece años –se inició en enero de 2007. La primera interrupción de los trabajos se produjo en febrero de 2012, para retomarse posteriormente en mayo del 2017. Este último reinicio no fue muy largo: se paró solo unos meses después.

Ya anunciamos, y hemos hecho realidad, la inclusión en el presupuesto de 2019 de una partida para la puesta al día de los proyectos de conexión de Alhama con la Axarquía malagueña. Son proyectos que los Gobiernos anteriores del Partido Socialista no impulsaron, pese al consenso social de toda una comarca. Estos proyectos cuentan con más de diez años, por lo que tenemos que comenzar por aquí, actualizarlos, adoptarlos, técnica y también a la nueva norma medioambiental. Los proyectos incluyen la variante de Alhama, que le debo decir que estamos trabajando en colaboración muy estrecha con el Ayuntamiento de Alhama, con su alcalde, en el diseño del nuevo proyecto; y dos tramos, hasta La Viñuela. En la actualidad, se encuentra en obras la variante de Moraleda de Zafayona, que forma parte del acondicionamiento también de la A-402, y que el gobierno andaluz lleva a cabo desde Alhama de Granada hasta la A-92. Indicarle que la variante supone una inversión de 9,7 millones de euros, que incluye la construcción de un carril especial para vehículos lentos y que aumentará la seguridad vial de esta vía. Los trabajos avanzan a muy buen ritmo, alcanzan ya al 95% de ejecución. Y espero –forma parte del cronograma- inaugurarlos, inaugurar este tramo antes de que finalice el año.

Por otra parte, ya se han ejecutado y están en servicio los tramos desde Alhama a Santa Cruz del Comercio, que incluye la variante de Santa Cruz, y el tramo Santa Cruz del Comercio-Moraleda de Zafayona, con una inversión de 22,1 millones de euros. A este respecto, les quiero informar también y señalar que, como consecuencia del mal diseño, estamos hoy actuando de emergencia en la estabilización de un talud. Recién entregada la infraestructura, nos hemos encontrado con una situación de emergencia sobre la que ya estamos actuando también, con un presupuesto de 1,2 millones de euros.

Y en lo que se refiere al presupuesto de 2020, este incluye la actualización de los siguientes proyectos: en Granada, la variante de Alhama conexión con Ventas de Zafarraya, y en Málaga, Ventas de Zafarraya–Venta Baja. El acondicionamiento del tramo de carretera de la provincia de Málaga es otra reivindicación también de la Comarca de la Axarquía y este nuevo Gobierno quiere dar continuidad a estas obras, e introducir ambas actuaciones en el nuevo plan de infraestructuras 2021-2027.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

## 11-19/POC-001725. Pregunta oral relativa al puente sobre el río Baza

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, con ruego de respuesta oral en comisión, relativa al puente sobre el río Baza. El grupo proponente es el Grupo Popular, y su portavoz tiene la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, presidente.

Buenas tardes señorías. Buenas tardes, consejera.

Consejera, el pasado mes de septiembre tuvimos, desgraciadamente, sufrimos unas graves tormentas, lo que se conocía como la DANA, y colapsaba el puente sobre el río Baza el día 13 de septiembre, la carretera A-4200 Baza–Benamaurel.

Yo quiero empezar reconociendo la agilidad del propio Gobierno de la Junta de Andalucía, tras aquellas desastrosas tormentas que afectaron especialmente a las provincias de Granada y Almería y que, en apenas quince días, por ejemplo, se socorría a los ayuntamientos, ingresándoles en sus cuentas diez millones de euros. Pero también, consejera, reconocer esa agilidad dentro de las propias consejerías, como el caso de esta consejería de Fomento, que usted preside, con las propias infraestructuras que se vieron afectadas, las propias infraestructuras de la comunidad autónoma que se vieron afectadas, como digo, por esas tormentas. Y es que, en menos de un mes, se hizo la declaración de emergencia de esa obra; el 24 de octubre se adjudicaba la obra y el propio 30 de octubre empezaba la obra.

Sin embargo, cuál fue nuestra sorpresa, consejera, cuando el 10 de octubre, en prensa, nos enterábamos cómo la ministra de Defensa ponía a disposición el Ejército y decía que se iba a hacer un puente por parte de la UME, por parte del Ejército de España. Y es que digo, sorpresa, consejera, porque usted que es de mi provincia, igual que yo, de Granada, sabe que nunca un ministro socialista nunca fue tan ágil con la provincia de Granada, ¿verdad?, ni tan diligente.

Sin duda, el que ya hubiese unas elecciones generales convocadas no tenía absolutamente nada que ver; no tengo ninguna duda. Y tampoco tengo duda que el que no se le avisase a usted, como consejera de Fomento, como titular de la carretera, que ya había puesto en marcha esa reparación del puente, tampoco fue intencionado. No tengo, como digo, ninguna duda de que el Partido Socialista y la ministra, en este caso, tuviesen alguna intención oculta.

Una pena consejera, que esa diligencia que mostró la señora Robles, no la hubiese tenido el Gobierno socialista de la Junta cuando en 2007 prometía arreglar esta carretera, la A-4200, la Baza-Benamaurel, conocida en nuestra provincia, como usted bien sabe, como la «carretera de la muerte», porque tiene múltiples accidentes mortales desgraciadamente. Tampoco tuvieron esa diligencia en 2008, cuando el PSOE lo puso en su programa electoral, o cuando en 2009 muchos dirigentes socialistas fueron allí, a este punto de esta carretera, a anunciar 300.000 euros, que estaban en los presupuestos. Ni tampoco en 2010, cuando se

anunciaron otros 500.000 euros para obras de emergencias. Ni siquiera en 2016 su antecesor, señor López, cuando anunció nuevas obras para esta carretera A-4200.

De todo lo que le he dicho, consejera —usted lo sabe igual que yo—, no se hizo nunca absolutamente nada. Y hace una semana teníamos que lamentar cómo se cortaba esta importante vía de comunicación debido, como digo, a esa DANA.

Yo quiero felicitarla por la agilidad y el compromiso que ha demostrado usted y su consejería con esta carretera, no como los Gobiernos socialistas, como le acabo de relatar, y por eso le pregunto en esta mañana, consejera, qué actuaciones está llevando a cabo la Consejería de Fomento e Infraestructuras y ordenación del territorio para la construcción del nuevo puente sobre el río Baza tras el desplome de la antigua estructura por el temporal del pasado mes de septiembre.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García. Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora García, usted lo ha dicho: los pasados días, del 11 al 14 de septiembre, Andalucía sufrió un temporal de graves consecuencias. Especialmente, esas fuertes precipitaciones cayeron en la provincias de Almería, Málaga y en Granada. Las lluvias fueron de una intensidad que registraron y superaron esos registros de precipitaciones en Almería y Granada, máximas en cincuenta años; provocaron más de tres mil activaciones de emergencia.

Le agradezco, le agradezco el reconocimiento, porque soy consciente del esfuerzo que ha supuesto y valoro esa eficacia y la rapidez, la agilidad del conjunto del Gobierno de la Junta de Andalucía para poder dar respuesta desde el primer minuto a las situaciones que vivimos. Yo misma, el 13 de septiembre, me desplazé a comprobar *in situ* algunas de las carreteras afectadas en la provincia de Granada, y también el puente de Baza. Decirle que desde el primer minuto nos pusimos a trabajar con agilidad, iniciamos los primeros trabajos, hicieron los ingenieros tareas de análisis, de valoración del terreno, de cálculo de la demolición y reconstrucción de este puente. Tengo que expresar la satisfacción por la diligencia del Gobierno andaluz, se lo he dicho, pero también de la consejería; diligencia para acometer la reconstrucción de este puente y una implicación absoluta en la ejecución del proyecto, muy rápido, con mucho compromiso, y sin necesidad de ningún anuncio electoral, como el de recurrir al Ejército para el montaje de una estructura provisional.

Señoría, señora García, le tengo que decir que hoy rechazo esa forma de hacer política. El Gobierno de España fue desleal, absolutamente, con este Gobierno, absolutamente desleal. Ni se nos comunicó la solución, ni se nos convocó a la reunión que se produjo en el ayuntamiento Baza, siendo los titulares de esta carretera, y preparando, impulsando y con presupuesto comprometido para la reposición de este puente.

Pues esta es una situación, y yo se lo tengo que decir esta mañana, vergonzosa, absolutamente vergonzosa. Proponen una instalación de una estructura militar provisional, sin medidas de seguridad, que requería además la construcción de accesos —y, eso sí, eso decían que lo tenía que hacer la Consejería de Fomento— y de unos dinteles de apoyo a la estructura que también nos decían que teníamos que construir para permitir el paso de los turismos y los camiones. La ejecución de esta infraestructura necesitaría al menos, provisional, tres meses, para después desmontarse.

Pues bien, en solo dos semanas se declaró la emergencia de esta obra. El Consejo de Gobierno aprobó la partida presupuestaria para su ejecución. El 24 de octubre se adjudicó la construcción del puente entre Baza y Benamaurel por un importe de 721.000 euros. Las obras comenzaron el 29 de octubre y entrará en servicio cuanto antes, en la primavera de 2020.

En tiempo récord hemos logrado poner en marcha los trabajos de reconstrucción del puente sobre el río Baza. Y en tanto, trabajando para la búsqueda de una vía alternativa para vehículos agrícolas, con el fin de no verse afectada la campaña de recogida de aceituna. Hoy esa vía de servicio se encuentra también en servicio.

Señoría, y por último —y termino—, indicarle que también coincido con usted y comparto su inquietud respecto al estado de esta carretera. Ambas conocemos esta carretera y la hemos reclamado durante años, hemos reclamado su mejora al Gobierno anterior, al Gobierno socialista. ¿Qué hizo el Gobierno anterior? Plantear un proyecto de mejora del trazado de esta carretera, proyecto que data del año 2010. Y en tanto, ¿qué hemos anunciado? Que en el presupuesto de 2020 vamos a actualizar también este proyecto abandonado por el Partido Socialista, analizarlo y adaptarlo a la nueva normativa para tomar decisiones respecto a esta infraestructura.

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora consejera.

## 11-19/POC-001727. Pregunta oral relativa al programa de fomento del alquiler

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al programa de fomento del alquiler.

El grupo proponente es el Grupo Popular. Y su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias de nuevo, señor presidente.

Señora consejera, no es ningún secreto que le he oído hablar de la problemática del alquiler de viviendas en nuestro país y también en nuestra tierra, en Andalucía, y sobre todo, cuando se trata de alquiler de viviendas para personas que tienen recursos económicos limitados.

Tampoco es un secreto la importante subida que los precios del alquiler han sufrido en nuestro país y también en Andalucía en los últimos meses y en los últimos años. Los motivos son variables, y creo que no viene el asunto a colación en este momento, aunque sería necesario que también se analizaran.

La ayuda y las intervenciones que se realizan por parte de las administraciones públicas en este sentido son de lo más variado. Tenemos desde una forma de actuar mediante decretazos en los que se imponen precios o en los que, entre otras cosas, se toman medidas que lo que hacen es llevar al ciudadano y a los propietarios..., tanto a los inquilinos como a los propietarios, a una situación de inseguridad y de desconfianza, que parece ser que es la línea que ha comenzado a emprender el Gobierno del señor Sánchez en el poco tiempo que ha estado en funciones, y parece ser que esa es la línea que va a seguir. Y después, entendemos que hay otros métodos también de actuar las administraciones públicas, como es el método que ha utilizado su consejería, que ha utilizado el Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante una convocatoria *ex novo* que realizó el Gobierno andaluz, y su departamento concretamente, el pasado mes de julio, para promover viviendas de alquiler asequibles, conjuntamente..., promover esas viviendas de alquiler conjuntamente, decía, con otro tipo de instituciones, tanto públicas —llámense ayuntamientos, diputaciones— como privadas, e incluso hasta fundaciones, promover viviendas hasta con fundaciones. No recordamos, señora consejera, no sé si usted me puede corregir..., no recordamos nada parecido que hayan realizado gobiernos de izquierdas anteriores. Y recalco lo de izquierdas, porque parece ser que este tipo de ayudas y este tipo de asuntos solamente pertenecían a los gobiernos de izquierdas, los gobiernos de derechas o de centroderecha no ayudaban a las personas con poco poder adquisitivo a alquilar una vivienda. Y está claro que ocurre todo lo contrario.

Nos gustaría conocer, en definitiva, señora consejera, qué resultado puede usted decirnos ya que ha tenido esa convocatoria que se realizó en el mes de julio. Y, sobre todo, y más importante, porque estas son situaciones de continuidad, no se pueden acabar con una sola actuación, qué planes tienen de futuro su consejería y el Gobierno para este asunto de promoción de viviendas en alquiler para las personas que más lo necesitan.

Muchas gracias, señora consejera.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

La señora consejera tiene la palabra.

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

—Señor Bueno, garantizar el acceso a una vivienda digna es una línea de actuación prioritaria de este Gobierno.

Muy especialmente, garantizarla a aquellos que tienen mayor dificultad para acceder a una vivienda. Me estoy refiriendo —usted lo ha hecho— al caso de los más jóvenes, pero también a aquellos colectivos que por un motivo u otro presentan mayor dificultad.

Hay necesidad de vivienda protegida en Andalucía, nos lo dicen, lo ponen de manifiesto los datos de los registros públicos municipales demandantes de vivienda protegida. Pero yo debo comenzar por aquí. El Gobierno anterior, el Gobierno socialista no impulsó ni una sola vivienda protegida desde hace una década. Debemos comenzar por aquí.

