



Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 3 de octubre de 2018

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

10-18/APC-000854. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la gestión de los puertos de titularidad autonómica en gestión directa por parte de la Agencia APPA como motor de creación de empleo y riqueza, presentada por el G.P. Ciudadanos.

10-18/APC-000994. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre previsiones de ejecución de las infraestructuras del transporte en Jerez de la Frontera y costa noroeste, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

10-18/APC-001008. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda para la mejora de la movilidad sostenible en Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, Dña. Manuela Serrano Reyes, Dña. Rocío Arrabal Higuera y Dña. María Teresa Jiménez Vílchez, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

10-18/POC-001346. Pregunta oral relativa a casco histórico de Vélez-Málaga, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-001366. Pregunta oral relativa a ayudas para el alquiler de viviendas a personas en situación de vulnerabilidad o con ingresos limitados en la Comunidad Autónoma de Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001594. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras (Almería), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Marta Bosquet Aznar y D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/POC-001633. Pregunta oral relativa a tranvía de Alcalá de Guadaíra (Sevilla), formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001634. Pregunta oral relativa a propiedad de los inmuebles de Las 50 viviendas en Pozo Alcón (Jaén), formulada por la Ilma. Sra. Dña. Amelia Palacios Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

10-18/POC-001669. Pregunta oral relativa a mantenimiento de las viviendas del parque público en alquiler, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Carmen Molina Cañadas, del G.P. Podemos Andalucía.

10-18/POC-001687. Pregunta oral relativa a mejora de la A-2226, que comunica Benalup con la autovía Jerez-Los Barrios (Cádiz), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

10-18/POC-001688. Pregunta oral relativa a mejora del tráfico en los accesos al puente sobre el río Odiel (Huelva), formulada por las Ilmas. Sras. Dña. Beatriz Rubiño Yáñez y Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a conexión Córdoba-Almorchón, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/PNLC-000238. Proposición no de ley relativa a servicio de trenes de cercanías para el Poniente almeriense, presentada por los GG.PP. Podemos Andalucía e Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

10-18/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa a estudio informativo para la reapertura del ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, presentada por el G.P. Podemos Andalucía.

10-18/PNLC-000270. Proposición no de ley relativa a cumplimiento ejecución obras AVE previstas Almería-Murcia, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, seis minutos del día tres de octubre de dos mil dieciocho.

COMPARENCIAS

10-18/APC-000854. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la gestión de los puertos de titularidad autonómica en gestión directa por parte de la Agencia APPA como motor de creación de empleo y riqueza (pág. 7).

Intervienen:

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

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

10-18/APC-001008. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda para la mejora de la movilidad sostenible en Andalucía (pág. 17).

Intervienen:

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

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

10-18/APC-000994. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre previsiones de ejecución de las infraestructuras del transporte en Jerez de la Frontera y costa noroeste (pág. 24).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

10-18/POC-001346. Pregunta oral relativa a casco histórico de Vélez-Málaga (pág. 34).

Intervienen:

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

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

10-18/POC-001366. Pregunta oral relativa a ayudas para el alquiler de viviendas a personas en situación de vulnerabilidad o con ingresos limitados en la Comunidad Autónoma de Andalucía (pág. 37).

Intervienen:

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 603

X LEGISLATURA

3 de octubre de 2018

10-18/POC-001594. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras (Almería) (pág. 40).

Intervienen:

Dña. Marta Bosquet Aznar, del G.P. Ciudadanos.

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

10-18/POC-001633. Pregunta oral relativa a tranvía de Alcalá de Guadaíra (Sevilla) (pág. 43).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001634. Pregunta oral relativa a propiedad de los inmuebles de Las 50 viviendas en Pozo Alcón (Jaén) (pág. 47).

Intervienen:

Dña. Amelia Palacios Pérez, del G.P. Popular Andaluz.

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

10-18/POC-001669. Pregunta oral relativa a mantenimiento de las viviendas del parque público en alquiler (pág. 50).

Intervienen:

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

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

10-18/POC-001687. Pregunta oral relativa a mejora de la A-2226, que comunica Benalup con la autovía Jerez-Los Barrios (Cádiz) (pág. 53).

Intervienen:

Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

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

10-18/POC-001688. Pregunta oral relativa a mejora del tráfico en los accesos al puente sobre el río Odiel (Huelva) (pág. 55).

Intervienen:

Dña. Modesta Romero Mojarro, del G.P. Socialista.

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

10-18/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a conexión Córdoba-Almorchón (pág. 57).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

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

Dña. María de la O Redondo Calvillo, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000238. Proposición no de ley relativa a servicio de trenes de cercanías para el Poniente almeriense (pág. 63).

Intervienen:

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

D. Amós García Hueso, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Adela Segura Martínez, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa a estudio informativo para la reapertura del ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca (pág. 69).

Intervienen:

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

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

D. Pablo José Venzal Contreras, del G.P. Popular Andaluz.

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

Votación: aprobada por unanimidad.

10-18/PNLC-000270. Proposición no de ley relativa a cumplimiento ejecución obras AVE previstas Almería-Murcia (pág. 75).

Intervienen:

D. Amós García Hueso, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 603

X LEGISLATURA

3 de octubre de 2018

D. Carlos Hernández White, del G.P. Ciudadanos.

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

Dña. Adela Segura Martínez, del G.P. Socialista.

Votación del punto 1: aprobado por 9 votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Votación de los puntos 2 y 3: aprobados por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y seis minutos del día tres de octubre de dos mil dieciocho.

10-18/APC-000854. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar acerca de la gestión de los puertos de titularidad autonómica en gestión directa por parte de la Agencia APPA como motor de creación de empleo y riqueza

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías. Buenos días, consejero.

Vamos a empezar la Comisión de Fomento y Vivienda con la primera comparecencia solicitada por el Grupo Ciudadanos, a fin de informar acerca de la gestión de los puertos de titularidad autonómica en gestión directa por parte de la Agencia de Puertos Públicos de Andalucía, como motor de creación de empleo y riqueza.

Para ello tiene... Cuando pueda, tiene la palabra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señoras y señores diputados.

El sistema portuario andaluz, el más importante de España, está compuesto por un total de 52 puertos que se extienden a lo largo de los 895 kilómetros de nuestro litoral, 16 instalaciones independientes en el ámbito de las 7 autoridades portuarias de titularidad estatal, y junto a eso, 36 puertos de titularidad autonómica, de los cuales, 24 son gestionados directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, desarrollándose en sus instalaciones diferentes tipos de actividades y 12 puertos, todos de carácter deportivo, que son gestionados por concesionarias.

Nuestro objetivo es convertir estos puertos en motores de creación de empleo y desarrollo económico, facilitando el crecimiento de las actividades que tienen como base y que van desde la pesca a la náutica recreativa, pasando por la industria de varadero, el transporte, el comercio, el turismo y el ocio.

El sistema portuario desempeña un indudable papel en la actividad económica y social de la comunidad autónoma, de forma que los puertos son un elemento clave del desarrollo económico del lugar donde se sitúan y tienen un valor esencial, también, en la ordenación territorial y urbana.

Resulta, por tanto, imprescindible conciliar los imperativos de desarrollo socioeconómico y protección medioambiental para garantizar la sostenibilidad de un medio estratégico como la costa.

La sostenibilidad del sistema portuario no implica, en absoluto, la primacía y los criterios económicos, sino que estos deben quedar supeditados, también, a la rentabilidad social de los mismos. Es imprescindible encontrar, como en tantas otras cosas, el punto de equilibrio entre unos y otros.

