

# DIARIO DE SESIONES D S P A

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

Núm. 484

X LEGISLATURA

27 de febrero de 2018

**Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes**

Sesión celebrada el martes, 27 de febrero de 2018

### ORDEN DEL DÍA

#### COMPARECENCIAS

10-17/APC-001197. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre inversión en infraestructuras portuarias del sistema portuario autonómico por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

10-18/APC-000242. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del tranvía de Jaén, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, D. Julio Millán Muñoz y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-18/APC-000269. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la situación del tranvía de Jaén.

## PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001488. Pregunta oral relativa a estado de la carretera entre Utrera y Los Palacios y Villafranca, formulada por los Ilmos. Sres. D. Carlos Hernández White y Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000184. Pregunta oral relativa a colapso en los accesos a Sierra Nevada, formulada por los Ilmos. Sres. D. José Antonio Funes Arjona y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000188. Pregunta oral relativa a proyectos de mejora de la carretera A-2078, formulada por los Ilmos. Sres. D. Sergio Romero Jiménez y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-000303. Pregunta oral relativa a arreglos de la carretera A-381 Jerez Los Barrios, Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000305. Pregunta oral relativa a mejora en las carreteras de la Axarquía, Málaga, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Patricia Navarro Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000307. Pregunta oral relativa a carril-bici Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-000356. Pregunta oral relativa a construcción de estación de autobuses de Loja, Granada, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, D. Julio Millán Muñoz y D. Miguel Castellano Gámez, del G.P. Socialista.

10-18/POC-000357. Pregunta oral relativa a mejora de la A-373 de Villamartín a Algotocín, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez y Dña. Noelia Ruiz Castro, del G.P. Socialista.

10-18/POC-000369. Pregunta oral relativa a el arreglo de la carretera A-373 en el tramo entre Ubrique, Cádiz y Cortes de la Frontera, Málaga, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-000370. Pregunta oral relativa a la situación de las obras de la variante de Arriate, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

## PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000061. Proposición no de ley relativa a retirada del proyecto de bypass ferroviario en Almodóvar del Río, Córdoba, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las quince horas, treinta y seis minutos del día veintisiete de febrero de dos mil dieciocho.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000061. Proposición no de ley relativa a retirada del proyecto de bypass ferroviario en Almodóvar del Río, Córdoba (pág. 6).

Intervienen:

D. David Jesús Moscoso Sánchez, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Sergio Romero Jiménez, del G.P. Ciudadanos.

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

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

*Votación de los puntos 1 y 4: aprobados por 9 votos a favor, 5 votos en contra y 2 abstenciones.*

*Votación del punto 2: aprobado por unanimidad.*

*Votación del punto 3: aprobado por 9 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.*

### COMPARECENCIAS

10-18/APC-000242 y 10-18/APC-000269. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del tranvía de Jaén (pág. 16).

Intervienen:

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

D. Juan Antonio Marín Lozano, del G.P. Ciudadanos.

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Miguel Ángel García Anguita, del G.P. Popular Andaluz.

D. Julio Millán Muñoz, del G.P. Socialista.

10-17/APC-001197. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre inversión en infraestructuras portuarias del sistema portuario autonómico por parte de la Consejería de Fomento y

Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017 (pág. 33).

Intervienen:

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

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

### PREGUNTAS ORALES

10-17/POC-001488. Pregunta oral relativa al estado de la carretera entre Utrera y Los Palacios y Villafranca (pág. 43).

Intervienen:

Dña. Marta Escrivá Torralva, del G.P. Ciudadanos.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000356. Pregunta oral relativa a construcción de estación de autobuses de Loja, Granada (pág. 46).

Intervienen:

D. Miguel Castellano Gámez, del G.P. Socialista.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000184. Pregunta oral relativa a colapso en los accesos a Sierra Nevada (pág. 49).

Intervienen:

D. José Antonio Funes Arjona, del G.P. Ciudadanos.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000188. Pregunta oral relativa a proyectos de mejora de la carretera A-2078 (pág. 52).

Intervienen:

D. Sergio Romero Jiménez, del G.P. Ciudadanos.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000303. Pregunta oral relativa a arreglos de la carretera A-381 Jerez Los Barrios, Cádiz (pág. 54).

Intervienen:

D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular Andaluz.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 484

X LEGISLATURA

27 de febrero de 2018

---

10-18/POC-000305. Pregunta oral relativa a mejora en las carreteras de la Axarquía, Málaga (pág. 57).

Intervienen:

Dña. María Victoria Romero Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000307. Pregunta oral relativa a carril-bici Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas, Sevilla (pág. 60).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000357. Pregunta oral relativa a mejora de la A-373 de Villamartín a Algotocín (pág. 63).

Intervienen:

Dña. Gema del Rocío Ruiz Rodríguez, del G.P. Socialista.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000369. Pregunta oral relativa a el arreglo de la carretera A-373 en el tramo entre Ubrique, Cádiz y Cortes de la Frontera, Málaga (pág. 65).

Intervienen:

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

10-18/POC-000370. Pregunta oral relativa a la situación de las obras de la variante de Arriate (pág. 67).

Intervienen:

Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

D. Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda.

Se levanta la sesión a las dieciocho horas, cuarenta y siete minutos del día veintisiete de febrero de dos mil dieciocho.

## 10-18/PNLC-000061. Proposición no de ley relativa a la retirada del proyecto de bypass ferroviario en Almodóvar del Río, Córdoba

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes, señorías.

Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento y Vivienda, alterando el orden. Vamos a empezar por la PNL propuesta por el Grupo Podemos, y para ello empezamos con esta PNL, relativa a la retirada del proyecto de bypass ferroviario en Almodóvar del Río, Córdoba.

Y tiene la palabra su portavoz, la señora... Ah, perdón, el señor Moscoso. Perdón.

Cuando usted quiera. Por siete minutos.

El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señora presidenta. Señorías.

Bien, la iniciativa que traemos hoy a esta comisión tiene en su trasfondo un debate, un debate emergente, en los últimos años, que ha dado lugar, pues, a la proliferación de movimientos sociales de andaluces y andaluzas que se han conformado en plataforma ciudadana de defensa del ferrocarril. Un debate, en todo caso, que no es ajeno a esta comisión —ya es conocido—, como tampoco lo es a los cordobeses y cordobesas, que han visto cómo antiguas estaciones de ferrocarriles históricos que unían municipios como Puente Genil, Montilla o Fernán Núñez, pues han quedado en desuso, tan solo al paso de trenes de mercancías. Y ello ha provocado, como en otros tantos lugares, que alcaldes de todo el eje ferroviario de Palma del Río, Villa del Río y Puente Genil, pues se hayan manifestado públicamente, en reiteradas ocasiones, para exigir la recuperación de esa línea ferroviaria.

De la misma manera, el anuncio del proyecto que nos ocupa, pues dio lugar ya hace un año a la aparición de una plataforma ciudadana denominada No al Bypass de Córdoba.

El proyecto del Gobierno de la Nación, destinado a la construcción de un bypass ferroviario en Almodóvar del Río consiste, como saben, pues en la construcción de dos nuevos kilómetros de vía de alta velocidad, con el fin de evitar la entrada en Córdoba de los trenes que circulan actualmente por la línea Sevilla-Córdoba-Málaga, para reducir en aproximadamente 14 minutos la duración del trayecto actual entre Sevilla y Málaga.

El proyecto en sí representa, a nuestro juicio, una buena metáfora de lo que supone la política del Gobierno de la Nación, en materia ferroviaria, de desmantelamiento del ferrocarril a favor de la alta velocidad —que, por cierto, está privatizada en buena medida—, cuya huella ecológica, además, es mucho mayor; como también lo son los costes y las limitaciones de acceso para el conjunto de la sociedad, a la vez, pues ahondado, cada vez más, en la brecha social, al expulsar de los servicios ferroviarios pues a las personas que tienen menos renta disponible.

No en vano, durante el año 2016 —ya en 2016—, los trenes de cercanía y media distancia concentraron el 93% de los viajeros de Renfe, con una media de 2 millones de viajeros y viajeras diarias; frente a los 23.000

de los servicios de alta velocidad, larga distancia, y, sin embargo, el AVE concentra el 70% de las inversiones públicas en materia ferroviaria.

Con motivo de la conmemoración del vigésimo aniversario, ¿eh?, vigésimo quinto aniversario de la puesta en marcha del AVE Madrid-Sevilla, pues el presidente del Gobierno nos sorprendió con el anuncio de la obra en cuestión; con un coste estimado de 23,2 millones de euros, para reducir, en 14 minutos, esa conexión de alta velocidad. Un anuncio que lo cierto es que generó incertidumbre, generó preocupación y malestar entre la ciudadanía cordobesa y los agentes económicos de la provincia, por el impacto negativo que esos 14 minutos de mejora de la conexión podrían tener para el desarrollo de Córdoba. Porque, bueno, esa decena de millones de euros que el Ejecutivo invertirá en la provincia de Córdoba a través de este proyecto, pues se traduciría en una fuerte disminución de la frecuencia de trenes, con parada en la capital cordobesa, la posible pérdida de 600.000 visitantes al año, y además, de nuevo, un gran impacto ambiental y paisajístico. Por lo tanto, los fondos destinados a esta obra no solo supondrían un perjuicio directo para esta provincia sino que, indirectamente, acapararían el capítulo de inversiones destinado a Córdoba en los Presupuestos Generales del Estado, con el agravio que ya supone que esta sea la provincia andaluza pues con menor inversión del Gobierno central, y además una de las últimas en inversión por habitante de todo el país.

La voluntad del Gobierno de la Nación de incentivar esa red de alta velocidad contrasta así, gravemente, con ese abandono que sufre la red de cercanías de esta provincia y de buena parte de las provincias españolas, y de ahí el origen de esa plataforma ciudadana de reivindicación de recuperación del ferrocarril, que, sin embargo, pues podría resolverse, en este caso, en esta provincia, acometiendo tan solo un pequeño porcentaje de la inversión pública prevista para el baypass, y con la diferencia significativa de que esta otra inversión pues sí beneficiaría directamente a la ciudadanía cordobesa y al desarrollo de la provincia. Así aparece reflejado en el anexo de inversiones reales y planificación plurianual de los Presupuestos Generales del Estado, que recoge para este año una fuerte caída de la inversión en materia ferroviaria.

Adif dejará de invertir 4.700.000 euros en su programación plurianual; Renfe, más de ocho millones de euros, y los casi dos millones de euros asignados anteriormente para el cercanías de Córdoba, pues desaparecen de la documentación publicada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Por todos estos motivos —ya, para concluir—, el Ayuntamiento de Córdoba, a propuesta del Grupo Socialista, aprobó en Pleno, durante el pasado mes de mayo, la Moción 126/17, pidiendo la retirada de este proyecto por el grave daño que puede llegar a generar el bypass a los intereses sociales y económicos de Córdoba. Decía en su moción, el Grupo Socialista, que esos 14 minutos de ahorro perjudicarán, de manera importante, la llegada de viajeros a Córdoba, por lo que el sector turístico puede sufrir un varapalo importante, contando con los votos a favor del Grupo Socialista, más los de los grupos de Izquierda Unida, Ganemos Córdoba y Mixto.

Por todo lo anterior, lo que solicitamos, en definitiva, es instar al Gobierno de la Nación, y al Gobierno andaluz en lo que le toque, a retirar el proyecto de bypass ferroviario en Almodóvar del Río, en Córdoba; a destinar los fondos previstos para el bypass en la ejecución del eje Palma del Río, Villa del Río, Puente Genil, y a priorizar las inversiones de ampliación, modernización y mejora de la red de cercanías de la provincia de Córdoba.

Eso es todo.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Y pasamos al siguiente grupo. Por Ciudadanos, su portavoz, el señor Romero.

Cuando usted quiera. Tiene usted cinco minutos.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todos, señorías.

No soy habitual en esta Comisión de Fomento, pero bueno, he sustituido al portavoz, a mi compañero Carlos Hernández White, al que le ha sido imposible asistir en el día de hoy por motivos personales.

Bien, respecto a esta proposición no de ley de Podemos, nosotros tenemos que decir que entendemos que este *bypass*, de alguna manera, es necesario para vertebrar, para vertebrar el mapa ferroviario de Andalucía. Si bien es cierto que no en las formas en las parece que está redactado.

¿Qué quiero decir con esto? Bueno, que nosotros entendemos que ya existen ocho *bypass* en todo el territorio nacional, conforme a un modelo totalmente reconocido, y bueno, ya en desarrollo. Y, sin embargo, esta relación de proyectos —el *bypass* para Andalucía— difiere, difiere técnicamente en detalles muy importantes como, por ejemplo, en el modelo de vía doble y de enlace a distinto nivel mediante estructuras tipo salto de carnero, y que podrán ser acometidos cuando las necesidades de los tráficos así lo requieran.

Por lo tanto, nosotros, lo primero que tenemos que decir es que hemos presentado, le vamos a presentar una enmienda *in voce* al portavoz de Podemos, al señor Moscoso, para que, efectivamente, se pueda apoyar este *bypass*, insisto, porque entendemos que puede vertebrar mejor el desarrollo ferroviario, el mapa ferroviario de Andalucía, pero en los términos y en las condiciones de igualdad con el resto de *bypass* que existen en la actualidad.

En segundo lugar, apoyamos esta propuesta porque tiene visto bueno medioambiental. Segundo, porque reduce efectivamente el tiempo entre dos capitales de provincias muy importantes: Málaga y Sevilla, capital de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Y, además, porque también servirá para ahorrar tiempo entre la próxima y la futura conexión Sevilla-Granada.

Además de ese ahorro de tiempo, nosotros —y aquí me dirijo ya directamente al propio portavoz de Podemos—, nosotros creemos que es perfectamente compatible el desarrollo, la implantación de este *bypass* con, por supuesto, no desmantelar, como decía el propio portavoz, no desmantelarlo la red de cercanías, desde luego que no, y el ferrocarril.

Creemos que es compatible mejorar el sistema de cercanías —por cierto, hemos presentado también, o le vamos a presentar esa enmienda *in voce* en el punto 2, para que no sea el gasto una sustitución, sino que, además de este *bypass*, también las administraciones competentes destinen los recursos necesarios para desarrollar el cercanías—, y es compatible, como digo, con mejorar esa conexión entre Palma del Río, entre Villa del Río y Puente Genil.

Por lo tanto, yo creo que lo que tenemos que aspirar es, no a sustituir un desarrollo en infraestructuras por otro, sino complementarlo. Porque, desde luego, yo creo que en eso sí estaremos todos de acuerdo, en que,



gestionando bien los recursos de todos, hay recursos suficientes para poder hacer ambas acometidas, para que podamos cubrir ese mapa ferroviario, tanto con el cercanías como con alta velocidad, como bueno, todas las necesidades y las contingencias que vayan surgiendo.

Por lo tanto, presentamos esas dos enmiendas.

Y nada más.

Muchas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente turno, al portavoz del Grupo Popular.

Señor Bueno, cuando usted quiera.

## El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, presidente.

Y buenas tardes, señoría.

Bueno, yo, en principio, tengo que decir que reconozco mi asombro en estos asuntos que plantea el Grupo Parlamentario Podemos. Es verdad que el asombro es libre, pero bueno, reconozco mi asombro, sobre todo en las últimas comisiones.

O sea, eso de que se presente como un grupo que está en contra de transportes como el metro, como ocurrió en la comisión pasada, o que se muestre en contra de transportes ferroviarios, como en este caso, a mí no deja de sorprenderme. Sobre todo, porque siempre ha intentado un poco la izquierda monopolizar este tipo de transporte como suyo propio. Y, bueno, al final, la historia pone las cosas en su sitio, y no es un monopolio de la izquierda, sino que muchas veces está dentro de un juego político que, desde luego, yo no entiendo.

Y ello porque entendemos que esto que se plantea, lo del *bypass* de Almodóvar del Río, el tema del *bypass* de Almodóvar del Río, es una solución que, creemos, es absolutamente medioambientalmente correcta —yo creo que la más correcta de todas, porque el transporte ferroviario, quizás, es el medioambientalmente más correcto que existe—. Porque, además, se trata de un servicio público, claro, un servicio que se presta a muchos ciudadanos de Andalucía. Y porque, si el problema es de presupuestos —como plantean, por ejemplo, en el caso del metro—, bueno, pues sería muchos, en este caso, las líneas ferroviarias que siendo de obligación de servicio público, pues habría que cerrar en Andalucía y en España; con lo cual, yo creo que tampoco será tema de presupuestos.

Pero ciñéndonos a este caso, yo... me gustaría decirle al grupo proponente que se trata, como ellos bien saben, de una línea que trata de mejorar sustancialmente el transporte ferroviario entre Sevilla y Málaga, y Sevilla y Granada, convirtiendo un transporte entre esas ciudades —estamos hablando de una hora y treinta y cinco minutos entre Sevilla y Málaga, y de una hora y cuarenta y cinco minutos entre Sevilla y Granada— con un presupuesto —para los asuntos ferroviarios, que suelen ser siempre presupuestos mil millones—, un presupuesto bastante aceptable: estamos hablando de 32 millones de euros. Y que, ade-

más, en ningún caso, como se ha puesto de manifiesto también por otros grupos, no sustituye, en ningún caso, la alta velocidad prevista en Andalucía entre estas ciudades, ni tampoco tiene previsión de sustituir a lo que es ese trozo del corredor Mediterráneo que dejó empantanado el Gobierno socialista de la Junta Andalucía, tirando 280 millones de euros a la basura en el eje ferroviario desde Sevilla hasta Antequera, que esperemos que el sentido común vuelva a retomar también ese proyecto, y no muy tarde. No sustituye, en ningún caso, ese eje ferroviario.

Cumple, evidentemente, como se ha intentado poner en entredicho, las medidas de seguridad, como no podía ser de otra forma: a nadie se le ocurre que un gobierno serio ponga en marcha transportes donde van a viajar miles de ciudadanos sin las medidas de seguridad absolutamente organizadas.

Las medioambientales, como he dicho antes, puesto que es un trozo no muy largo; estamos hablando de muy pocos metros. O sea, que es medioambientalmente sostenible, y no va a hacer mucho más, no va, digamos, a hacer medioambientalmente cosas en un trayecto muy largo, sino que, además, es corto. Y, además, el proyecto ya está adjudicado, y tiene una ejecución de ocho meses.

Realmente, señorías, ¿cuál es el problema? Yo no, yo no lo acabo de entender. Hablan ustedes de que hay un problema, porque supondría que disminuiría el transporte ferroviario con Córdoba. Señorías del Grupo Parlamentario Podemos, sencillamente, pienso que ese problema no existe; es un problema que ustedes se han inventado. ¿En qué afecta el transporte desde Sevilla a Córdoba con el transporte de Sevilla a Málaga, tal y como lo estamos diciendo, desde el punto de vista del ferrocarril? No afecta para nada al tráfico de trenes con Córdoba, entre Córdoba y Sevilla, o entre Córdoba y Málaga, o entre Córdoba y Granada. No afecta, en absoluto, a todos esos trayectos. Siento decirles, como les he dicho hace un segundo, que es un problema absolutamente inventado.

Y con respecto al cercanías, pues están ustedes mezclando unas cosas con otras. Nosotros claro que estamos de acuerdo con potenciar las cercanías, lo que no estamos de acuerdo es con potenciar el cercanías a costa de otra cosa; se pueden potenciar las dos cosas.

Miren ustedes: hace poco, hace pocas fechas, el Gobierno de España volvió a decir que era obligación de servicio público pues el metro-tren famoso de Córdoba. Lo que une las estaciones de Villarrubia, El Higuero y Alcolea, con Córdoba y con la Universidad de Rabanales; además, con doce trenes en cada sentido. Eso es apostar por los proyectos de cercanías en Andalucía, y no decir cosas diferentes.

Se puede apostar por las cercanías —como creemos que debemos de apostar todos y, además, debemos exigirselo al Gobierno que corresponda en Andalucía— sin tener que menoscabar proyectos de la envergadura de la que estamos hablando, y que son los verdaderos proyectos de futuro, que son unir ciudades con menos tiempo, o anular redes de alta velocidad, como ustedes piden también en la proposición no de ley.

No ha lugar quitar ese tipo de líneas porque, entre otras cosas, estaríamos hablando de lo mismo que acabo de anunciar sobre el eje Sevilla-Antequera: dejaríamos ahora empantanadas, para hacer temas de cercanías, pues millones, miles de euros que han pagado todos los ciudadanos en líneas de alta velocidad que están a punto de finalizarse.

Por lo tanto, votaremos en contra de la moción.

Nada más.

Muchas gracias, presidenta.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Socialista. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiño.

Cuando usted quiera.

## La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes a todos y a todas. Le damos la bienvenida también a la nueva directora de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que nos acompaña en la tarde de hoy.

Decir que el Gobierno andaluz tiene como una de sus principales prioridades la articulación de nuestro territorio por ferrocarril; de ahí que sus inversiones, que sus esfuerzos, que sus recursos se hayan destinado a la mejora de la red ferroviaria estatal, con el objetivo de corregir deficiencias, y posibilitar así un servicio más funcional pero, sobre todo, más eficiente, en su conexión con las ciudades de Sevilla, Málaga, Granada y Almería.