Uno de los instrumentos de esta consejería, y que está llevando a cabo para atender esa necesidad, es el programa al que usted hacía referencia de fomento del parque público de viviendas de alquiler o cesión del uso en Andalucía, dirigido tanto a promotores públicos como privados. Señoría, hace menos de un mes, con mucho esfuerzo, hemos sido capaces de impulsar, pero también resolver definitivamente esta convocatoria de ayudas para la concesión de subvenciones destinadas a la construcción de 722 viviendas en régimen de alquiler en siete provincias andaluzas. Jaén no concurrió a la convocatoria. La subvención asciende a 19,8 millones de euros, sabe que está financiada por la Junta de Andalucía, pero también por el Plan Estatal de Vivienda. Y hemos aceptado definitivamente 23 propuestas de promotores: 22 públicos, sobre todo ayuntamientos, y uno privado.

Le doy cuenta de estas actuaciones por provincias.

En la provincia de Almería se han concedido tres promociones para la construcción de 13 viviendas: seis en Zurgena, cinco en Lubrín y dos en Fines.

En Cádiz, la construcción de 71 viviendas, repartidas en tres promociones situadas en la capital, que cuenta con 28 viviendas, Conil 28 y San Fernando 15.

En la provincia de Córdoba, son dos los promotores para 22 viviendas en Hornachuelos y seis en Villa del Río.

En la provincia de Granada, 45 viviendas previstas en dos actuaciones: 35 en la capital y 10 en Puebla de Don Fadrique.

En la provincia de Huelva, tienen reconocidas dos promociones en Aracena, que suman 46 viviendas.

Y Málaga, la más numerosa, cuenta con ocho actuaciones para edificar 502 viviendas. La mayoría de las promociones se localizan en la capital, donde se levantarán 476 viviendas, y después contamos con 10 viviendas en Alameda, 10 en Teba, y Almargen con seis.

Por último, Sevilla contabiliza 23 viviendas, repartidas en tres actuaciones: 10 en Pedrera, 10 en Morón de la Frontera y tres en la capital hispalense.

Todo esto se ha articulado con los correspondientes convenios firmados entre la Junta de Andalucía y los respectivos ayuntamientos, y también el Estado.

Indicarle, porque también me lo ha preguntado, que vamos a seguir impulsando este programa. Y le puedo confirmar y asegurar que vamos a ofrecer una nueva convocatoria en estos términos a cargo del presupuesto de 2020.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

---

## 11-19/POC-001728. Pregunta oral relativa a la sede de la agrupación centro del Partido Socialista de Málaga

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta es relativa a la sede de la agrupación centro del Partido Socialista de Málaga. Grupo proponente, el Grupo Popular. Y su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias de nuevo, señor presidente.

Bien, señora consejera, hace apenas dos semanas tanto la delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga como el propio Partido Popular de Málaga y el propio Partido Popular de Andalucía afirmaron que era necesario aclarar hasta sus últimas consecuencias la situación legal en la que se encuentra y en la que se adquirió el local y entreplanta que utiliza la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, AVRA, en Málaga, concretamente en la calle Ollerías.

Y creemos que hay motivos sobrados para aclarar esta operación, entre otras cosas, porque lleva ocultándose por parte del Partido Socialista durante 15 años. La situación surge en el año 2004, la situación a la que pedimos explicación, y hasta el día de hoy no se ha dado ningún tipo de explicación por los autores, en aquel momento, de la gestión que voy a intentar explicar, y que fue el Partido Socialista.

Por tanto, el hecho de que no se expliquen las cosas, como siempre, nos lleva a pensar mal. No hay nada mejor ni más sano que explicar los asuntos que se preguntan, sobre todo cuando se trata de gestión pública.

Mire usted, el Partido Socialista era el dueño de un edificio en la calle Ollerías en Málaga, donde tenía su sede la agrupación local centro el propio Partido Socialista. En una historia de rehabilitación de ese edificio le cede la planta baja y la entreplanta a una empresa privada, a cambio de esa rehabilitación entera del edificio, hasta ahora la situación no tiene ningún problema. El problema es que ese privado le vende a la agencia..., entonces EPSA y actual AVRA, agencia de la Junta de Andalucía, le vende esas dos, la planta baja y la entreplanta, por la cantidad de 268.000 euros. Además, se la vende a un organismo público donde no consta un informe que justifique la necesidad de la compra y no hay una tasación que avale el pago. Es por eso que pedimos explicaciones, porque esto, así visto y sin explicar, se parece más a una obra de ingeniería financiera, donde estamos organizando una historia a través de la economía circular del chanchullo que otra cosa. Parece que nos hemos inventado una nueva figura de chanchullo de gestión socialista en el Gobierno, si no se dan las explicaciones pertinentes, sobre todo, en un momento duro, duro para el Partido Socialista. Vuelvo a repetir: hoy más que nunca deben darse ese tipo de explicaciones, sobre todo, después de lo que ocurrió ayer, donde el Partido Socialista y la corrupción quedan unidas por una sentencia judicial, por culpa de la gestión del dinero público. Es necesario que los andaluces sepan, hasta sus últimas consecuencias, todo este tipo de gestiones porque, si no, acabaremos pensando mal o acabarán sabiéndose las cosas y realmente nos van a dar la razón de que no solamente olían mal, sino que se hicieron muy mal.

La situación actual que vive el Partido Socialista de Andalucía es lo suficientemente cruda como para que hoy los andaluces sepan también qué ocurrió con esa venta de esa sede, que nunca se ha explicado en condiciones a la opinión pública, con esa venta a un organismo público, como decía, en un acto quizás, quizás, si no se explica, de presunto fraude de dinero público de todos los andaluces.

Por tanto, queremos esa explicación y queremos saber, señora consejera, en la medida en que estamos hablando de una delegación de AVRA, qué actuaciones y qué explicaciones dan ustedes al respecto.

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

—Muchas gracias.

Señor Bueno, le voy a trasladar la información de la que dispongo y debo decirle que actualmente se está analizando, revisando y también completando toda la información.

La compra por parte de EPSA —hoy, Agencia AVRA—, en el año 2006, del local al que usted hace referencia, situado en el edificio de la calle Ollerías, número 4, de Málaga, es un ejemplo más —del todo parece— de esa interesada confusión entre los intereses del Partido Socialista y los intereses de la Junta de Andalucía. En este caso, también se mezclan. Parece también que se utilizan fondos públicos en perjuicio de todos los andaluces y de la propia Junta de Andalucía.

Es un caso que hemos tenido conocimiento recientemente y hemos sido informados de las cargas registrales que pesan sobre dicho local, ubicado en el edificio que hasta escasos días, antes de elevación a público de la compraventa, era titularidad del Partido Socialista y en el que también estaba instalada la agrupación de la sede socialista.

En relación con las cargas que pesaban sobre el local, en el Registro de la Propiedad aparecía recogida expresamente como otra carga la siguiente: «Por resolución de la Gerencia Municipal y Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, ha sido concedida licencia de obras para la rehabilitación de la finca de este número, situado en la calle Ollerías, 4, para comercial, sede del Partido Socialista y viviendas, con la condición de que el uso comercial más terciario solo podrá ser mantenido para el caso de que su actividad fuese la de sede social del Partido Socialista, con la sujeción al proyecto básico y ejecución. Visado el 3 de mayo de 1999». Así aparece.

Del reducido expediente de compra de dicho local, aparece una auditoría interna..., hemos tenido conocimiento que existe una auditoría interna del año 2004, que pone en cuestión el procedimiento de compra y la falta de oportunidad de la compra del mismo a tenor, entre otros motivos, de los requisitos que para esta operación establece entonces el gerente provincial de EPSA de Málaga.

Estos requisitos eran: el local debía estar en buen estado, con buena ubicación; su superficie debía de estar entre 150 y 200 metros cuadrados.

Se propusieron 14 emplazamientos para la compra, de los que se descartaron 12. Y, curiosamente, el elegido fue este local, un local donde un anagrama visible aparece en la fachada del edificio, identificado como sede del Partido Socialista de Málaga; no tenía 150 ni 200 metros, sino 115 metros cuadrados, menos de lo inicialmente exigido. Se requería, además, de una obra de acondicionamiento, que se estimaba en 100.000 euros, según el informe de auditoría interna, porque tampoco estaba en buen estado. Y se eligió un inmueble, por tanto, que en ningún caso cumplía con los requisitos exigidos: no estaba en buen estado, como les he dicho, y que requería de una importante obra de acondicionamiento; tampoco tenía la superficie requerida.

Lo más reseñable es que estamos ante una compra de un local por parte de la Junta de Andalucía en cuya propuesta de compra, según consta en los archivos, no se observó ni constaba siquiera el expediente ni el titular registral del inmueble, ni las cargas registrales relativas al uso comercial que pesaban sobre él.

El local estaba en un edificio que era propiedad del Partido Socialista en 1998, y se sometió a una obra de rehabilitación integral, que llevó a cabo una empresa constructora de Málaga a cambio de quedarse con la propiedad del bajo, la entreplanta y la última planta, a cambio de realizar esa rehabilitación integral del inmueble; reforma integral que necesitó de la inversión pública de la Junta de Andalucía de casi 120.000 euros para la adecuación del local.

Según la documentación encontrada, EPSA autoriza la compra del local en el año 2003 a la propia empresa constructora. La que hace las tareas de rehabilitación pasa a ser la titular y compra esa empresa, compra, perdón, EPSA a la propia empresa constructora el local, que por entonces no ostentaba la titularidad del local, debido a que en el registro seguía apareciendo el Partido Socialista como propietario del edificio, y EPSA inició las obras por un valor de cerca de ciento veinte mil euros.

Señorías, estamos ante un procedimiento de compra plagado, cuanto menos, de irregularidades.

Anunciarles que nuestros servicios jurídicos están estudiando, analizando el alcance de esta operación, de esta compra, el grado de las irregularidades, para valorar las posibles responsabilidades que deriven de este asunto.

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora consejera.

## 11-19/POC-001729. Pregunta oral relativa al tranvía de Jaén

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al tranvía de Jaén. Grupo Popular es el proponente, y su portavoz tiene la palabra.

La señora HIDALGO AZCONA

—Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señora consejera.

Bien, la historia del tranvía de Jaén es la historia interminable, el cuento de nunca acabar. Cuando parecía cerrarse una puerta, se abre otra que, además, guarda sorpresas todavía más desagradables.

Todos somos conocedores que finalmente hemos logrado, por fin, un acuerdo entre la Junta de Andalucía y el Gobierno municipal, el Ayuntamiento de Jaén, acuerdo que ha sido posible gracias al cambio del Gobierno andaluz y a que este nuevo Gobierno apuesta por el diálogo y por el consenso, sin distinción de color alguno y sin tener en cuenta el color político del ayuntamiento que se trate en cuestión.

Acuerdo, además, por el que la Junta de Andalucía asume el 75% de los costes anuales de la explotación del tranvía, 75% de la inversión necesaria para su puesta en marcha y el 75% de los pagos que queden pendientes de cada una de las unidades móviles, mientras el 25% lo asume o lo sufragará el propio ayuntamiento jienense.

Bien, el pasado 6 de noviembre, a través de una comparecencia pública de nuestro consejero de Presidencia, el señor Elías Bendodo, fuimos también conscientes de la cuantía o el importe total al que esta Junta de Andalucía, al que este nuevo Gobierno deberá hacer frente y cumplir con el pago de diversas condenas judiciales, que ascienden a una cuantía total de 800 millones de euros, entre ellos, los 5,28 millones de euros corresponden al tranvía de Jaén.

Las obras del tranvía de Jaén comenzaron en 2009 y seis años después, en 2015, la empresa adjudicataria se vio obligada a interponer un recurso contencioso-administrativo en reclamación de cuantías, entre ellos, los 5,28 millones de euros que se le adeudaba en concepto de intereses de demora seis años después.

En mayo de 2017 recae finalmente sentencia a la que la Junta..., frente a la que la Junta de Andalucía interpone recurso de casación. En este caso, interpone un recurso de casación en contra del propio informe de nuestros servicios jurídicos que no lo aconsejaban así. Pero esta venía siendo, hasta finales del año pasado, la práctica habitual del Gobierno andaluz socialista anterior: empecinarse en recurrir por recurrir, en recurrir por dilatar, en recurrir por no atender al cumplimiento de sus obligaciones de pago o en recurrir para encubrir, por el máximo tiempo posible, su ineficacia en la gestión.

Este es, en resumen, señora consejera, el habitual ser y proceder del anterior Gobierno socialista de la Junta de Andalucía.

Pues bien, ¿saben ustedes, señorías, cuánto le ha costado al bolsillo de los andaluces ese empecinamiento, ese empeño de la Junta de Andalucía anterior del Grupo Socialista en recurrir por recurrir? Al margen

de los 5,28 millones de euros, en este caso, 651.000 euros, que sumados a las anteriores, nos arrojan una cifra total cercana a los seis millones de euros de gastos extraordinarios o de sobrecoste del tranvía de Jaén.

Por todo ello, señora consejera, le formulamos la siguiente pregunta: ¿qué actuaciones van a llevar a cabo desde su consejería para hacer frente al pago y al cumplimiento de esta obligación de estas cantidades millonarias?

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señoría.

Bien, nos encontramos, lo decía en la primera intervención, con otra herencia envenenada del Partido Socialista. Hablábamos del tranvía de Chiclana, pues la misma herencia nos han dejado con el tranvía de Jaén. Tenemos conocimiento exhaustivo de esas reclamaciones judiciales de los adjudicatarios de los metros y de los tranvías, que presentaron en su momento, hace más de una década, contra la Junta de Andalucía. Y la mayor parte de los casos se deben a sobrecostos derivados de los retrasos, de paralización de la obra, de las modificaciones de los proyectos, demoras en los pagos o por evitar conciliaciones previas a la vía judicial. En concreto, ya se han pagado 196 millones de euros por reclamaciones ante la Justicia por las obras de los metros y de los tranvías. Y entre ellas se encuentra la del tranvía de Jaén. Esta infraestructura tampoco se ha librado de esa mala gestión. Es un ejemplo palpable de ella. Le voy a detallar.