Dentro de los puertos andaluces, se dan varias actividades económicas, dos de una alta incidencia en la mayor parte de los puertos, como la actividad pesquera y la actividad náutica recreativa y deportiva, y otras dos actividades, más minoritarias o concentradas en puertos concretos, como la actividad comercial y el tráfico de pasajeros.

En cuanto a la actividad pesquera que se realiza en los puertos andaluces, el valor económico que se considera en la última estimación del año 1917, de venta de pesca fresca, se sitúa en 124,21 millones de euros.

En el último año, los cinco puertos con mayor volumen de descarga han sido: los de Isla Cristina, Bonanza, Barbate, Punta Umbría y La Caleta de Vélez.

El empleo generado en 2017 ascendió a 21.378 trabajadores, entre empleo directo e indirecto. En el primero de los casos, se incluyen los tripulantes de buques, mariscadores y trabajadores de las empresas de acuicultura marina. Mientras que en el segundo está todo el entramado de operadores auxiliares. Solo el empleo directo del sector pesquero representa el 3,3% de los trabajadores de las actividades primarias en Andalucía, agricultura, silvicultura, ganadería y pesca.

Aunque estas cifras puedan parecer reducidas a primera vista, hay que tener en cuenta que a nivel local la actividad pesquera, en muchos casos, constituye la base de la economía de gran parte de la población de determinadas zonas, no solo por el empleo sino también por las actividades asociadas a las mismas, como son la hostelería y el turismo.

Desde la consejería se ha impulsado una estrategia encaminada a generar para las pequeñas unidades productivas un ahorro en costes, algo esencial para su rentabilidad. Por un lado, a través de la reducción de las tasas que se devengan por la comercialización de la pesca.

La Ley 12/2010, de 27 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, modificó la Ley de 2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, a fin de añadir una bonificación de hasta el 75% de la tasa de ocupación privativa en función de las circunstancias socioeconómicas concurrentes cuando la persona titular de la concesión o autorización fuese una entidad perteneciente al sector pesquero y el objeto de la misma sea la explotación de lonja o fábrica de hielo. La aplicación, a partir del 1 de enero de 2012, a los nueve títulos otorgados durante este año, y a partir del 2013, a los vigentes, ha supuesto, por tanto, una importante bajada de las tasas en relación a los cánones devengados con anterioridad por los títulos habilitantes por la ocupación y explotación de las lonjas cuyos títulos están en manos de cofradías de pescadores y asociaciones pesqueras. Y, por otro lado, mediante una importante reducción de los costes de combustibles, al mantener dentro de los puertos la posibilidad de libre competencia en el suministro de combustibles, ventaja que ha sido en reiteradas ocasiones valorada muy positivamente por las asociaciones representativas del sector pesquero andaluz.

Considerando las acciones generadoras de empleo que pueden desarrollarse en los puertos, hacemos una decidida apuesta por la actividad industrial ligada a la producción pesquera; a la construcción y conservación de la flota; el aprovisionamiento, mantenimiento y reparación de equipos y de artes de pesca.

Además, en colaboración con la Consejería de Agricultura y Pesca, trabajando en primera mano con las cofradías de pescadores, se produce una gran inversión en los puertos, destinada a mejorar tanto la trazabilidad de las capturas, la calidad de las instalaciones por la descarga del pescado, los elementos auxiliares, como fábrica de hielo, lavadero de cajas, de pescado, zonas de pantalanes, defensa, etcétera.

Como ejemplo de estas actuaciones, les puedo citar las que se han llevado a cabo en el puerto de Bonanza, con una inversión de 300.000 euros, para la mejora de la defensa y las escalas; la mejora de la lonja de Barbate, con una inversión superior a los 350.000 euros, donde está incluida la mejora de la fábrica de hielo, las condiciones de trabajo de la explanada de la lonja, equipamiento para la comercialización del

pescado, un nuevo lavadero de cajas de plástico; se han realizado cuartos para armadores en Isla Cristina, con una inversión de 150.000 euros, y una de las principales inversiones que vamos a realizar en este sentido es en el puerto de Conil, donde se van a realizar pantalanes flotantes para la flota pesquera, con una inversión de 1.200.000 euros.

En 2018 se va a invertir en mejoras de las condiciones, únicamente al sector pesquero, por un total de 2.272.517 euros.

En lo referido a la náutica recreativa, el sistema náutico recreativo andaluz incluye tanto los puertos de titularidad estatal como los autonómicos. Se ha duplicado la oferta de atraque deportivo respecto al ejercicio, respecto al inicio, perdón, de la pasada década, contando en la actualidad con 22.492 amarres, de los que 5.162 se ubican en puertos de interés general del Estado y 17.330 en puertos autonómicos.

La demanda de atraque se ha contraído en Andalucía en los últimos años, como consecuencia de la reciente crisis económica, de tal manera que la ocupación media anual está en estos momentos entre el 60 y el 70%.

Por lo tanto, se estima que la oferta existente es suficiente para atender a la demanda actual y potencial en los próximos años, siendo el gran reto ajustar la infraestructura a las tendencias y, por tanto, a la demanda, para lograr la máxima competitividad en el mercado internacional.

Importante destacar que se ha producido este año, y con respecto al 2017, un incremento del 5,10%, tendencia que va al alza desde hace algún tiempo y que hace que los puertos tengan una ocupación mayor, sobre todo, en periodos estivales.

Según los datos recientes de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas, Andalucía cuenta con 565 empresas vinculadas directamente a la náutica de recreo, sector que genera en Andalucía 2.810 puestos de trabajo directos y unos 300 millones de euros de ingresos anuales, con un impacto total sobre la economía andaluza de 12.000 empleos, más de mil millones de euros de volumen de negocios y 510 millones de euros de valor añadido bruto.

A la hora de planificar actuaciones, hay que tener en cuenta el cambio que las tendencias del turismo náutico están experimentando en Europa, lo cual repercute en el desarrollo de la actividad de Andalucía.

Tradicionalmente, los atraques se basan, de base, han estado vinculados a la segunda residencia o a la población local, mientras que el atraque en tránsito era del turista náutico por excelencia. Sin embargo, este perfil está cambiando y el turista náutico, especialmente extranjero, comienza a pensar en Andalucía como el enclave ideal para dejar la embarcación en largas estancias, gracias a la buena conectividad aérea con toda Europa y al atractivo de nuestro clima, que permite la navegación y el disfrute de actividades náuticas durante gran parte del año.

A la calidad y variedad de instalaciones náuticas que tiene la comunidad autónoma se une también la riqueza natural y la amplia oferta de ocio de nuestra comunidad, que es lo que nos diferencia de nuestros competidores internacionales.

En este sentido, trabajamos de forma coordinada con la Consejería de Turismo y Deporte, mediante un convenio al que también se ha adherido la Asociación Marinas de Andalucía, y realizamos estrategias conjuntas para la promoción exterior de los puertos deportivos andaluces en los principales mercados emisores, participando normalmente en los certámenes europeos especializados más importantes, como el de París, el de Londres y el de Dusseldorf.

Apostamos tanto por el impulso de la actividad turística que se genera en estas instalaciones como por el desarrollo de la actividad náutica deportiva, función básica de los clubes y asociaciones, que aglutinan también otra parte importante de los atraques en nuestra región, en torno al 30%.

En esta línea de mejora del atractivo turístico y económico no solo de los puertos sino de los lugares donde se encuentran enclavados, uno de los capítulos a los que prestamos especial atención es la relación puerto-ciudad, puesto que significa el principal instrumento para que la ciudadanía haga uso de los puertos y pueda disfrutar de los mismos, huyendo así de un concepto privativo, según el cual el puerto solo incumbía a los usuarios del mismo. La integración puerto-ciudad contribuye a la descontaminación, regeneración urbana, eliminación de infraestructuras obsoletas, mejora de la accesibilidad, generación de espacios urbanos de interés, posibilitando así espacios naturales integrados paisajísticamente en los núcleos urbanos que favorecen, al mismo tiempo, un desarrollo económico y social de la superficie portuaria.