Para situarnos en este debate, hay que remontarse al año 2004, cuando la Junta de Andalucía asumió la ejecución del tramo que transcurría entre Sevilla y Antequera del eje ferroviario transversal de nuestra comunidad autónoma, que hoy se encuentra integrado en la planificación de la Unión Europea para la red de corredores multimodales transeuropeo y con características de alta velocidad.

Sin embargo, las actuaciones quedaron suspendidas por falta de disponibilidad presupuestaria. Y en el 2014, la entonces ministra de Fomento, en un gesto de verdadera cicatería hacia nuestra tierra, apostó por el *bypass* de Almodóvar del Río como una alternativa que era más barata, más realista y viable al eje ferroviario transversal de Andalucía para mejorar las conexiones de alta velocidad entre Sevilla, Málaga y Granada. Todo ello, a pesar de que la infraestructura que ya se había ejecutado por parte del Gobierno andaluz en este corredor mediterráneo constituía una verdadera oportunidad para el Estado, al fin y al cabo el verdadero responsable del desarrollo de los corredores.

El Ministerio de Fomento siempre ha apostado por la solución del *bypass* en el término municipal cordobés de Almodóvar del Río, uniendo así las líneas de alta velocidad que van, por un lado, hacia Sevilla y, por otro, hacia Málaga. El objetivo sería cortar los tiempos de viaje, ya que evitaría pasar precisamente por la estación cordobesa, habiendo dos alternativas para dicho *bypass*, el Gobierno central siempre ha apostado por el que tenía un menor coste económico, con un ramal de 1,9 kilómetros de longitud frente a una segunda alternativa que contaba con 5,5 kilómetros y que, sin embargo, era mucho más segura.

En esta última línea ha estado trabajando el Gobierno andaluz, haciendo llegar hace más de dos años, en la fase de información pública del proyecto que presentó el ministerio, alegaciones a este proyecto de *bypass*. Un proyecto que hay que decir que contempla una vía única, con un radio de 500 metros y sin salto del carnero en las líneas Sevilla-Madrid y Madrid-Málaga, y que, recordemos, afecta negativamente a la seguridad del tramo, a la velocidad comercial y al tiempo invertido en estas circulaciones.

Tenemos que destacar también que este proyecto por el radio de su curva es el menor de todos los *bypass* que se han ejecutado o siquiera diseñado hasta el momento en todo el país, un ejemplo más del maltrato al

que nos somete el Partido Popular, no solamente en materia de financiación, sino también en cuestiones de seguridad, algo que nos parece verdaderamente grave. Y es que al ser de vía única las circulaciones que se producen tanto hacia Sevilla como hacia Málaga se deben realizar a contravía. ¿Cuál es el resultado? Que las circulaciones en uno y otro sentido son menos seguras y debe rebajarse la velocidad de los trenes hasta una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora, afectando así a la funcionalidad de las circulaciones de la línea de Ave que conectan a Málaga y a Sevilla con Madrid, y, si me permiten la expresión, se convierten en un elemento penalizador en tiempos de viaje para la conexión ferroviaria. Señorías, en definitiva, un verdadero despropósito en términos de seguridad y de eficacia.

El Gobierno de España cierra así las posibilidades de abrirse al estudio de nuevas alternativas, a pesar de la oposición que ha tenido el proyecto de *bypass* en Almodóvar del Río, que han mostrado organizaciones como puede ser la Asociación Cívica del Sur, organizaciones empresariales como la del Sur de España, CESUR, y la Mesa de Construcción de Málaga integrada, entre otros colegios profesionales, por arquitectos, aparejadores, ingenieros de camino, de obras públicas e industriales; e incluso representantes políticos como puede ser el alcalde de Málaga, que no es sospechoso de pertenecer al Partido Socialista y, por supuesto, también el de Sevilla. Pero también lo ha manifestado una y otra vez la Junta de Andalucía y lo hizo el señor consejero en una pregunta que planteó este grupo el pasado mes de julio en sesión plenaria.

Por todo lo expuesto, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista lo que reclama no es sustituir el actual proyecto de *bypass* por las inversiones en trenes de cercanías, pensamos que hay que seguir apostando por las cercanías, lo que pedimos es que este modelo de *bypass*, que consideramos que es inseguro y que además tiene otra alternativa, sea sustituido por uno que sea más eficiente y más funcional.

Y, por supuesto, que el Gobierno de Mariano Rajoy invierta en materia ferroviaria en la provincia de Córdoba, en este caso, pero sobre todo en el resto de Andalucía, que acabe con una política de recortes en materia de inversiones en esta tierra, y que, por supuesto, nos dote de la financiación que merecemos. Este es el camino que recorre la Junta de Andalucía y que queremos seguir recurriendo.

En las líneas de todos los puestos hemos planteado cuatro enmiendas, de las cuales, según nos ha manifestado ya el señor Moscoso, del Grupo Parlamentario Podemos, dos podrían ser aprobadas y las otras dos transaccionadas, puesto que consideramos que vienen a enriquecer el texto y, sobre todo, vienen a fortalecer en materia de inversiones lo que necesita Córdoba y lo que necesita también su municipio.

Muchas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento del grupo proponente. El señor Moscoso tiene la palabra, cierra con 5 minutos.

Muchas gracias.

## El señor MOSCOSO SÁNCHEZ

—Muy bien, muchas gracias, señora presidenta.

A ver, voy a hacer un turno de respuestas a las distintas posiciones de los grupos. Y al final voy también a expresarme respecto a las enmiendas presentadas.

En lo que atañe al grupo de... Bueno, de partida, agradecer el tono y la posición de todos los grupos en su legítima exposición, y valga la redundancia.

Con respecto al Grupo de Ciudadanos, y las 12 enmiendas *in voce* presentadas, nosotros estamos dispuestos a incorporar el sentido y el espíritu que, de las dos enmiendas que proponen, aunque creo que en el caso del punto 1, pese a ello, no vamos a estar en una posición de acuerdo. Pero, bueno, aun así nosotros no tenemos inconveniente en incorporar una frase después. Después, expresaría cómo quedaría redactada incorporando la transacción de las enmiendas del Grupo Socialista.

Con respecto al Grupo Popular, me voy a extender algo más para hacer unas valoraciones sobre la exposición del señor Bueno.

Nosotros... Yo no comparto el juicio de que esto sea un problema inventado y tampoco comparto el juicio, en nombre de mi grupo, de que queramos patrimonializar los sistemas de transporte de ferrocarril, metro, etcétera. Es una cuestión ideológica, es decir, yo empecé mi intervención para fijar el debate hablando justamente que hay un debate emergente en los últimos años y, además, que creo que ni siquiera es partidista.

Está muy extendido entre la población andaluza que se está constituyendo en plataformas ciudadanas, que están reivindicando centrar en mayor grado y con mayor protagonismo la inversión pública en infraestructura del ferrocarril frente a la alta velocidad. Y, por lo tanto, no puedo compartir el punto de vista, con todo el respeto. Es un problema, como digo, ideológico, y simplemente no coincidimos, ¿no?

Nosotros lo que no compartimos es que, por ejemplo, el proyecto que ha puesto en marcha el Gobierno de la nación no cuente con el consenso de otras administraciones que pueden estar implicadas, aunque no tengan competencia, evidentemente, las consecuencias derivadas de la aplicación en la puesta en marcha de una infraestructura tiene efectos sobre el territorio. Simplemente estamos reclamando que se tenga en consideración el acuerdo con las restantes administraciones que representan a esos territorios, a las sociedades que en ella residen.

Pero, desde el punto de vista de lo que estaba planteando, que es un problema ideológico, la posición política en materia de política ferroviaria de infraestructuras, esto se traduce al final en a dónde se destina la inversión. Es muy sencillo, esto es una cuestión de preescolar. Si tenemos diez moneditas y dedicamos siete moneditas a la alta velocidad, pues estamos dedicando al ferrocarril tres monedas, y a lo mejor la ciudadanía nos está reclamando que esa política cambie, en el sentido práctico, que es la inversión pública.

Bien, con respecto al Grupo Socialista, señora Rubiño, nosotros apostamos por tratar de incorporar la sensibilidad, desde el punto de vista del Gobierno, pero no vamos a desdeñar que la posición un poco contradictoria con respecto a la del grupo municipal en el Ayuntamiento de Córdoba que pedía «instar al Gobierno a que desista de construir el *bypass* en Almodóvar sobre la línea de alta velocidad y destine una [...] de millones de euros y las que sean necesarias inversiones en la ciudad de la provincia de Córdoba que ayuden a fomentar el empleo en la economía y movilidad sostenible en nuestro territorio».

Cierto es que cada grupo tiene posiciones matizadas en función del contexto en el que se encuentra y de cómo se ha madurado la posición política, incluso con respecto a los mismos temas. No vamos a entrar en demagogias ni en nada. Pero, bueno, no quería dejar de ponerlo de manifiesto.

A lo que vamos, la enmienda. Nosotros aceptamos la transacción al punto 1 del Grupo Socialista, que quedaría de esta forma: «... y tratando de incorporar la sensibilidad que trataba de trasladar, a través de su enmienda el Grupo Ciudadanos, si lo comparte también el Grupo Socialista, que es lo siguiente. Punto 1, la retirada del proyecto del bypass ferroviario en Almodóvar del Río, por ser una vía única. Estamos hablando del proyecto en concreto que hay ahora mismo por parte del Gobierno, ¿no? Con un radio de 500 metros y sin salto de carnero, por los riesgos, por los riesgos que implica en términos de reducción de los tiempos de recorrido, por no seguir el modelo avalado por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos de Andalucía y, por último, por no contar con el consenso de la sociedad civil, organizaciones empresariales y administraciones implicadas.

Con respecto al punto 2, nosotros transaccionamos la enmienda del Grupo Socialista y también el espíritu de la enmienda *in voce* del Grupo de Ciudadanos, y quedaría de esta forma: «Que la Administración competente destine los fondos necesarios a la ejecución del eje Palma del Río, Villa del Río y Puente Genil, y a la mejora de la red de cercanías».

Yo voy a acercar ahora después estas enmiendas.

La enmienda del Grupo Socialista al punto 3 la aceptamos tal cual.

Y la enmienda de adición, le hemos hecho una propuesta de transacción, la voy a leer en alto y después se la voy a acercar, en la cual se mantendría buena parte de los dos primeros párrafos, que dicen: «El Parlamento de Andalucía muestra su posición favorable a que la Administración competente destine las inversiones necesarias para estudiar la idoneidad, necesidad, adecuación, presupuesto y plazos para la ejecución de un posible proyecto alternativo al bypass de Almodóvar del Río, que tenga en cuenta el impacto social, económico y medioambiental en las provincias andaluzas y que cuente con el consenso de la sociedad civil, instituciones, organizaciones empresariales y administraciones implicadas». ¿Vale?

Bueno, pues con esto acabo la exposición de mi debate. Y le voy a acercar al señor letrado la enmienda, y si tiene alguna pregunta pues se lo aclaro.

Muchas gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Suspendemos un momentito, un segundito.

[Receso.]

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, retomamos...

Vamos a ver, con respecto a las enmiendas presentadas, el primer punto, se formula una transaccional al Grupo Socialista y Ciudadanos, que se acepta.

El segundo punto, se acepta la enmienda del Grupo Socialista.

El tercer punto, también se acepta la enmienda al Grupo Socialista.

Y el cuarto punto, se formula una transaccional al Grupo Socialista, que también se acepta.

Con lo cual, si queda más o menos claro, pasamos a las votaciones. ¿De acuerdo?  
Dime, dime, Juan.

## El señor BUENO NAVARRO

—Una cuestión de aclaración, presidenta.

La primera. En el punto 3.3º, tal como queda después de la enmienda propuesta por el Partido Socialista, se habla de «que la Administración competente potencie las inversiones en ampliación, modernización y mejora de las redes de cercanías, sobre la creación de más kilómetros de alta velocidad». Eso, para que quede claro, significa...; o sea, cambia la palabra «priorizar» por «potenciar».

¿Entiendo que lo que se está pidiendo es que se apueste más por las cercanías que por la alta velocidad? Eso, ¿no? Para que quede claro. Vale. Pues, bueno, una vez aclarado, lo que sí me gustaría es que se votara el punto 2, por un lado, el punto 3, por otro, y el resto aparte. O sea, lo que sería el punto 1 y lo que sería ya el punto 4, ¿no?, que es el punto 3.*bis*, o 4.3.*bis*. ¿Vale?

Gracias.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Venga, pues comenzamos con las votaciones. Empezamos con el 1.4, si no tenéis inconveniente... El 1 y el 4 juntos, ¿vale?

Señorías, se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados, al haber obtenido 9 votos a favor, 5 votos en contra, 2 abstenciones.*

Queda aprobada, entonces.

Muchas gracias.

Y ahora pasamos al punto 2.

Señorías, se inicia la votación.

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

Y ahora, punto 3.

Señorías, se inicia la votación.

*El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 9 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.*

Bueno, pues, pasamos ahora, una vez que hemos acabado con esta PNL, vamos a hacer un receso pequeño, para que el consejero tome asiento y se organice un poquito.

Y una cosa: vamos a cambiar el orden de las comparencias. Vamos a hacer primero el debate agrupado, ¿de acuerdo?

## 10-18/APC-000242 y 10-18/APC-000269. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la situación del tranvía de Jaén

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues, entonces, retomamos. Y vamos a empezar por la comparecencia agrupada a fin de informar sobre la situación del tranvía de Jaén.

Cuando el señor consejero quiera, tiene la palabra por quince minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, he pedido la comparecencia para dar cuenta del trabajo y las gestiones realizadas en esta última etapa, que tiene un propósito, que es alcanzar la puesta en marcha del sistema tranviario de Jaén.

Haré unas consideraciones previas, porque hay diputados y diputadas que conocen a fondo el tema; otros, quizás menos, y sería conveniente que todo el mundo lo conociera. Lo digo desde la convicción de que vamos a alcanzar un compromiso y un acuerdo que permita poner el sistema en marcha en un plazo breve. Y, cuando digo breve, no digo que esté funcionando, transportando viajeros en pocos meses, porque el proceso es más largo. Pero sí que estemos en un punto de no retorno, de forma que la licitación, que tiene que hacer el ayuntamiento, la pueda hacer y, por tanto, esté despejado el horizonte.

El sistema tranviario de Jaén, como el resto de las infraestructuras ferroviarias urbanas y metropolitanas que han surgido en Andalucía con apoyo del Gobierno Andalucía, surge por el acuerdo —y quiero enfatizar esto—, por el acuerdo entre dos instituciones; en este caso, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén. Acuerdo que se produce en el año 2007, para el estudio inicial, el estudio informativo correspondiente, el preámbulo del convenio, que se firma en el 2008.

Me parece que es importante porque estamos —lo digo también sin acritud— en un tiempo perdido por incumplimiento de una parte de los firmantes de aquel acuerdo. No quiero enfatizar eso, pero hay que conocerlo como punto de partida. Ese acuerdo consistía en que la Junta Andalucía construía el sistema tranviario, y el ayuntamiento explotaba y dotaba de los elementos de circulación, es decir, los trenes, a su costa. De la inversión total, incluidos los trenes, de 120 millones de euros, el Ayuntamiento pagaba el 50% de la dirección de obra y el importe de los trenes, en torno a 14 millones de euros. Este es el punto de partida.

Se concluye la obra en el año 2011. El Ayuntamiento licita la adquisición de los trenes a la sociedad que gana el concurso, que es Alstom, y ante las dificultades financieras del Ayuntamiento para poder hacer frente a las obligaciones que tienen con el proveedor de los trenes, pide auxilio a la Junta de Andalucía, de forma que la Junta acepta asumir las obligaciones financieras que tiene el Ayuntamiento con la sociedad que le había suministrado los trenes.



En paralelo a eso, lógicamente, se establece un acuerdo entre la Junta Andalucía y el Ayuntamiento para que pueda amortizar, el Ayuntamiento, ante la Junta Andalucía, en un periodo larguísimo, o largo, para poderlo digerir bien, de diecisiete años, lo que representaba la adquisición de los trenes.

Bueno, pues todo esto transcurre; el tranvía se pone en marcha, se inician los trabajos de preexplotación, se hacen, incluso, pruebas en blanco con pasajeros... Y el sistema tenía las características de acabar conectando los principales centros, como se ha hecho con el metro de Granada, los principales centros de interés de la ciudad y, por tanto, de tránsito de ciudadanos. El objetivo era —y es, lógicamente— prestar el mejor servicio posible al conjunto de la ciudadanía. Un itinerario de 4,7 kilómetros, con 10 paradas, de manera que están los principales equipamientos públicos: estación de ferrocarril, estación de autobuses, universidad, zona hospitalaria, zona comercial, centro urbano y las zonas industriales y empresariales de los olivares y del polígono Nuevo Jaén. Por tanto, un esquema racional, que se pretende que la inversión tenga el máximo nivel de retorno social.

Está contenido dentro del Plan Pista del momento, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte, y obedecía a la filosofía que el Gobierno de Andalucía planteó en su momento, que yo creo que ha sido refrendada. Tampoco había que inventar nada que no fuese seguir la estela de lo que las ciudades punteras en Europa, que están a la vanguardia de lo que se ha dado en denominar la movilidad sostenible, pues, están haciendo.

La Junta de Andalucía tiene la inversión agregada de 2.600 millones de euros en los diferentes sistemas de transporte que se han implementado. Sevilla, 120 millones de usuarios con la línea 1 que se puso en funcionamiento; estamos en construcción de la ampliación hasta Alcalá de Guadaíra, con otros 170 millones de euros de inversión. Málaga, que está también en obras y en ampliación, lógicamente, para culminar las dos líneas existentes y la prolongación, espero que con acuerdo final con el Ayuntamiento de Málaga, hasta el Hospital Civil. Hace pocos días, además, hubo un acuerdo, por mayoría del pleno municipal, en esta dirección de instar al órgano de gobierno a que mantuviera los acuerdos que se plasmaron en el 2013. El tren tranvía de la Bahía, que sigue su avance para poderlo poner en explotación. Lo he dicho en varias ocasiones: igual que tenemos muchos puntos de discrepancia con el Gobierno de la nación y con el Ministerio de Fomento, en concreto, también tenemos puntos de entendimiento, que quiero, además, señalar como positivos. Uno de ellos es la explotación de lo que es el primer sistema que, en España, se va a poner en marcha combinando una formulación tranviaria y una ferroviaria. Hemos generado una infraestructura tranviaria donde no existía, desde Chiclana a San Fernando, hasta el río Arillo, y aprovechamos, lógicamente, una infraestructura ferroviaria que ya existía. ¿Que depende de dos administraciones diferentes? Bueno, realmente a los ciudadanos no es que les dé igual, es que exigen que haya un entendimiento racional por parte de las administraciones a su servicio, y eso representa una solución que sea funcional y eficaz y que tenga el menor coste posible. Y por tanto, no tenía lógica hacer un trazado en paralelo al sistema ferroviario existente por razones económicas, por razones medioambientales, el sistema de la bahía es además un sistema especialmente sensible desde el punto de vista geomorfológico. Por tanto, bueno, con la bahía, con Málaga, con Sevilla, con la ampliación de Alcalá de Guadaíra, con Vélez Málaga, que esperamos ampliar, y con Jaén, la inversión agregada está en torno a 2.600 millones de euros, que esperamos, por cierto, ayer el Ayuntamiento de Sevilla trasladó ya también a la comisión técnica que el ministerio planteaba el nombre de la persona que, en representa-

ción del ayuntamiento, va a estar, también lo ha hecho el Gobierno de Andalucía. Y espero que eso avance para llegar también al entendimiento.

Señalaba como punto de entendimiento el tren tranvía de la bahía, señalo la línea 3 del metro de Sevilla, y eso no es incompatible con que haya muchos puntos de fricción, de exigencia, desde nuestro punto de vista razonada al Gobierno de la nación, cuando entendemos que hay cosas que deberían estar avanzando y no avanzan, pero estas quiero señalarlas también, porque me parece que la política tiene que tener también esa estela de pedagogía, porque los ciudadanos esperan de nosotros soluciones al final y esperan soluciones racionales a los problemas que tienen. Por tanto, está enmarcado este tranvía de Jaén dentro de esa misma filosofía, de ese criterio de movilidad sostenible, bueno, pues este es el desarrollo de los acontecimientos hasta el momento.

Se para el tranvía en el año 2011. Y desde el comienzo de esta legislatura tenemos el empeño de retomar las conversiones con el ayuntamiento para hacer posible que el tiempo perdido, que eran seis años, el deterioro de una infraestructura de mar, que ha tenido según los propios datos del ayuntamiento con un informe de una asistencia técnica que contrató, de 2.100.000 euros de deterioro, por tanto, de dinero público que podía haberse ahorrado si no hubiese estado sometido a ese proceso de deterioro y abandono, pues el propósito de la consejería es intentar cooperar para facilitar que esto se ponga en marcha.

La primera propuesta que le hacemos al ayuntamiento es por supuesto la prestación de nuestra cooperación y asistencia técnica y una oferta de soportar el 40% del déficit de explotación, ¿por qué? Porque, aunque el sistema es de carácter urbano, no trasciende los límites del término municipal de Jaén, sí entendíamos que tiene una parte de carácter metropolitano de forma que una parte de los usuarios proceden del entorno de Jaén, de los diferentes municipios que acuden a la capital, bueno, pues como cualquier centro de prestación de servicios administrativos, judiciales, educativos y sanitarios que tienen todas las capitales de provincia, ¿verdad?