El 9 de octubre de 2015, la UTE del tranvía de Jaén interpuso un recurso contencioso-administrativo por el retraso de los pagos. Una sentencia firme, dictada el pasado octubre, condenó a la Junta de Andalucía a abonar 5,3 millones de euros por los intereses de demora de las certificaciones ordinarias, de las revisiones de precios, de la certificación incluso final de la obra, de la liquidación del contrato incluso. La agencia ha abonado ya esta cantidad a favor de la UTE Tranvía de Jaén. Además, queda pendiente abonar la liquidación de los intereses procesales y el abono de las costas del recurso de casación, por un importe adicional de 650.000 euros.

Señorías, hay más. La decisión política de no incluir en los presupuestos de 2010, 2011 y 2012 las obligaciones de pago previstas generó una falta de disponibilidad presupuestaria que implicó un coste financiero extraordinario para la agencia de obra. Esta tuvo que recurrir a sus pólizas de crédito para abonar en julio de 2012 todas las certificaciones mensuales ordinarias pendientes, lo que posteriormente supuso una refinanciación, ya que la consejería solo logró cubrir con el Fondo de Liquidez Autonómica los conceptos de certificación final de la obra y la liquidación final del contrato.

En concreto, el coste financiero para la Agencia, a día de hoy, se cuantifica en 7,5 millones de euros más que tenemos que sumar a las cantidades que le he indicado. La mala gestión de los Gobiernos socialistas

han convertido en un lastre todas las reclamaciones judiciales. Le debo decir que el coste inicial de esta infraestructura estuvo presupuestado en 83 millones, la obra más la dirección de obra; que el coste total de obra, dirección de obra y las liquidaciones-revisiones de precio derivó a 107 millones de euros. Pero que si sumamos al coste total de obra y direcciones el coste de las reclamaciones judiciales y los costes financieros, hablamos de un coste, del tranvía de Jaén —que partía de un presupuesto inicial, repito, de 83 millones de euros—, y que hoy ya hemos abonado y nos cuesta 121 millones de euros. Por tanto, una desviación, un sobrecoste también en esta infraestructura, de un 45% respecto al proyecto inicial de la obra.

Los Gobiernos socialistas solo atendían al pago de intereses de demora cuando había una sentencia firme condenatoria por parte de la Administración, y este es el resultado. Desde la toma de posesión del nuevo Gobierno, se ha puesto un criterio de disciplina en el pago de las certificaciones en el plazo legalmente establecido de treinta días, siempre. Durante los Gobiernos anteriores, las certificaciones mensuales tuvieron un retraso en su pago que excedió los 280 días de media, y las certificaciones finales de obra y la liquidación final del contrato en 888 días y 683 días, respectivamente. De ahí las reclamaciones y de ahí esos millones que entre todos tenemos que abonar, fruto de la mala gestión, nefasta planificación de..., como consecuencia de estas obras de los metros y los tranvías.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

---

## 11-19/POC-001765. Pregunta oral relativa a viviendas tuteladas para víctimas de violencia de género

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta con respuesta oral en comisión, relativas a viviendas tuteladas para víctimas de violencia de género. El grupo proponente es el Grupo Socialista.

Y su portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Doy 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

—Gracias, presidente.

Señoría, yo vuelvo a indicarle lo mismo que le trasladé cuando tuvimos la oportunidad de debatir respecto al presupuesto. Por mucho que usted insista en esas partidas destinadas para garantizar la seguridad y la protección de las mujeres víctimas de género, que se hayan eliminado, es lo que usted me va a volver a decir, yo le tengo que decir que ni se han suprimido ni se han perdido. Y se lo dije ese día.

Tampoco se va a quitar ninguna vivienda tutelada de la Consejería de Igualdad ni ningún recurso habitacional para las víctimas de violencia de género. La lucha contra la violencia de género es un firme propósito de este Gobierno, y le puedo garantizar que no se ha dado ningún paso atrás respecto a la protección de las mujeres víctimas de género. Y que este es un problema, entendemos, que afecta a toda la sociedad y que entre todos tenemos que dar pasos adelante todos los días para intentar reducirla.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora portavoz.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Señora consejera, cincuenta mujeres han sido asesinadas por sus parejas o exparejas en lo que va de año en nuestro país; doce en Andalucía. Leonor en Málaga, con 47 años, el hijo de la víctima, de 16 años lo vio todo. Rosa, en Dos Hermanas, 67 años, asesinada a golpes por su marido. Gloria en Estepona, 58 años, asesinada a puñaladas. Piedad en Iznájar, en Córdoba, 50 años, asesinada con la escopeta de su marido. Manuela en San Fernando, en Cádiz, 61 años, la asesinaron asfixiada. Dana en Málaga, con 31 años, su hija de 10 meses vio cómo a su madre le arrebatada la vida su padre, para siempre. Ana, en Córdoba, de 49 años, su cuerpo se encontró tras un aviso de incendio. M.D., en Almería, de 39 años, deja una niña de dos años y cuatro meses y su padre asesinó a su madre. María, en Cortes de la Frontera, en Málaga, de 54 años, recibió un disparo con el rifle de su marido; ella estaba en la terraza de su casa con su hermana. Dolores, en Jaén, de 74 años, fue asesinada a golpes por su pareja con una barra de hierro. Silvia, en La Zubia, en Granada, de 40 años, su marido la mató a tiros.

Señora consejera, ellas son las mujeres andaluzas a las que a lo largo de este 2019 les han arrebatado la vida por el simple hecho de ser mujeres. Ellas son la prueba más desgarradora, más cruel y más vergonzosa del machismo que sufre nuestra sociedad. Y, lamentablemente, señora consejera, su Gobierno sí ha dado un paso atrás en la defensa de estas mujeres, en la lucha contra la violencia de género. Han renunciado a la conquista del lenguaje, a la conquista que el movimiento feminista consiguió para que se le llamara a la violencia machista, con nombre y apellidos.

Y su Gobierno, señora consejera, usted, la máxima responsable de política de vivienda en Andalucía, por hacerle un guiño a Vox en los Presupuestos, en las cuentas públicas de todos los andaluces, se han atrevido a tocar algo sagrado. La violencia de género no se toca, señora consejera, es el refugio y la salvación. Estas viviendas tuteladas son el refugio y la salvación de aquellas mujeres que salen de sus casas con lo puesto, huyendo de la muerte y buscando amparo social en el Gobierno de su tierra.

Señora consejera, es terrible pensar que aquellos que quieren retrasar cuarenta años los relojes de nuestra tierra encuentren aliados como usted, dispuestos a taparse la nariz las veces que haga falta y con lo que haga falta. No lo vamos a olvidar, señora consejera, no lo vamos a olvidar, y no se lo vamos a perdonar. No se lo vamos a perdonar. Vamos a seguir luchando contra aquellos partidos que niegan la violencia de género, y vamos a seguir luchando contra partidos como el suyo, vamos a quitarles la careta. Porque esto que usted ha hecho, señora consejera, no se hace.

Gracias, presidente.

## 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

—Por mucho que usted se empeñe, señoría, este proyecto no se abandona. Este Gobierno va a seguir trabajando, a través de otras fórmulas, de otros instrumentos de colaboración entre las Consejerías de Fomento

y de Igualdad, para que permitan una mejor y más eficaz utilización de la partida del Pacto de Estado contra la Violencia de Género consignada para 2020.

La partida presupuestaria a la que usted hace referencia, de un millón de euros, se ha revertido a la bolsa del Pacto de Estado para cumplir mejor con los fines de este pacto. Actualmente el Servicio Integral de Atención y Acogida de Víctimas de Violencia de Género cuenta con 34 centros, señorías, de los que 9 son centros de emergencia, 8 casas de acogida compuestas por 52 pisos y 17 pisos tutelados. Existe, como usted sabe, una amplia red, y su ubicación permite que ninguna mujer —ninguna mujer— y las personas dependientes a su cargo que se encuentren en una situación de riesgo en Andalucía estén a más de doscientos kilómetros de su recurso de acogida. Y usted lo sabe. Y además usted debería saber que existen 15 pisos ya cedidos por AVRA al Instituto Andaluz de la Mujer como viviendas transitorias, fruto de un convenio entre la Consejería de Fomento y la Consejería de Igualdad.

Usted también debería conocer que en 2018 su Gobierno, el Partido Socialista, no ejecutó esta partida del millón de euros: cero euros ejecutó su partido, el Gobierno socialista. Luego no le permito que me hable usted en los términos en los que me ha hablado en esta mañana, señoría. Debería usted haberse tapado la nariz entonces, con su Gobierno, con el Partido Socialista, que no fue capaz de ejecutar esa partida del millón de euros y que dejó prevista su continuidad sin buscar nuevas fórmulas y sin buscar nuevas oportunidades.

Le repito, este Gobierno está impulsando la ejecución de esos 15,2 millones de euros, que corresponden al pacto de Estado, a la vez poniendo viviendas a disposición de las mujeres, del parque público, poniendo a disposición de las víctimas y personas a cargo, y también con políticas de educación, de formación, de profesionales que asisten a las víctimas.

Gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señoría.

## 11-19/POC-001766. Pregunta oral relativa al Decreto Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al Decreto Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la educación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El grupo proponente es el socialista, y su portavoz tiene la palabra.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Gracias, presidente.

Señora consejera, en septiembre vio la luz el Decreto Ley para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en Andalucía.

Este decreto traslada a los ayuntamientos numerosas responsabilidades en cuanto a la gestión de los antiguos AFO y de unos nuevos AFO que aparecen en este real decreto..., en este decreto ley, perdón, para adecuarlo a un ordenamiento específico. No queda claro si esa asunción de responsabilidad lleva aparejada partida presupuestaria que sea acorde a las funciones que los ayuntamientos deben desarrollar. Por eso le pregunto qué presupuesto tiene previsto destinar la consejería a los ayuntamientos para desarrollar el citado decreto.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, desde la aprobación del decreto ley, la Dirección General de Urbanismo ha realizado reuniones informativas en las distintas provincias andaluzas con alcaldes, técnicos municipales, representantes de los distintos municipios de las provincias, para explicar, para informar del contenido del decreto ley.

Decirle que se ha puesto a disposición de los alcaldes y de ayuntamientos, desde el primer momento, este Gobierno. Y nuestro compromiso es seguir trabajando con los ayuntamientos que requieran nuestra asistencia. Estamos asesorando, informando, dando una rápida respuesta también a través de la página web que hemos abierto, de

consulta, para tal fin. Asistencia técnica y jurídica, como también les he trasladado en numerosas ocasiones en sede parlamentaria.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora portavoz, tiene la palabra.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, trasladar las competencias a los ayuntamientos está bien, porque en esta materia hay tanta casuística como municipios, o casi tan casuística como propias edificaciones en esta situación se encuentran en Andalucía.

Estas reuniones a las que usted hace alusión, este asesoramiento, están bien, el apoyo moral está bien. Pero cuando usted traslada una competencia debe haber una correlación de traslado económico, una partida presupuestaria para que puedan hacer frente a lo que establece este decreto ley.

Por este motivo, le hemos pedido, vía enmienda en los presupuestos, una partida específica para dotar presupuestariamente a los ayuntamientos que vayan a asumir estas funciones. Porque mire, señora consejera, sin financiación, ¿cómo se redactan los planes especiales para las zonas a regularizar? Sin financiación, ¿cómo se ejecutan aquellas actuaciones propias de los ayuntamientos? Sin financiación, ¿cómo se ejecutan las actuaciones que corresponden a los particulares, pero que por cuestiones técnicas se aconseje que se realicen de una manera integral y conjunta por parte de los ayuntamientos? Sin financiación, ¿cómo se hacen conducciones generales? Sin financiación, ¿cómo se da acceso a servicios básicos? Señora consejera, sin financiación, ¿cómo se ejecuta el decreto ley?

Cuando se trasladan competencias —ya se lo he dicho anteriormente, señora consejera—, también se debe trasladar dinero, también se debe trasladar una partida presupuestaria acorde para cumplir con esas competencias. Porque, si no, no sería ni un parche ni un brindis al sol, sería generar más frustración y frustración en los afectados, y frustración en los ayuntamientos que económicamente no puedan llegar a esa solución.

Atan ustedes de pies y manos a los ayuntamientos, no les dan financiación. Sin financiación no van a saber qué hacer. Habrá ayuntamientos que puedan asumir económicamente algo de este decreto, pero no todos. Y los que no puedan seguirán cayendo en la frustración.

Su consejería será la causante de enormes desigualdades en toda Andalucía por la falta de financiación, al margen del contenido del decreto, que también deja mucho que desear en otros aspectos.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, ayer se dio cuenta en el Consejo de Gobierno del inicio del trámite del Plan Estratégico de Subvenciones de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio 2020-2024.

En el apartado dedicado a la ordenación del territorio, litoral y urbanismo, se contempla la ayuda a los ayuntamientos en la redacción y tramitación de los planes especiales de adecuación ambiental y territorial, entre otros instrumentos de planeamiento.

Y he de decirle que, además, esta ayuda viene a sumarse —ha de hacerse— a las ayudas que también asumen y aportan las diputaciones provinciales, especialmente para los municipios más pequeños, que son las competentes en materia de asesoramiento en planificación urbanística.