Estamos modificando los cerramientos de los puertos permeabilizando los mismos, dando a conocer la actividad de los puertos, abriendo el corazón de los mismos, con eliminación de barreras —si no existen razones de seguridad que lo justifiquen— e implantando usos ciudadanos en el espacio portuario, además de la puesta en valor y recuperación de infraestructuras o de edificios en desuso.

Con esta filosofía, el Gobierno de Andalucía ha planificado una serie de actuaciones para mejorar el entorno urbano, revitalizando ciudades, rehabilitando y descontaminando viejas zonas industriales en 13 puertos, con una inversión de 13.800.000 euros en este ejercicio, localizados en Garrucha, Barbate, Rota, Conil, Puerto América, Gallinera, Ayamonte, Isla Cristina, Mazagón, Punta Umbría, El Terrón, Estepona y Caleta de Vélez. Por supuesto, estas obras de integración puerto-ciudad generan una actividad económica y de empleo en las zonas en las que se lleva a cabo, y posteriormente dinamizan otros..., de manera notable, los entornos comerciales de los ámbitos portuarios, como un foco también de actividad económica en la zona.

No debemos olvidar que las infraestructuras portuarias también están vinculadas a la práctica de los deportes náuticos, una de las cuestiones que nos hemos planteado impulsar, por lo que estamos realizando también actuaciones orientadas a la promoción de la educación, el deporte y la cultura en nuestros puertos. A este respecto, desarrollamos actividades como la implantación de escuelas de vela en todos los puertos de gestión directa en los que aún no existe, vinculadas a la acción municipal de talleres y actividades para mayores y para pequeños, incentivamos la puesta en marcha de servicios náuticos y de ocio, con avistamiento de fauna marina, recorridos por espacios naturales; apoyo a las actividades náuticas no motorizadas, como la vela ligera o el submarinismo, o la puesta en valor de la cultura portuaria mediante la continuación de programas como el de visitas escolares, que ha facilitado que cada año pasen más de mil alumnos de primaria por estas instalaciones portuarias.

Una tarea fundamental en nuestros puertos es el dragado para el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad. Desde el inicio de la legislatura, se ha dragado la desembocadura del Guadiana, el puerto de Ayamonte, el de Punta Umbría, el de Bonanza, el de Adra, el de Conil, el de Sancti Petri, el de Estepona, y se encuentran en marcha para su ejecución este año un nuevo dragado en Punta Umbría, en Conil y en Marbella. En total, 6.300.000 euros en el mantenimiento de las condiciones de seguridad de los accesos a los puertos.

El material que ha resultado apto en todos estos dragados ha servido para la regeneración de playas adyacentes, por lo que esta consejería está colaborando también muy activamente a la necesaria regeneración

de nuestras playas. Su extracción, además de representar una importante actuación de mejora en la seguridad y en la operatividad de las flotas pesqueras y náutico-recreativas, tiene grandes ventajas de carácter medioambiental, frente a otras alternativas, como puede ser el uso de depósitos naturales existentes en el mar y la extracción de arena de esos lugares.

En cuanto a la actividad comercial, está prácticamente concentrada en el puerto de Garrucha, y se trata de la carga de toneladas de yeso de las canteras de Sorbas, en Almería. En el ejercicio 2017, esta carga representó, en el puerto de Garrucha, una cantidad superior a los cinco millones de toneladas. La previsión para el ejercicio 2018 es consolidar la carga del ejercicio anterior y continuar apostando por la figura comercial de este puerto, que genera empleo en toda la comarca. Por ello, durante este año se va a realizar una inversión en diferentes obras de mejora del puerto, superior a los cuatro millones de euros.

La actividad del tráfico de pasajeros en puertos autonómicos se sitúa, según los datos de 2017, en 371.816 pasajeros, representando un incremento del 14,6% respecto a años anteriores. También se trata de una actividad que se encuentra concentrada en varios puertos y que responde fundamentalmente al reclamo turístico. Sube notablemente el tráfico en puertos como Ayamonte, con más de ciento cuarenta mil pasajeros, incremento debido en parte a la mejora que se realiza en el muelle, y que supuso una inversión de más de un millón trescientos mil euros. Destacan, igualmente, puertos como El Rompido, con cincuenta mil pasajeros; el de Isla Cristina, con veintidós mil; Fuengirola, con veintitrés mil, sin olvidar el puerto de Rota, que cuenta con ochenta y siete mil pasajeros de la línea regular que une este municipio con Cádiz y que, como ustedes saben, está integrado también dentro del consorcio metropolitano de transportes de la bahía de Cádiz.

Por último, destacar que, como cuestión transversal a aplicar en el conjunto de la gestión y el desarrollo portuario, trabajamos en la igualdad de género, la participación ciudadana, la investigación y el desarrollo, la aplicación de tecnologías de información y comunicación, la racionalización del uso de recursos naturales, la mejora de la eficiencia energética, con reducción de consumo y utilización de energías renovables, la gestión integral de residuos y vertidos, la minoración del impacto visual de las obras portuarias, y el análisis continuado de los efectos del cambio climático sobre el sistema portuario andaluz, con la realización de cartografías de vulnerabilidad e identificación de zonas de riesgo.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Ahora tiene la palabra el señor Hernández. Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejero, por su comparecencia en el día de hoy para hablar de los puertos de gestión directa, de los veinticuatro puertos de gestión directa, por parte de la Agencia Pública Puertos de Andalucía.

La impresión de nuestro grupo parlamentario, también por lo que llevamos de legislatura, por intervenciones, por preguntas, por mociones, etcétera, es que los puertos de Andalucía están infrautilizados, están infrautilizados. Es cierto, evidentemente, que generan empleo, que generan riqueza, que hay actividad pesquera, pero creemos que podría ser muchísimo más, especialmente si existiera una estrategia, desde hace muchos años que no existía, no existía ni existe; una estrategia precisamente para sacar partido a una de las mayores potencialidades de nuestra tierra. La relación de Andalucía con el mar es una relación histórica, de hace miles de años, y creemos que se le puede sacar muchísimo más partido en términos de empleo y en términos de riqueza. Y, como decía, esto es algo que lo hemos venido destacando durante toda esta legislatura —luego, además, hacemos una pregunta en el turno de preguntas orales sobre el puerto de Carboneras, en Almería— y creemos que se podría haber desarrollado una estrategia para que, al menos los puertos de gestión directa, los veinticuatro puertos de gestión directa —que es que es directamente de la Agencia Pública Puertos de Andalucía, no existe más dependencia—, pues que tuvieran..., que tengan una mayor vinculación al turismo, una mayor vinculación al deporte, cosa que ahora no existe, aunque usted nos ha anunciado que, en colaboración con las de vela o con el ámbito municipal, se van a poner en marcha, pero basta visitar cualquier puerto deportivo o puerto de gestión directa, y se ve que son excepciones, realmente.