Bueno, desde ese punto de vista hacemos esa oferta, empezamos a trabajar en la comisión técnica que le proponemos al ayuntamiento. Hubo hasta tres reuniones. Y ciertamente esto se produjo a principio de la legislatura, en noviembre 2015, y no hubo demasiada suerte en la continuación por parte, no de la voluntad de la consejería, sino de la respuesta municipal en su momento.

Seguimos avanzando porque pensamos que es un momento, digamos, psicológico oportuno. Era la puesta en marcha del metro de Granada, que afortunadamente ha sido un éxito desde el punto de vista, no del Gobierno, del punto de vista de la cogida que los ciudadanos de Granada han tenido, y esto... Para eso estamos, para intentar ser útiles en la prestación del servicio a los ciudadanos. Y ahí pues una previsión de alcanzar los objetivos máximos que se habían planteado once millones de usuarios al año en el metro Granada. Creemos que ese era un buen momento. Y la Diputación de Jaén, que sin tener competencia en materia de transportes, asume también la posibilidad de cofinanciar al déficit de explotación. De manera que no por la vía de su competencia en materia de transporte, pero sí por la vía del patrocinio acaban comprometiéndose a aportar el 20% del déficit de explotación. De manera que al ayuntamiento le dejamos un escenario, creemos que bastante cómodo, desde el punto de vista de lo que representa sufragar el otro 40%; 40 que pone la Junta, 20 pone la diputación, queda un 40 restante que además es susceptible de ser reducido, porque el propio ayuntamiento que participa como el resto de los ayuntamientos de España que tienen transporte público en una financiación del Estado el año 2016 recibió 358.000 euros..., 368.000 euros, perdón.

Bueno, esa subvención es susceptible de ser ampliada si se pone en marcha el tranvía, ¿por qué? Porque se hace en base a una fórmula polinómica ciertamente compleja, pero al final considera el número de usuarios que utilizan los transportes públicos, una variable que tiene consideración medioambiental. Hemos hecho una simulación respecto a lo que representó la puesta en marcha del metrocentro de Sevilla. De forma que con esa base entendemos que el Ayuntamiento de Jaén podría participar con un ingreso extra, procedente del Estado, de 170.000 euros.

Bueno, pues si a la parte que tiene que cofinanciar el ayuntamiento con la propuesta que le hemos hecho, que estaría en torno a 500.000—750.000 euros anuales, le quitamos esos 170.000, que entendemos que puede ser aportación adicional por parte del Estado, estaremos en una horquilla de 330.000-580.000 euros de déficit de explotación correspondiente a los ayuntamientos. ¿Eso es mucho o es poco? Bueno, para un sistema de transporte público como este, yo creo que es una cantidad perfectamente digerible. También lo diré en términos puramente descriptivos. No quiero con esto añadir elementos de polémica, pero se trata de cuál es la sensibilidad que todos debemos tener en relación con asuntos que trascienden nuestra propia posición personal. Hubo un alcalde que dijo que nunca se montaría en el tranvía, y es respetable como posición personal, pero eso no puede condenar a la ciudad a que esa sea la estela que se siga, ¿verdad? Porque estamos hablando de calidad del aire. Y, lamentablemente, no es algo que esté en el mejor de los escenarios en ninguna ciudad de España. Jaén es la sexta ciudad con peor calidad del aire, con datos de la Organización Mundial de la Salud en el año 2014. Ocurre en otras ciudades. Ciertamente la puesta en marcha el tranvía no la coloca en el estado óptimo, pero rebaja lógicamente la gravedad de esto, ¿verdad?

Cuando hablamos de calidad del aire, hablamos de salud, hablamos de enfermedades que en Europa están perfectamente evaluadas; 640.000 muertes prematuras como consecuencia de la mala calidad del aire. Y estamos hablando de 30.000 millones de euros asociados de gasto sanitario, bueno, la cuota aparte que corresponde a cada aglomeración urbana la podemos calcular. Por tanto, si hablamos de un sistema de transporte que tiene estas virtualidades, estamos hablando de inversiones en salud, estamos hablando de cambio climático, la relación de consumo energético y, por tanto, de carga contaminante cuando hablamos de un tranvía, la moto o un coche está en una proporción absolutamente..., en fin, de magnitudes casi estratosféricas, de 1 a 174 de un modo a otro de transporte. Si hablamos de seguridad en el transporte igual, si el gradiente de inseguridad para el tranvía es 1; para el autobús es 3; para el coche es 30; para la motocicleta 100. Por tanto, hay un conjunto de elementos, que yo creo que unidos, calidad del aire—salud, contaminación ambiental y cambio climático, seguridad en el transporte, rapidez..., bueno, pues hacen absolutamente aconsejable que Jaén, que tiene la fortuna de tener un sistema como se ha instalado, como lo tienen ciudades medias en Europa, como Burdeos, como Le Mans en Francia, o como Nottingham en Reino Unido, o como Innsbruck en Austria, acabe disfrutando de este sistema en beneficio del futuro de la ciudad.

Con estas premisas, yo creo que no será difícil acabar alcanzando el acuerdo con el ayuntamiento. Le hemos prestado la cooperación, la asistencia técnica, la asistencia financiera, la última reunión la tuvimos hace pocos días la consejera de Hacienda y yo mismo, porque hay una discrepancia surgida en torno al informe que el Tribunal de Cuentas hizo hace no mucho sobre si la deuda que el ayuntamiento mantiene con la Junta de Andalucía, que está siendo liquidada trimestralmente como una deuda de Derecho público, estamos hablando entre administraciones, pudiera tener otra consideración. Se está haciendo un [...] de Derecho pú-

blico, que lleva consigo que los retrasos en el pago tienen una serie de recargos y de intereses, pues como cuando uno no paga una multa de tráfico, pues al final la legislación aplicable es que tiene un recargo, ¿verdad?, hasta que la paga.

Bueno, pues esto..., siendo esto discutible, y lo estamos analizando con la mejor voluntad, por si fuese posible que eso supusiera una reducción de los gastos que está soportando el ayuntamiento, yo creo que eso, en ningún caso, puede ser un obstáculo, ni un pretexto para negar la mayor. Y yo creo que estamos en un escenario donde, desde mi punto de vista, la responsabilidad debe llevar al ayuntamiento a acabar aceptando este planteamiento yo creo que..., en fin, iba a decir generoso, pero creo que responsable y sensato, que estamos haciendo que la Junta de Andalucía y desde la propia diputación...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Termino, señora presidenta.

... para poder ponerlo en marcha.

Hemos tenido reuniones con empresarios, con comerciantes, con Consejo Económico y Social, con diferentes representantes de la sociedad jiennense, asociaciones de vecinos, y yo creo que el clima es suficientemente positivo como para que el ayuntamiento acabe arrancando el tema. Le hemos ofrecido la fecha del 12 de marzo y 19 para volver a arrancar la comisión técnica que permita seguir avanzando. Estamos a la espera de que el ayuntamiento dé el okey a esa fecha propuesta. Y confío en que al final busquemos una solución que sea el fruto del sentido común, de la sensatez y de lo que los ciudadanos esperan de nosotros.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos, y para ello tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos.

Tiene usted la palabra por siete minutos. Cuando usted quiera. Y bienvenido a esta comisión.

Gracias.

El señor MARÍN LOZANO

—Muchísimas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, gracias por sus explicaciones, y decir que hoy me encuentro aquí porque mi compañero Carlos Hernández no ha podido estar por un tema familiar y me ha pedido que lo sustituyera, entre otras

cuestiones porque, bueno, es un tema que he seguido muy de cerca desde que llegamos al Parlamento Andalucía, porque era, bueno, al menos, muy, muy lamentable —por darle un calificativo suave— que una inversión de más de 128 millones de euros pues llevarse seis años, casi siete ya, en el cajón del olvido. Porque, como bien usted ha dicho, se puso en marcha el servicio el 3 de mayo de 2011 y pocos días después, o pocas semanas después, el señor Fernández de Moya dijo que aquello había que pararlo porque no podía sostenerlo el ayuntamiento.

Sí, probablemente otros medios, como una radiotelevisión pública, que cuesta bastante dinero, y otros servicios que presta el ayuntamiento, donde probablemente no estaban dispuestos a hacer recortes.

Dicho esto, señor consejero, ha dicho usted, y me alegro, que estará en funcionamiento pronto. Creo que esa es una buena noticia, que esté en funcionamiento pronto, porque además tengo que recordarle que es un acuerdo presupuestario de 2018 de su grupo parlamentario —el Partido Socialista—, el que sostiene al Gobierno, y Ciudadanos. Está en el acuerdo de presupuesto y, por lo tanto, esperamos que ese compromiso se cumpla en este ejercicio 2018.

Y, efectivamente, son tres Administraciones finalmente: la diputación provincial, la que ha facilitado también una fórmula para que el coste de explotación, que está estimado entre, aproximadamente, cerca de 1.400.000 o 1.800.000 euros, en función de, pues, va a tener un déficit aproximado de esa cantidad y que finalmente ese 40% que le corresponde al Ayuntamiento de Jaén afrontar, porque es un servicio público y los servicios públicos, pues, normalmente siempre son deficitarios, por eso son públicos, en muchos casos también para que el Gobierno pueda asumir esos costes y dar esos servicios a los ciudadanos, pues insisto en que el Ayuntamiento de Jaén pueda buscar una fórmula que realmente tenga cabida en sus presupuestos.

Yo creo que en ese sentido tengo que reconocerle que se ha hecho un esfuerzo por parte de la Junta, la diputación y también del ayuntamiento, finalmente, para que esto se pueda, una vez por todas, poner en marcha.

Pero, dicho eso, estamos en el mes de febrero, ya prácticamente en marzo, la Junta, en este caso el Gobierno, la consejería que usted preside, ha enviado un borrador —entiendo— de un convenio al ayuntamiento que tendrá que seguir un plazo, un trámite, que ahora será precisamente la aprobación por parte del Pleno del Ayuntamiento de Jaén de ese trámite, para que una vez que el Pleno acuerde suscribir ese convenio le sea devuelto a la consejería y pueda ser firmado, digamos, por ambas partes para que, finalmente, se puede llevar a cabo lo que sería el siguiente paso, que es el concurso o la licitación de la explotación del servicio. Pero ha mencionado usted algo que a mí sí me preocupa, y es que la auditoría que se ha hecho de las instalaciones lleva aparejado, o lleva a la vez sumado un importe de 2.100.000 euros extras que habrá que encajar. ¿Dónde habrá que encajarlo?, ¿en el pliego?, ¿será la consejería?, ¿será el ayuntamiento? Creo que eso es bueno que usted hoy pudiera aclarárnoslo, por lo menos a mi grupo.

Además de eso, evidentemente, en los plazos de licitación y adjudicación de un servicio de estas características pues también, supongo, que lo tendrán contemplado a la hora de hacer esa afirmación, que yo comparto y además deseo, y es que este año finalmente esté puesto en marcha el servicio a pesar de que algún alcalde, como usted también había dicho y lo dijo públicamente el señor Fernández de Moya, nunca se vaya a montar en ese tranvía, a mí me encantaría que nos montáramos en ese tranvía todos los que estamos aquí, pero sobre todo que les diera servicio a todos los días jiennenses, porque evidentemente está ocasionando esto un retraso importante y que no debería producirse.

Mire, yo tengo en la mente una imagen, que fue mi primer día de campaña electoral en 2015, cuando llegue a Jaén a las 3 de la mañana y en El Condestable, el hotel que está allí en la avenida, pues aparqué el coche no sé dónde y me di cuenta por la mañana que estaba en medio de una vía del tren y que estaba siendo utilizada de aparcamiento público, y me dice la señorita conserje del hotel que hacía cinco años que aquello se estaba utilizando de aparcamiento público porque aquello nunca echaría a andar.

Por lo tanto, me alegro de que finalmente haya esa disposición por parte del ayuntamiento, el alcalde, Javier, con el cual he tenido oportunidad de hablar este tema, pues yo creo que también está en esa disposición de, finalmente, dar una salida. Pero me preocupan fundamentalmente los plazos, me preocupa que acabe la legislatura, que lleguemos al 2019 y tengamos elecciones nuevamente y no se ponga en marcha, porque no sé quién va a ser alcalde de Jaén en 2019 ni quién va a ser consejero de Fomento, y, por lo tanto, no me gustaría que se produjera la misma situación que se ha venido produciendo en Jaén desde que se puso en marcha este proyecto, que por un problema de confrontaciones políticas siempre, finalmente, el que paga es el ciudadano.

Los índices de contaminación de Jaén son altísimos, usted lo sabe perfectamente, y por lo tanto esto contribuye, y mucho, a la calidad del aire y, sobre todo, al medio ambiente, no solamente a la eficiencia de los recursos energéticos, sino al medio ambiente en una provincia y en una ciudad donde, bueno, por sus características especialmente, por su tipo de agricultura, pues, produce ya de por sí una contaminación ambiental importante.

Así que yo creo que todo estos son motivos más que suficientes para posicionar a mi grupo a favor de que se haga todo lo que esté en manos de esta consejería porque, finalmente, esta obra de infraestructura, de comunicación en definitiva, pues pueda hacerse visible.

Y ya no le hablo de la línea 2, que también sé que lo demandan los ciudadanos y los colectivos, especialmente de la ciudad de Jaén, porque ojalá y podamos ver en marcha —insisto— esta línea 1 que ha costado 128 millones de euros y que ahora va a costar 2.100.000 euros más ponerla en marcha.

Así que —insisto— me gustaría, si usted puede responder, no sé si tendré tiempo, porque tengo que asistir a otra comisión, pero si pudiera responder, esos costes ahora de funcionamiento, cómo desde la Consejería se plantean y qué disposición hay, porque todos sabemos la situación lamentable y lastimosa de un ayuntamiento, como el de Jaén, de más de 700 millones de euros, con más de 700 millones de euros de deuda y que, bueno, nos vamos a buscar ahora culpables, todo el mundo sabe quiénes han sido los responsables de esto, al menos allí, en Jaén.

Muchas gracias.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Podemos, y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Molina.

Cuando usted quiera.

### La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, como ha dejado claro el consejero en su exposición, efectivamente, el tranvía de Jaén debería estar prestando un servicio que no está haciendo, conectando ese eje centro-norte de la ciudad, una línea que tiene una longitud muy concreta, que transcurre íntegramente en superficie y que da servicio porque pone en comunicación los servicios dotacionales, la universidad, zonas hospitalarias y las zonas más importantes que vertebran el centro de la ciudad.

La estación de ferrocarril y el área industrial también están conectadas con el norte de la ciudad, y transcurridos siete años de su fallida inauguración es absurdo que no se haya sabido solventar esa situación que condujo a su cierre y abandono, una vez concluida la construcción de las infraestructuras.

Es obligado, es consecuencia de una demanda competencial entre ambas Administraciones, ese desencuentro entre Administraciones al que nos tienen demasiado acostumbrados los partidos mayoritarios, que, al final, van en detrimento de los servicios a la ciudadanía, que a todos nos gustaría que fuesen más ágiles, a llegar a acuerdos y a poner en marcha las infraestructuras de las que dependen muchas personas en la ciudad para moverse.

El motivo del supuesto cierre por la competencia desleal con los servicios de autobuses de la ciudad sorprende, también, que se haya producido eso. Primero sorprende que no se hubiese diseñado previamente a la puesta en servicio del tranvía un servicio complementario, de tal manera que los dos son servicios públicos que debían complementarse y no competir por el mismo trayecto. El juez en ese caso dio la razón a la concesionaria y ordenó la suspensión de esa gratuidad del tranvía cuando se puso en marcha en modo prueba, y el hecho de que no se llegase, en segundo lugar, que no se llegase a rectificar eso en tiempo y forma, y que haya transcurrido tanto tiempo, y el deterioro consecuente de las infraestructuras. La verdad es que llama muchísimo la atención que haya trascurrido tanto tiempo, que se haya deteriorado la infraestructura y que, estando en perfecto estado de revista, no se hubiese llegado al acuerdo pertinente o necesario para que esos dos servicios, de autobuses y tranviario, se complementasen, en lugar de competir.

Que tras las elecciones de 2011, y accediendo a la alcaldía la persona que se había mostrado contraria a ese servicio de tranvía, que decidiera abandonar dicha infraestructura, debido al supuesto elevado coste de explotación, no deja de ser una irresponsabilidad, una vez que la obra ya estaba terminada y pendiente de su puesta en servicio. Denota falta de voluntad por llegar a soluciones asumibles de explotación, complementando de forma adecuada los servicios públicos.

El caso es que, una vez que este tranvía está paralizado y la infraestructura deteriorándose, debido, como hemos constatado, a los costes de explotación y a la forma de gestión, nos lleva a la idea de esa utilización, entre el PP y el PSOE, electoralista en esos tira y afloja dialécticos y frentistas que finalmente van, como decía antes, en detrimento del servicio público y de los ciudadanos.

Sabemos que desde 2016 se han puesto manos a la obra; esperamos que, con los tira y afloja que se estén produciendo, pero que se llegue finalmente al entendimiento necesario para que se solvante la situación y se ponga en servicio esta infraestructura.

Por otro lado, vinculado a ese conflicto, no queremos dejar pasar la oportunidad de hablar de la gran relevancia, en cuanto al transporte público, de la ciudad de Jaén. Creemos que el consejero... nos gustaría que

explicase si apoyará finalmente, o está de acuerdo con que se lleven fuera de la ciudad las estaciones de tren y autobuses, a más de cuatro kilómetros de la ciudad de Jaén.

Si va a apoyar ese proyecto sin sentido del Ayuntamiento, ya que su complicidad sería necesaria para llevarlo a la práctica.

Esto tiene relación con el tranvía, porque no hay más argumento para ese traslado que obliga a la ciudadanía a usar el tranvía, para así disminuir el déficit que generaría la puesta en servicio.

Se quiere que tengan que asumir que, antes de construir la infraestructura, debería de tenerse en cuenta las necesidades, el interés de la ciudadanía en no llevarse fuera de la ciudad la estación intermodal que plantea el Ayuntamiento.

Está generando, además, mucho debate en la ciudad, y casi todo el mundo está en contra del emplazamiento que el Ayuntamiento ha propuesto. Jaén-Mercacentro y otros colectivos y otras asociaciones se oponen a ese traslado de las estaciones de bus y tren hacia Vaciacostales; no quieren el traslado a las afueras de la ciudad, porque la ciudad y el comercio es un binomio inseparable.

No entienden una ciudad desarticulada; sería incompatible con la estructura comercial de calidad porque, además, las implantaciones comerciales deben ayudar a esa articulación de la ciudad, y sacar los sistemas dotacionales actuales del casco urbano de la ciudad supone ese desvertebramiento de la propia ciudad.

También supondría un preocupante desmantelamiento del sector económico del pequeño y mediano comercio de Jaén; por tanto, entendemos que esos pequeños comerciantes se opongan a que se lleven fuera de la ciudad esa estación intermodal, que entendemos que tiene el planteamiento de que el tranvía llegue hasta allí y ofrezca ese servicio al área metropolitana. Pero...

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

### La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy concluyendo, voy concluyendo.

Lo que quería dejar patente es que el servicio tranviario debe... —como ha dicho el consejero—, debe limpiar el aire de la ciudad, y es necesario que se llegue al acuerdo para ponerlo en marcha, pero que no se saque ese servicio fuera de la ciudad, la estación intermodal.

Gracias.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al siguiente grupo, al Grupo Popular. Y, para ello, tiene la palabra su portavoz, el señor García Anguita.

Cuando esté quiera, por siete minutos.



El señor GARCÍA ANGUITA

—Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señor consejero.

Yo no pertenezco a esta comisión, pero es cierto que en el año 2007 yo era portavoz del PP en la oposición, en el Ayuntamiento de Jaén y, por tanto, es bueno que vengamos a dar explicaciones, los que podemos tener una cierta responsabilidad, a sede parlamentaria.

Usted sabe, señor consejero, que yo fui portavoz y en muchas ocasiones —todas las que pude—, me opuse públicamente, y también en los plenos y en las comisiones, a que se construyera esa infraestructura para la ciudad de Jaén. Y lo basaba en que yo había sido también concejal de transportes, y estaba convencido que era muy difícil que el tranvía, una línea estática, desde el paseo de la Estación hasta el polígono Olivares, una sola línea fuera..., pudiera convertirse en un transporte público colectivo laboral que pudiera luchar contra una empresa de autobuses, con sesenta autobuses, con veintidós líneas. Y, por tanto, me opuse, porque estaba convencido de que era un coste grandísimo, de 129 millones de euros, y que no iba a dar ese valor real a mi ciudad.

Pero también es cierto que, una vez terminado, dije públicamente —y está en las hemerotecas—, que una infraestructura tan costosa, que estaba hecha, había que ponerla en marcha; que no es de recibo que la Junta Andalucía —es decir, todos los andaluces— hubieran invertido 120 millones de euros para que estuviera el tranvía en las cocheras. Por tanto, las mismas veces que dije, durante el proyecto y durante la obra, que no se realizara, que no estaba convencido de que fuera bueno para la ciudad de Jaén, sí dije *a posteriori* que, una vez construido, una vez invertida por los andaluces, debería de ponerse en marcha.