De este plan que he hecho mención, le daré oportuna cuenta de su contenido en sede parlamentaria en próximas fechas antes de su aprobación definitiva, de conformidad con la disposición vigesimoséptima de la Ley 3/2019, de 22 de julio, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2019.

Gracias.

### El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

---

## 11-19/POC-001767. Pregunta oral relativa a la situación de la obra carretera Loja-Ventorros de San José, A-4154, Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a situación de la obra de la carretera Loja-Ventorros de San José, A-4154, Granada.

El grupo proponente es el Grupo Socialista, y su portavoz tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, ante la paralización de la obra de la carretera de Loja-Ventorros de San José, ¿cuáles son las razones que la han llevado a paralizar esta obra y cuáles son los plazos para continuar con las obras y poder finalizarlas?

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, cuando en octubre de 2018 se inician las obras de esta infraestructura por la que me pregunta, no se conocían, entiendo, los groseros errores con los que contaba el proyecto de construcción adjudicado de esta actuación de mejora de la carretera entre Loja y Ventorros de San José.

Entre estos errores le destaco algunos: la deficiencia del conocimiento geotécnico del terreno, que ha tenido como consecuencia que los materiales provenientes del desmonte que el proyecto contemplaba para ser usados en la formación de los terraplenes no son válidos para tal fin; que los terrenos de apoyo de los terraplenes no tienen la capacidad portante suficiente recogida inicialmente en el proyecto, necesitando una base de piedra para su estabilidad. Destaco también la errónea definición de la rasante del proyecto, que afecta considerablemente a las mediciones del pavimento.

Se trata de un proyecto deficiente, que proviene de otro proyecto de acondicionamiento de esta misma carretera, entre Loja y Ventorros de San José, que fue, en su momento, anunciado. Fue mucho más ambicioso, contaba con un presupuesto de 12,2 millones de euros, y que los gobiernos socialistas decidieron..., tomaron la decisión política de reconvertir este proyecto en una serie de actuaciones de mejoras puntuales —así se

denominó—, rompiendo el criterio de proyecto único, para redactar un pastiche, un pastiche no ejecutable. Lo que ha derivado a un proyecto de construcción con la mitad de presupuesto y con las deficiencias técnicas que le he indicado. Esta ha sido la forma habitual de trabajar del Partido Socialista.

Nada más comenzar las obras, afloraron los problemas anteriormente identificados. Y ya conocen, señoras, la posibilidad legal de las modificaciones presupuestarias, que está limitada al 10% del precio del contrato. Lo que no encaja con las necesidades planteadas, y nos ha obligado a resolver el contrato por ley.

Gracias.

### El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor portavoz, tiene la palabra.

### El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Gracias, señor presidente.

«Los técnicos son los mismos, son los responsables políticos los que deben darle un impulso al desarrollo de las obras», lo ha dicho usted hace un momento.

Ahora le voy a hablar de errores groseros, de incompetencia y mala gestión, que es la que ustedes han desarrollado en esta obra en concreto.

La obra se inicia, como usted bien dice, en octubre de 2018. El 4 de marzo de 2019, con un gran cortejo de más de veinte personas, usted visita la obra y afirma que va a estar pendiente de la misma y que se terminará en el año 2020.

El 30 de abril, en esta comisión, a una pregunta de Vox, usted contesta que las obras de la carretera van bien y que se ejecutan a buen ritmo. Pues bien, siete meses después, no llega a siete meses después, usted paraliza esta obra, ¿mintió?, ¿no tenía conocimiento?, ¿la engañaron?, o ¿es una muestra más de la incompetencia, de la falta de rigor, de los errores y de la nula preocupación que tiene por unos vecinos que se ven afectados por esa paralización que han hecho?

Han dejado en la campaña de aceituna una carretera en *empantaná*. No nos contesta sobre cuándo piensan recurrir la obra, cuándo estará terminada. No son capaces de dar satisfacción a una necesidad de unos vecinos.

Eso es errores groseros, eso es incompetencia, y eso es mala gestión. Pónganse a trabajar, recuperen la obra lo antes posible, que a la campaña del espárrago lleguemos con las obras terminadas.

Le pediremos explicaciones y seguiremos detalladamente esta obra y este cúmulo de errores, barbaridades y mala gestión.

### El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

La señora consejera tiene la palabra.

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

—El proyecto de construcción y mejora puntual, señoría, del trazado de sección entre Loja y Ventorros de San José se redactó en febrero de 2017, como ya les he dicho, y provenía de un proyecto anterior, fechado en el año 2012, que contaba con un presupuesto de 12,2 millones, y por decisiones políticas, las de los socialistas, las de los anteriores gobiernos, redujeron el alcance de estas actuaciones, de los 12 millones.

Finalmente, se adjudicó por 4,9 millones de euros. Un contrato que se firmó el 18 de octubre de 2018, casualmente un mes antes de las últimas elecciones autonómicas. Ahí sí que se dieron prisa ustedes, los que no contaban con esa comarca, ni les importaban entonces después de una década anunciando esta importante infraestructura.

La falta de rigor en la redacción del proyecto, se lo vuelvo a decir, de su gobierno, es la que no ha querido, no ha sabido aplicar los criterios técnicos necesarios. Y ahí es donde viene la incompetencia y los errores groseros a los que hacía referencia del Partido Socialista.

Ahora, al mismo tiempo, le indico que impulsar esta carretera es nuestra prioridad, que sé de la necesidad que tiene para esta comarca. Y le informo que ya hemos adjudicado el contrato para la redacción del nuevo proyecto de construcción que recogerá las soluciones técnicas, que van a venir a resolver las deficiencias que le he reseñado anteriormente, fruto de un mal proyecto y de una mala gestión de su gobierno, del Partido Socialista.

### El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Acabamos el punto de pregunta con respuesta oral en comisión.

Un receso de tres minutos o cuatro, y continuamos con el orden del día...

[*Rumores.*]

Ay, es verdad, la última. Lleva usted razón, señoría.

La pasamos, y yo he tenido un lapsus... Hasta aquí, claro, la número tres que quedó para el final.

Rectifico.

## 11-19/POC-001155. Pregunta oral relativa a restauración paisajística en la A-495

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—La última pregunta con ruego de respuesta oral en comisión relativa a restauración paisajística de la A-495, grupo proponente Ciudadanos.

Y su portavoz tiene la palabra.

Perdonen sus señorías.

El señor DÍAZ ROBLEDO

—Gracias, señor presidente.

Señora consejera, buenas tardes.

En relación con el informe que usted presentó en el Consejo de Gobierno, con fecha 9 de julio, relativo a la gestión de los fondos europeos del marco Feder 2014-2020, Ciudadanos quiere preguntarle hoy, aquí en esta comisión, si está en riesgo para su materialización por falta de ejecución de los fondos Feder en la provincia de Huelva, el proyecto de restauración paisajística de la A-495 entre Gibraleón y San Bartolomé de la Torre.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Gracias, señor presidente.

Antes que nada, le tengo que recordar que los Gobiernos socialistas dejaron sin ejecutar muchas de las actuaciones de restauración paisajística que tenían proyectadas, hasta 21 actuaciones que sumaban un importe de 11 millones de euros de presupuesto que dejaron sin ejecutar.

Así demostraron, señoría, lo interesados y lo comprometidos que estaban realmente con la preservación de nuestro entorno, del medio ambiente.

Estas actuaciones paisajísticas se redactaron entre los años 2007 y 2011 por la agencia de obra, y están asociadas a obras, algunas de las cuales están en ejecución, y otras están ya finalizadas.

Es decir, se terminaban los trabajos y no se acometían esos trabajos de restauración paisajística.

La obra por la que muestra interés se trata de otras tantas que fueron paralizadas como consecuencia de esa gestión.

Dentro del marco anterior Feder 2007-2013, la obra de acondicionamiento de la A-495, que transcurre entre Gibraleón y San Bartolomé de la Torre, en la provincia de Huelva, no se llegó a finalizar al paralizarse las obras. Por lo que no pudo certificarse a Europa.

El proyecto de la restauración paisajística que se presupuestó, con 454.000 euros, no llegó ni a aprobarse ni a licitarse.

El caso de la A-495 es singular, pero no es el único. Todos estos proyectos de restauración paisajística a los que aludía, hasta 21, se encuentran a día de hoy desactualizados. Es más, en el marco 2014-2020 del programa operativo Feder no hay una mención a estas actuaciones de restauraciones paisajísticas.

Actualmente, se está tramitando una reprogramación de los fondos Feder para que se dote de 3 millones de euros a una nueva actuación denominada «Restauraciones paisajísticas» en las carreteras con sumideros de CO<sub>2</sub>. Una vez aprobada esta nueva línea de actuación, podremos afrontar de manera inmediata la actualización de los proyectos redactados y pendientes. Como saben, el actual gobierno ha adquirido un compromiso firme con los andaluces, que es el respeto y el cuidado del medio ambiente, y esta consejería especialmente. Hemos aprobado ese sello verde, que nos anima, que nos impulsa a seguir protegiendo nuestro entorno y a apostar por la restauración paisajística, como una medida para poder hacerlo.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—El señor portavoz tiene la palabra.

## El señor DÍAZ ROBLEDO

—Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora consejera, por sus explicaciones.

Desde luego, esta mala gestión y esta incompetencia, como decía antes el portavoz del Partido Socialista, y este pensar que hay que poner el reloj atrás es para poner muy claro y poner el foco en lo que no se hizo. No se hizo en ese marco, y ahora el Gobierno del cambio, el consejero naranja del Gobierno del cambio, Rogelio Velasco, ya explicó en el Pleno, en la Cámara, con claridad que está teniendo que reprogramar fondos.

Con la provincia de Huelva concretamente..., perdón, en Andalucía, teníamos asignado 8.553 millones de euros, mediante programas operativos regionales y prorregionales. Pero en los cinco primeros años hasta el 31 de diciembre de 2018, solo se habían certificado el 19,5%, solo 1.585 millones de euros, de esos 8.000 millones.

Y sí es verdad que, con fecha reciente, hasta 8 de octubre, ya son 278 proyectos por un valor de 550 millones de euros lo que se están reprogramando. Hay que hacer fondos elegibles, es una muy buena noticia que la consejería, que su consejería prevea la existencia de tres millones de euros para acometer estas 21 actuaciones para restaurar paisajísticamente estas infraestructuras viarias.

Y para la provincia de Huelva, es determinante, es la provincia que más superficie forestal y más superficie natural protegida tiene. Y estas actuaciones son determinantes para que la provincia complete toda la protección y toda la preservación al medio ambiente que necesita.

Le animo a que reprogramen los fondos para esta obra, a que haga los fondos elegibles, y que la ejecuten en el menor breve lapso de tiempo posible.

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias.

Ahora sí, señoría, hemos terminado el apartado de preguntas orales.

Para que organicen su trabajo los compañeros y compañeras de la comisión, vamos a votar al final de las dos proposiciones de ley al final de la comisión, por tanto, y un receso de tres minutos para continuar con las proposiciones no de ley.

[Receso.]

---

## 11-19/PNLC-000103. Proposición no de ley relativa a impulso del cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía a través del Puerto de Málaga

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, reanudamos la comisión.

El siguiente punto del orden del día, proposiciones no de ley en comisión. La primera proposición no de ley, del grupo proponente Adelante Andalucía, es relativa al impulso del cambio de modelo productivo de Málaga y la zona oriental de Andalucía a través del puerto de Málaga.

Sin más, tiene la palabra el portavoz.

El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí, muchas gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes ya al resto de señorías de esta comisión, en la cual presentamos esta PNL sobre el necesario impulso sobre la parte económica, la parte productiva, del puerto de Málaga; una proposición no de ley que presentábamos en su momento en la Comisión de Economía, pero que fue derivada a esta comisión. Y, sobre todo, lo hacíamos porque entendíamos que una de las cuestiones principales no eran las infraestructuras que el puerto necesita, sino qué hacer con esas infraestructuras que para nosotros tienen un componente de dinamización de la economía malagueña, y no solo malagueña, sino de la zona oriental de Andalucía.

Uno de los mayores problemas —quizás el principal problema— del que derivan muchos de los males de Andalucía es tener un modelo productivo como el que tenemos, poco diversificado y que nos aboca básicamente a ser una gran terraza de veraneo, generador de empleo precario y por temporadas; una circunstancia que no es debida a que en Andalucía no existan las condiciones o no se den las condiciones para favorecer la economía productiva, la diversificación económica... No, es que somos el sur del sur. Ese sur, esa periferia, que este sistema —tanto desde Madrid como desde Europa— nos quiere relegar a ocupar ese rol; una tierra sin un modelo capaz de generar valor añadido, economía hacia dentro, estabilidad laboral, calidad en el empleo.

Es necesario, es urgente, es imperioso que llevemos a cabo una revolución económica en base a tomar las medidas que favorezcan el cambio del modelo productivo andaluz. Una de ellas es poner las infraestructuras actuales a su servicio, mejorando esas estructuras y cambiando la estrategia que fagocita esta situación actual, que todos los datos de desempleo, pobreza y desigualdad la enmiendan en su totalidad.

Un ejemplo de ello es el puerto de Málaga. El puerto de Málaga es un puerto abierto a la ciudad de Málaga; una apertura que entendemos como fundamental: una ciudad como Málaga no podía estar viviendo a espaldas de su puerto; no lo ha hecho en toda su historia, y ahora sería impensable.