Nosotros, en septiembre de 2017 —hace un año, hace un año—, le pedimos que se pusiera en marcha una estrategia, precisamente, para sacar mayor partido a los puertos; le pedimos que hubiera una gestión eficaz de los recursos, le pedimos que se ordenaran espacios productivos. Recuerdo que le pregunté por el puerto de Estepona, que tiene muchos espacios productivos alrededor, infrautilizados totalmente, infrautilizados; es que no se utilizan, vamos, y son del puerto, son del recinto portuario. Que se aproveche ese flujo comercial marítimo que pasa delante de nuestras costas y que haya una acción coordinada de todos los puertos. En definitiva, traer progreso, el máximo progreso, a Andalucía, porque creemos que para eso, precisamente, estamos aquí, para hacer propuestas a su Gobierno y plantear opciones para traer progreso a Andalucía, empleo y riqueza. Y para poner en valor esa relación que tenemos con el mar. Ha comentado..., la actividad pesquera; es que es fundamental. En muchísimos puertos y ciudades de nuestro litoral hay una actividad pesquera que es histórica y que hay que apoyar, y no solo apoyar, sino quitar dificultades. Y echamos de menos también esa necesaria vinculación entre pesca, puerto pesquero, y también turismo. Y se pueden hacer muchísimas cosas, pero claro, los puertos nos encontramos con que dependen de su consejería, de la Agencia Pública Puertos de Andalucía, y no vemos los vínculos que debería, bajo nuestro punto de vista, haber con la Consejería de Turismo, y por supuesto también con la parte de deporte de la Consejería de Turismo.

Por poner pues varios ejemplos: le he comentado el caso del puerto de Estepona, que lo visité y vi la cantidad de espacios productivos que hay. Y es tan sencillo como licitar una parcela y que haya una concesión para un uso productivo de esas parcelas. Recuerdo también, cuando estuve en la Bajadilla, hay una falta de mantenimiento evidente y una falta de espacio para que, simplemente, los camiones que van a llevarse el pescado que ha entrado al puerto, de los pescadores, están en la lonja..., pues no pueden maniobrar los camiones, y se encuentran los pescadores allí pues con que tienen ellos que llevar el pescado a un punto determinado de Marbella porque las empresas de transporte se niegan a entrar en el puerto, porque no pueden maniobrar. Nos referimos a eso, nos referimos a sacar el máximo partido posible; en el caso de La Bajadilla,

es que hay un edificio que es muy antiguo. Se construyó en una lonja, y están la lonja antigua y la nueva, y la antigua hay que echarla abajo, y precisamente facilitaría esas maniobras.

Hay cantidad de cosas que se pueden hacer, pero teniendo esa cercanía al sector pesquero y esa cercanía, también, al sector deportivo, que es lo que creemos que falta: una estrategia además coordinada desde... puede ser desde su consejería, desde el Gobierno en general, para sacar partido desde ese punto de vista pesquero y deportivo. Luego —como decía—, le haremos la pregunta, respecto al puerto de Carboneras, que está en muy deficiente estado, y esto pues se repite, pues... pues, también, con otros puertos que no están en buen estado, como el puerto de Fuengirola.

Y, por supuesto..., ha comentado las inversiones que se vienen realizando en los ejercicios 2017 y 2018 —nos ha comentado—, pero es que creemos que debe ser una prioridad, y así se lo pedimos hace un año, y así lo seguimos reclamando.

Nada más. Muchas gracias.

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.

Empezaré, bueno, como me gusta empezar en muchas ocasiones, buscando un punto de encuentro empáticamente con lo que se plantea por parte del interpelante.

Bueno, hay cosas que son mejorables. Usted se apoya en algunos aspectos puntuales para intentar decir que no hay una estrategia de trabajo en los puertos de Andalucía. Niego la mayor: hay una estrategia de trabajo clara, que ha permitido, desde el año 2015 hasta ahora, invertir 50.383.000 euros y, de aquí a final de año, van a estar licitadas obras por otros 4,5 millones de euros. En total, 55 millones de euros de inversión. ¿En qué dirección? Pues, se lo he analizado en la intervención que he hecho: en materia pesquera, estamos haciendo inversiones en muchos puertos de Andalucía, en conexión —lógicamente— con el sector y con la Consejería de Agricultura y Pesca, porque el volumen de recursos que representa desde el punto de vista del empleo y de la actividad económica la pesca es importante —en unos puertos más que en otros, ciertamente—. Estamos hablando de Isla Cristina, estamos hablando de Vélez Málaga o estamos hablando de puertos que tienen una vocación pesquera mayor.

Pero, sin ninguna duda, eso está unido a la estrategia de trabajo en relación con la actividad náutico-recreativa. Le he señalado que estamos haciendo una tarea de cooperación, porque trabajamos conjuntamente para alcanzar un fin que compartimos, tanto con la Consejería de Turismo como con la Asociación de Marinas de Andalucía, que agrupa a una buena parte del sector náutico-recreativo en Andalucía. Y estamos yendo a las principales ferias internacionales porque —le señalaba antes— es verdad que el impacto de la crisis ha representado —en los puertos andaluces, como en el resto de las estructuras portuarias del Estado—

una disminución del número de ocupación en atraques, pero hay una oportunidad, que es la que estamos intentando aprovechar. Está creciendo —no obstante—, le he dado el dato interanual de crecimiento, del 5%, en el crecimiento de atraques, de personas —digamos— de los entornos de los puertos. Pero estamos yendo a una estrategia que yo creo que es una estrategia que puede representar un gran valor añadido para el turismo y para las estructuras portuarias de Andalucía que, dadas las condiciones —hablaba antes— de la conectividad aérea, de las buenas condiciones climáticas de Andalucía, de la oferta de ocio, de la oferta gastronómica, de lo que representa —como potente imán— Andalucía en el ámbito del turismo. De forma que barcos que antes solo estaban en tránsito, ahora acaban utilizando puertos andaluces como base, durante largas temporadas al año. Eso forma parte de una estrategia de trabajo, no es el resultado de la improvisación, y tenemos 22.000 atraques en Andalucía, se han duplicado en una década. Por lo tanto, no diga usted que es que no hay una estrategia de trabajo.

Yo le hablo de la pesca, le hablo de la náutica-recreativa, le hablo de los puertos que tienen vocación, también, de tener una terminal de viajeros. Yo estuve en Ayamonte —creo que ayer o anteayer, anteayer, ¿verdad?— y, bueno, en la terminal de viajeros de Ayamonte hemos invertido 1.300.000 euros, y ha crecido el número de desplazamientos de forma notable, hasta 140.000. Pero es que estamos haciendo una inversión en el conjunto de puertos de Huelva de casi 13 millones de euros —este año—, y, concretamente en Ayamonte, estamos haciendo una inversión que está por encima de los 4,5 millones de euros, en ese proceso de integración puerto-ciudad, de forma que la espléndida ribera que tiene Ayamonte, sobre el río Guadiana y sobre la vecina Portugal, va a representar mejorar notablemente las condiciones paisajísticas, de uso, de ocio, de reclamo turístico... Bueno, hay una estrategia.

Y eso que yo le digo de Ayamonte lo estamos haciendo en otros puertos, no solo en Huelva, en el conjunto de la estructura portuaria, porque esos 55 millones —a la postre—, cuando acabe el año 2018, y que se han invertido desde 2015, obedecen a esa estrategia.

Y ciertamente, en puertos comerciales, yo les he citado el más importante, en cuanto a actividad comercial, que es el de Garrucha. Un puerto en el que el viernes —voy a estar yo presente— vamos a ir a ver, efectivamente, el inicio —bueno, el inicio, están ya en desarrollo— de unas obras de cuatro millones de euros, aproximadamente, que van a mejorar las condiciones del puerto de Garrucha. Cuatro millones que se añaden a otros 7 millones que hemos invertido —hace dos años— para hacer un túnel de acceso, para evitar que, efectivamente, el tránsito y el flujo importantísimo de camiones de gran tonelaje que entran no acaben entorpeciendo la dinámica de funcionamiento urbano, del tráfico y del turismo, en el puerto de Garrucha.