Por eso, sabe usted, señor consejero —se lo he dicho personalmente—, que cuando usted toma posesión de esta consejería —usted es jiennense de pro—, habla con el alcalde, con el nuevo alcalde; y yo creo que está muy cerca de que, de verdad, sus primeras palabras, al iniciar su primera comparecencia..., y es que quiere y desea que se ponga en marcha el sistema tranviario de la ciudad.

Mire, la gente de Jaén somos gente muy sencilla, y queremos cosas muy fáciles: lo mismo que decíamos que no se hiciera esa inversión, decimos, desde el año 2011, que está hecha y que se ponga en marcha. Pero también es cierto que conocemos perfectamente cómo está la situación económica del Ayuntamiento de Jaén, ayuntamiento que, de capital de provincia, es el que tiene más deuda de toda España, y el segundo o tercero de los más de 7.000 u 8.000 ayuntamientos que hay en España.

Por ello, yo me quedo y he tomado nota, simplemente, de sus tantos por ciento. Nos parece bien que la Junta de Andalucía, —que, además, fue quien lo construyó—, pues pague el 40% del déficit de explotación.

Le hemos agradecido públicamente al presidente de la Diputación, también de su partido, que haya hecho la oferta de, incluso, aportar hasta un 20% de ese déficit. Pero, claro, queda un 40%. Usted decía, en su intervención, que es un dinero que parece poco. Parece poco, como es lógico, para esa intervención tan costosa, pero cuando no se tiene, no se tiene.

Y usted decía, señor consejero, que el Ayuntamiento de Jaén, como todos los municipios que tienen transporte público, tiene la subvención que el Gobierno central entrega por viajeros a cada ayuntamiento. Pero también es cierto —y se lo digo yo— que esa subvención es para pagar el bonobús de pensionistas, de jubilados, de estudiantes, el ordinario... Y que, por lo tanto, tiene finalista: es una cantidad que le llega al Ayun-

tamiento de Jaén del Ministerio de Transportes, pero que va destinado a pagarle, a abonarle la parte que le corresponde al Ayuntamiento de bonobús, como decía antes, tanto de jubilados, de pensionistas, de estudiantes como el ordinario.

Si... Ha dado usted una idea bastante buena, que es que, si se aumenta el número de viajeros en el transporte público colectivo, el Gobierno central incrementará esa cantidad. Y esa cantidad sí es cierto que sería como consecuencia de los viajeros del tranvía y, por tanto, sí sería una cantidad nueva y que se podría adjudicar directamente a los gastos de explotación del tranvía.

Todos sabemos que el tranvía es un transporte... Es caro, necesita mucho personal, necesita mantenimiento costoso, de los vagones, de los seguros, de la electricidad... Y esa es la cantidad que le preocupa al actual alcalde. Usted sabe que el alcalde —ha podido usted hablar con él en varias ocasiones, y han estado en las reuniones— está por la labor de que se ponga en marcha el tranvía, porque es consciente de que esa infraestructura, que está ya terminada, lo que debe de hacer es prepararse, llegar a un acuerdo con Junta de Andalucía, con Diputación, también con el Ministerio y el propio ayuntamiento, y ponerlo en marcha.

Los jiennenses queremos que se ponga en marcha el tranvía. Los jiennenses, yo diría, con pena, que nos hemos quedado la última provincia de Andalucía, ya que Almería y Huelva con la costa han dado el estirón, y la provincia de Jaén seguimos siendo los últimos en muchas cosas. Los primeros, en paro, y los últimos, por ejemplo, en turistas. Y podría servir, el tranvía podría servir como reclamo turístico para que gente de la provincia y para que gente de fuera viniera a Jaén y montarse en el tranvía.

Yo le digo una cosa, yo nunca he dicho que no me montaría, sí he dicho que me montaré. Y estoy convencido que con usted de consejero, con Juan Marín, de presidente del Grupo Ciudadanos, que están trabajando bastante, junto con Javier Márquez, el alcalde, pues yo estaré encantado el día que se inaugure de estar con ustedes y montarme, porque estoy seguro de que el 95% de los jiennenses estamos deseando de que esa infraestructura tan costosa, que tanto le costó a la Junta Andalucía, o lo que es igual, que tanto les costó a los andaluces y andaluzas, se ponga en marcha porque para eso se construyó, para funcionar. ¿Qué ocurre? ¿Que tenemos que sacrificarnos y en vez de cinco vagones sean menos vagones, para que haya menos personal, para que tenga menos costes? Pues habría que hacerlo. Yo sé que ustedes... Yo he hablado con el alcalde, como es lógico, antes del día de hoy, y me ha contado sus conversaciones, tanto con usted, como con usted, y el alcalde, Javier Márquez, quiere, porque cree que es lo normal, que se ponga en funcionamiento el sistema tranviario de Jaén. A él no le preocupa lo que puedan pensar otras personas. Yo creo que tiene la capacidad y la independencia suficiente para llegar a un acuerdo con usted, para llegar a un acuerdo con el presidente de la Diputación, y llegar a lo que todos queremos, que es que el sistema tranviario funcione por la ciudad de Jaén. Y aunque —repi-to— hoy también, pasados los años, que no creo que pueda luchar, hacer la competencia a una empresa que tiene 70 autobuses y 22 líneas, pero sí es cierto que la línea que lleva el tranvía sería una línea fácil de manejar, fácil de utilizar.

Pero sí quiero decir una cosa que decía antes la señora portavoz de Podemos. No fue el ayuntamiento, usted sí ha dicho la verdad, no fue el ayuntamiento quien suspendió las pruebas, en blanco, fue el juzgado. Estamos en un Estado de Derecho, hay justicia, y la empresa...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

El señor GARCÍA ANGUITA

—Termino enseguida.

La empresa, su legítimo derecho, interpuso una demanda por competencia desleal, porque el equipo de gobierno puso el tranvía en blanco, sin cobrar. Y entonces puso una demanda porque le hacía competencia desleal, no porque hubiera un tranvía, sino porque, como era gratuito, le hacía competencia desleal al transporte público. Y el juez, el juez, estimó la demanda. Y fue el juez, no el equipo de gobierno, que yo formaba parte, quien suspendió las pruebas, por competencia desleal, no del equipo de gobierno. Por eso, decirle que me quedo con sus palabras, señor consejero, de que el compromiso que adquiere usted hoy, en sede parlamentaria, de que si puede ser antes que después nos podamos montar juntos en el tranvía de Jaén.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Socialista. Y para ello tiene la palabra el señor Millán. Cuando usted quiera.

El señor MILLÁN MUÑOZ

—Gracias, presidenta.

Bueno, pues me agrada..., consejero, me agrada, los distintos grupos políticos, que haya habido consenso sobre la necesidad de la puesta en marcha del tranvía. Y que las palabras de los distintos grupos hayan sido..., pues yo considero que acertadas a lo que en verdad es la realidad. Porque se ha hablado mucho del tranvía, se ha denostado mucho, se ha denigrado mucho, se ha dado... Se ha desinformado mucho y se le ha hecho mucho daño desde la oposición al tranvía. En el 2008, el PP decía que «con el dinero previsto por la Junta para el tranvía solo se puede construir un Ibertren», por ejemplo, ¿no? Era una de las cosas que se decían, porque era imposible su construcción. Pues, finalmente llegó su construcción y finalmente lo pararon.

Y sí es cierto, ayer estaba en una charla del Día de Andalucía en uno de los colegios de Jaén capital, y les preguntaba a los alumnos que conocían de esta comparecencia, porque se interesaron por la página web, les preguntaba si querían que se pusiera en marcha el tranvía. Y todos gritaron al unísono lo que hemos dicho aquí hoy: sí, sí, gritaron todos en voz alta. Y esperemos que así sea, porque también los vecinos, entiendo que mayoritariamente, quieren que el tranvía se ponga en marcha en la ciudad de Jaén

Y es que el tranvía es la historia de un despropósito, ciertamente, pero no un despropósito por la construcción o la planificación de esta infraestructura. Porque si es un éxito en Granada, es un éxito —lo estamos viendo— en Málaga, es un éxito en Sevilla —que se sigue pidiendo la ampliación de la línea del tranvía—. O,

como usted ha dicho, en Burdeos, en Zaragoza, Innsbruck..., en tantos sitios. Cuando estamos viendo que se incrementa el volumen de viajeros año tras año, ¿por qué no puede ser en Jaén? ¿Por qué somos menos en Jaén capital? Alguien nos lo debería explicar.

Y al señor Marín le comentaba antes que me sorprendían las declaraciones..., desahogadas, de verdad, que escuchamos. Puede pasarnos a cualquier grupo, ¿no?, pero desde Madrid, que nos vienen a dar consejos sin conocer la realidad de los asuntos, y empiezan a decir que si es que Jaén no se merece un tranvía, que si estaba mal planificada, mal prevista, que tal... Me sorprende, porque de forma tan desahogada se llevan a cabo estas declaraciones, menospreciando esta instalación y acogiendo..., lo triste es acogiendo en exclusiva una versión que ha tratado de, insisto, denigrar esta infraestructura, como si en Jaén fuésemos menos que en otros sitios. Y espero que le sirva su comparecencia del día de hoy para informar al compañero de Madrid.

Se imagina..., le decía al consejero. ¿Se imagina que una infraestructura como este tipo de tranvía estuviese construida en Granada, estuviese en Sevilla, estuviese en Málaga y no la tuviéramos en Jaén? Pues, nos estarían diciendo de todo. Tanto que tantas plataformas se constituyen en el día de hoy, a lo mejor tendríamos una plataforma para que se construyera un tranvía en la ciudad de Jaén.

Y decía que era un despropósito por su construcción. Pero es que, claro, es que uno..., no por su construcción, es porque uno de sus gobernantes dijo, uno de los gobernantes de la ciudad de Jaén, antiguo alcalde, lo que usted ha mencionado, lo que también aquí se ha mencionado: que nunca se montaría en el tranvía. El alcalde de la ciudad de Jaén... Pero no solo dijo eso, sino que yo creo que hizo todo lo posible para que nadie, ningún vecino y ninguna vecina de Jaén nos montáramos en el tranvía. Y sigue siendo un despropósito, porque tras siete años el PP, el Partido Popular en la alcaldía, sigue dando vueltas. Y creo que sigue castigando a los vecinos de la ciudad, a los vecinos y a las vecinas de Jaén, porque nos niega a todos la posibilidad de montarnos en el tranvía. Y no se pone en marcha, no porque haya un enfrentamiento entre la Junta de Andalucía y el ayuntamiento, no nos vale esa equidistancia, no vale esa equidistancia. Hay quien ha cumplido, quien sigue apoyando, quien sigue haciendo todo ese esfuerzo, a pesar de todos los municipios que tiene Andalucía, y hay quien sigue sin tener una prioridad en Jaén, que es el máximo gobernante, que tiene que ser su municipio, que tiene que ser velar por el bien de sus vecinos, que tiene que ser del ayuntamiento. Y no nos vale esa equidistancia. Y es..., sería injusto, además, verlo así.

Porque además se han utilizado toda clase de mentiras: sobre su explotación, sobre el coste de los servicios, de 5 millones de euros que decían, sobre el trazado... De todo se ha dicho con tal de denostar, insisto, esta inversión. Cuando también, a su vez, la infraestructura supuso un cambio para la ciudad, porque tendríamos que ver la ciudad cómo estaba en el año 2007 y cómo ha sido después, a la entrada a Jaén, con el cambio del tranvía.

Y luego, sí es cierto que también puede tener otra justificación, que es favorecer otro medio de transporte público, el transporte de servicio de autobuses. Justamente un medio de transporte que es un servicio que ya se ha criticado en Jaén por su ineficacia, por su falta de calidad, por la falta de renovación de la flota, por los tornos incluso. Un servicio que además está dirigido por un señor —y lo tienen que conocer— que el día que el Partido Popular ganó las elecciones en el año 2011, apareció en portada en todos los periódicos, celebrando la victoria electoral del Partido Popular. Y ustedes lo recuerdan, ¿verdad? Las cosas no pasan por casualidad. Ese señor estaba celebrando la victoria del Partido Popular, y el tranvía sigue sin salir de sus cocheras.

Y tras la propuesta de la consejería y la que usted mismo ha hecho al ayuntamiento, después de la situación que se dio, de esos 120 millones de euros de la construcción de la Junta de Andalucía, después de hacerse cargo de la financiación de los vagones, después de asumir el 40% la Junta de Andalucía, después de asumir el 20% la Diputación, y ese incremento de la subvención que puede tener del Gobierno de España, que vaya a ser un coste para el ayuntamiento, por mal que sea la situación económica del ayuntamiento, de escasamente 350.000 euros, dando cuenta también que se gastan o invierten más de un millón de euros ahora mismo en el servicio de autobuses, en esa misma ruta; que se gastan alrededor de 3 millones de euros, dos millones y medio, anuales, en una televisión pública municipal, hay que marcar las prioridades. Por eso no nos vale la equidistancia, es que la prioridad no ha sido nunca poner el tranvía.

Porque, insistimos en que no entendemos que haya justificación alguna para que el tranvía siga parado. Y creemos desde el Partido Socialista que el PP sigue siendo el peor enemigo para los jiennenses. El PP sigue siendo el peor enemigo para jiennenses. Y lo demuestra también con la puesta en marcha del tranvía.

Usted ha trasladado, consejero, todas las virtudes que podría tener el tranvía: la calidad, el servicio, que tenga más razón para el transporte público, la accesibilidad, la intermodalidad, la seguridad, la integración con el servicio de transportes urbano, el beneficio para la salud y para el medio ambiente. Nosotros entendemos que Jaén necesita el tranvía de Jaén, por la calidad de vida que supondría; por la reducción de la contaminación —se ha dicho, Jaén es la séptima ciudad más contaminada de España—; por el foco de atracción económica que supondría, también, a todos aquellos que nos visitan; por el proceso de peatonalización iniciado, los comerciantes están demandando que se ponga en marcha el tranvía para acercar a aquellos que nos visitan al centro; para hacerlo más accesible. Por tanto, no lo entendemos que siga parado. Y finalmente, por la llegada de un nuevo centro comercial que justamente también se incorpora en el trazado del tranvía, por lo tanto lo haría mucho más viable. Pero es que el ayuntamiento también considera que es fundamental la puesta en marcha del tranvía. Lo recoge también en el proyecto DUSI, donde reconoce que el transporte público de Jaén es ineficaz, que es de mala calidad del aire y que genera mucho ruido, donde solo en Jaén el 12% de los usuarios de transporte público lo utilizan. Solo el 12% de los usuarios del transporte utilizan el transporte público, porque el autobús urbano dicen que es deficiente, eso dice el documento del propio Ayuntamiento de Jaén.

Y también reconocen los obstáculos...

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

## El señor MILLÁN MUÑOZ

—... reconocen las resistencias de la empresa de autobuses.

Por tanto, consejero, nosotros le agradecemos el esfuerzo que ha venido desarrollando durante estos últimos meses para la puesta en marcha del tranvía, su compromiso con el proyecto por lo que significa Jaén y porque está convencido de ello, y le agradecemos también su paciencia por las impertinencias que en algu-

nos casos ha tenido que soportar cuando se ha reunido con colectivos para hablar con transparencia sobre el tranvía. Es inconcebible que se muestre más interés desde la Junta de Andalucía que desde el ayuntamiento para su puesta en marcha, para sacar este proyecto del vagón de los proyectos fallidos de esta ciudad.

Y le agradecemos desde el PSOE su trabajo y le pedimos que continúe todo lo que sea posible para que finalmente el tranvía sea una realidad a lo largo de este año.

Gracias, consejero.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Consejero, tiene usted la palabra por siete minutos. Cuando usted quiera.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta, de nuevo.

Voy a intentar a lo largo de la intervención conectar con algunos de los elementos que creo fundamentales. Algunos son coincidentes en los diferentes portavoces.

Es cierto que la realidad es que el tranvía está parado, pero no vale la equidistancia, no vale la atribución de responsabilidades de forma simétrica. Aquí hay quien cumplió con su cometido, con lo que representó un acuerdo libre entre dos partes, y hay quien no ha cumplido. Insisto, no lo digo en términos de reproche siquiera a estas alturas, lo digo en términos descriptivos. No vale colocarse en la equidistancia porque las administraciones públicas no se ponen de acuerdo y los partidos mayoritarios, como usted dice y es respetable..., bueno, los partidos mayoritarios no. Hay un Gobierno, que lo sostiene un partido ciertamente mayoritario en Andalucía, que ha cumplido con sus obligaciones, y otro que no ha cumplido. Este es el punto de partida, pero es que es fácil colocarse en la equidistancia y todos tenemos la misma responsabilidad. No es cierto, ¿verdad? Lo cual no significa que no estemos haciendo todos los esfuerzos posibles y yendo más allá de lo que eran nuestras obligaciones inicialmente.

Pero habla el señor Marín del déficit de explotación. Bueno, efectivamente, el déficit que es consecuencia, lógicamente, de qué modelo de explotación se pone en marcha. Creemos que es un déficit de explotación más que razonable, y lo hemos planteado en base a un funcionamiento de frecuencia de paso. ¿Y por qué digo frecuencia de paso? Porque es la clave, cada 10 minutos por cada parada. En Granada estamos ahora..., empezamos con 12 minutos de frecuencia en Granada, ahora estamos en 10 minutos, aspiramos a llegar a ocho. Pero que con 10 minutos de frecuencia de paso estamos alcanzando cerca de treinta mil pasajeros diarios, o sea, estamos en un óptimo..., o, por lo menos, si no óptimo, muy cercano al óptimo ofrecimiento de frecuencia de paso por cada estación. Eso determina coste de explotación y, consecuentemente, déficit de explotación. Que, yo insisto, puede parecer mucho o poco, pero bueno, si lo analizamos desde el punto de vista de la cuenta de resultados de una empresa, que es la que presta el servicio, pública o privada, podemos llegar a la conclusión de que efectivamente es deficitario. Si lo analizamos desde el punto de vista de los

costes sociales globales, ¿qué les parece más razonable, que haya inversión o gasto para soportar el déficit público de un sistema de transporte o que la consecuencia del transporte privado acabe generando problemas que hay que resolver luego, seguramente desde otra perspectiva que puede parecer más virtuosa, que es el capítulo sanitario? Que es más sensato socialmente. Por lo tanto, a la hora de tomar decisiones una Administración pública responsable —la Junta lo es—, se lo plantea en esos términos. El ayuntamiento debería plantearse también en esos términos, porque estamos hablando de la salud de la gente, estamos hablando de reducir la accidentalidad, estamos hablando de sufrimiento y de gasto, de las dos cosas. Y al tiempo, yo no lo quiero plantear en términos de dicotomía, pues no se tiene mucho reparo en gastarse tres millones de euros en una televisión, que no es un servicio público obligatorio, ¿verdad? Y, por tanto, cada palo tiene que aguantar su vela, y nosotros estamos haciendo todo el esfuerzo posible por que sea puesto en marcha.

Hablamos de tiempo, lo decía el señor Marín. Bueno, yo sé que su actuación está tratando de facilitar y que ciertamente hay un acuerdo en el ámbito presupuestario, pero no podemos perder de vista que la última decisión para poner en marcha el sistema es del ayuntamiento de la capital, que tendrá que iniciar la decisión de que si explota de forma directa —yo creo que no— lo hará a través de un concesionario, el que sea, pero tendrá que hacerlo como se hacen los contratos dentro de la Administración pública: concurrencia, transparencia, publicidad, mejor oferta... En fin, lo que..., no podemos inventar, está ahí, es cumplimiento de la ley.

¿Eso choca con los intereses, que ha surgido también por otro lado, de una empresa privada? Bueno, se suspendió porque había un elemento, efectivamente, que fue interpretado por los juzgados, de competencia desleal, porque no se cobraba, pero bueno, los intereses públicos los interpretan las administraciones públicas, no las empresas privadas por legítimos que sean sus intereses. Y, por lo tanto, la defensa de los intereses públicos de la ciudad de Jaén la tiene que representar el Ayuntamiento de Jaén, no ninguna concesionaria del transporte público actual, defendiendo legítimamente sus intereses, cómo no, pero no pueden estar en el ámbito de la prioridad determinando qué es primero en la ciudad. Y lo lógico es que planteado con un sistema que es más noble, con todas esas ventajas, respecto a otro sistema de transporte, la ciudad y su legítimo gobierno decidan qué camino elegir, salvaguardando los intereses de otro concesionario, sin duda, que pueda por otra parte concurrir, incluso, a la oferta pública que haga el ayuntamiento para explotar el servicio. Pero no puede condicionar.

Y los sistemas tienen que tener complementariedad, no pueden ser competencia entre sí. ¿Qué se está haciendo en Granada? Pues, mire usted, si llega un sistema, entre comillas, más noble, el resto de los sistemas tiene que acomodarse, acoplarse y complementar esa oferta, porque es lo que quieren los ciudadanos. En fin, no vale que alguien en el ámbito de la legítima defensa de sus intereses como empresa privada determine qué es prioritario, eso lo determina el gobierno de la ciudad. Por lo tanto, yo espero que en esa dirección no haya muchas dificultades, para no confundirnos. Hombre, el señor Anguita..., yo me alegro de que su posición sea que no entendía que era prioritario y que ahora diga que, una vez que está hecho, forma parte de las obligaciones de ponerlo en marcha, estoy de acuerdo con sus planteamientos.