Esa apertura, a través del muelle 1, actualmente representa una zona de ocio, de esparcimiento, pero, sobre todo, de expansión de la ciudad hacia puerto. Ahora bien, ese concepto no puede ser exclusivo ni exclu-

yente. Málaga —y, por extensión, la zona oriental de Andalucía— no puede permitirse el lujo de convertir a su puerto en un gran parque de atracciones, generador de empleo con sueldos café con leche. Repito, la estrategia de apertura del puerto de Málaga a Málaga no puede ser la excusa para una orientación exclusiva y excluyente, y por ello, no puede ser a costa de lo que significa y representa el puerto de Málaga para la economía de la zona oriental de Andalucía: la salida y entrada de las mercancías de una zona periférica —como decíamos antes— dentro de un Estado periférico, donde nos quieren relegar a no sacarle partido a todo el potencial que tiene nuestra tierra, que va mucho más allá de depender del sol y la playa.

Necesitamos un cambio de rumbo radical en la estrategia del puerto de Málaga. Se precisa que todas las Administraciones y agentes sociales implicados pongan en marcha una estrategia distinta, en la que se marque una hoja de ruta para favorecer, potenciar los usos productivos que tiene el puerto de Málaga.

Necesitamos mejoras en las infraestructuras; la principal, garantizar la salida y entrada ferroviaria al puerto de Málaga. Es incomprensible que toda la carga y descarga del puerto se tenga que hacer por carretera, más cuando no se tiene una salida directa a las autovías y, por tanto, el transporte tiene que cruzar parte de la ciudad; sea el único puerto de Europa, el de Málaga, el que carezca de esa salida y entrada ferroviaria; más cuando tampoco la obra de soterramiento ha sido tantas veces estudiada, proyectada y cifrada, más o menos, en unos cincuenta millones de euros; una bicoca —permítanmelo— para lo que representan unos presupuestos generales del Estado, o incluso de la Junta de Andalucía, en una colaboración entre Administraciones; más cuando nos conectaría en tan solo media hora con el centro de transporte, con la estación de Bobadilla, o conectarlo..., lo que nos daría lugar a conectarlo con otros puertos... O conectarlo con el futuro puerto seco, lo que multiplicaría las posibilidades de este puerto de Málaga.

Es necesario potenciar la inversión pública, es necesario también incentivar y favorecer la inversión privada dentro del marco del puerto de Málaga para mejorar todas las potencialidades que tiene este puerto de Málaga. No es posible que sigamos con zonas de almacenaje dentro del puerto que son carpas provisionales, son las caracolas del puerto de Málaga, que van a alcanzar décadas de su instalación a pesar de ser provisionales

No se puede gravar de manera abusiva con impuestos como el IBI a las instalaciones que en el puerto de Málaga se instalan. Sí, hemos escuchado bien, el Partido Popular en el Ayuntamiento de Málaga grava abusivamente a los comerciantes que quieren poner allí sus instalaciones porque quieren, como objetivo, expulsarlos del puerto de Málaga, toda la zona comercial.

Termino. Sin ninguna intención de abrir ningún debate de rivalidad entre Sevilla y Málaga, simplemente por abordar un dato que ilustra todo lo que he intentado trasladar en la defensa de esta PNL para la cual pido el apoyo. El puerto de Sevilla es un puerto fluvial que soporta barcos con un tonelaje 10 veces inferior al que puede soportar el puerto de Málaga, sin embargo, tiene un potencial de carga todos los años que duplica al de Málaga. Eso quiere decir que en Málaga algo se está haciendo mal.

Málaga, la zona oriental de Andalucía, necesita un cambio de rumbo de lo que ha venido siendo la política con respecto a su puerto. Y por ello pedimos, primero, que se potencien los usos productivos del puerto, que los tiene; que se pongan en marcha las infraestructuras necesarias, en concreto las salidas ferroviarias, y que se haga todo a través de una mesa provincial donde todas las instituciones y agentes sociales implicados, desde sindicatos a empresarios de la provincia, empresas y trabajadores del puerto de Málaga, la Cámara de Comercio, el Centro de Transportes, etcétera, para marcar esas hojas de ruta.

Entiendo que lo que pedimos es que se ponga manos a la obra a hacer algo que todos reclamamos y que no debe de tener ninguna oposición por el resto de grupos.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos a un turno de intervención del resto de los grupos. No está presente ningún portavoz del Grupo Parlamentario Vox, pasamos por tanto al portavoz, o la portavoz en este caso, del Grupo de Ciudadanos, que tiene la palabra.

## La señora PARDO REINALDOS

—Gracias. Buenos días.

Soy Teresa Pardo, soy malagueña igual que el señor Ahumada, que trae esa iniciativa. Yo creo que ningún malagueño se va a oponer a esta iniciativa. Y yo agradezco que la traiga porque sí es cierto que se han realizado numerosos estudios respecto a una infraestructura tan necesaria.

Esta parlamentaria, en calidad de diputada provincial también, estuvo en un foro, se realizó este foro en las instalaciones del puerto de Málaga. Y en este foro estaba una reunión institucional, estaba el señor alcalde de la provincia de Málaga, estábamos algunos representantes de otras instituciones supramunicipales, algunos parlamentarios, también había empresarios y emprendedores allí, y, por supuesto, había docentes. Y todos coincidían en la necesidad de evolución, de desarrollo de una infraestructura como pueda ser el puerto.

Más allá de no compartir algunas cuestiones que se establecen en la propia iniciativa, como la crítica de la «anclada dependencia al total sector turístico, basado en un modelo cuestionable, generador de precariedad y temporalidad», que manifiesta el Grupo Adelante Andalucía, una crítica hacia un sector esencial y a unos pilares de nuestra economía, en concreto de la provincia de Málaga; o como la crítica que se acaba de realizar de que el puerto lo que otorga son salarios de café. El puerto ha sido una gran estructura, Málaga huele a mar, y, por supuesto, aparte también del café hay ocio, hay diversión y hay economía.

Pero Málaga no es solamente eso, Málaga no solamente es puerto. Málaga también es agricultura. En Málaga también está la Axarquía. Está toda la zona de donde yo provengo, de la zona del Guadalhorce. Málaga, por supuesto, también es turismo. Y Málaga, por supuesto, tiene pequeñas y grandes empresas, y todas coinciden en la necesidad de unas infraestructuras que les permitan desarrollar adecuada y eficazmente importaciones y exportaciones, no solo de las mercancías a través del puerto sino además el traslado de estas mismas por otros sistemas que no sean el vehículo rodado.

Por eso tanto los servicios y la construcción son puntas de lanza de este tejido productivo, económico y laboral para la provincia. Y es esencial avalar, desarrollar y tomar modelos productivos, pero que no se improvisen y que no se diseñen, por supuesto, a base de decretos; que evolucionen y que se perfeccionen. Y, en definitiva, cambiar un modelo productivo para hacerlo más eficaz y para volver a Málaga más competitiva.

Un modelo productivo que requiere, como en ese foro se pudo presenciar por esta parlamentaria, la vinculación de empresas, también de instituciones y, por supuesto, de universidad. Porque también es necesario el impulso del talento y que se promuevan sectores como el extractivo, así como otros más recientes como el aeronáutico, o potenciación del comercio exterior. Porque Málaga no solamente es turismo, Málaga también es el sector aeronáutico, Málaga también es el sector de las nuevas tecnologías y de las grandes compañías multinacionales.

Al fin y al cabo, ser capaces entre todos de generar un ecosistema donde se reduzca la burocracia y la regulación administrativa se vuelva mucho más simplificada. Y con ello se faciliten y se remuevan todos los obstáculos para un desarrollo empresarial que, al fin y al cabo, es lo que genera un circuito y proporciona fomento, crecimiento, desarrollo social y, como no puede ser de otra forma, economía de la zona, en este caso de Málaga.

El presidente de la Autoridad Portuaria expuso recientemente unas líneas estratégicas para el sector, que tiene previsto llevar a cabo durante los próximos cuatro años en el puerto de Málaga. Y es precisamente en estas líneas que se establecen desde la Autoridad Portuaria donde nosotros, desde Ciudadanos, basamos nuestro posicionamiento en esta iniciativa.

Trabajar conjuntamente a nivel institucional y empresarial es algo absolutamente relevante para poder adoptar las medidas que redunden positivamente en nuestro ámbito de influencia y desde una perspectiva no solamente comercial y paisajística, sino social y, por supuesto, también medioambiental.

Entre ellas, hablaba de la diversificación de las fuentes de ingresos mediante el desarrollo completo de un plan especial que permita poner en valor el dominio público portuario, siendo las actuaciones de corto y medio plazo destinadas a convertir la Casa de Botes en un restaurante emblemático, así como a agilizar el desarrollo de proyectos de oficina previstos para el muelle Heredia.

También hablaba de la apuesta de tráfico de importación y exportación directamente vinculados al entorno económico del puerto. De ahí que la Autoridad Portuaria promoviese la construcción de un nuevo muelle polivalente con más de 300 metros y una línea de atraque y una superficie de operaciones de más de diez mil metros cuadrados.

Pero también hablaba de almacenamiento de mercancías y, como no podía ser de otra forma, de la intermodalidad de las operaciones. De ahí que la Autoridad Portuaria reclame no quedar al margen de las grandes redes ferroviarias a nivel europeo y de la necesidad de una conexión por ferrocarril. Todo ello, además, dentro de la línea de la promoción del turismo náutico a alto nivel y de la potenciación del tráfico de cruceros de lujo.

Las líneas de actuación que se marcan dentro de este plan de empresa de Autoridad Portuaria marcan una actividad de cara a los próximos cuatro años para transformar la presencia actual de un puerto que nos dé a conocer al mundo y que nos conecte aún más con el mundo, además de tener un claro compromiso con la actividad sostenible dentro del recinto portuario. Y al prever convertirse en un puerto verde, con la puesta en marcha de actuaciones de tipo transversal y de índole de medioambiente.

Por lo que cualquier actuación que redunde en la mejora, desarrollo y puesta en marcha del recinto portuario de Málaga, por supuesto, contará con nuestro apoyo y, por supuesto, también contará con el compromiso de esta parlamentaria.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Y su portavoz tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señor presidente.

Bueno, yo creo que la proposición no de ley que presenta el Grupo de Adelante Andalucía no tiene por qué tener, creo, el no apoyo de ningún grupo político, porque la verdad es que habla de cosas que son importantes y necesarias en este caso en el ámbito del puerto de Málaga y, por supuesto, que redundan en beneficio de todos los andaluces.

Pero sí me gustaría hacerle algunos matices y algunas apreciaciones al texto de la proposición no de ley, e intentar de alguna forma pues también llegar a algún tipo de acuerdo porque, como muy bien sabe el grupo, las hemos de alguna forma enmendado.

Lo que respecta al punto primero, que nos parece en principio impecable, es verdad que es fundamental o es importante distinguir. La autoridad... El ámbito portuario también del puerto de Málaga, como de todos los puertos de interés general que hay en Andalucía, responde orgánica y funcionalmente a Puertos del Estado y, por tanto, al Ministerio de Fomento. Por tanto, la gestión del Gobierno de Andalucía, dentro del ámbito portuario, está absolutamente limitada. Lo que sí puede hacer el Gobierno de Andalucía, que de hecho ya está haciendo, es actuar fuera de ese ámbito portuario.

Y en ese sentido va nuestra enmienda. No empezar a hacer una cosa, sino nuestro matiz es fomentar que se sigan haciendo las cosas que se están haciendo. Es verdad que podemos ponernos de acuerdo o no de acuerdo en la mayor o menor rapidez que nos guste a los grupos políticos con la que se actúe, pero, en cualquier caso, se están haciendo.

En ese sentido, la actuación en las zonas logísticas, como es el caso de la zona logística de Antequera, vinculada completamente al puerto de Málaga, pues la actuación es determinante. Es una actuación que, evidentemente, redundará en muchas..., creemos que en muchas cosas buenas para el puerto de Málaga y, como decía también, para el conjunto de Andalucía, porque definitivamente todos los andaluces salen beneficiados de este tipo de actuaciones. Estamos hablando de que se van a poner a disposición suelos cualificados para realizar actividades logísticas de valor añadido. Importante esa área logística para la conexión ferroviaria de los dos corredores ferroviarios transeuropeos, o la actividades del propio puerto seco.

En cualquier caso, es importante que el Gobierno de Andalucía aumente, como decía, ese potencial también sobre la actividad que debe realizarse alrededor del puerto de Málaga. Con lo cual, con ese matiz, le pedimos al Grupo Adelante Andalucía que nos aceptara la enmienda.

Con respecto a los otros dos puntos, poco que añadir. El segundo punto creemos que es absolutamente lógica y necesaria, la conexión ferroviaria y..., de esa forma, es fundamental no en ese puerto sino en otros

muchos puertos y en otras muchas situaciones para la movilidad de Andalucía normal. Con lo cual, también para la movilidad empresarial la creemos absolutamente necesaria.

Y, con respecto al tercer punto, si me lo permite, señor Ahumada, pues un par de consideraciones, pero que no tenemos ningún inconveniente. Casi todas las instituciones que usted nombra en ese tercer punto — casi todas, decía, no todas, pero casi todas— están ya en el consejo de administración de la Autoridad Portuaria. Con lo cual sería, a lo mejor, redundar en lo mismo.

Y después decía que dos matizaciones. Quizás las mesas, compuestas por muchas instituciones, corporaciones, fundaciones y asociaciones, pueden llegar a ser un poco ineficaces. Quizás sea importante..., aun diciéndole que le admitimos el tercer punto, sería importante esa sectorialización de la actividad para que se hablara de cosas más concretas y sectorializar mesas las hace mucho más eficaces desde el punto de vista de las actuaciones que hay que acometer, creemos que son más eficaces así las mesas, no compuestas..., de forma general y compuestas por tantas instituciones y administraciones.