Por lo tanto, hay una estrategia de trabajo que está claramente orientada a la pesca, a la náutica-recreativa, a los puertos que tienen vocación de tránsito de viajeros y a las actividades comerciales. Les recito —por supuesto— lo que hemos dedicado al mantenimiento de la operatividad de los distintos ámbitos portuarios, con una estrategia, bueno, digamos obligada y continua: hacemos las batimetrías que corresponden, de forma rutinaria, y hacemos los dragados cuando, efectivamente, la información que esas batimetrías nos arrojan indican que hay que hacer dragados, y los estamos haciendo.

Por lo tanto, hay un plan de trabajo. Un plan de trabajo que no está, por supuesto, quieto, que es dinámico, que es ambicioso, que tiene una estrategia orientada claramente a la mejora de las condiciones en lo que se refiere a materia pesquera, para los que están instalados; que pretende captar usuarios de base

estable —yo les hablaba antes de la facilidad de la conectividad aérea y de las buenas condiciones de Andalucía, para que vaya creciendo el número de usuarios en los puertos andaluces, de forma estable—.

En definitiva, esto responde no a la improvisación. Que usted cite alguna cosa, de forma puntual, en algún puerto, que tenga que ver con un tema de limpieza, yo admitiré que, ciertamente, las cosas son mejorables, pero no pretenda usted, con una cosa puntual y asilada, anular lo que sí existe, que es una estrategia de trabajo en relación con la explotación de los puertos andaluces y con la proyección que los mismos tienen en el ámbito nacional e internacional.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor consejero.

Creo, sinceramente, que no son cuestiones puntuales, son alarmas sobre una falta de planificación y estrategia, y así lo mantengo. Cuando yo estuve en el puerto de La Bajadilla —hace..., pues un par de meses o así—, los pescadores me explicaron que hace ya muchísimo tiempo, muchísimo tiempo, venían reclamando a la Agencia actuaciones, actuaciones en cuanto al dragado, actuaciones en cuanto a la falta de iluminación, falta de seguridad del recinto portuario, y lo único que se hizo fue poner una barrera. Quiero decir, falta una estrategia y no es algo nuevo, que no es algo de estos dos meses, tres meses, es desde hace muchísimo tiempo.

En el ámbito deportivo, también nos hemos reunido con la asociación de escuelas náuticas y también reclaman que no hay una interlocución con el Gobierno andaluz, para poner en marcha planes educativos, planes educativos en materia marina, en materia náutica o recreativa, etcétera, para chicos —para chavales—; no saben si Educación, si la Agencia APA, si Turismo, si Deporte. En definitiva, falta una acción, coordinada y única, con un claro objetivo, que es poner en valor la inmensa potencialidad que tenemos, con una franja litoral que es la envidia de cualquier comunidad autónoma dentro de nuestro país, que coincido con usted en que somos líderes en ese sentido —a nivel nacional—, pero eso hay que ponerlo en valor, hay que sacar empleo y hay que sacar riqueza de estas circunstancias.

Y eso es lo que venimos reclamando, eso es lo que venimos reclamado: que no haya el más mínimo ápice que signifique una pérdida de una oportunidad que la tenemos aquí, delante de nuestras costas.

Nada más. Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra el señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Por citarle dos de los temas que usted ha citado: el de La Bajadilla, usted conoce cuál es la situación de La Bajadilla, ¿no? O sea, había un concurso que se adjudicó a un señor —sin citar el nombre, porque no es relevante— que acabó incumpliendo —reiteradamente— las obligaciones que tenía en base a la adjudicación, y que hemos tenido que proceder a rescindir la concesión administrativa porque, evidentemente, estaba en manos muertas. Manos muertas, porque había un compromiso de inversión en un tiempo y en un calendario que nunca se hizo. E hicimos lo que correspondía. Naturalmente, a este señor le asistía el derecho de ir a los tribunales. Bueno, pues la última decisión es plantear un recurso de casación en el Supremo que, ya le digo —noticias de ayer—, ha sido inadmitido por el Supremo. Yo espero que eso despeje el horizonte, y podamos retomar... Pero ahí no es que estábamos en una dejación de funciones, estábamos..., bueno, haciendo lo que correspondía. Ante la dejación del concesionario, la expulsión de las instalaciones, y le asistía en Derecho el recurso a los tribunales. No vamos a cambiar las reglas de juego en un Estado de Derecho, ¿verdad? Entonces, afortunadamente, estamos terminando, espero, y podamos retomar el trabajo de inversión, que es lo importante para dar un salto cualitativo en términos de inversión, que es lo que pretendemos.

En Garrucha..., bueno, es objeto de una pregunta también posterior... Perdón, en Garrucha..., en Carboneras. Bueno, pues igual, ya le anuncio que..., ¿hoy es jueves, verdad? Bueno, pues hoy la Oficina...

[Intervención no registrada.]

Bien, pues será mañana, antes del fin de semana. La Oficina de Evaluación Financiera del Gobierno de Andalucía va a acabar en el último trámite que necesita el proyecto. Se acabó en el mes de mayo, ¿eh? Y vamos, una vez que esté el informe de la Oficina de Evaluación Financiera, que yo confío que sea positivo, pues estaremos en condiciones de, la semana siguiente, poder sacar el concurso para adjudicar, en este caso, la ampliación del puerto de Carboneras, que será también una inversión de 8,5 millones de euros.

Por lo tanto, estrategia hay, trabajo hay, está perfectamente organizado y direccionado; inversión hay. Y, desde luego, todo es mejorable, pero no acabo..., por eso le digo: le niego la mayor, que es que, sobre un aspecto puntual, que puede ser analizable, criticable y mejorable, sostenga usted la afirmación de que no hay una estrategia de trabajo en los puertos de Andalucía, que existe, y existe con ambición y con rigor.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

10-18/APC-001008. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda para la mejora de la movilidad sostenible en Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues pasamos a la segunda comparecencia, pero vamos a cambiar el orden, y pasamos a la pedida por el Partido..., por el Grupo Socialista, perdón, relativa a actuaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda para la mejora de la movilidad sostenible en Andalucía.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero, por quince minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias de nuevo, señora presidenta.

La movilidad y el tráfico en nuestras ciudades y ámbitos metropolitanos constituyen, desde hace décadas, una de las cuestiones más complejas e importantes a resolver por parte de las administraciones públicas. Hoy, la conciencia social y la preocupación por los efectos de un modelo de movilidad basado en el uso generalizado e intensivo del transporte privado se ha incrementado. Sus efectos nocivos sobre la salud de las personas, la contaminación de los entornos urbanos, se suman a los efectos ambientales, a la degradación de espacios públicos, a los consumos energéticos insostenibles y, en general, a la congestión de vías de comunicación y a un crecimiento de la siniestralidad laboral.

La mayor parte de la población andaluza reside en ciudades. El 65% de los andaluces, 5.460.000 personas, vive en las nueve áreas metropolitanas de la región. Y mejorar la eficacia y la sostenibilidad de la movilidad en estos entornos se ha convertido en uno de los grandes retos a afrontar en estas primeras décadas del siglo. El coche particular se mantiene como medio de transporte más usado. El 43% de los kilómetros recorridos en el mundo son kilómetros en coche, y en Europa tres de cada cuatro desplazamientos se hacen en coche. Esta dependencia del coche privado tampoco obviamente es ajena a Andalucía. Nos encontramos, pues, en un contexto donde sigue creciendo la población urbana y se mantiene un elevado uso del vehículo privado, altamente contaminante.