Parece un poco contradictorio que se estén planteando desde el agravio más inversiones, más..., que yo comparto, claro, todo es mejorable por definición y todo el mundo cree que merece más de lo que recibe, sin duda. Pero la paradoja es que, cuando estamos hablando de incrementar las inversiones, hombre, la inversión más importante que en materia de infraestructuras se ha hecho en la ciudad está

parada, y no por responsabilidad de quien la ha hecho. Entonces, claro, tiene poco sentido que estemos en una actitud reivindicativa y lastimera de más inversiones cuando una inversión potentísima está en dique seco, y no porque el gobierno que la ha hecho haya decidido que esté parada. Entonces, un poco de coherencia yo creo que no nos vendría mal a la hora de explicarles a los ciudadanos cuál es la responsabilidad de cada uno. E, insisto, no lo quiero colocar desde el agrio debate, porque me interesa más la solución final, y estamos haciendo todos los esfuerzos. Y, en fin, yo creo que últimamente, lo decía el señor Anguita, y yo creo que el señor Marín lo ha comentado también, y el señor Millán como portavoz del PSOE, que efectivamente hubo un dirigente político a estos efectos de triste recuerdos, ¿verdad?, que dijo que nunca subiría en el tranvía. Bueno, yo creo que la responsabilidad de los dirigentes en la historia de las ciudades y de los diferentes ámbitos regionales o nacionales queda ahí, y supongo que no será de las cosas que más orgulloso se sienta, porque ha propiciado perder seis o siete años de vida para la ciudad. Y hablo de vida del comercio, hablamos de calidad del aire, hablamos de oportunidades de desarrollo de la pequeña y mediana empresa, hablamos de cambio climático, hablamos de nuestra responsabilidad..., bueno, hablamos de un conjunto de elementos que no hemos inventado...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene que ir acabando.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Voy terminando, señora presidenta.

... que no hemos inventado en Jaén ni en Andalucía. Pero que hemos trazado un camino que yo creo que es un camino que tenemos que perseverar en él, es el camino que todas las ciudades que están en la vanguardia en Europa están siguiendo, entre otras cosas porque no hay alternativa a la movilidad de las ciudades que no sea la complementariedad entre los modos de transporte, que no sea el reducir carga contaminante por cada uno de los desplazamientos, y tenemos que ir a ciudades más habitables, que tienen que ver con menos coches, más transporte público, más alternativas complementarias de transporte no motorizado, más peatonalización, ciudades más habitables.

Y este es el objetivo, y el que no esté en eso está a contramano de la historia, y esa es su responsabilidad.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Bueno, pues hemos terminado esta comparecencia agrupada.



## **10-17/APC-001197. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la inversión en infraestructuras portuarias del sistema portuario autonómico por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017**

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente comparecencia, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a informar sobre la inversión en infraestructuras portuarias del sistema portuario autonómico por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, u organismos adscritos a la misma, con cargo a la ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2017.

Y para ello tiene de nuevo la palabra el señor consejero por 15 minutos.

Cuando usted quiera.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Comparezco, efectivamente, en esta ocasión a petición del Grupo Popular, para dar cuenta de las inversiones hechas en materia portuaria en este último año.

Algunos datos de partida, que yo creo que ustedes conocen, pero por recordar: a lo largo de los 812 km de costa en Andalucía, el sistema portuario está compuesto por 39 puertos; el sistema portuario más importante de España: 32 puertos de titularidad autonómica y los 7 puertos estatales, competencia del Estado y de Gobierno de la nación.

En su conjunto, Andalucía posee una oferta de 22.492 atraques, con 79 instalaciones náutico-recreativas. De los 32 puertos, o áreas portuarias, de nuestra titularidad, 22 son puertos pesqueros, o albergan alguna actividad pesquera de forma compatible con el desarrollo náutico-recreativo. Es verdad que, en los últimos años, el planteamiento que se está haciendo —y de ahí una parte de la inversiones— va en la dirección de que la situación de la infraestructura náutica o pesquera no responda solo a ese objetivo, siendo muy relevante e importante, sino que el puerto sea un espacio donde haya también el desarrollo de actividades empresariales relacionadas con el sector terciario, lo que implica hacer un proceso de intervención para facilitar la permeabilidad entre el puerto y la ciudad y, por tanto, ser capaz de albergar actividades económicas y de favorecer el desarrollo y la actividad empresarial en las diferentes zonas.

La actividad pesquera ha supuesto también, o está suponiendo, una reconversión también en los últimos veinticinco años, como consecuencia de la integración en las políticas europeas y la definición de nuevos modelos de explotaciones sostenibles.

Durante el 2017, las inversiones llevadas a cabo por la Consejería, a través de la Agencia Pública de Puertos, en el sistema portuario ascienden en torno a seis millones de euros.

Les voy a relatar las más relevantes de las que hemos hecho, y haré una referencia también a lo previsto en el año 2018.

En total, más de sesenta actuaciones, repartidas en veintidós municipios andaluces.

En la provincia de Almería, la inversión ejecutada alcanza los 393.000 euros. Destaca el puerto de Adra, las actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del sistema eléctrico y alumbrado, y varias actuaciones de mantenimiento del puerto.

En el puerto de Villaricos, actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del sistema eléctrico, restitución de calados, y el desarrollo de estaciones de mantenimiento.

En el puerto de Carboneras, Garrucha y Roquetas de Mar, se han desarrollado actuaciones de mantenimiento de diferentes elementos públicos.

Y en la provincia de Cádiz, la inversión ha alcanzado 1.881.000 euros. En concreto, en el puerto de Barbate, mejora de la eficiencia energética, de la fábrica de hielo, dragado de la bocana, mejora de las condiciones de trabajo en la explanada de la lonja, y actuaciones de mantenimiento.

El puerto de Chipiona, la mejora de espaldón y del sistema de fijación de pantalanes, y actuaciones de mantenimiento del puerto.

En el puerto de Conil, restitución de calados, con dragados.

Y en el puerto América, en Cádiz, la mejora de la integración puerto-ciudad, actuaciones para la regeneración industrial y también, lógicamente, actuaciones de mantenimiento.

En el puerto de Rota, la mejora de la tecnología, el sistema de comercialización de la lonja, el dragado de la bocana, el proyecto de apertura peatonal a la escuela de vela —que avanza en esa filosofía de integración puerto-ciudad a la que me refería—, restitución de calados, y actuaciones de mantenimiento.

En Sancti Petri, la restitución de calados y el desarrollo actuaciones, también de mantenimiento.

Y en el puerto de La Atunara, en La Línea de la Concepción, en Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, y en el puerto de Gallineras, en San Fernando, se han desarrollado también diferentes actuaciones de mantenimiento.

La provincia de Huelva ha tenido una inversión de 235.753 euros, y las más relevantes actuaciones han sido:

En el puerto de Punta Umbría, la reparación de defensa del muelle pesquero, reparación de la lonja y varias actuaciones de mantenimiento.

En el puerto de Sanlúcar de Guadiana, realización de frentes portuarios y mejora de la accesibilidad del antiguo cargadero de mineral de Alaja.

Y en el puerto de Ayamonte, Isla Cristina, Mazagón, El Rompido, Río de Piedras y el Terrón, el desarrollo de actuaciones de mantenimiento.

Por último, en la provincia de Málaga, la inversión ha sido de 1.193.436 euros, y se han llevado a cabo actuaciones en el puerto de Caleta de Vélez, obras de integración del puerto con el núcleo urbano de Vélez-Málaga, concluidas hace escasamente un mes. Se ha hecho una eliminación del muro de cerramiento que existía, conectando así el entorno urbano con el viario de la Caleta, la construcción de un tramo de carril bici y la mejora del saneamiento de la zona del puerto.

En el puerto de Estepona, restitución de calados y actuaciones de mantenimiento.

En el puerto de Fuengirola, el cerramiento perimetral de la zona de poniente y actuaciones de mantenimiento. Y el desarrollo de actuaciones, también de mantenimiento, en el puerto de Marbella.

Entre las actuaciones realizadas, las más relevantes, en términos presupuestarios, ha sido el de la Caleta de Vélez, como antes les he señalado, que por sí mismo ha tenido 856.000 euros de inversión; el de Rota, con 716.000; el de Conil, con 458.000; el de Estepona, con 406.000; el de Santi Petri, con una inversión de 328.000, y el de Barbate, con una inversión de 204.000 euros.

Destacar también las actuaciones desarrolladas para la restitución de canales de acceso a los puertos de Villaricos, Barbate, Rota, Conil, Sancti Petri y Estepona.

Y de cara al 2018, la inversión que estimamos en los puertos será de 13.400.000 euros, y las actuaciones que se desarrollarán a lo largo del año van a beneficiar, fundamentalmente, a los puertos de Garrucha, Barbate, Sanlúcar de Barrameda, Isla Cristina, Ayamonte y Punta Umbría. Entre estos proyectos, destacarles los trabajos que se desarrollarán en el puerto de Garrucha, donde se procederá a la urbanización y acondicionamiento urbano de la superestructura del túnel de acceso, construido para agilizar el intenso tráfico de camiones en estas instalaciones para el transporte de yeso. Saben ustedes que es la principal actividad comercial del puerto de Garrucha.

Además, se acometerá también el dragado de la bocana y la reparación del dique de abrigo de este puerto, así como obras de reposición del muelle comercial.

En el puerto de gaditano de Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, se adaptará la explanada para su uso como área de reparaciones portuarias y se mejorará el sistema de defensa y el acceso al muelle.

También en la costa gaditana, se realizarán mejoras en los puertos de Conil, Sancti Petri, en Chiclana, San Fernando y Puerto América, resaltando, sobre todo, las obras del puerto de Barbate, donde se ejecutarán actuaciones sobre el cerramiento del recinto para mejorar los accesos al mismo desde el exterior.

En litoral onubense, está previsto realizar trabajos en el puerto de Isla Cristina, con la mejora de la seguridad del sistema de defensa, con la iluminación del muelle de la lonja y la ordenación y reurbanización del vial del muelle pesquero. Además, se va a realizar un dragado de mantenimiento del canal de acceso, y se intervendrá también en los cuartos de redes. En el puerto de Punta Umbría, se mejorará la pavimentación y accesibilidad urbana del recinto. Y, en Ayamonte, se adecuará y se integrará su frente portuario. En el puerto de Mazagón, se realizarán trabajos de adecuación y de mejora de la accesibilidad a sus instalaciones, mientras que la del Río Piedras, desarrollaremos un dragado de mantenimiento.

Y, por último, en la costa de Málaga, se impulsarán diversas actuaciones de mejora en los puertos de Marbella y Fuengirola, así como la organización de la explanada pesquera en el puerto de La Caleta de Vélez.

Gracias, señora presidenta.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Y ahora tiene la palabra el señor Bueno, por el Grupo Popular.

Cuando usted quiera.

### El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, en algo estamos de acuerdo: en la importancia que tiene el sistema portuario andaluz para nuestra tierra, que yo creo que, a estas alturas, cada vez hay menos gente que duda de este asunto. Y, evidentemente, me refiero a la importancia que tiene en los términos, también, en los que usted... algunos ha expresado. No solamente desde el punto de vista del empleo —que lo es, muy importante—, generador de recursos pesqueros, del turismo, del deporte, sin olvidar tampoco que significa una vía importante de comunicación en nuestra tierra.

Por eso, señor consejero, y en este ya empezamos a no estar de acuerdo, no entendemos el abandono sistemático al que tiene sometido este gobierno a los puertos de Andalucía. Y, si no es así, tendrá que explicarnos los datos de que disponemos, y que intentaré recordárselos en esta intervención, amén de los que usted ha dicho.

La política del Gobierno de Andalucía en todos estos años, en el tema de puertos andaluces, está mucho más cerca, una vez más, de anuncios y de planes incumplidos que de realidades palpables. Y se lo tenemos que decir, señor consejero: está más cerca de la desidia que de la apuesta seria y certera por los puertos andaluces. Y ello a pesar, como hemos dicho, que coincidimos los dos, en la importancia que tienen para contribuir al desarrollo de nuestra tierra.

Tengo que, también, empezar diciéndole que no es fácil el control de lo que hacen cuando el modelo, bastante común en el Gobierno de la Junta Andalucía, es el de la agencia pública.

Este modelo, como tal, usted lo sabe, supone un retraso en conocer los datos de las liquidaciones presupuestarias; al menos, con dos años de retraso. La Agencia Pública de Puertos de Andalucía no es una excepción, no es menos. Y así, los últimos datos, por ejemplo, que tenemos del Programa de Actuación, Inversión y Financiación de los Puertos de Andalucía, pues son los del año 2015. Probablemente, en las próximas semanas conozcamos nuevos datos, pero serán lo del 2016. Como le decía, dos años de retraso.

Pero lo que sí tenemos son datos de las transferencias que realmente hacen desde la Consejería de Fomento para tener una idea aproximada de la apuesta realmente que hacen ustedes por los puertos de Andalucía. Y estos datos, si me lo permiten, nos hacen ser todavía más pesimistas y críticos con este asunto. La impresión es que a ustedes los 32 puertos, de los que usted hablaba de titularidad pública de la Junta Andalucía que tiene nuestra tierra, les importan más bien poco. Y ese es el motivo fundamental de nuestra comparecencia: hablar de esos 32 puertos.

Y voy a intentar resumir lo máximo posible los datos de que disponemos.

Mire usted, los datos de inversión en puertos de Andalucía a nivel general y en el transcurso de los diferentes marcos programáticos de inversión, señor consejero, son un auténtico fiasco. Y dígame usted lo contrario.

De los 250,7 millones de euros que dijeron que iban a invertir en los puertos de Andalucía, a través del PISTA 2007-2013, solo ejecutaron un 57,8%, es decir, invirtieron realmente 145 millones de euros.

Pero es que en el marco que plantean ahora del PISTA 2014-2020, también para puertos, la ejecución no la sabemos todavía porque no hemos llegado a 2020, pero nos supone de forma escandalosa la cifra que ya aportan, la cifra es de un 72,9% menos que la que aportaban para el marco anterior, porque la inversión, las cifras de inversión en puerto a lo largo de los años, desde el año 2012, señor consejero, ha caído en picado. Y podrá usted decirme que son años de apertura económica por el tema de la crisis, pero es que en el año 2016 y en el año 2017 no ha mejorado la situación, sino que incluso ha ido a peor.

Pero además de estos datos generales también podemos ir al dato más concreto, el que le decía y el del presupuesto de la Consejería de Fomento y Vivienda y de las transferencias que salen para la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Hay unas transferencias de capital relativas a financiación de la agencia, que sí ejecutan con un índice aceptable, incluso del cien por cien, pero la cantidad menor. El problema es que la más importante, la transferencia para financiar —y usted lo ha puesto de manifiesto en su intervención— la importancia de eso, la mejora de integración puerto-ciudad y las áreas portuarias obsoletas vuelven a aparecer, señor consejero, datos vergonzantes de ejecución, de 8,9 millones de euros del año 2016 solamente ejecutaron el 10%, de 8,9 millones de euros solo el 10% en esta transferencia.

Y de presupuesto del año 2017 hasta la fecha, el dato que tenemos, a 30 de noviembre, han ejecutado el 25%. Con lo cual, no ha mejorado sustancialmente ni mucho menos. Creemos que un 10% o un 25% son cantidades bastantes exiguas.

Pero es que, además, vuelven a presupuestar 7,9 millones de euros en este programa que le estoy hablando para el año 2018. Pero, señor consejero, vuelvo a tirar casi exactamente otra vez del discurso que tenemos para carreteras y para el tema de infraestructuras y para el resto de infraestructuras públicas en Andalucía, vuelven ustedes a decir que van a hacer lo mismo otra vez. Y, permítame la expresión, señor consejero, no se cortan un pelo, dicen otra vez lo mismo y lo repiten año tras año. Por si acaso usted no se acuerda, yo se lo voy a recordar. Miren, vuelven a decir para el año 2018, que van a iniciar las obras de urbanización y acondicionamiento la superestructura del túnel de acceso al puerto de La Garrucha o a la reparación de su dique de abrigo en Almería. Ya lo dijeron en el año 2016 y en el año 2017.

El cerramiento del puerto de Barbate en Cádiz, que usted se ha referido a él. Lo decían en el año 2016, en el año 2017 y en el año 2015.

La ordenación y reurbanización del vial norte del puerto de Isla Cristina, en Huelva. También se ha referido a él, lo decían en el año 2015, en el año 2016 y en el año 2017.

La urbanización de la explanada pesquera del puerto de La Caleta de Vélez-Málaga. Lo decían en el año 2016 y en el año 2017.

Y así, y así siempre, señor consejero, no me negará usted que estamos, una vez más, ante el día de la marmota, pero en el asunto de carreteras, en el asunto de infraestructuras públicas y también el asunto de puertos de Andalucía.

En otro orden de cosas, me gustaría también recordarle ese acuerdo del Consejo de Gobierno del año 2013 donde se hablaba de un Plan Director de Puertos. No sabemos en qué momento está el Plan Director de Puertos, al que usted también se refirió en una comparecencia en este mismo Parlamento en comisión en el año 2016, que decía que al final del año 2016 estaba ese plan director. No sé si está, la verdad es que tengo la duda, lo hemos buscado, no lo hemos encontrado. Si usted hoy me dice que existe, pues yo le diré que no lo conocía y tendré mucho gusto en leerlo, en comentarlo y en criticarlo, si hace falta, o no criticarlo si no hace falta. Pero ¿ese Plan Director de Puerto en qué se ha quedado? Nos gustaría que nos lo dijera.

Y después, para terminar, un último ejemplo de la política, es una noticia de ultimísima semana, y que, al fin y al cabo, lo que acentúa es esa política de castigo, que no sabemos muy bien por qué, a la que tiene usted sometido a muchos..., a los puertos de titularidad andaluza en Andalucía, y me refiero a este varapalo que le ha dado el TSJ...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que acabar.

El señor BUENO NAVARRO

—Termino en este momento.

... ese varapalo le ha dado el TSJ sobre el cobro de tasas irregularidades entre el año 2013 y 2017 a los usuarios de puertos de Andalucía, y que tendrá usted que devolver en la no exigua cantidad de 60 millones de euros, casi seis veces más de lo que usted pretende invertir este año en puertos de Andalucía.

Nada más y muchas gracias, señor consejero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra por siete minutos.

Gracias.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, está usted haciendo una declaración sobre la coincidencia de lo que representa para Andalucía el sistema portuario, tanto de la perspectiva náutico-recreativa como pesquera, y todo lo que representa de apertura de oportunidades en ese proceso de actividades terciarias que exigen, lógicamente, que los puertos miren también no solo al mar, sino a la propia ciudad, y de ahí las inversiones, una parte de las inversiones que estamos haciendo en el sistema de integración puerto-ciudad.

A partir de ahí, dice usted que las inversiones no corresponden con lo que anunciamos. Yo le he dado algunos datos que se los vuelvo a reiterar y les invito a que se pase usted por estos puertos para que vea usted si al final se han ejecutado esas inversiones. Desde asuntos, en principio, presupuestariamente menos relevantes, pero imprescindibles para el funcionamiento de la ciudad portuaria, le he señalado uno de los puertos más pequeños de Andalucía y, además, que está justo en el extremo del Levante español, ¿verdad?, de la costa andaluza, que es el puerto de Villaricos, donde se ha hecho una mejora del canal de acceso con un dragado y se ha hecho la mejora de la iluminación. Le cito ese como un elemento pequeño, si quiere, referido a un puerto pequeño, pero fundamental para la integración de la actividad también náutica recreativa y pesquera allí.

Pero he hablo del puerto de La Caleta de Vélez, con una inversión de 856.000 euros. Hace no más de un mes estaba yo en Málaga con el alcalde acompañando en esa simbólica puesta en servicio. Al final son los ciudadanos los que la ponen en servicio, pero está terminado desde hace poco, casi un millón de euros de inversión.

En el puerto de Rota, también hará tres meses, no más, hemos estado con esa inversión que ha estado por encima de los 700.000 euros.

Cita usted Garrucha y habla del túnel de acceso. Esa inversión ha sido superior a los 7 millones de euros, no ha estado financiado solo con cargo al año 2017, con antelación también, pero se ha puesto en servicio en el año 2017. Un túnel de acceso a las instalaciones portuarias en Garrucha que ha representado, efectivamente, que dejen de pasar en superficie, en un municipio que tiene que compatibilizar su actividad, afortunadamente creciente, desde el punto de vista turístico, con una actividad comercial muy importante en el puerto de Garrucha, que es el acceso para el suministro de yeso, que es una de las actividades comercialmente más importantes que tiene el puerto de Garrucha, en torno a 1.000 camiones diarios de tránsito en superficie. Que con la ejecución de ese acceso subterráneo, insisto, con una inversión de siete millones de euros se ha resuelto. Queda la parte de la superestructura de acondicionamiento, jardinería, pero la parte funcional de evitar que los camiones pasen en superficies está resuelto y, por tanto, era una inversión importante.

Ayamonte. En Ayamonte estamos en un proyecto que va a tener una inversión de entorno a cuatro millones de euros que va a ser a lo largo del próximo año ejecutada.