Y después, bueno, un matiz de tipo..., de forma, ¿no? Nos sorprende que pongan ustedes en el punto tercero una serie de disposiciones y puntos suspensivos. Hombre, creemos que poner puntos suspensivos en una proposición no de ley es dejar una cosa excesivamente abierta, no le da rigurosidad, desde nuestro punto de vista, y se lo digo con todo el respeto por supuesto. Nos gustaría que se hablara de cosas más cerradas, no poner que pertenezcan tanto y..., puntos suspensivos, como si aquí pudiera pertenecer... No sé, nos parece un poco falta de rigurosidad en este punto, pero se lo digo ya, se lo estoy diciendo con el máximo respeto.

En cualquier caso, nos gustaría que nos aceptara la enmienda que hemos propuesto. Y nosotros, el Grupo Popular, sí apoyará esta proposición no de ley de Adelante Andalucía.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Socialista.

Y su portavoz tiene la palabra.

## La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías.

Los socialistas y las socialistas llevamos años planteando iniciativas para que la ciudad de Málaga y el puerto se integren de manera definitiva en una estrategia compartida para el desarrollo económico, contribuyendo a la diversificación del tejido productivo e impulsando la economía azul para la generación de riqueza y empleo. Gracias a la transformación del puerto de Málaga en los últimos años, como la nueva estación de cruceros, los muelles 1 y 2, todo ello con gobiernos socialistas, se ha situado como un enclave de destino para el turismo de crucero, con un número de visitas vía marítima que sube anualmente. Un resumen del tráfico marítimo en el último año, de octubre de 2018 a 2019, arroja la llegada de casi cuatrocientos buques y

en torno a quinientos mil pasajeros, cifra que ya se alcanzó en años anteriores y que había descendido como consecuencia de la crisis económica.

La Autoridad Portuaria de Málaga viene apostando de manera muy importante por el tráfico de cruceros durante los últimos años. El plan de ampliación ejecutado a principios del presente siglo propició la construcción de nuevas instalaciones para el tráfico en el puerto de Málaga, como el muelle de levante, el nuevo paseo de levante, las terminales de cruceros y sus atraques anexos. Actualmente, el puerto de Málaga cuenta con más de mil trescientos metros lineales de atraque exclusivo para cruceros.

El puerto de Málaga es el quinto de España y segundo peninsular en el ranquin de puertos de cruceros, con 296 escalas, 506.000 pasajeros, como he dicho antes, movidos en 2018, y, además, un 28% de esos pasajeros son de base, es decir, comienzan o terminan su destino en la ciudad de Málaga. Las labores de promoción en este sector persiguen, por lo tanto, el aumento en el número de buques y de cruceristas, con especial hincapié en la base, como he dicho antes, que supone además el mayor impacto económico en la ciudad y en todo el entorno de Málaga. Las excelentes infraestructuras portuarias, junto a la cercanía del aeropuerto internacional, y sus excelentes conexiones con el resto del mundo hacen que Málaga pueda convertirse en el puerto base del sur de Europa.

Sin embargo, este grupo es consciente de que las otras potencialidades del puerto para la economía azul de Málaga siguen sin materializarse, especialmente la relacionada con la logística y el tráfico de mercancías, en cierto declive frente a otros puertos, como el de Algeciras, el de Tánger y otros de la costa mediterránea española, como son Valencia, Cartagena o Barcelona. En 2016, con el Gobierno de Rajoy, se desmontaron dos de las grandes grúas del puerto para su traslado a Valencia. Eran una clara apuesta por potenciar el tráfico de mercancías en el puerto de Málaga y, sin embargo, se desmontaron. Se había transformado el muelle 9, la nueva terminal de contenedores, que tenía una potencialidad ilimitada. Pero, como digo, se desmontan esas grúas.

Cabe recordar que la plantilla de estibadores que prestan sus servicios en el puerto de Málaga era entonces de más de cien trabajadores y trabajadoras, que han venido soportando numerosas reducciones en sus jornadas, expedientes de regulación de empleo, etcétera.

Detrás del traslado de estas grúas de contenedores en el puerto de Málaga encontramos el principal freno que tiene la expansión de esta línea de negocio en nuestra ciudad, y fue en su momento la falta de compromiso del Gobierno del Partido Popular y, sobre todo, del Ayuntamiento de Málaga, dejando en el olvido el proyecto del soterramiento de las vías del ferrocarril al puerto que, sin embargo, había dejado presupuestado el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero.

Hay que recordar que nuevamente la labor obstaculizadora de Paco de la Torre en este gran proyecto para Málaga con sus trabas evitó que un proyecto de futuro tuviese finalmente un reflejo en Málaga y en su entorno, como ha ocurrido en otros casos con el metro de Málaga. El caso del soterramiento del ferrocarril del puerto en el año 2012 además deja otro triste balance, y es el derribo de las llamadas casas de los pescadores de la zona del Bulto y del puerto de Málaga. El desalojo de las familias por parte del Ayuntamiento de Málaga adoleció de ser excesivamente lento, y eso fue fruto de la nefasta gestión por parte del Ayuntamiento de Málaga y, por lo tanto, entorpeció que el proyecto y la financiación que se habían destinado por parte del Gobierno central socialista, que era de casi 51 millones de euros para soterrar las vías del tren de mercancías, no

se llevase a cabo. Dicho proyecto, como digo, estaba listo para ejecutarse, pero hubo de quedar varado, porque el ayuntamiento cambió el trazado de tal forma que, hasta que la casa de pescadores no dejara de ser un obstáculo, Adif, es decir, el entonces Gobierno de España, no podía ejecutar el proyecto.

La importancia, por lo tanto, parece incuestionable, pero, señor Bueno, obras son amores, y desde luego ustedes pusieron todos los palos y las trabas para que este proyecto no se realizara y, sin embargo, ahora apoyan esta proposición no de ley. La realidad es que la ciudad no puede permanecer con esa vía del tren de mercancías al aire, afectando al paso peatonal y al tráfico rodado. Pero, más aún, el proyecto no debe abandonarse, porque nuestro puerto de Málaga sigue significando una gran importancia para nuestra economía y sigue necesitando del tráfico de mercancías.

Llegado este momento, y reconociendo la indudable importancia que tiene el soterramiento de las vías del tren del puerto de Málaga para el desarrollo de un modelo productivo diferente en la capital de la Costa del Sol, hay que señalar que desde el punto de vista técnico la actuación planteada es más una actuación de carácter urbanístico que una necesidad real del puerto de contar con un acceso ferroviario subterráneo. La viabilidad financiera del soterramiento estaba condicionada a una cofinanciación Feder que tenía que haber pedido el Ayuntamiento de Málaga, pues el principal problema, insisto, es urbano y no portuario.

En estos momentos, la autoridad portuaria no tiene capacidad para asumir el coste de la actuación, ni podría hacer aportaciones con cargo al fondo de accesibilidad, puesto que la actuación no representa, como digo, una mejora funcional evidente para el tráfico ferroviario. Aun así, sería esencial conocer cuál sería un nuevo proyecto. Me comentaba el portavoz de Adelante Andalucía que el último es de hace cuatro años, con lo cual nos parece que la enmienda que presentan, o que nos van a presentar, transaccional al punto 2 tiene todo el sentido, porque habría que realizar unos nuevos estudios con respecto a ese soterramiento.

Y, por supuesto, vamos a apoyar el punto 1 y el punto 3 de esta proposición no de ley, que pensamos que es una mejora para Málaga y su entorno.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Sí. Tiene la palabra el portavoz de la iniciativa para cerrar, y se pronuncie sobre las enmiendas que...Sí, bueno. Lo que me comenta el letrado es que en la intervención de la portavoz socialista se da a entender una enmienda *in voce*, y se entiende que ahora se pronunciará... ¿La tiene por ahí? Si no le importa también presentarla en la Mesa, y la tiene, por tanto, el portavoz de la iniciativa, y se pronuncia sobre las enmiendas existentes.

Tiene la palabra.

## El señor AHUMADA GAVIRA

—Sí.

Voy a intentar explicar..., vamos, contestar...

Vamos, en primer lugar, pues agradecer al conjunto de grupos, Ciudadanos, Partido Popular y Partido Socialista, por la predisposición a votar a favor de esta enmienda. Bueno, el Grupo Vox parece ser que no le importa, no le interesa en esta..., este asunto del cambio del modelo productivo y del puerto de Málaga. Si fuese para recriminar o si fuese para destruir, seguramente hubiesen estado aquí presentes, pero para construir..., se ve que no les interesa. Me da igual el voto que vayan a manifestar.

Con respecto a la señora... Con respecto..., con respecto a las intervenciones, a la señora Pardo, a Ciudadanos, decirle que nosotros entendemos..., nosotros no estamos en contra del turismo, reconocemos que es la principal motor económico. Lo que sí, cuando hablamos del turismo —y la señora Pardo me habrá escuchado en numerosas ocasiones, tanto antes en la diputación como ahora—, es que no podemos tener al turismo como único y exclusivo foco económico en Andalucía, porque genera precariedad, no solo porque el modelo turístico actual puede generar precariedad, sino porque, cuando es la única salida, al final de cuentas, al final, pues..., o si solo tienes la alternativa del paro o aceptar unas condiciones económicas..., unas condiciones laborales precarias, al final tienes que agarrarte a un clavo ardiendo. Igual que no estamos en contra de esa apertura de ocio, de esparcimiento, de apertura de la ciudad que representa el muelle 1, pero que entendemos que no debe ser —y en la exposición lo he marcado—, no debe ser ni exclusivo ni excluyente.

Con respecto a las enmiendas. La enmienda..., tanto del Partido Popular como la de Ciudadanos, pero voy a detenerme primero en la del Partido Popular, entendemos que «el Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a continuar realizando las medidas...». Mire, en la defensa habla de las medidas que se han llevado a cabo, sobre todo del Estado, en la defensa de su autoenmienda. Entonces, le propongo —y creo que también recojo lo de Ciudadanos, por recoger ese espíritu—, que podamos sacar una transaccional añadiendo, en vez de sustituyendo, añadiendo al punto primero propuesto por Adelante Andalucía, añadiendo..., tomando como partida..., tomando todas aquellas cuestiones que se han podido ir realizando. Creo que podemos buscar ahora..., como no se va a votar hasta después, podemos buscar un huequecillo y sacar esa transaccional.

Igualmente decimos al Partido Socialista. Nos presentan una enmienda *in voce*, que sería sustituir el punto segundo, donde nosotros mostramos nuestro parecer favorable a que el Gobierno de España construya esa línea ferroviaria, y nos hablan de sustituirla por elaborar un estudio pertinente. Creo que no es..., no debe ser de eliminación, no debe ser de sustitución, sino de adición. Y lo que proponemos es una transaccional, que creo que todos vamos a estar de acuerdo, que se construya, que se realice la obra del soterramiento de la línea ferroviaria, previos los estudios pertinentes, o previo a una actualización de los estudios, los proyectos que sean, que entendemos que para hacer una obra son necesarios.

Y por último, solicitamos que se corrija el error, [...] error, de en lugar de los puntos suspensivos, que aparezca un punto. Y ahora le explico al señor portavoz del Partido Popular..., puede ser la primera PNL que escribí, y la verdad que puede estar ahí el error.

Muchas gracias a todos por vuestra..., por el apoyo a esta iniciativa. Y esperemos que se ponga en marcha y que el Gobierno lo tenga a bien, porque es muy importante para Málaga y para el conjunto de la Comunidad Autónoma andaluza.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Aunque luego, al final de la siguiente proposición no de ley, veremos cómo quedan, para que quede constancia en el acta, de cómo quedan los cambios o las enmiendas aceptadas, no le he escuchado... —ha podido ser también por mi parte—, no le he escuchado sobre la enmienda de Ciudadanos. ¿Se ha pronunciado?

[*Intervención no registrada.*]

Vale. También, de acuerdo, de acuerdo.

Bien, pues lo vemos entonces luego, lo vemos luego.

---

## 11-19/PNLC-000198. Proposición no de ley relativa a impulso de la línea de tren Algeciras-Ronda-Bobadilla

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley. El grupo proponente es el Grupo de Ciudadanos. Proposición no de ley relativa al impulso de la línea tren Algeciras-Ronda-Bobadilla.

Y su portavoz tiene la palabra.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Gracias, señor presidente.

Ante todo, dar las gracias por poder estar aquí, en esta comisión, que aunque no suelo estar habitualmente, pero venir aquí a defender esta PNL para mí es un orgullo, como algecireña. Comienzo mi exposición.

A escasos dos meses de cumplirse 101 años desde que el proyecto de conexión ferroviaria llegó al Senado, nuestro grupo parlamentario se ve hoy con la obligación moral de presentar en esta Comisión de Fomento una proposición no de ley para instar al Gobierno de la nación a reparar, ampliar y modernizar la red ferroviaria de Algeciras, por su importancia como enclave estratégico, en sus diferentes conexiones con Madrid, Sevilla o Málaga, y especialmente que repare y modernice la abandonada línea de tren Algeciras-Ronda-Bobadilla.

La vía férrea Bobadilla-Algeciras se inauguró allá por el año 1892, impulsada originariamente por empresarios británicos que buscaban dotar de un enlace ferroviario a Gibraltar, aunque el tren nunca llegó hasta allí. Y es precisamente en nuestros días, esa vía decimonónica la que se sigue utilizando. El Plan General de Ferrocarriles de 1877 incluía una conexión ferroviaria entre Cádiz y Málaga, con un trazado totalmente costero, pasando por Vejer de la Frontera y Tarifa. Sin embargo, al poco tiempo se consideró que era económicamente inviable, por lo que se procedió a construir un trazado alternativo desde Algeciras hacia el interior de la provincia de Cádiz. Este proyecto inicial para conectar a la línea Córdoba-Málaga, posteriormente cambió a la de Sevilla-Cádiz, y posteriormente se le concedería un ramal ferroviario desde Bobadilla para el desarrollo de la ciudad y de la comarca de la Serranía de Ronda.