Las ciudades andaluzas, como el resto de urbes del entorno europeo, trabajan por invertir esta tendencia, facilitar el desplazamiento rápido y efectivo de los ciudadanos, incluidas las personas con movilidad reducida, promover un acceso más rápido a los puestos de trabajo, a los centros de enseñanza, a los servicios públicos y a las propuestas de ocio. En este sentido, señorías, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, con horizonte 2020, apuesta decididamente por mejorar la sostenibilidad ambiental y energética del sistema de transporte andaluz, disminuyendo los impactos negativos que puede provocar y luchando contra el cambio climático. El propio PISTA contempla cuáles deben ser las medidas necesarias para la sostenibilidad del transporte en las aglomeraciones urbanas andaluzas. Y entre ellas destaca la potenciación del transporte público y la movilidad no motorizada; la disminución del consumo energético y

la contaminación del sistema de transportes; la potenciación de la gestión unitaria e integrada de los sistemas de transporte. Afirmaciones que yo estoy convencido que ustedes comparten. Son grandes declaraciones de principios, pero les voy a explicar, exactamente, la correlación que hay entre esa declaración de principios y lo que el Gobierno de Andalucía está haciendo de forma concreta en esta dirección.

En el ámbito normativo y de planificación, estamos a las puertas de crear dos instrumentos normativos fundamentales: la ley andaluza de movilidad sostenible y el decreto por el que se regulan los derechos de las personas usuarias de los servicios de transporte público por carreteras titularidad de la Junta de Andalucía. En cuanto al anteproyecto de ley de movilidad sostenible, el carácter horizontal de esta normativa la convierte en un elemento muy sensible para la sociedad, por lo que su elaboración ha sido compleja. Actualmente, su texto está ya consolidado, a expensas de la remisión al Gabinete Jurídico y envío al Consejo Consultivo. Respecto al reglamento de viajeros, pionero en España, el objetivo es asegurar a las personas usuarias unos servicios de calidad y resolver temas recurrentes, objeto de las quejas que recibimos de nuestros viajeros: accesibilidad, condiciones de la flota, régimen tarifario, menores de edad, carritos de bebé, bicicletas, animales, así como las incidencias a las que normalmente está sometido el transporte —retrasos, cancelaciones y, en ocasiones, averías—, y los derechos que asisten a los viajeros en tales casos.

En cuanto al desarrollo de la planificación, en la legislatura se ha puesto en carga la redacción de todos los instrumentos de planeamiento metropolitano que actualmente se encuentran en redacción, con diferente grado de elaboración, y que verán la luz a lo largo de los años 2019 y 2020. Y se están sentando las bases para la redacción del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

Nuevas infraestructuras de transporte. En este campo, el desarrollo de las medidas previstas en el PISTA logrará que la cuota de transporte público crezca en Andalucía hasta el 24%, y la movilización del transporte público esté en torno a los cien millones de usuarios en el horizonte del año 2020, evitando en torno a veinte millones de desplazamientos en coche. Todo ese esfuerzo se traducirá en una cuenta ambiental, que reducirá las emisiones, que mejorará la calidad del aire, que, en definitiva, hará más sostenibles y de mayor calidad los ámbitos urbanos. En el año 2017, último dato disponible, tenemos que los consorcios metropolitanos de transporte en Andalucía han movido 63.800.000 personas. En el primer semestre del año 2018, hay un crecimiento del 10% respecto al mismo periodo del año anterior. Tiene que ver, entre otras cosas, con la entrada en funcionamiento del metro de Granada, que no estaba en el primer semestre del año 2017. Pero a esos 63.800.000 usuarios hay que sumar los más de 20 millones de usuarios que utilizan cercanías, que no están integrados dentro de los sistemas metropolitanos, que pretendemos que acabe siendo aceptada por Renfe la propuesta de integración, a efectos operativos, dentro de los consorcios metropolitanos de transporte. En definitiva, que con un mismo título podamos estar en todos los modos y en todos los lugares. Hablo de todos los modos, desde la bicicleta al metro, pasando por el bus urbano, el interurbano, o por el catamarán de la bahía de Cádiz, y por los cercanías de Renfe. Y hablo en todos los lugares, porque el mismo título habilita para estar en la ciudad de Almería, en la de Cádiz, en Huelva o en Sevilla. Creo que este es el camino en el que tenemos que ir avanzando para ofrecerles a los ciudadanos las mejores condiciones y estimularlos al uso del transporte público. Por cierto, no hay ninguna comunidad autónoma en España que conozcamos que tenga un sistema de integración de consorcios metropolitanos de transporte con esta filosofía de que con el mismo título se pueda estar en todos los lugares y en todos los modos simultáneamente.

La Junta de Andalucía está realizando un importante esfuerzo también en materia de inversión ferroviaria, con una inversión agregada —que la han oído ustedes repetir en esta comisión en varias ocasiones— de 2.600 millones de euros. En funcionamiento el metro de Sevilla, el metro de Granada, el metro de Málaga; en la antesala del inicio, el tren-tranvía de la Bahía, la recuperación del tranvía de Jaén; por supuesto, la conexión de Sevilla con Alcalá de Guadaíra... —hay una pregunta también en esta comisión—, la puesta en funcionamiento también del tranvía de Vélez-Málaga, la finalización de las obras del metro de Málaga, con lo que está en desarrollo y lo que próximamente acabaremos iniciando la licitación de hospital civil, de los cinco millones y medio de usuarios que en este momento tenemos, en el horizonte 2020 estaremos en 21 millones de usuarios.

En definitiva, si en el año 2018 son 33 millones los usuarios del sistema de transportes urbanos y metropolitanos de carácter ferroviario en Andalucía, competencia del Gobierno de Andalucía, en el 2020 estaremos en 58 millones de usuarios, que, unido al resto de los modos de transporte, y unido al cercanías, estará por encima de los 100 millones de usuarios en Andalucía en este horizonte.

Por tanto, creemos que es un avance muy importante, que es una inversión sostenida, a pesar de las dificultades del momento, que representa ponernos en sintonía con lo que están haciendo las ciudades punteras y que están a la vanguardia en esta materia en el ámbito europeo y que, en definitiva, supone dar respuesta a lo que el plan PISTA, a lo que la estrategia de sostenibilidad del transporte, yo diría lo que el sentido común establece.

Hemos dicho en muchas ocasiones, son datos de la Consejería de Fomento, que hay 400.000 muertes prematuras estimadas en la Unión Europea como consecuencia de la mala calidad del aire, que llevan un gasto sanitario asociado de 30.000 millones de euros.

Bien, pues avanzar en que esto, que es evitable, tenga consecuencias menos graves para el conjunto de los ciudadanos es una obligación de todas las administraciones públicas y del conjunto de ciudadanos. Y esto junto a la innovación, a la investigación, lógicamente, que representa líneas de trabajo también crecientes en coches menos contaminantes, en vehículos híbridos, en vehículos eléctricos, pues tienen que dar la suma de una movilidad que realmente sea sostenible en los ámbitos urbanos y metropolitanos en los próximos años, evitando las congestiones de tráfico, evitando o disminuyendo la contaminación y la mala calidad del aire, evitando y reduciendo la siniestralidad; en definitiva, haciendo lo que creemos que es absolutamente imprescindible y necesario.

Podía hacer una extensión de la intervención respecto a algunos de los temas que he citado antes, cómo está el desarrollo de las diferentes infraestructuras en este momento en ejecución. He citado Alcalá de Guadaíra, he citado recuperaciones en Jaén, la Bahía, Vélez-Málaga y, por supuesto, la propuesta y el avance que pretendemos con la financiación, con acuerdos del Gobierno de la Nación de lo que tiene que ser la línea 3 del metro de Sevilla, que duplicará el número de usuarios, prácticamente, que ahora tiene el metro, que son dieciséis millones y medio, aproximadamente.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra la señora Rubiño. Cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días a todas y a todos.

Gracias, señor consejero, por su intervención en la mañana de hoy sobre una cuestión que se encuentra en la agenda del Gobierno andaluz y, por supuesto, de su consejería, las actuaciones para la mejora de la movilidad sostenible en nuestra comunidad autónoma.