Hemos hablado también de inversiones hechas en Sancti Petri de 328.000 euros, en Barbate de 224.000 euros, y en Estepona de 406.000 euros.

Le he quitado algunas, no hablo de inversiones... Si quiere usted, le reitero todas las que han sido pormenorizadas en cada uno de los temas, unas más importantes en términos de volumen presupuestario, otras son menos importantes, pero funcionalmente allá donde se han hecho, porque, lógicamente, el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad y de acceso son elementos de mantenimiento, pero parecería que solo requiere una inversión. Todo el sistema de dragado requiere una inversión considerable a lo largo de todo el año.

Y, por tanto, yo sí le garantizo que lo que dice usted que contiene el plan PISTA para la ejecución de inversiones en el horizonte no de 2014-2020, como usted decía, sino del 2016-2020, el Plan PISTA lo aprobamos, creo que fue en diciembre del 2016, ¿verdad?, va a estar ejecutado en su totalidad, no tenga usted la menor duda, cuando llegue la evaluación del año 2020. Y nos gustaría ciertamente que hubiese más recursos para la inversión, y aquí hablamos de puertos, hablamos también de logística, que está contenida también dentro de la previsión de inversiones en el Plan PISTA, que tiene también que ver una parte importantísima con el presente y con el futuro de Andalucía, desde una perspectiva de aprovechar las oportunidades que supone tanto para la mejora de la competitividad de las empresas existentes como para focalizar la atención positivamente, como imán para instalar nuevas empresas en Andalucía. Y lo que mejoremos en el terreno de la logística tiene que ver con eso, reducir costes de producción de las empresas.

Y creo que en ese sentido también habría que plantearse, en fin, que ustedes, dentro de la legítima acción de control del Gobierno que tienen sobre Andalucía, están en la oposición, esa es su obligación, y yo lo respeto y lo saludo, también contribuyeran a hacer algo cuando hablamos del tema de la logística, que forma parte..., lo cito porque forma parte de las obligaciones también de la Agencia de Puertos, ¿verdad? Bueno, pues contribuyeran a que el Gobierno de la Nación se tomara un poco más en serio el desarrollo de la red de infraestructuras ligada a la Red Transeuropea de Transporte, que tiene que ver con que nuestra posición marítima, ciertamente imbatible, en ese crecimiento del flujo de comercio mundial, se acabe combinando la po-

sición marítima con las comunicaciones ferroviarias, con las comunicaciones por carretera y aeroportuarias y con los nodos logísticos que desarrollamos desde la consejería. Bueno, pues yo creo que ahí también sus buenos oficios deben ir dirigidos a plantear al Gobierno de la Nación que se tomara más en serio la necesidad de que ese desarrollo de la infraestructura ferroviaria, eslabón débil de la cadena logística, se implementara y hubiese recursos para desarrollarla en Andalucía.

Por tanto, no le quepa duda —y termino— de que su parte de control del Gobierno a mí me parece razonable, y su crítica la entiendo, en fin, fundada, ustedes son oposición, tienen que hacerlo. Creo que los datos que maneja no corresponden porque quizás no conozca la realidad de la inversión exactamente en los puertos andaluces, que yo le invito también a que dé una vuelta por ellos y lo pueda constatar. Y al tiempo que hace esa tarea de control del Gobierno haga también de sus buenos oficios una traslación al Gobierno de la Nación, que sostienen ustedes como partido, para que se ocupe más de los intereses de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Señor Bueno, tiene usted la palabra por tres minutos.

## El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta. Intentaré incluso no cumplirlos.

Señor consejero, hay que reconocer que usted habla de su libro y se queda tan a gusto, quiero decirle, y permítamelo, o sea, no hace ninguna referencia a casi nada de lo que le pregunto o por lo que le interpele y por lo que pido esa comparecencia, o no sabe y no contesta, o no sabe y no quiere contestar, que probablemente es ante lo que estemos. Usted ha hablado de su libro y se ha quedado tan tranquilo, y me parece muy bien, pero claro, ese no es el libro de todos los andaluces, que es por el que yo de alguna forma le interpele y le digo, ¿no?

Bien, los datos de ejecución. Son tozudos, los datos de ejecución no me los invento yo, no tenemos capacidad para eso. Necesitamos que el Gobierno nos cuente las cosas que hace con las cuentas públicas, cosa que hacen, evidentemente, y cuando nos dan esas cuentas nos damos cuenta de lo que ejecutan, con lo cual eso que dice usted de que el Plan PISTA va a ejecutarse y no nos quepa ninguna duda..., pues hombre, permítame el beneficio ese de la duda, entre otras cosas porque hasta ahora no lo han hecho, sería la primera vez en la historia de este Gobierno socialista en la Junta de Andalucía que ejecutan lo que dicen. Si estamos hablando en algunos casos de ejecuciones del 10% y del 25%, ¿cómo le vamos a creer que va a cumplir todo lo que dice que va a invertir hasta el año 2020? Salvo que las cantidades empiecen a rebajarlas y sean tan exiguas que es que, evidentemente, pues es que no merezca casi ni la pena la inversión.

Señor consejero, hay dos planteamientos que yo le he hecho que me gustaría que me respondiera ahora en su intervención, si es posible. Y no me vuelva a hablar de lo mismo, si es posible.



Una de ellas, el Plan Director de Puertos, un compromiso suyo en el año 2016, en sede parlamentaria, pero además del Gobierno en el año 2013, del Gobierno de la Junta de Andalucía en el año 2013, que me gustaría saber si existe y en qué consiste, y cuáles son sus objetivos, que es lo importante. Sobre todo, para que tengamos un documento serio, que es verdad que lo sería, para saber qué es lo que pretenden ustedes con los puertos de Andalucía que son de su titularidad.

En segundo lugar, qué tipo de responsabilidad, se lo he dicho también, existe para esas tasas irregulares cobradas y que le van a costar 60 millones de euros, 60 millones de euros al Gobierno..., les van a costar a todos los andaluces, porque han cobrado irregularmente a un montón de usuarios. Dígame qué tipo de responsabilidad existe ahí, o no existe ninguna, simplemente existe el cumplimiento de una sentencia, y aquí paz y mañana gloria.

Y después, reconozco que me ha sorprendido el final de su intervención, cuando habla, como siempre, del Gobierno de la Nación. Usted, cuando habla del Gobierno de la Nación, siempre habla con ejemplos, hoy ha hablado en términos generales, porque ya no puede ponernos como ejemplo la Algeciras-Bobadilla, señor consejero, porque ya le han dicho que va a terminarse en el año 2021 desde el Gobierno de España, con lo cual hoy no me la ha nombrado. Me la nombra siempre, hoy no me la ha nombrado porque ya la había nombrado el Gobierno hace unos cuantos días, y ha hablado ya en términos generales para que en la difusión de los temas generales nos perdamos y no sepamos realmente a lo que se está refiriendo.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, cierra usted con cinco minutos. Cuando usted quiera.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, señor Bueno, yo le he dicho antes que lógicamente respeto, aunque no comparta, su enfoque a la hora de hacer su crítica al Gobierno. Le he dado datos de cuáles son las inversiones que se están desarrollando en los puertos de Andalucía, y le he dicho que vamos a terminar con todo lo programado en el Plan PISTA entre 2016 y 2020. Yo no sé por qué se molesta usted... Claro, usted habla de niveles de ejecución presupuestaria. Si fuese un partido extraparlamentario, pues ciertamente yo no haría referencia a lo que ustedes allá donde tienen la responsabilidad de gobierno están haciendo, que tiene que ver también con los intereses de Andalucía. Y yo comprendo que a usted no le guste que le recordemos esto, porque claro, de ejecución presupuestaria hace pocos días, no hará más de diez, dos semanas, no más, aparecía en los medios de comunicación, a respuesta a una pregunta hecha en el Parlamento nacional, que el nivel de ejecución presupuestaria de lo programado en Andalucía era del 25%; 25%. ¿Y sabe usted cuánto se programó en Andalucía por parte del Gobierno de España en 2017? El 13,5% de las inversiones que el Gobierno hacía en el conjunto del Estado. ¿Y por qué cito esa cifra como elemento de contraste respecto al 18%? Porque somos el 18%

de andaluces españoles, o de españoles andaluces, ¿verdad? Y si somos el 18%, parecía razonable que lo que acabe invirtiéndose en Andalucía sea el 18% de lo programado en el conjunto del Estado. Que yo sé que es poco, y el Estado debería programar más, verá cómo lo hace, porque estamos en la mitad de la inversión que hacen los países europeos. Pero está claro que de lo que tiene, de lo que invierte, debería programar en Andalucía al menos el 18%. Que, por cierto, es lo que dice la Disposición Adicional Tercera del Estatuto de Autonomía, ley orgánica, no un apunte contable, ley orgánica.

Si, encima de programar ustedes el 13,5%, ejecutan el 25%, yo le respeto que usted venga aquí a plantearle al Gobierno de Andalucía las exigencias respecto al óptimo cumplimiento de las inversiones programadas, pero lo que le digo también al tiempo es que la legitimidad moral que tienen, siendo el partido que sostiene al Gobierno de España, es bastante escasa, ¿eh? Y usted lo entenderá y le gustará o no, pero esto forma parte...

Y cuando habla de la Algeciras-Bobadilla, dentro de la Red Transeuropea de Transporte en su conjunto, usted sabe como yo que más allá del anuncio, que tiene que ver, probablemente, con tufos preelectorales del Gobierno de España, es imposible que para 2021 esté ejecutada esa obra. Esa obra es suficientemente compleja, desde el punto de vista ya no solo presupuestario sino desde el punto de vista técnico, como para que estando en el punto de desarrollo en el que estemos esa obra no esté concluida para 2021, de ninguna manera. Ojalá estuviera, ojalá estuviera, pero esa obra necesita un empuje presupuestario, y previamente al presupuestario, o simultáneamente, de definición de las soluciones técnicas, que está por encima de esa fecha. Entonces, ustedes, que están yo creo que en precampaña electoral, porque, en fin, da la impresión con algunos anuncios que yo creo que son poco consistentes, pues al final colocan mensajes, bueno, que no están mal, pero que usted sabe que no tienen consistencia.

El Gobierno de España, lamentablemente, en relación con las infraestructuras ferroviarias en Andalucía, y me refiero a la Red Transeuropea de Transporte en su conjunto, ¿eh?... red ferroviaria, pero particularmente la Red Transeuropea de Transporte, desde el año 2013, en que se aprobó el programa en la Unión Europea, ha hecho prácticamente nada. Y sí lo ha hecho en el litoral, en el litoral mediterráneo, que me parece bien, que no lo critico, lo que digo es que eso debiera haber estado complementado con las inversiones en Andalucía. Y ese elemento diferencial es el que va del 13,5%, del que se ejecuta el 25%, respecto al 18%, que sería lo exigible si estuviéramos cumpliendo lo que dice la Disposición Adicional Tercera del Estatuto de Autonomía, que por cierto mañana, como usted sabe, es el Día de Andalucía.

Gracias, señora presidenta.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y con esto hemos acabado las comparencias y pasamos al turno de preguntas.

Vamos a cambiar el orden... ¿No? ¿No puede? Pues entonces hacemos en segundo lugar la séptima, ¿no?

Vale, pues venga, empezamos con la primera.

### 10-17/POC-001488. Pregunta oral relativa al estado de la carretera entre Utrera y Los Palacios y Villafranca.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Entonces, la primera pregunta relativa a estado de la carretera entre Utrera y Los Palacios y Villafranca, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y, para ello, tiene la palabra la señora Escrivá.

Cuando usted quiera,

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Muchas gracias, señora presidenta, y lamento no poder ceder mi turno, pero es que me tengo que ir a la Comisión de Educación

Bueno, la carretera Utrera—Los Palacios es una carretera con gran importancia, con gran influencia de tráfico rodado dentro de la provincia de Sevilla. Esto es una opinión que tiene Ciudadanos, que tienen los vecinos de la zona, los empleados, los trabajadores, los empresarios y los cooperativistas, incluso la propia consejería, desde hace varios años. Y es que esta carretera tiene gran importancia, por su conexión a la autovía, por el gran número de empresas de transporte que hay y, también, por el gran número de cooperativas agrícolas. Pero la realidad es que esta carretera pues es una carretera de segunda categoría; no tiene arcén, tiene muchos puntos negros y tiene, en muchos casos, demasiados atascos y demasiados accidentes.

Es por ello que es necesario el desdoble de esta carretera, de la A-362, y un mejor mantenimiento de la misma. Sabemos que se ha reasfaltado en algunas ocasiones, pero, aun así, siguen existiendo puntos negros. Este necesario desdoble ya lo recogió, no solo su consejería en el 2011, sino la Consejería de Medio Ambiente, dando la autorización ambiental en el 2015. Pero es que, entre el 2011 y el 2018 en el que estamos, el único paso que ha dado esta consejería es esa autorización ambiental. En estos años, en estos últimos tres años, no se ha dado ningún otro paso para conseguir esta necesaria carretera. Muchas veces, hablamos de que las empresas necesitan crecer, necesitan mejorar en su competitividad, necesitan dar más empleo. Pero claro, cuando nos piden medidas concretas, pues nos quedamos cortos; nos quedamos cortos en medidas tan necesarias como tener unas buenas infraestructuras; unas buenas infraestructuras que, en esta carretera, pasarían pues por tener dos carriles en cada sentido, por tener un arcén, por tener el necesario, también, carril bici. Por eso, ante, bueno, la lentitud en el cumplimiento de sus propias promesas, y ante la esperanza de que se hagan, por fin, actuaciones de mantenimiento y que, más pronto que tarde, llegue este ansiado desdoblamiento, le pregunto, señor consejero: ¿qué actuaciones tiene usted previstas a corto y a medio plazo?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, la carretera A-362, que une Utrera y Los Palacios, es una carretera importante, que comunica la autovía Sevilla—Utrera y la autopista AP-4. Le voy a dar un dato de flujo de tráfico; me referiré después a las tareas de mantenimiento—inversión que hemos hecho, y las que tenemos previstas hacer. Pero no quiero dejarle en la duda, porque yo creo que usted hace una afirmación voluntarista, porque me parece razonable... A mí también me gustaría que hubiese recursos para plantear desdoblamientos de carreteras —esta y otras muchas en Andalucía—, pero la asignación racional de los recursos hay que plantearla, cuando se tiene la responsabilidad de gobierno, desde una lógica, que es la priorización de gasto. Esta carretera tiene un flujo de tráfico de 6.700 vehículos/día. No está previsto, en el Plan Pista actual —es decir, hasta el 2020—, el desdoblamiento. ¿Y por qué no está previsto? Pues, sencillamente, porque las actuaciones de desdoblamiento, cuando se plantean en carreteras, tienen que estar justificadas con flujos de tráfico que estén en torno a los catorce o quince mil vehículos, no menos. No llega ni a la mitad.

No le voy a hablar solo de la limitación de los recursos, que usted sabe que tenemos, con la infrafinanciación de Andalucía. Pero, además de eso, además de eso, es que el flujo de tráfico que tiene la carretera no justifica, en este momento, su desdoblamiento. No digo que en un horizonte futuro... La revisión del Plan Pista pues se hará a partir del año que viene, y habrá otro horizonte, pero, con los datos actuales, no hay justificación, en principio, para que esto esté a la orden de prioridad uno para el desdoblamiento. Es más, si fuésemos a la financiación de fondos FEDER con un planteamiento de este tipo, ni siquiera sería elegible. La aplicación de fondos europeos para el desdoblamiento de una carretera con este flujo de tráfico no lo acepta siquiera la Unión Europea.

¿Qué hemos hecho en tareas de mantenimiento y conservación? Entre el año 2016, se mejoró el firme de cinco kilómetros primeros, con una inversión de 130.000 euros. En el 2017, se actuó entre los kilómetros cinco y ocho, actuaciones que han tenido un importe en torno a los 50.000 euros. En estos momentos, se está licitando un contrato para la mejora de firme en las carreteras de Sevilla, que va a permitir actuar también en el recorrido interurbano de la A-376, en los kilómetros ocho y nueve, en la zona próxima a la autopista de peaje. La licitación salió ya en el *BOJA* la semana pasada, y va a representar una inversión en torno a los 77.000 euros, junto el tramo que le digo, con 1,5 kilómetros también de la A-32, que supone la travesía de Los Palacios entre la AP—4 y la N—4.

Por tanto, estamos haciendo una inversión en estos últimos años; vamos a continuarla con lo que tenemos previsto en la licitación. Y creo que las condiciones de la carretera, en términos de seguridad y en términos de adecuación al tránsito que tiene, con ese flujo de vehículos, está razonablemente atendida. ¿Sería mejor tener un desdoblamiento? Sin duda. Hemos hecho otra intervención, también en 2017, para corregir una rasante por hundimiento, con una inversión de en torno a 37.000 euros. En definitiva, como usted ve, actuaciones hechas, actuaciones programadas que, en definitiva, suponen la ocupación, como no es de otra manera posible, que una vía, no de mucha longitud, pero sí importante en la comunicación entre dos ejes de gran capacidad, forme parte de las acciones que la Consejería tiene prevista.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

Tienes unos segunditos. Si los quieres...

La señora ESCRIVÁ TORRALVA

—Soy muy corta.

Señor consejero.

Puede que ahora no tenga el tráfico necesario, pero es que, dentro de un año o dos, cuando esta autopista esté liberada, nos vamos a encontrar con un problema. Entonces, creemos que las soluciones deben ir antes; no siempre, digamos, ser reactivos, en vez de proactivos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, puede usted responder brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Un minuto.

Vamos, aparte de las inversiones que le estoy diciendo, que creemos que justifican, lógicamente, el flujo de tráfico que tiene la carretera, el desdoblamiento de ese tramo de carretera tiene un importe de 51.580.000 euros; no es una cantidad que esté en las capacidades... Le digo: primero, porque no existen los recursos, y segundo, como le digo, porque el flujo de tráfico no lo justifica en ninguna de las circunstancias, con los 6.000 vehículos diarios que tiene de flujo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

## 10-18/POC-000356. Pregunta oral relativa a construcción de estación de autobuses de Loja, Granada.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la construcción de estación de autobuses de Loja, Granada. Y para ello tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Castellano.

Cuando usted quiera.

El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, antes de preguntarle sobre la estación de autobuses de Loja, o el apeadero de autobuses de Loja, yo quiero manifestarle que hoy es un día importante para mi ciudad, para la ciudad de Loja, porque por fin ha salido a licitación una carretera que demandaban los vecinos de la pedanía lojeña de Ventorros de San José, los propios de la ciudad de Loja, y que en esta misma comisión, hace ya tiempo, pues le demandábamos a la Consejería. Y su consejería, pues ha cumplido con lo que manifesté; por tanto, la licitación de esa obra, por importe, prácticamente, de siete millones de euros; por tanto, es un día importante para Loja.

Lamentablemente, el tema que le voy a preguntar no es lo mismo; no es igual porque no tenemos, a estas alturas, una estación de autobús, un apeadero, en una ciudad de más de 20.000 habitantes, como es Loja. Y no lo tenemos no por culpa de su consejería ni del Gobierno andaluz, sino por una dejadez, una situación de dejadez, que hoy le voy a preguntar, para que me confirme si es así o no es así, por parte del Ayuntamiento de Loja, que, una vez que cambió el Gobierno municipal, decidió en el año 2011 —mediante un escrito que tengo aquí, junto a mí—, ni más ni menos, renunciar al convenio y a la construcción de la estación prevista de autobuses, porque no le parecía bien a su socio de Gobierno la ubicación de la misma, renunciando a unas infraestructuras necesarias, muy necesarias, no solamente para los lojeños y lojeñas, sino también para la comarca y para cualquier..., y para todos los viajeros que decidan usar este servicio. Por tanto, ahora tienen que ir a una parada, que es, ni más ni menos, que una marquesina habilitada por el propio ayuntamiento y que carecemos de esa infraestructura.

La Junta en su día se lo dijo claro al ayuntamiento. Le dijo que tenía que firmarse un nuevo convenio, hablamos del año 2012, y que había que poner a disposición unos terrenos si no se decidía la construcción o se renunciaba a los que estaban previstos en su día. Por tanto, el requisito era para la firma del convenio evidente, era disponer de esos terrenos, para lo cual el ayuntamiento, y lo conocemos por los debates plenarios, lo que ha hecho es jugar al despiste y al gato y al ratón en cuanto a decir que ofrece terrenos, pero luego no concretarlos. Y cuando los concreta decir que puede haber otros, pero ni mucho menos sabemos, y es lo que quiero preguntarle, si a estas alturas ha puesto ya el Ayuntamiento de Loja a disposición de la Junta de Andalucía alguna parcela adecuada a las necesidades, en definitiva, de la construcción de esta infraestructura, que este grupo parlamentario entendemos que es fundamental para Loja y para la comarca, en definitiva, la construcción de una estación de autobuses en Loja.

Gracias, presidenta.