Hasta 1979 circulaban entre Madrid y Algeciras dos trenes: un diurno, denominado TER, y un expreso nocturno, si bien al implantarse la electrificación entre Madrid y Bobadilla, el TER fue suprimido y cambiado por una combinación entre el Talgo Madrid-Málaga y un tren regional, haciendo trasbordo en Bobadilla. El expreso nocturno se mantuvo y con la implantación de los denominados trenes estrella se prolongó hasta Irún. Durante más de veinte años no hubo trenes diurnos entre Madrid y Algeciras, y en 1999 empezó a realizar este trayecto el Talgo 200, que reducía su tiempo de viaje al circular por la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, conectando Algeciras con Madrid en un trayecto de menos de seis horas.

El primer proyecto de renovación llegó al Senado con la vista puesta en crear una conexión entre Europa y África. Tenía un presupuesto superior a los mil millones de pesetas —algo más de seis millones de euros de la época—,

pero no llegó a completarse. Más tarde se incluiría la línea Algeciras-Bobadilla en el Plan General de Electrificación de Renfe, de 1946, que no llegó a ejecutarse por falta de fondos. Aunque la mayor parte de los 5.263 kilómetros de vías incluidos en ese plan se fueron electrificando posteriormente, a día de hoy quedan 176 kilómetros por hacerlo.

La Algeciras-Bobadilla, algo menos de 200 kilómetros que separan la puerta de Europa, la ciudad sede de uno de los puertos más importantes de Europa y el primer puerto español en tráfico global —el segundo, en lucha con Valencia, en lo que a transporte de contenedores se refiere—, nos separan del siglo XXI; algo menos de 200 kilómetros que convierten a Algeciras en una ciudad enterrada en el pasado.

En el año 2000, el plan de infraestructuras estatal recogía la conexión como una de las futuras líneas de alta velocidad. Y en 2004, la Unión Europea incluyó el corredor Algeciras-Madrid-París entre los proyectos ferroviarios prioritarios, dotándolos de plazo y presupuesto.

En 2005 el nuevo Plan de Infraestructuras estatal rebaja ya la línea de AVE a altas prestaciones con tráfico mixto.

En 2013 vuelve a incluirse en los corredores ferroviarios europeos; en esta ocasión, en dos de ellos: el mediterráneo y el atlántico. La Unión Europea da así a la línea Algeciras-Bobadilla un carácter doblemente prioritario, poniendo una nueva fecha para finalizar la ejecución de la obra, 2020. La realidad es que la actuación se ha ido retrasando y ese plazo se ha extendido ahora hasta 2022.

Posteriormente, después de varios años con las obras paralizadas, el Ministerio de Fomento decidió simplemente renovar y electrificar la línea existente para agilizar los plazos de ejecución.

A lo largo de los años, el proyecto de Algeciras-Bobadilla ha visto rebajadas sus prestaciones, pasando del estándar máximo de los ferrocarriles españoles, el AVE, a una mera renovación de vías por el mismo trazado, en nada comparables a la originaria obra de 1.400 millones de euros.

Actualmente, hay una inversión prevista de 350 millones de euros en la renovación de la plataforma y electrificación, además de otros 112 para la estabilización de la ladera de Almargen, una obra incorporada recientemente. La inversión total se estima así en 462 millones de euros, un tercio de lo tasado en primer término.

Las noticias más recientes en relación a esta línea es que se encuentra parada, debido a las fuertes caídas de lluvia que ocurrieron en octubre de 2018 y que afectaron especialmente a la zona de Campillos, Teba, Bobadilla y también a la comarca de Ronda, causando diferentes daños.

Según técnicos de Adif, en las últimas reparaciones se ha tratado de solucionar este tipo de problemas detectados en 36 puntos del recorrido entre Bobadilla, Antequera y Cortes de la Frontera, incluyendo la construcción de un viaducto en la zona del arroyo de Las Tinajas, para sustituir el terraplén existente, que quedó destruido por la crecida, estando en licitación la reacción del proyecto de renovación integral para la implantación de un tercer carril entre Bobadilla y Ronda, lo que permitirá a los trenes de alta velocidad circular por dicho tramo sin necesidad de realizar paradas técnicas en la estación de Santa Ana.

Ha pasado un siglo desde que aquellos senadores de 1919 consideraron una oportunidad logística cuestionable el proyecto inicial. La obra planteada en nuestros días se queda corta para un puerto en expansión que se enfrenta al creciente empuje de Tánger y [...] en un contexto que en los grandes puertos de Europa se vuelcan en el ferrocarril, pero al mismo tiempo su desarrollo y posterior mejora son imprescindibles para que Algeciras no pierda peso. Según un estudio de la consultora Target, que también advertían de las rebajas de las prestaciones de la vía respecto al proyecto inicial supondría perder parte del tráfico potencial que podían captar los operadores, el puerto de Algeciras multiplicaría por 15 sus trenes semanales si

contaran con una conexión ferroviaria competitiva de aquí a 2030. Hasta el corte de la línea del puerto algecireño, movía por ferrocarril unos 400.000 TEU anuales en 14 rotaciones semanales. La demanda ferroviaria captable por los operadores del Puerto de Algeciras está cuantificada en la actualidad en 100.000 TEU más de 30.000 UTI, 86 circulaciones semanales, 43 en cada sentido. Para 2030 la demanda potencial captable por los operadores llegaría hasta 211 circulaciones semanales por el trasvase de mercancías del camión al tren y el incremento de la mercancía de importación y exportación. Pero el Algeciras-Bobadilla solo tendría capacidad para absorber entre 80 y 100 trenes a la semana.

En lo que a movimiento de pasajeros se refiere, Madrid se situará a 3 horas y media frente a las cerca de 6 horas que se tardaba hasta el corte de la línea.

Desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, consciente de la importancia de la conexión ferroviaria en la zona, una deuda histórica que ya ha llegado el momento de cobrarse para los campos gibraltareños, no dudamos que el resto de grupos estarán de acuerdo en aprobar esta PNL que viene a este Parlamento con el único objetivo de impulsar la comarca del Campo de Gibraltar para permitirle ese crecimiento exponencial para el que sin duda está más que capacitada. Nos ponemos de la mano de sus señorías para pedir al consejo de Gobierno que inste al Gobierno de España a, definitivamente, dar solución al problema ferroviario en este espacio de unión entre África y Europa tan olvidado y tan rico y maravilloso como cualquier otro rincón de esta bendita tierra que tenemos la suerte de defender.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al resto de formaciones políticas con su posición ante esta proposición no de ley. Primer grupo parlamentario, Vox, y tiene la palabra su portavoz.

## El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Muchas gracias, señor presidente.

La PNL que nos pone aquí Ciudadanos es más de lo mismo. Se está hablando del mismo desmantelamiento que en los años ochenta se hizo sobre la red ferroviaria a lo largo y ancho de España. En concreto, quizás Andalucía fue la más sufrida, teniendo como resultado una parte oriental de Andalucía completamente desmantelada, y parcialmente la occidental, que es la que actualmente nos ocupa.

El transporte por ferrocarril es prioritario para el futuro de nuestro país por razones económicas y medioambientales. Allí por donde pasa el tren se genera riqueza en la zona, esta es la gran importancia del ferrocarril. Nuestro grupo parlamentario está a favor de que las infraestructuras den riqueza, que ayuden al comercio y acerquen los territorios de España.

Por eso, agradecemos a Ciudadanos que haya presentado esta PNL, porque mediante estas iniciativas mejoramos nuestro futuro como país y el de nuestros compatriotas. Por ello vamos a votar que sí a esta PNL.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al portavoz de Adelante Andalucía.

Tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente. Buenas tardes.

Algunas consideraciones con respecto a la iniciativa que trae el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al que felicitamos en nombre de su portavoz para la iniciativa que traiga un asunto de tanta importancia.

Mi primera reflexión, por lo que he podido ver, al menos tres de los cinco grupos vamos a posicionar a nuestros respectivos grupos parlamentarios a través de diputadas campogibaltareñas, y aunque eso me parece una noticia extraordinariamente positiva, quizás también está la base de la debilidad que ha tenido históricamente esta demanda, y es que no hemos sido capaces de hacer ver fuera del Campo de Gibraltar que no estamos hablando de una mejora que exclusivamente redunde en un territorio concreto de una provincia, sino que es una de las obras de las infraestructuras del transporte pendiente en nuestro país con una mayor tasa de retorno que, efectivamente, garantizaría la permeabilidad, la fluidez y la mejora de la cadena logística del puerto de Algeciras, pero precisamente en ese fortalecimiento de ese recorrido se verían beneficiadas otras provincias, otros territorios y, desde luego, el conjunto de nuestra comunidad autónoma y, sin duda alguna, el conjunto del país.

Ese ramal interior del corredor mediterráneo, que es ley desde el 2013 en virtud del reglamento y directivas de la Unión Europea, ha sufrido un retraso inaceptable. Ese retraso, efectivamente, ha condicionado el crecimiento económico de una comarca muy deprimida, pero también ha condicionado las expectativas de futuro, como decía antes, del conjunto de la comunidad autónoma.

Nuestro grupo parlamentario ha vivido estas décadas de demandas de esta infraestructura al lado de los agentes económicos y de toda la interlocución social del Campo de Gibraltar, y más allá, reivindicando una obra de transporte que resulta inaudito que esté como cuando lo inauguró Alfonso XIII, aun teniendo el potencial económico que tiene, pero esa es la realidad. Y nuestro grupo, desde el ámbito institucional, tiene el honor de haber acompañado ese tejido social, a esos agentes económicos y sociales, y de haber hecho una labor institucional en defensa siempre de esta infraestructura. Y, ¿por qué digo esto? Digo esto porque, lamentablemente, en el relato muy exhaustivo, y por el que también felicito a la proponente que ha hecho sobre esta infraestructura, hay algunos elementos políticos, pero que también son históricos y que no he mencionado y que quizás nos da una visión de conjunto y explican por qué esas obras siguen sin estar hechas. Tenemos una fuerte presión por parte del Levante y del puerto de Barcelona con respecto a acondicionar o retrasar esa conexión ferroviaria tan ansiada en el sur, porque efectivamente entra en competencia con el puerto de Barcelona y también con el de Valencia, donde hay un *lobby* muy bien organizado, con sede en Bruselas, que se llama Fermet, y que gasta, si me permiten, una pasta muy importante en que nuestra obra no llegue a buen puerto.

Presiones a la que ha sido porosa el Partido Popular desde el Gobierno central, que en los presupuestos que ha sacado ineludiblemente con el apoyo de Ciudadanos, porque sin él no podía sacar los presupuestos, no ha pintado dinero en esas cuentas estatales para ponerle a la Algeciras-Bobadilla ni una traviesa, por tanto, la razón por la que seguimos con un ferrocarril que no responde a nuestras expectativas tiene que ver con la planificación y la presupuestación de una obra pública que el Partido Popular y Ciudadanos se han negado sistemáticamente ejercicio tras ejercicio a ponerlo en los presupuestos, y, digo más, incluso a ejecutar lo que venía arrastrado de presupuestos anteriores. No podemos evitar pensar que simultáneamente, también con la colaboración de ambos partidos, nuestro Ministerio de Fomento se comprometió con el Gobierno portugués a cofinanciar la conexión ferroviaria del puerto de Sines, directamente competidor desde Algeciras, con Madrid; más que probablemente, Sines tendrá conexión con Madrid, ferroviariamente hablando, antes que el puerto de Algeciras y más que previsiblemente, si seguimos así, el puerto de Barcelona tendrá transportador de partículas, y nosotros no tendremos todavía ni siquiera un tren electrificado.

Por tanto, vamos a votar a favor, como hemos hecho siempre, por si alguien se acuerda del cogobierno Izquierda Unida-PSOE, fue el cogobierno Izquierda Unida-PSOE el que impugnó ante la Comisión Europea los Presupuestos Generales del Estado, de los que he hablado, por no recoger las partidas a las que obligatoriamente el reglamento y la directiva que marcaban los corredores básicamente europeos marcaban, y que se incumplió.

Vamos a votar a favor, vamos a seguir en las movilizaciones sociales, pero además, a ver cuándo esta unanimidad que suele haber con alegría en las instituciones en las que no tenemos que poner el dinero se produce en las que tienen la capacidad de decisión política y económica para acabar con esta injusticia que, efectivamente, es un lastre para Andalucía y, como decía antes —y termino, presidente—, es la obra de mayor tasa de retorno que está pendiente en el eje de infraestructura del transporte en todo nuestro país, 600.000 camiones salieron el año pasado del puerto de Algeciras. Creo que en términos medioambientales tampoco hay que añadir al respecto.

Muchas gracias.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde al Grupo Popular, y su portavoz tiene la palabra.

## La señora PINTOR ALONSO

—Muchas gracias, presidente.

Es para mí también un honor poder participar en esta comisión, además, con dos parlamentarias de ese hermoso enclave del sur de Andalucía, que es Algeciras, nuestro campo de Gibraltar, y sobre un proyecto que es importante, y en eso estamos totalmente de acuerdo las tres y los tres grupos.

Permítanme también que, desde mi grupo, en cuanto a la exposición de motivos de esta PNL, queramos aportar y ser rigurosos, porque eso es lo que nos mueve, el rigor, a la hora de aportar información, porque creo que, además, es de justicia.