La movilidad sostenible es un concepto que comienza a surgir en la segunda mitad del siglo XX a consecuencia de la preocupación que generan los problemas medioambientales y sociales que son ocasionados por la globalización.

Inconvenientes como la contaminación del aire, de la que ya ha hablado en su comparecencia, los efectos de la misma sobre la salud de la población europea, el consumo excesivo de energías, la saturación de las vías de circulación, etcétera, acabaron por crear una conciencia colectiva proclive a encontrar soluciones que paliaran los efectos negativos de este modelo y muy especialmente airear un nuevo modelo, el de las ciudades sostenibles. Siguiendo con este concepto, se entienden por actuaciones de movilidad sostenible las que ayudan a reducir y disminuir los efectos negativos antes descritos. Hablamos de prácticas de movilidad responsable por parte de la población concienciada con los problemas de la contaminación y con el excesivo uso de energías fósiles, por ejemplo, tales como utilizar el transporte público en lugar del privado, desplazarse a pie, compartir coche, que incluso ha llegado a generar un nuevo concepto, el de la economía colaborativa, etcétera.

Pero también tenemos que hablar de políticas que defienden la movilidad sostenible y que, como he dicho al comienzo, están y deben estar en las agendas de los gobiernos y que están muy presentes en la del Ejecutivo andaluz. Porque nuestra comunidad autónoma es una región de grandes dimensiones e importantes recursos medioambientales, sociales, patrimoniales y también de carácter económico. En consecuencia, posee una red viaria importante, tanto en extensión como en funciones, de tal forma que contamos con más de 24.000 kilómetros de carreteras, de los cuales, 10.575 son gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El tráfico de mercancías por carretera supone actualmente en torno al 85%, el 4% corresponde al transporte ferroviario y el resto, que es un 11, se lo reparten entre el barco y el avión.

Por su parte, el 90% de transportes de pasajeros se desplaza también por carreteras, un 2% únicamente utiliza el tren y el 8% vuelve a utilizar barco y avión.

Con estas cifras y el uso constante de nuestras vías de comunicación y de circulación, principalmente por carretera, parece claro que la aplicación de recursos públicos para su mantenimiento, mejora y creación es una constante, además de ser algo prioritario y fundamental para el desarrollo de nuestra tierra.

Por todo lo expuesto, y a la vista de las cifras ofrecidas, las políticas de movilidad sostenible que minimicen el impacto medioambiental y social del uso de las tradicionales redes de circulación se convierten en una prioridad del Gobierno de la Junta de Andalucía.

En este sentido, a mi grupo, al Grupo Parlamentario Socialista, le gustaría centrarse en el ámbito legislativo en cuanto a las actuaciones de movilidad sostenible en Andalucía. Y es que la Consejería de Fomento y Vivienda, su consejería, ya está culminando la tramitación del procedimiento de elaboración del anteproyecto

de la ley de movilidad sostenible, a la que usted ha aludido ya, así como los planes de movilidad de las aglomeraciones urbanas que existen en Andalucía.

Resulta esencial contar con una normativa que tenga rango de ley, que regule el transporte y la movilidad en nuestra región desde una perspectiva integral y sistemática, estableciendo, por tanto, un marco regulador de los principios y objetivos a los que debe responder una gestión del sistema multimodal del transporte, de las personas y también de las mercancías, dirigidas, por supuesto, a la movilidad sostenible, así como dotando al ordenamiento jurídico o autonómico de los instrumentos necesarios para que las diferentes administraciones públicas alcancen dicho objetivo y garanticen a la ciudadanía la accesibilidad de los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del punto de Andalucía en el que vivan.

La ley establece la distribución competencial en materia de movilidad sostenible en las distintas administraciones públicas andaluzas. Interviene de forma definitiva en la definición de los planes de movilidad y se configura como el instrumento jurídico idóneo para desarrollar este marco de movilidad sostenible al que hemos aludido.

Además, el carácter horizontal de esta ley, de esta normativa, al convierte en un elemento normativo muy sensible para la sociedad, por lo que debe tener una elaboración especialmente compleja.

Durante el periodo 2016-2017 se solicitaron los correspondientes informes preceptivos, que ha llevado pues a diferentes modificaciones del texto, y actualmente ya se están consolidando a expensas de su remisión al gabinete jurídico. Esta ley se encuentra en tramitación y, por lo tanto, está en trámite también de petición de informes, pero está claro que es una de las prioridades del Gobierno andaluz. Por tanto, incumplimiento de la Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, así como del PISTA. También durante el periodo 2016-2017 se ha llevado a cabo la redacción de los borradores de los planes de transportes metropolitanos, de las grandes aglomeraciones con las que cuenta nuestra tierra: Málaga, Cádiz, Granada, Almería y Córdoba, así como parte de los documentos del borrador del plan que corresponde a Sevilla.

De estos, Córdoba ya se encuentra en fase de tramitación ambiental, habiéndose realizado las consultas a las administraciones afectadas.

Todos ellos necesitarán revisión, debido a las vicisitudes que conllevan normalmente los trámites medioambientales, los cambios normativos y las actualizaciones en materia de transporte y de movilidad.

Además, también durante el periodo citado 2016-2017, se han elaborado los pliegos y se han licitado los planes de transportes metropolitanos de las aglomeraciones correspondientes a Jaén, a Huelva y al Campo de Gibraltar.

Así, el plan de Jaén fue adjudicado en el año 2017, a finales del año pasado, y los trabajos de redacción de estos tres planes ya nombrados han comenzado en el presente año.

Para terminar, decirles, señorías, que la preocupación del Gobierno andaluz por la movilidad sostenible es una realidad que intenta hacer de nuestra región una comunidad autónoma, una tierra con ciudades, con municipios, con pueblos mucho más cómodos, amigables y accesibles, mediante las medidas aquí expuestas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, comparto, como no puede ser de otra manera, los razonamientos que usted plantea en relación con la movilidad sostenible. Se trata de dar pasos, de dar pasos eficaces hacia un modelo alternativo al que se ha configurado de forma clara como insostenible por parte de todos los ámbitos ciudadanos, sociales, políticos, científicos. Y en eso el Gobierno de Andalucía está dando, efectivamente, esos pasos, tanto en el plano normativo, en el plano legislativo, por tanto, referencia que yo les he señalado antes en la Ley de Movilidad Sostenible, que está en fase muy avanzada la colaboración en el entorno metropolitano, para hacer esos análisis de definición de cuáles son los planes de movilidad en cada uno de los entornos metropolitanos y, por supuesto, además de la actividad legislativa, en el plano de la generación de infraestructuras, de nuevas infraestructuras, y de la explotación racional de todas. A mí me parece que esto es muy importante, porque por encima de quién sea el competente en una o en otra infraestructura, es importante que todo el mundo acabe entendiendo que debe haber complicidad, coordinación, cooperación, porque el ciudadano al final es uno, independientemente de que la Administración tenga compartimentadas las competencias entre los gobiernos locales, los gobiernos autonómicos o los gobiernos de la nación. Por eso, yo les señalaba antes los más de cien millones de usuarios, a los que estamos en el horizonte 2020, del transporte público en Andalucía; algunos de esos modos dependen del Gobierno de Andalucía, otros dependen de los ayuntamientos y otros dependen del Gobierno de la nación. Pero lo que sí es imprescindible desde el punto de vista del usuario, del ciudadano, es que le facilitemos la intermodalidad: que pueda utilizar uno u otro modo de la forma más rápida, más cómoda, más eficaz, con un solo título, que es recargable, pero que es intercambiable en un extremo o en otro de Andalucía —por eso decía que todos los modos y en todos los lugares—. Nos queda la posición..., hasta ahora, en fin, no habíamos conseguido que se pudiera integrar, de los cercanías de Renfe, pero tenemos la vocación de que se integre, igual que se ha hecho la integración de los modos de transporte que dependen de los municipios, porque creemos que no tiene que haber ninguna separación en eso.