Gracias, consejero.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

## El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Comenzaba usted en su intervención haciendo referencia a un tema que yo tampoco quiero dejar pasar por alto. Fue objeto de tratamiento en esta comisión por su parte. Y efectivamente el *Boletín Oficial de la Junta Andalucía*, casualidades..., publica hoy precisamente la licitación de esta obra de Ventorros de San José, que tiene un importe entorno a siete millones de euros. Y es una inversión importante, importante para Loja, importante para el conjunto de la red viaria de Andalucía. Por lo tanto, hemos cumplido el compromiso que habíamos asumido con el ayuntamiento y con los vecinos, fundamentalmente, y lo que representa de oportunidad y mejora de las condiciones y la actividad productiva en una zona donde la producción agraria es importante y la comunicación, al final, condiciona, va a condicionar positivamente el desarrollo de actividades empresariales y de empleo.

En relación con el tema que usted me plantea, el 18 octubre del 2016 tuvo entrada en la consejería un certificado del pleno del Ayuntamiento de Loja porque solicitaba la extinción del convenio que se firmó en 2010 para la construcción de un apeadero de autobuses. Y se proponía, en principio, teóricamente, un emplazamiento alternativo. Sin embargo, lo cierto es que el ayuntamiento no ha llevado a cabo el procedimiento que se requiere para esto, y la situación es que ha extinguido el antiguo convenio. El ayuntamiento debe trasladarnos, si tiene voluntad de que podamos contribuir a la construcción de la estación de autobuses, nos tiene que trasladar una propuesta formal de suelos que reúnan los requisitos técnicos de buenas condiciones de emplazamiento y accesibilidad, jurídicos desde el punto de vista de que sea el titular el ayuntamiento de los terrenos, que esté libre de cargas, que estén adecuados urbanísticamente al planeamiento de la ciudad, porque a partir de ese momento es el momento en que podemos plantear, lógicamente, desde la Dirección General de Movilidad retomar lo que acabó siendo extinguido por decisión del Ayuntamiento de Loja, no por parte de la consejería. La posición del Gobierno de Andalucía y de la Consejería Fomento es seguir metiendo el hombro para facilitar dentro de la movilidad, efectivamente, que esa estación de autobuses se pueda construir.

Pero estamos a la espera de que la extinción, la petición de extinción por parte del ayuntamiento de aquel acuerdo de 2010 sea sustituido por una propuesta concreta de terrenos que tengan las condiciones de idoneidad, que tenga las condiciones de adecuación al planeamiento, que tenga las condiciones de adecuación en términos jurídicos de que es titular el propio ayuntamiento, de que el emplazamiento es idóneo y de que no tiene cargas

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 484

X LEGISLATURA

27 de febrero de 2018

---

Por tanto, una vez que el ayuntamiento cumpla con esa obligación, nosotros estamos dispuestos, lógicamente, a reproducir las condiciones del acuerdo que en 2010 sirvieron para avanzar en este tema. Estamos a la espera.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

  

---



## 10-18/POC-000184. Pregunta oral relativa al colapso en los accesos a Sierra Nevada

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta relativa al colapso en los accesos a Sierra Nevada. Es propuesta por el Grupo Ciudadanos.

Y para ello tiene la palabra el señor Funes.

Cuando usted quiera.

El señor FUNES ARJONA

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, semanas atrás hemos conocido a través de los medios de comunicación, la prensa, de la radio e incluso de la Dirección General de Tráfico, como uno de los pilares de la economía granadina, posiblemente el pilar más significativo, se ha visto afectado por condiciones de acceso desde la A-395. Nos referimos, como usted sabe, pues a la subida a la estación de esquí de Sierra Nevada, que ha sufrido y viene sufriendo cortes motivados por una densidad de tráfico muy importante. Esto señala o significa que estamos ante una infraestructura que se ha quedado muy pequeña para el número de visitantes que tiene la sierra granadina desde todos los puntos del país.

El parte de la Dirección General de Tráfico, de fecha 3 de febrero de 2018, señalaba un problema que hubo previo, generalizado por carreteras españolas, señalaba que la A-395 no había sido considerada como una carretera afectada por la nieve y el hielo, y que el colapso sufrido no había sido debido, por tanto, a la existencia de nieve, ni a la falta de infraestructura para retirarla. Significa, por tanto, que el colapso fue debido a la enorme densidad de tráfico que sufre, que sufrió y que está sufriendo.

También frecuentemente se ocupa totalmente el aparcamiento situado en Prado Llano, y esto, junto con la presencia de turismos aparcados en los andenes de la carretera, dificulta notablemente la fluidez del tráfico.

Esta carretera, a partir del kilómetro 8, tiene el mismo recorrido de hace exactamente 104 años. Y le he dicho también que Sierra Nevada es la infraestructura, digamos, lo que más aporta a la economía granadina. Aporta 411 millones de euros por temporada, casi el doble de lo que aporta la Alhambra y el Generalife, y la mitad de lo que suponen las exportaciones.

Aparte de esto, hay que tener en cuenta también las grandes emisiones de CO<sub>2</sub>, que son los principales constituyentes de los gases efecto invernadero.

Por todo esto, le quiero preguntar, señor consejero, si teniendo en cuenta esta situación que va a suponer un problema creciente, ¿se está estudiando por parte de la Administración autonómicas algún modo de viabilidad de una nueva infraestructura para acceder a la sierra que mejore sustancialmente la carretera que ahora tenemos, que supone un grave problema?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor Funes, mire, primera consideración.

Creo que no estaría mal que metiéramos en el análisis una carretera que discurre por suelos pertenecientes al parque natural y en menor medida al parque nacional. No es una carretera cualquiera y no es una carretera en la que las intervenciones puedan estar planteadas sin las limitaciones, todas la están a la legislación medioambiental, pero en un sitio que tiene la consideración de parque nacional y parque natural, con mucha más razón. Usted lo entenderá.

En cualquier caso, yo quiero decirle que la intensidad media diaria de tráfico aquí está 2.721 vehículos al día, que es de una intensidad relativamente baja. Es cierto que en la época invernal y en fines de semana particularmente, hay puntos de congestión de tráfico. Muchos de ellos, ocasionados por algunas retenciones que se producen por algún ciudadano que no lleva las condiciones de acceso adecuadas a la sierra, que cuando hay nieve no lleva cadenas, y se produce algún atasco y acaba generando un tapón que dificulta lógicamente el acceso.

Nosotros estamos haciendo una intervención, le doy estos datos. En el tramo inicial de la carretera, pero ahí estamos hablando del área metropolitana prácticamente de Granada, si hay flujos de tráfico de 17.000 vehículos al día. Pero ese es otro espacio, aunque forme parte del mismo eje de comunicación. Es al comienzo de la A-395, pero ahí tiene característica de autovía. Y en cualquier caso ahí tenemos el *BOJA*, en licitación, desde el 24 octubre, se hizo la licitación y estamos a la espera ya de la firma del contrato, una inversión superior a los 600.000 euros, que van a permitir una mejora de las condiciones de circulación, de fluidez de tráfico y seguridad vial en los accesos desde el enlace de Ogíjares. Esto es lo que tenemos programado en esa carretera.

Le digo también el plan PISTA se recoge no con horizonte temporal hasta el 2020, y si se planteara la revisión del Plan PISTA a largo de este año, el inicio, la revisión del PISTA para adecuarnos al marco comunitario europeo 2024, sí hay previsto una posible duplicación de calzada de la A-395 entre los túneles del Serrallo a Cenes de la Vega, que se encuentra también una tramo periurbano, y para lo cual se redactó un anteproyecto en el 2009 que tiene una inversión de en torno a 19 millones de euros.

Por tanto, teniendo en cuenta lo que es la parte casi periurbana, es que tiene condiciones de geometría mucho más ambiciosas y teniendo en cuenta las limitaciones que representa transitar por un parque nacional y por un parque natural, estamos haciendo un ejercicio de racionalidad para responder a esa creciente demanda que, afortunadamente, supone un espacio de gran importancia para la actividad económica y el empleo, como es Sierra Nevada.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Funes, tiene ocho segundos. Rápidamente.

El señor FUNES ARJONA

—Brevemente, señor consejero.

Usted, inteligentemente, no ha entrado en otras consideraciones, otros modos de acceso a la sierra que quizás habría que estar empezando a estudiar, dada la insuficiencia de la carretera.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Nada, gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

## 10-18/POC-000188. Pregunta oral relativa a proyectos de mejora de la carretera A-2078

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, pasamos a la tercera pregunta, relativa a proyectos de mejora en la carretera A-2078, propuesta por el Grupo Ciudadanos, y para ello tiene la palabra el señor Romero.

Cuando usted quiera.

El señor ROMERO JIMÉNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, cuarta pregunta oral en comisión y cuarta pregunta sobre una carretera. Yo creo que habría que indagar un poquito en el porqué.

Desde luego, yo... Estamos de vuelta con la A-2078 y tengo que empezar diciendo que, desde luego, el fin último que persigue Ciudadanos y que persigo yo también como diputado por la provincia de Cádiz es el desdoblamiento de la carretera, eso tiene que quedar muy claro. Yo no sé cuándo se producirá finalmente pero, desde luego, nosotros, esta es la intención, porque es de justicia, por seguridad, por fluidez y por desarrollo, tanto económico como turístico, señor consejero. Insisto, eso es justicia. Si usted alude siempre a los flujos de tráfico o a la circulación, o a las medias, a las estadísticas, yo tengo que decirle que, bueno, que hay una frase que dice que la estadística consiste en que si usted tiene dos coches y yo no tengo ninguno, pues, la media es que usted tiene un coche y yo también tengo uno. O sea, que no podemos irnos solamente a las medias, sino que tenemos que ir también ahí a las colas en verano, tenemos que ir también a los accidentes que se producen en esa A-2078 y tenemos que ir al visto bueno ciudadano, a la exigencia ciudadana y al visto bueno, también, en mociones en ayuntamientos, incluida Rota, por ejemplo, o en la Diputación Provincial de Cádiz.

Pero bueno, dicho eso, yo creo que quien la sigue, la consigue, y nosotros, insisto, al final lo conseguiremos. Ahora bien, nosotros, por responsabilidad, en el presupuesto del año 2018, por darle estabilidad a Andalucía y por conseguir hitos tan importantes como la eliminación del Impuesto de Sucesiones o que hubiera más presupuesto en sanidad y en educación, por exigencias, insisto, y por responsabilidad, exigimos una partida presupuestaria para la mejora de la A-2078 ya en 2018. Seis millones de euros, un millón de euros, como usted bien sabe, para mejorar la seguridad, y cinco millones de euros para mejorar el trazado entre Jerez y Rota. Comunicaciones y accesos a Rota, se llama la partida presupuestaria. Ya estamos 2018, han pasado dos meses, estamos prácticamente ya en marzo, el tercer mes de los doce, y yo no he visto todavía cuándo van a empezar las obras. Por tanto, yo le hablo en nombre de la ciudadanía, le hablo en nombre de los roteños, le hablo en nombre de los miles de conductores que pasan por ahí al año, aunque a usted la media no le satisfaga. Le hablo en nombre, también, de la plataforma por el desdoble de la carretera A-2078. ¿Cuándo se van a empezar las obras? ¿Cuándo vamos a, digámoslo así, hacer un poquito de justicia con esta carretera?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, en primer lugar, decirles que, efectivamente, no solo ustedes, en el acuerdo presupuestario 2017, sino la alcaldesa de Rota..., perdone, la alcaldesa de Jerez y el alcalde de Rota han planteado insistentemente este asunto, y la consejería es sensible al tema, y estamos cumpliendo con lo que pactamos con ustedes, estamos cumpliendo con lo que pactamos con ustedes.

Pactamos dos cosas. Primera, una intervención que era de 971.000 euros... bueno, un acuerdo, no tenía cifra, pero estaba en torno al millón de euros, que es un proyecto cuyo contrato se firmó el pasado jueves, día 22 de febrero. Por tanto, lo puede constatar. Salió a licitación la obra el 26 de julio, transcurrido el periodo de concurrencia empresarial. Sabe usted que lleva unos meses, se ha hecho la selección de la mejor oferta y el contrato se firmó el pasado jueves. Es decir, la obra estará empezada dentro de pocos días, de la primera de las intervenciones.

La segunda de las intervenciones..., esta primera va a consistir en una mejora de trazado en el punto kilométrico 7 de la carretera, que era el punto más conflictivo, y tenemos una segunda actuación, que tiene un importe de licitación de 4.886.000 euros. La suma de ambas está en torno a los seis millones de euros. Esta segunda intervención ya cuenta con alta en fondos europeos. Por tanto, la primera parte, que es la garantía de financiación, está resuelta. Va a suponer una actualización o una actuación en la totalidad del trazado, desde el punto kilométrico cero al 10,7, hasta la intersección con la A-491, y esta segunda actuación va a consistir en el ensanche de la plataforma de la carretera, dotándola de arcones, mejorando la capa de rodadura y el drenaje de la vía. Y, por tanto, con esto, sin, lógicamente, renunciar al horizonte futuro de poderla desdoblarse, pero los datos del índice medio diario, cuando lo digo, son los que dan, los medidores que hay puestos, no son otros. Ya nos gustaría tener capacidad de recursos para poder desdoblarse carreteras antes de los 14.000 vehículos diarios. Pero, con esta actuación, estamos convencidos, o con estas dos actuaciones, una de ellas contratos firmados e inicio inmediato y la otra en fase de licitación, dentro de muy poco, vamos a comprobar que se van a mejorar notablemente las condiciones de circulación y la seguridad en el tránsito.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señoría, tiene usted unos segunditos, si los quiere utilizar.

Muchísimas gracias. Vamos a dejar unos segunditos al consejero.

## 10-18/POC-000303. Pregunta oral relativa a arreglos de la carretera A-381 Jerez-Los Barrios, Cádiz

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Seguimos con las preguntas orales. Y continuamos con la cuarta pregunta, relativa a arreglos de la carretera A-381 Jerez-Los Barrios, Cádiz, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra el señor Saldaña.

Cuando usted quiera.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, usted conoce perfectamente que la autovía Jerez-Los Barrios es una de las carreteras más importantes de la provincia de Cádiz, y que une el área metropolitana, la ciudad de Jerez, con la Bahía de Algeciras o el Campo de Gibraltar. También usted sabe que es una autovía cofinanciada, aunque es competencia la Junta Andalucía, cofinanciada con el ministerio de España; que no es muy antigua, apenas el último tramo, si no me equivoco, se inauguró en el año 2005. Sin embargo, hay muchos tramos en esta carretera, que tiene un tráfico muy importante, y usted conoce evidentemente, en distintas zonas y están en mal estado, hay muchos tramos que están en mal estado. Usted anunció, recientemente, arreglos en la carretera, pero, sin embargo, se ha conocido que estos arreglos que usted anunció pues apenas suponen un 1,7% del total de lo que es la calzada de la autovía, con un presupuesto de un millón de euros, y un 80% está financiado por la Unión Europea. Y se ha conocido que solo afecta a 10 de los 174 kilómetros que tiene esta carretera, teniendo en cuenta los dos sentidos.

Dicho eso, y teniendo en cuenta que los arreglos necesarios son mucho mayores de lo que usted ha anunciado, ¿existe un estudio completo de los arreglos necesarios en esta carretera? Y si es así, ¿cuál es esa dimensión, desde el punto de vista presupuestario, y cuál es la previsión temporal que ustedes tienen para arreglar estos tramos en mal estado de la carretera Jerez-Los Barrios?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, efectivamente, hay en marcha dos proyectos de actuación en la carretera A-381 Jerez-Los Barrios, y es una carretera importante, no solo para la zona —sin duda que lo es—: forma parte de la Red Transeuropea de Carreteras; por tanto, forma parte de los ejes básicos de comunicación en el conjunto de Andalucía.

Sacamos a licitación el pasado 26 de julio una obra, por un importe de 1.499.000 euros; una obra que ha sido adjudicada ya. Y, por tanto, una vez adjudicada, estamos en el escenario previo al comienzo, solo a la espera de que se firme el contrato con la empresa adjudicataria, que será en pocos días. La intervención, con este presupuesto, va a significar actuar en los distintos puntos, a lo largo del trazado de la autovía, que los técnicos consideran que son los que tienen necesidad de ser corregidos: entre el punto kilométrico 25,8 hasta el 86,6, lugar donde enlaza con la autovía A-7. Los trabajos consistirán en el fresado de la capa de rodadura y posterior reposición, lógicamente, para mejorar la adherencia de los vehículos. Por lo tanto, en pocas semanas, estarán estas obras en desarrollo.

Junto a esto, hay segunda actuación de seguridad vial, que va a representar una inversión de en torno a 4.998.000 euros, y que tiene que ver con los túneles de la A-381, inversión que viene derivada de las obligaciones establecidas en la Directiva europea de túneles para mejorar las condiciones. Hay cinco falsos túneles, que ustedes conocen, en la carretera; fueron medidas que se plantearon como correctoras del impacto ambiental y como protección del medio ambiente, que permitían el paso de la fauna silvestre —estamos hablando del Parque de Los Alcornocales—, y, por lo tanto, la suma de esas dos intervenciones está en torno a los seis millones de euros.

Gracias, señora presidenta.

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña, tiene usted la palabra.

## El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, le agradezco que haya informado sobre las actuaciones de adaptación de los túneles, pero el problema real es un problema en lo que es la propia autovía y la rodadura. Yo discrepo con usted que la actuación vaya a ser en 60 kilómetros con ese 1.400.000; será que entre el kilómetro 25 y el 80 habrá actuaciones puntuales del fresado y la renovación; setenta kilómetros por 1,4 millones de euros, creo que usted se ha excedido o, a lo mejor, no lo ha explicado bien.

Pero le digo, no es solo eso. Yo no sé si usted lo conoce: hay badenes y baches en sentido descendente entre el kilómetro 86 y el 80, cosa que usted no ha hablado; en sentido descendente, entre los kilómetros 66 y 65, el carril de vehículos lentos en sentido descendente, conocido como el Puerto del Castaño, lleva años balizado y, por tanto, sin poder circular por el mismo; el tramo descendente, en el kilómetro 52 al 49, hay un importante número de badenes y baches parcheados; hay badenes en un tramo de un kilómetro, en sentido descendente, entre el kilómetro 29 al 27; badenes, en sentido descendente, entre los kiló-

metros 13 y 12; en sentido ascendente, gran número de baches y parcheados entre los kilómetros 34 y 35; igualmente, entre el 73 y 74; y, sobre todo, un gran tramo de siete kilómetros, entre el 80 y el 87, con grandes deficiencias en la calzada.

La pregunta es: ¿cuánto presupuesta todo esto, y cuándo tienen ustedes previsto hacerlo, al margen de la adaptación a la normativa de los túneles, o los falsos túneles, como usted bien ha dicho?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Señor Saldaña, no mal utilice las palabras que yo he dicho. Yo no he dicho que vamos a actuar en la totalidad entre el kilómetro 25 y el 86; he dicho que a lo largo del trazado, a lo largo del trazado de la autovía, desde el kilómetro 25 hasta el 86, a lo largo. ¿En qué puntos? En los puntos en los que, lógicamente los responsables técnicos... Yo no me atrevo a corregirles la plana, como usted entenderá, a ingenieros que tienen ya experiencia en el desarrollo, mantenimiento y explotación de carreteras, de cuál es el sitio donde hay que hacer un fresado, dónde hay que reponer firme, dónde hay que corregir un bache, dónde hay que hacer las cosas que entienden los responsables técnicos que hay que hacer.

Con ese presupuesto de 1.490.000 euros, 91.000, que eran los que era la licitación con la que salió la obra, entendemos que estará corregido lo que los técnicos entienden que es necesario corregir en esta importante infraestructura. Y, naturalmente, para el mantenimiento de esta misma, si hay más necesidades complementarias a esta, además de la inversión prevista en los falsos túneles, pues estará hecha en su momento.

Usted sabe que estamos, ahora mismo, en la provincia de Cádiz, que supongo que tendrá usted también interés en conocer, con otro conjunto de inversiones, que van a superar los veintitrés millones de euros a lo largo del año 2018.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.



## 10-18/POC-000305. Pregunta oral relativa a mejora en las carreteras de la Axarquía, Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y pasamos a la siguiente pregunta, también propuesta por el Grupo Popular, relativa a mejora en las carreteras de la Axarquía. Y, para ello, tiene la palabra la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO PÉREZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Doy por formulada la pregunta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

En la comarca de la Axarquía tenemos previsto, en estos momentos, llevar a cabo las siguientes actuaciones: una actuación de mejora de la seguridad vial en un tramo de ocho kilómetros, entre la A-356 de Casabermeja a Vélez-Málaga, en el término municipal de Vélez-Málaga. La A-356, sabe usted que es una vía de vertebración de la comarca de la Axarquía, y se va a llevar a cabo una rehabilitación estructural del pavimento y la mejora de la señalización vertical y horizontal. La inversión estará en 1.151.000 euros, y el proyecto se encuentra en fase de redacción, estará licitada en el año 2018. Y otra actuación, la mejora de seguridad vial en la carretera A-7207, de Canillas de Albaida a Torrox-costa, por Cómpeeta, en este caso en el tramo que transcurre en el término municipal de Torrox, desde el punto kilométrico 18,850, hasta el enlace con la Autovía A-7, en la N-340. El presupuesto previsto en esta obra asciende a 48.398 euros. Adicionalmente está prevista una subvención también al Ayuntamiento de Alcaucín para la mejora de seguridad vial en la carretera A-7205, para la construcción de una pasarela en el puente de Don Manuel.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Romero, tiene usted la palabra.

## La señora ROMERO PÉREZ

—Gracias, señora presidenta.