Ya durante el Gobierno de Mariano Rajoy se hicieron diversas actuaciones que vienen a demostrar que no se ha tenido en el olvido tan importante proyecto, ya que se marcaron las líneas de actuación y un calendario programático con finalización durante 2021 de la totalidad de la compleja construcción.

La inversión que el Partido Popular, los ejecutivos populares, hizo en los presupuestos era de 350 millones de euros hasta el 2020 para renovar y modernizar la línea, 93 millones de euros en reforzar las laderas de Almargen en el subtramo Ronda-Bobadilla con viaductos; otros 38 millones en construir las subestaciones necesarias y otros 35 en la catenaria, de manera que la línea estuviera finalizada en el 2020 y la electrificación en el 2021.

Quiero también informar a sus señorías que el tren se reactivó a mediados de mayo de 2019, aunque con verdaderos problemas, lo ha relatado la proponente, debido a que actualmente el servicio que ofrecen los llamados trenes rana está teniendo más días de incidencias que de correcto funcionamiento, y eso lo está sufriendo la población del Campo de Gibraltar y lo venimos denunciando no solo el Grupo Popular sino toda la ciudadanía.

Señorías, han sido múltiples las comparecencias de autoridades del Gobierno de Mariano Rajoy donde se ha reclamado y actuado sobre la línea férrea Algeciras-Ronda-Bobadilla, hasta tal punto que culminó días antes de la moción de censura con el compromiso de Adif de que las obras estarían finalizadas en 2021 y que se consideraba suficiente lo presupuestado para este proyecto.

A modo de recordatorio, y lo tenemos en los diarios de sesiones del Congreso o del Senado y las hemerotecas, les quiero detallar la siguiente información porque creo que es importante: septiembre de 2015, el senador por Cádiz y alcalde de Algeciras, el señor Landaluce, se reúne con la empresa adjudicataria de la vía Algeciras-Almoraima; diciembre de 2016, el entonces delegado del Gobierno, el señor Sanz, garantiza el proyecto para el que ya existía inversión; abril de 2018, Mariano Rajoy se compromete con Susana Díaz a negociar las inversiones ferroviarias en los Presupuestos Generales del Estado; mayo de 2018, el senador y alcalde de Algeciras defiende una moción en el Senado para apoyar que la línea férrea esté ultimada en 2020 y la electrificación en el 2021.

Por todo lo expuesto, señorías, solo podemos decir que desde que el Partido Socialista promoviese la moción de censura del Gobierno de Mariano Rajoy solo se ha hecho ralentizar los acuerdos y compromisos que se habían adquirido con los ciudadanos.

Por ello, desde este grupo parlamentario, y además lo hemos hablado con la proponente, lo que queremos es que se admita esa enmienda de modificación en los siguientes términos: «El Parlamento de Andalucía muestra su parecer favorable a que el Gobierno de España acelere los trabajos para cumplir la programación aprobada por el Ejecutivo popular en el Gobierno de España por la que se acordó que la línea de tren Algeciras-Ronda-Bobadilla estuviera totalmente modernizada en este próximo año 2020 y su electrificación finalizada en el 2021, por su importancia como enclave estratégico en sus diferentes conexiones con Madrid, Sevilla o Málaga».

Muchas gracias.

**El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno a la portavoz del Partido Socialista, la cual tiene la palabra.

## La señora MAESE VILLACAMPA

—Gracias, señor presidente.

Esta proposición no de ley no es más que un blanqueo a una nefasta gestión del Partido Popular desde el Gobierno central para con el Campo de Gibraltar.

No sé si ustedes, señores de Ciudadanos, se han dado cuenta, pero creo que a estas alturas ya deberían: la Algeciras-Bobadilla no ha salido adelante en la última legislatura con un Gobierno socialista cuando, uno, estaban previstos tanto dentro de las medidas del Plan Integral del Campo de Gibraltar, con una cuantía de 470 millones de euros y, dos, en los Presupuestos Generales del Estado para 2019 se reservaban 223,5 millones de euros para el tramo inicial del corredor mediterráneo, 192,5 por encima de los 31 millones que aparecían pintados en los presupuestos de sus socios de Gobierno, el Partido Popular, para 2018. Treinta y un millones. Por cierto, con Zapatero 200 millones solo en el tramo de San Pablo-Ronda. ¿Y saben por qué no? Pues porque ni PP ni Ciudadanos han querido, por eso no ha salido esta línea adelante.

¿Que ustedes tienen ahora la obligación moral? Dice la portavoz de Ciudadanos. ¿Ahora son ustedes los defensores de la Algeciras y Bobadilla? Incomprensible. En Madrid bloquean el proyecto y en Andalucía son sus valedores y piden que se haga. A eso se le llama incoherencia.

Pasa usted, por cierto, de puntillas por la etapa de Mariano Rajoy, y yo se la voy a recordar. En la provincia de Cádiz, cuando gobernaba Rajoy, no se hablaba de este tema, que para ustedes era tabú, porque presupuesto tras presupuesto ustedes asignaban cantidades pírricas a la Algeciras-Bobadilla y después tenían la desfachatez que en algunos años la ejecución era cero.

Señora Pintor, todos los datos que usted ha dado se rebaten con este que yo les voy a dar: en siete años de gobierno de Mariano Rajoy, 197 millones presupuestados y 13 millones de euros ejecutados, en siete años. ¿Eso no es tener a la provincia de Cádiz en el olvido? Pues yo creo que sí. Ahora, eso sí, fue llegar Pedro Sánchez a la Moncloa y el PP pidió en meses lo que el Gobierno del PP no hizo en siete años y ahora viene el partido de Ciudadanos a blanquearlo.

Han hecho de todo, el verano pasado hasta una reunión de alcaldes del Campo de Gibraltar, de la Serranía de Ronda y de la comarca de Antequera. Eso sí, abro paréntesis, solo los suyos, los alcaldes del PSOE no. Y la hicieron para quejarse al Ministerio de Fomento, todo lo que no se quejaron los siete años anteriores.

El PSOE, miren ustedes, siempre ha estado y va a estar, gobierne quien gobierne, un proyecto vital para el Campo de Gibraltar, antes con el PP y ahora con el PSOE. Gobierno al que, por cierto, seguimos exigiendo su compromiso con Algeciras-Bobadilla para que pueda materializarse. No todos pueden decir lo mismo, como el PP y Ciudadanos, que anteponen sus intereses de partido a un proyecto vital para la comarca, vital para mi provincia y para toda Andalucía.

Ni PP ni Ciudadanos actuaban con vehemencia cuando en siete años solo se actuó en 3,6 kilómetros. Pero, miren, son bienvenidos a esta defensa de la Algeciras-Bobadilla, pero lo podían haber hecho también durante los siete años del Gobierno del Partido Popular. Yo, desde luego, no los vi en las manifestaciones en Algeciras. Y digo que son bienvenidos porque en el PSOE creemos que es el momento de unir fuerzas, porque el Campo de Gibraltar necesita una vía electrificada propia de los trenes del siglo XXI para que pueda tener una buena conexión con la capital de España y se haga sin demoras y sin problemas.

El Gobierno de España cuando se forme, desde luego, no puede tener las manos atadas por ustedes.

¿Podemos exigirle a un Gobierno, al que ustedes no le aprueban los presupuestos de 2019, en los que se prevé el Plan Integral del Campo de Gibraltar, que contempla 470 millones para la actualización de esta vía, que actualice la vía? ¿Podemos pedirselo si ustedes le bloquean?

No escuché a Ciudadanos cuando los anteriores del Gobierno del PP modificaron el proyecto inicial de una doble vía con un proyecto de 1.300 millones y 176 kilómetros, y lo pasaron a una sola vía con la inversión de 470 millones de euros, por cierto, con los que ya se ha comprometido el actual Gobierno en cuanto se aprueben los presupuestos.

El ministro Ábalos también anunció la actualización de la vía entre Almoraima y San Pablo, como ya hizo en el tramo de San Roque-Almoraima, un total de 20 kilómetros, muchos más de los que hizo el Partido Popular. En siete años del PP, de los 176 kilómetros de los que consta el proyecto, actuó en 3,6. Por eso la verdad es que no entendemos su enmienda. ¿Que se aceleren los trabajos para cumplir la programación del Gobierno del PP para que la línea estuviera modernizada en 2020 y electrificada en 2021? ¿Es que el PP hizo cuatro kilómetros en siete años y pretenden hacer ahora 172 en dos años y que lo haga el PSOE? ¿Es que es eso lo que ustedes nos están pidiendo con la enmienda? Miren, señores tanto del Partido Popular como del Partido Ciudadanos, tómense este asunto en serio. Y, como digo, bienvenido a una reivindicación justa e histórica.

La Algeciras-Bobadilla es el punto de partida, tanto del corredor central como del corredor Mediterráneo.

Como digo, son 176 kilómetros, que no solamente unen la provincia de Cádiz y de Málaga, sino que también es el punto inicial de una red logística fundamental, una red logística mundial para millones de productos que llegan cada día por el Estrecho de Gibraltar y la bahía de Algeciras.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir finalizando, señoría.

## La señora MAESE VILLACAMPA

—Enseguida, señor presidente.

Si no ofrecemos una red logística potente, perderemos la oportunidad de seguir fortaleciendo el puerto de Algeciras, el primero en España y el cuarto de Europa.

Así que sí, bienvenidos a la realidad. Vamos a seguir trabajando por estas infraestructuras en el Parlamento y en la calle, como siempre hemos hecho. Bienvenidos.

Muchas gracias, señor presidente.

## El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el debate tiene la palabra la portavoz de Ciudadanos, proponente de la iniciativa.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Ya le digo que también se pronuncie sobre la enmienda presentada al texto.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Sí, en ello estamos.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Agradezco enormemente el apoyo de los grupos parlamentarios, no solo como portavoz de Ciudadanos, sino a nivel personal.

Hay algo en lo que estoy completamente de acuerdo con la señora portavoz del PSOE, y es que la provincia de Cádiz ha estado en el olvido, y especialmente el Campo de Gibraltar. Pero yo añadiría que por ambos lados; no solo por el Partido Popular, sino también el Partido Socialista. Y que, unos por otros, la casa sin barrer, como decía mi abuela.

Nosotros sí hemos estado en esas reivindicaciones, desde que llegamos al panorama político. Lo que pasa es que nosotros llevamos poco tiempo en el panorama político. No podemos llevar desde el principio porque esto es una deuda histórica, como he dicho en mi primera intervención, y nosotros somos un partido nuevo. No podíamos estar en aquellas primeras reivindicaciones, porque ni siquiera existía Ciudadanos.

Creo recordar que, en aquel viaje en tren reivindicativo, estaba el señor Ruiz Boix, que es el alcalde de San Roque, y me parece que es socialista —solo creo, ¿eh?, no estoy muy segura, pero creo recordar que sí.

Coincido totalmente con el señor Ocaña en la importancia del ferrocarril; les agradecemos su apoyo. Con la señora de Adelante Andalucía coincido en la importancia de hacerlo entender al resto de territorios, porque parece que esto es una reivindicación de los algecireños, y que los algecireños nos hemos obsesionado con un tren. Y no es nada más allá, porque esto es la defensa de una infraestructura necesaria a nivel nacional.

En lo que se refiere a las enmiendas del Partido Popular, les rogaría que permitiese un segundo, que tengo que hablar con mi compañero.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Ha terminado su intervención?

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Sí.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues, un pequeño receso.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Si no le importa.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Hable con su compañero y pasamos a votar y a someter las distintas..., las dos proposiciones no de ley en el tiempo que necesite la compañera, ¿vale?

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Muchas gracias.

Perdone, señor presidente, una cosita. Disculpe que le interrumpa, ¿eh? Que ya hemos hablado con el letrado. Vamos a hacer una pequeña modificación en la enmienda del Partido Popular.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien. De acuerdo.

La señora RODRÍGUEZ AGUILAR

—Bueno, lo digo en alto para que se enteren el resto de señorías.

En la parte que pone: «aprobada por el Ejecutivo popular», hemos pedido que pongamos: «aprobada por el anterior Gobierno». No hace falta tampoco... ¿Vale?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Efectivamente. Es el mismo texto de la enmienda. Y después de programación, «que estaba aprobada anteriormente por el Gobierno de España...», y continúa.

Muy bien.

[Intervención no registrada.]

Bien, vamos a pasar primero, entonces, a la primera proposición no de ley, en donde teníamos dos enmiendas.

Bien, lo que se añade es una transaccional al texto original, que sería: «tomando como punto de partida el impulso de las medidas y planes estratégicos realizados en la promoción del desarrollo del puerto de Málaga». A las enmiendas del PP y Ciudadanos sobre el punto uno: «añadir al final del punto el texto siguiente...». Sería un añadido del punto uno. ¿Estamos de acuerdo? Bien.

Y, enmienda *in voce* del Partido Socialista: añadir al final del punto, el texto siguiente: «previo a los estudios oportunos». ¿Estamos de acuerdo?

[Intervención no registrada.]

Correcto, sí, están. Son las enmiendas del PP y Ciudadanos y la enmienda *in voce* que realizó el Partido Socialista. ¿Estamos de acuerdo? ¿Sabemos todos lo que vamos a votar? Bien.

Pasamos a votar, por tanto, la primera proposición no de ley.

Se inicia la votación.

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

Pasamos a la segunda proposición no de ley; en este caso, la Algeciras-Ronda-Bobadilla. Y, como antes he dicho, con la incorporación, en el texto de la enmienda... Se acepta la enmienda, añadiendo «tras programación, que estaba aprobada anteriormente por el Gobierno de España...», continúa la enmienda. ¿Correcto? Bien.

Se inicia la votación.

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

Muchas gracias.

Se levanta la sesión, y buen viaje.