El Gobierno andaluz y su consejería tienen una deuda histórica con las carreteras de La Axarquía. Desde el Grupo Popular le queremos pedir, señor consejero, que trate a La Axarquía como se merece. Y el primero de los compromisos que debe adquirir, de inmediato además, es finalizar la carretera del Arco, un compromiso que el Gobierno andaluz adquirió hace 25 años. La Expo de Sevilla de 1992 hizo que la Junta fijara una serie de prioridades en materia de comunicaciones, entre ellas, y como proyecto emblemático, la carretera del Arco, para unir las principales ciudades de los extremos del litoral malagueño: desde Vélez-Málaga, en la zona más oriental, a Marbella, en la zona más occidental. Además, esta unión debía realizarse por el interior, lo cual ayudaría a resolver los problemas de comunicaciones de los municipios por los que discurriría esta vía.

Hoy, 25 años después, esta vía no solo no se ha llevado a cabo en su integridad, sino que ya no aparece ni figura entre las prioridades de la Junta de Andalucía para la provincia de Málaga. Del proyecto original solo se ha ejecutado el tramo, un tramo de 48,55 kilómetros entre Vélez y Casabermeja, y algo más de 34 kilómetros entre Marbella y Casapalma. Y ya no es solo una petición del Partido Popular, señor consejero, alcaldes como el de Almogía y Vélez-Málaga, los socialistas Cristóbal Torreblanca y Antonio Moreno Ferrer, lamentan que después de casi 30 años hablando de la carretera del Arco, esta siga sin ejecutarse. Y esta, señor consejero, es que no es una carretera más, es un eje vertebrador entre tres comarcas muy importantes de la provincia de Málaga: La Axarquía, el Guadalhorce y la Costa del Sol, comarcas en las que, además, en estos años ha ido creciendo la industria agroalimentaria y necesitan poder estar comunicadas de la mejor manera posible. Y parece que no hay ningún interés en concluir el tramo entre Casabermeja y la reciente variante de Casapalma. Año tras año este grupo, el Grupo Popular, ha presentado enmiendas en los presupuestos para que la Junta haga el tramo pendiente de la carretera del Arco, y para este presupuesto de 2018 también lo hemos hecho. Pero el Partido Socialista y Ciudadanos han votado no a nuestra enmienda, a la inclusión de 200.000 euros de inversión para finalizar este tramo.

Además, quiero también decirles que es muy necesario que se lleve a cabo el ensanche y la reparación de la carretera A-7204, que une Alcaucín con Periana...

## La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

## La señora ROMERO PÉREZ

—Acabo ya, señora presidenta.

... con Periana, Riogordo y Colmenar. Son muchos años de inacción y de cero apuesta presupuestaria, que ha ido generando ya, señor consejero, una deuda histórica con La Axarquía que el Gobierno andaluz debe saldar.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad, señora presidenta.

Le he dicho que vamos a hacer una intervención entre Torrox y en la A-356, Casabermeja-Vélez-Málaga, con una inversión de 1,2 millones de euros. Además, durante los últimos años también hemos hecho intervenciones en La Axarquía, con otro importe superior a 750.000 euros. Se ha reparado el firme en la A-704 y la A-7206, en los términos municipales de Periana, Viñuela, Alcaucín, Riogordo y Cómpeeta; en la A-4152, en Alfarnate y Alfarnatejo; y en la A-7001, en el término municipal de Málaga. En la A-356, la mejora y sujeción del firme en los términos municipales de La Viñuela, El Borge y Vélez-Málaga; y la reparación y deformaciones de Casabermeja y Vélez-Málaga. También, mejora longitudinal en el drenaje en la carretera A-402 y en los términos municipales de Periana y Alcaucín. Y tenemos una previsión de inversión global en el mantenimiento de la red de carreteras de Málaga por encima de los 8,5 millones, que se ejecutarán a lo largo del 2018.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

### 10-18/POC-000307. Pregunta oral relativa al carril-bici desde Alcalá de Guadaíra a Dos Hermanas, Sevilla

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa al carril bici desde Alcalá de Guadaíra a Dos Hermanas, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra la señora Martínez. Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, hoy le formulamos, una vez más, una pregunta sobre una vía fundamental en la provincia de Sevilla que une los dos municipios más industriales de esta provincia: Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.

¿Tiene previsto el Consejo de Gobierno realizar el carril bici asociado a la vía A-392 dentro del ejercicio presupuestario 2018?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Sí, señora Martínez, tenemos previsto. El proyecto está en redacción por parte de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, tiene una estimación presupuestaria de 3,6 millones de euros, y en cuanto esté concluido licitaremos la obra.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señor consejero, pero su respuesta es muy difusa. Tenga en cuenta que teníamos que estar, en febrero del 2018, inaugurando o poniendo en funcionamiento esta vía. Una vía de la que podemos decir que lleva 10 años en obras, que son 6 kilómetros y además —como le decía— una vía fundamental, porque va a conectar, va a abarcar a 200.000 habitantes de la provincia de Sevilla, que es fundamental que estén conectados, como son Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

Un eje, además, que ya se preveía en el Plan Director de Infraestructuras del año 1997, porque por esa vía pasan 16.000 vehículos diarios. Ha estado 5 años parada, señor consejero, y, bueno, finalmente cuando se ha licitado, tal y como usted ha anunciado ahora, que va a licitar el carril bici, cuando se ha licitado esta vía de la A-392, pues ha salido descafeinada, puesto que se licitó con un carril bici que finalmente se aparcó. Y, además, tampoco contempla la conexión con los núcleos urbanos, quedándose un kilómetro antes.

Por lo tanto, bueno, sí se preveía este carril bici en principio pero, finalmente, no sabemos, y usted no ha despejado los datos de cuándo lo va a hacer. Le recuerdo que fue el propio defensor del pueblo el que dijo en una resolución que tenía que hacerse con prontitud y, además, señalar una programación y unos plazos. Y, bueno, lamentablemente usted cuando ha ido también a visitar la obra, en octubre del año 2017, pues ha dicho que sí, que se va a hacer un carril bici totalmente aparte, que se va a licitar el proyecto, ha anunciado una cantidad, pero no sabemos cuándo se va a empezar ni cuándo se va a licitar.

Yo le reclamo hoy aquí un compromiso para que esa licitación sea lo antes posible, porque ya se ha retrasado la ejecución de la obra y, bueno, el carril bici tenía que estar inaugurado en este momento. Por lo tanto, no vuelva a aplazar una infraestructura necesaria, porque nos parece que es fundamental para esta vía. Así lo creen también, no solo el carril bici sino la vía entera, y usted así se lo dijo hace muy poco en la Cámara de Comercio a los empresarios de Dos Hermanas y a los empresarios de Alcalá, a las asociaciones FICA y TIC-SE, a los que quiero agradecer, desde luego, el impulso y su preocupación constante por esta vía. Y, bueno, ustedes yo creo que tienen que tomar en esta Cámara un compromiso para fijar una fecha, y que esa fecha sea al mismo tiempo en el que se termine la carretera, porque es posible y se puede hacer, señor consejero.

Nada más y muchas gracias.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

### El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, señora Martínez, usted sabe lo mismo que yo por qué desistimos que el carril bici se hiciera simultáneamente con la carretera, hubiese supuesto paralizar el desdoblamiento de la carretera. El proyecto está contemplado, tenía una afección importante a la acometida eléctrica y el saneamiento de la empresa Verolia, y tenía problemas también en relación con expropiaciones que afectaban al hospital del Tomillar. Decidimos, en lugar de parar la carretera, ejecutarla y, simultáneamente, hacer un nuevo proyecto de carril bici, que está

dentro de Plan Andaluz de la Bicicleta. Y no quepa ninguna duda de que lo vamos a ejecutar. Esta semana pasada hemos abierto la pasarela entre el Aljarafe y Sevilla, con una inversión importante que usted sabe que va a mejorar notabilísimamente la comunicación de un millón de ciudadanos, al final, vía peatonal y ciclista.

Y, por tanto, el compromiso es, una vez terminado el proyecto, licitar la obra de la forma más rápida posible y será a lo largo del año 2018. Estará concluida primero la obra de desdoblamiento entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, una obra importantísima por la que transitan —como usted señalaba— 16.000 vehículos al día, y estará también licitada la obra del carril bici, como elemento complementario de comunicación.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

---

## 10-18/POC-000357. Pregunta oral relativa a la mejora de la A-373 de Villamartín a Algotocín

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la mejora de la A-373, de Villamartín a Algotocín, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Ruiz.

Cuando usted quiera.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

—Gracias, presidenta. Buenas tardes a todos y a todas.

En primer lugar, antes de empezar la intervención, me gustaría mandarles un saludo a los vecinos y vecinas de Ubrique y a mis cortesanos y cortesanas, que nos están viendo a través de nuestra web.

La A-377, que une la sierra de Cádiz con la comarca de Ronda, y es la única salida de estos pueblos a la Costa del Sol, en su tramo de Ubrique a Cortes de la Frontera necesita un arreglo urgente, ya que se encuentra en muy mal estado y es bastante peligrosa.

Señor consejero, como usted bien sabe, desde que esta diputada entró aquí, en el Parlamento de Andalucía, en julio, está trabajando buscando la forma de poder arreglar esta carretera. He mantenido diversas conversaciones con usted, al igual que también las ha mantenido la alcaldesa de Ubrique. Hemos tenido también conversaciones con la Dirección General de Infraestructuras, al igual que también con las delegaciones territoriales tanto de Málaga como de Cádiz. Estamos trabajando de forma coordinada, sin hacer ruido demagógico y sin engañar a la gente, aunque sabemos que otros grupos políticos sí lo están haciendo, pero nosotros lo hacemos así porque gestionando queremos llegar a un acuerdo para conseguir un único objetivo, que no es otro que el arreglo de este tramo de carretera.

Como cortesana, que me importa mi pueblo y me duele también, sé de la importancia del buen estado de esta vía para el desarrollo tanto económico como turístico, no solo de los municipios de Ubrique y de Cortes sino también de todos los municipios de la zona. Ayudaría a seguir creciendo a la economía de Ubrique y que la economía de Cortes de la Frontera empiece a recuperarse, ya que también es sabido por todos las circunstancias en las que se encuentra. Son muchas familias las que trabajan en la marroquinería —por cierto, una marroquinería que es conocida en todo el mundo— y que tienen que ir de Ubrique a Cortes y viceversa para poder realizar su trabajo.

Termino diciendo que sé el compromiso de la Junta de Andalucía por intentar poner solución a este problema, al igual que también sé el problema de financiación que tenemos ahora mismo en la comunidad autónoma. Estoy segura de que si tuviéramos la financiación que nos corresponde no solo estaría arreglada esta carretera sino que estarían arregladas muchas más.

Entonces, mi pregunta es, señor consejero, ¿qué actuaciones se tiene previsto acometer desde el Consejo de Gobierno para mejorar la seguridad vial y su estado de conservación de la A-373?

Muchísimas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, han sido reiteradas las comunicaciones que yo he tenido con usted a lo largo de estos últimos meses, también con la alcaldesa de Ubrique. No hace mucho estuvimos en la puesta en servicio del tramo de carretera entre Manilva y Gaucín, que ha representado una mejora notabilísima en la comunicación en la comarca. Pero es cierto que esta carretera, que tiene un flujo de tráfico no demasiado elevado pero que es muy importante para la articulación territorial de la zona, necesita una intervención.

Tenemos una primera estimación en un proyecto que se está trabajando sobre dos millones, dos millones y medio de euros de inversión, entre los puntos que tienen más necesidades, Cortes de la Frontera y Algatocín, 36 kilómetros de longitud. Y dentro de pocos días estará el propio director general de Infraestructuras en la zona para entrevistarse con los responsables municipales de los diferentes ayuntamientos, porque la propuesta de intervención es una propuesta que debe estar concluida, en términos de redacción de proyecto, calculamos que en alrededor de tres meses. Y una vez terminado el proyecto, hecha la supervisión, y se iniciará el proceso de licitación, podrá tener una solución en términos de ejecución presupuestaria que permita realmente mejorar las condiciones de seguridad vial en una carretera que tiene un tránsito, bueno, desde el punto de vista de la orografía de la zona y de las condiciones medioambientales, complicado, tampoco se nos oculta, ¿verdad? Estamos en el Parque de los Alcornocales, estamos en una zona de sierra, el Parque Natural también de la Sierra de Grazalema, y por tanto tenemos que ser cuidados con la intervención.

Pero el compromiso de la consejería es firme, vamos a hacer la definición definitiva del proyecto, que ya le anticipo que está en ese entorno en términos presupuestarios y que en un plazo de tres meses esperamos tener terminado.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.



## 10-18/POC-000369. Pregunta oral relativa al arreglo de la carretera A-373 en el tramo entre Ubrique, Cádiz, y Cortes de la Frontera, Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también relativa a la A-373, relativa al arreglo de la carretera A-373 en el tramo entre Ubrique, Cádiz, y Cortes de la Frontera, Málaga. Propuesta por el Grupo Parlamentario de Podemos.

Y para ello tiene la palabra la señora portavoz..., su portavoz, la señora Molina.

Gracias.

Cuando usted quiera.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, no era consciente cuando introduje esta pregunta de que íbamos a coincidir haciendo la misma pregunta los dos grupos parlamentarios. Vaya por delante que espero que lo que ha afirmado la portavoz del Grupo Socialista, la señora..., no tenga que ver con mi grupo parlamentario, hablando de demagogia, porque no era esa ni mucho menos la intención de mi grupo, y espero que no sea esa la acusación que se nos hace.

La A-373 es una de las carreteras más deterioradas de la serranía de Ronda, llena de baches. Tiene 70 kilómetros y une las comarcas de la serranía de Ronda con la sierra de Cádiz.

Efectivamente, como ha puesto sobre la mesa el señor consejero, tiene una difícil orografía, lo que por otro lado le otorga un valor como patrimonio natural incuestionable, pero complica la tarea de articular las vías de comunicación, eso es una evidencia. Conecta por un extremo con Villamartín, en la intersección con la A-384, y finaliza en la A-369, en el término de Algatocín, y supone el acceso a la zona de la Costa del Sol.

Desde hace años se viene reclamando la mejora de esta vía, y finalmente se ha creado una plataforma vecinal, que quizás por eso la señora del Partido Socialista ha hecho hincapié en eso. Se ha creado esa plataforma para pedir su arreglo, vecinos de Cortes y también de Ubrique, que han decidido movilizarse para pedir la mejora de esa carretera. Su estado es lamentable desde hace varios años, pero en la actualidad ha llegado a ser insostenible, especialmente entre Cortes y Ubrique, como bien han dicho. Además de los baches, irregularidades y desperfectos, no existe señalización horizontal, lo que la convierte en peligrosa, más aún cuando la lluvia y la niebla, propias de la zona, hacen acto de presencia.

La vecina carretera, como ha dicho también el consejero, de Manilva..., entre Manilva y Gaucín, también estuvo en muy mal estado y, tras años de reivindicaciones, ha sido objeto de un arreglo integral, por lo cual consideramos que, efectivamente, la plataforma vecinal se ha constituido para ver si consiguen el mismo objetivo que consiguieron con las reivindicaciones de esta última, que consiguió el arreglo integral. Por eso la pregunta que hacemos es la siguiente: si piensan abordar, y en qué plazo, la ejecución y para cuándo estaría.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Señora diputada, efectivamente, parte de la pregunta está contestada con la intervención anterior, pero lógicamente no quiero ser descortés con usted y le reiteraré algunos de los tramos.

Efectivamente, son casi setenta kilómetros, 69,9 kilómetros, los que une la carretera A-373, que discurre entre Villamartín, en la provincia de Cádiz, y Algatocín, en la provincia de Málaga. En el tramo de El Bosque-Ubrique hemos hecho intervenciones importantes: reposición de firme, reparación de terraplenes, [...] de taludes, que han superado la inversión de 696.000 euros. Sin embargo, el tramo que va desde Ubrique, pasando por Cortes de la Frontera, hasta Algatocín, de 36 kilómetros, ese tramo tiene más necesidad de intervención y es la razón por la que le comentaba antes que estamos haciendo esa evaluación del proyecto, un proyecto que tendrá una intervención de entre dos millones y dos millones y medio.

Y ciertamente no se nos oculta que es una zona con una orografía con características muy particulares, pues entre Ubrique y Cortes de la Frontera discurre por el límite del Parque Natural de los Alcornocales y por el Parque Natural de la Sierra de Grazalema. Es un tramo de montaña, cuyo tráfico no es muy elevado, pero ciertamente los conductores que pasan, 450 de media al día, necesitan condiciones de seguridad.

No le quepa duda de que el compromiso del Gobierno y de la Consejería de Fomento es claro en relación con esta intervención y que, respetando, lógicamente, la posición de los ciudadanos y de su intervención como sociedad civil en las reclamaciones que hacen, no hará falta ningún empuje adicional a la convicción que ya tiene el Gobierno de actuar en esta carretera para resolver el problema.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Molina, tiene usted...

Gracias.

## 10-18/POC-000370. Pregunta oral relativa a la situación de las obras de la variante de Arriate

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la situación de las obras de la variante de Arriate, también propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos.

Señora Molina, tiene usted la palabra.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Las obras de la variante de Arriate han permanecido paradas durante un tiempo considerable, y estaban bastante avanzadas cuando se interrumpieron. En respuesta a una pregunta realizada en el pleno de este parlamento, el señor consejero informó de que los retrasos se habían producido por ser necesario readaptar el proyecto constructivo, como consecuencia de la necesidad de mantener en buen estado y sin afectación excesiva, la cañada real por la que discurría el tramo en obras. Afirmó también que, con el nuevo proyecto ya redactado, no tardarían en concluir dichas obras. El retraso se ha debido a dicha adaptación y a la necesidad de proteger la vía pecuaria, según sus palabras. Según sus palabras también, concluía que a finales de año, del 2017, estarían en ejecución. Avanzado ya el 2018 —estamos ya terminando febrero—, la obra continúa parada, y no hay información sobre la misma ni sobre si existe alguna otra causa que justifique que no se esté ejecutando.

Por eso, la pregunta que le hacemos es: ¿cuándo estará concluida la obra de la variante de Arriate, y qué nuevos motivos, si los hubiera, impiden su ejecución?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señorita.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

Bueno, efectivamente, yo confirmé aquí, en su momento, que ese era el calendario con el que estábamos trabajando. Y es cierto lo que usted plantea: el proyecto modificado tenía como objeto reponer y darle continuidad a la vía pecuaria, que era un asunto fundamental; reordenar los accesos a la fincas colindantes y adaptarse tam-

bién a la nueva normativa de firmes y barreras de seguridad, lo que ha supuesto, en ese proyecto modificado, una inversión adicional de un 1.070.000 euros respecto a lo que teníamos previsto inicialmente.

La carretera, como usted señalaba, se paró en su momento, como consecuencia del parón de la obra pública en toda España, y en Andalucía de forma particular. Y nuestro compromiso, evidentemente, es terminarlo.

¿Qué elemento sobrevenido ha acontecido, que al final ha supuesto otro contratiempo? Que yo creo que está prácticamente resuelto, pero ha sido el lamentable fallecimiento del propietario de una empresa que tenía adjudicada la obra, que era Construcciones Vera. De manera que la empresa está en liquidación. Empresa en liquidación que, a pesar de la situación, se ha llegado a un acuerdo de cesión de la obra, por parte de la empresa en liquidación, a una constructora, a una UTE, que presentó la documentación en la Consejería el pasado 30 de enero. De forma que ya, aceptada la tramitación de cesión de la obra, que es un apartado perfectamente legal, dentro de la capacidad de acción de la Administración... Si no, hubiésemos tenido que ir a rescindir y a volver a licitar la obra. Este es un procedimiento mucho más rápido, como ha ocurrido, por ejemplo, en la carretera de desdoblamiento de Vera-Garrucha, por la vía de la cesión de la obra a un tercero.

Bueno, con esta vía se consigue que la constructora en proceso de liquidación ceda la obra a una UTE. La documentación está presentada el 30 de enero, como le digo, a la Consejería. Ha sido aceptada, por parte de la Consejería, esa transmisión con fecha 20 de febrero. Y estamos solo a la espera de la formalización de una documentación complementaria, que le hemos requerido al nuevo contratista, para cumplir las condiciones, lógicamente, que la Administración marca en este escenario.

Por tanto, a lo largo de este año estará la obra adjudicada... vamos, adjudicada; adjudicada, está; estará la obra reiniciada, incluido ese proceso de incorporación del proyecto modificado, con lo cual, la inversión global que queda por ejecutar son 4,3 millones de euros; es decir, 4.300.000 euros.

Gracias, señora presidenta.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, señora Molina.

### La señora MOLINA CAÑADAS

—Agradecer la información. Esperamos que, efectivamente, se retome pronto, porque lo que sí queríamos dejar patente era la necesidad de esa circunvalación del pueblo de Arriate, porque tiene mucha necesidad de descongestionar el tráfico del casco urbano, y es una vía necesaria para conectar a los pueblos de la comarca.

Gracias.

### La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 484

X LEGISLATURA

27 de febrero de 2018

Y con esta última pregunta finalizamos esta comisión. Así que daros las gracias a todos por vuestra colaboración, y nos vemos próximamente.

Muchas gracias.

---