No les he citado antes el Plan Andaluz de la Bicicleta que, en fin, está suponiendo... Ya hemos desarrollado en torno a ciento cuarenta y cinco kilómetros de nuevas vías en los entornos urbanos y metropolitanos, y que el horizonte para 2020 serán 250 kilómetros de nuevas vías, que forman parte también de esa apuesta por la movilidad sostenible: métodos no motorizados o métodos que utilicen tracción con energías renovables. Y, ciertamente, esto forma parte no de una improvisación del Gobierno de Andalucía, sino de una planificación perfectamente establecida. Y estamos en sintonía con lo que en la vocación de las ciudades europeas y de la propia Comisión, y del Parlamento, se ha establecido como horizonte.

Citaba usted el 85% del tránsito de mercancías por carretera en este momento; el 85% de carretera, 4% de ferrocarril, y el otro 11% entre avión y barco. Bueno, el planteamiento de la Unión Europea, en este sentido, en el horizonte 2030 —y 2030 en términos políticos, es prácticamente pasado mañana, ¿verdad?— plantea como objetivo que el 30% de las mercancías que transiten más de trescientos kilómetros, lo hagan en modo ferroviario o fluvial. No estamos muy lejos de alcanzar ese objetivo y, por lo tanto, hay que incentivar y estimular que eso suceda. Cuando hemos hecho la crítica reiterada, con fundamento, que alguien ha pretendido anatematizar, bajo la rúbrica de confrontación, porque Algeciras-Bobadilla no avanzaba... estamos hablando de

que el puerto más importante del Mediterráneo y, por supuesto, de España, en tránsito de mercancías, no tiene conexión ferroviaria adecuada con el resto del Estado español y del continente europeo y, por tanto, está exactamente en la dirección contraria a lo que la Unión Europea propugna: que alcancemos ese 30% de tráfico de mercancías en modo ferroviario. Por tanto, nuestra crítica era una crítica fundada. Nuestra exigencia a este Gobierno tiene el mismo fundamento; no hemos cambiado, lógicamente, el discurso, a pesar de que desde el partido de la oposición pretenden trasladar que antes estábamos en la confrontación y ahora estamos en la complacencia. Ni antes estábamos en la confrontación —estamos en la exigencia fundada—, y ahora estamos en la esperanza, fundada también, porque sabemos que es un Gobierno más receptivo de lo que lo ha sido el Gobierno anterior. Pero, en definitiva, va en la dirección de hacer posible que ese objetivo de la movilidad sostenible, en tránsito de pasajeros y en tránsito de mercancías, acabe sintonizando con lo que está haciéndose en Europa, con lo que forma parte de las obligaciones en la planificación de la Unión Europea y, en definitiva, seamos capaces de dar a los ciudadanos andaluces una respuesta con altura de miras y que esté en la vanguardia, esté en la línea de lo que se está haciendo en las ciudades punteras en Europa.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Rubiño, ¿damos por finalizada la intervención o quiere unos minutillos...?

Vale, pues terminamos esta comparecencia.

10-18/APC-000994. Comparecencia del consejero de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre previsiones de ejecución de las infraestructuras del transporte en Jerez de la Frontera y costa noroeste

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Y damos paso a la propuesta por el Grupo Popular, a fin de informar sobre previsiones de ejecución de las infraestructuras del transporte en Jerez de la Frontera y costa noroeste.

Para ello, tiene la palabra el señor consejero, por quince minutos.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

De nuevo, las buenas condiciones climáticas y la existencia de excelentes playas han sido los factores que han convertido a la costa noroeste en uno de los principales espacios vacacionales de las aglomeraciones urbanas de la bahía de Cádiz, Jerez de la Frontera y Sevilla, generando una gran estacionalidad, ligada al turismo y al sector servicios.

La potencialidad de desarrollo de la zona se ha visto reforzada en los últimos años con la mejora de las vías de comunicación, que han permitido una mejor articulación del ámbito y de este con el exterior. En concreto, entre las actuaciones llevadas a cabo por la Junta de Andalucía en los últimos años para la mejora de las infraestructuras del transporte que beneficia directa e indirectamente a la zona destacamos:

La construcción de la autovía A-381, entre Jerez y Algeciras, que supuso una inversión de 347 millones de euros. Se trata de un nuevo eje viario más importante de la provincia de Cádiz, como vía de comunicación natural de la bahía de Algeciras con la bahía de Cádiz-Jerez y principal acceso al puerto de Algeciras.

La construcción de la autovía A-382, entre Jerez y Arcos de la Frontera, con una inversión de 103 millones de euros, que ha supuesto una mejora sustancial en el acceso a los municipios de la sierra de Cádiz, de marcado carácter turístico.

La construcción de la autovía A-480, que enlaza Chipiona con Jerez de la Frontera, pasando por Sanlúcar de Barrameda. Esta vía supuso una inversión de 57 millones de euros. Constituye el principal acceso a Sanlúcar y Chipiona desde Jerez y Sevilla, atravesando varias vías que comparten el recorrido, como es el caso de la A-471, carretera de Trebujena, y enlazando con la A-2078, con la A-491. Se trata, por tanto, de una vía que favorece la comunicación, en este caso interna, al área objeto de esta comparecencia y que permite la reducción de los embotellamientos habituales en la época estival.

Se llevó a cabo también el acondicionamiento de la carretera A-2000, que comunica a Jerez con Trebujena, con una inversión de 16 millones de euros. Esta actuación supuso un importante incremento de la seguridad vial, ya que se redujeron las curvas del trazado, se aumentó el ancho de la plataforma y, con la construcción de una nueva variante, se evitó el paso por la población de Mesas de Asta.

Igualmente, con la mejora de las conexiones de Jerez, en este caso en sentido opuesto a la costa noroeste, hacia el sureste, se llevó a cabo el acondicionamiento de la carretera A-2003, que comunica Jerez con La

Barca de la Florida, con una inversión de 15 millones de euros. En este caso, el objetivo fundamental fue garantizar el acceso rápido a servicios básicos a las poblaciones que residen en pedanías y zonas rurales alejadas de los núcleos urbanos. Se tuvo en especial consideración las sugerencias planteadas por los vecinos de las barridas rurales de Cuartillo y La Hogareña, y por la entidad local autónoma Estrella del Marqués, encaminadas a garantizar la seguridad y la comodidad. Se ensanchó la carretera, se eliminaron curvas y se aumentó la visibilidad, las condiciones de seguridad y la señalización y el firme. Todas estas actuaciones acumularon una inversión de 538 millones de euros, y todo ello sin tener en cuenta otros gastos adicionales, derivados de expropiaciones, servicios afectados, obras complementarias, restauraciones paisajísticas, etcétera.

A ellas se suman, además, las actuaciones realizadas para la construcción de la vía ciclista de Jerez, en concreto en el centro histórico de la ciudad y en la periferia, donde se invirtieron un total de 6.095.065 euros, para el desarrollo de 24 kilómetros de vías ciclistas.

Estas son las principales actuaciones llevadas a cabo durante los últimos años en la zona. Sin duda, han influido decisivamente en la mejora de las comunicaciones de la costa noroeste y de Jerez de la Frontera y Cádiz, y dibujaron el escenario de partida con el que nos encontramos en esta legislatura. Desde ese momento, nuestras actuaciones se vienen centrando en el desarrollo de los siguientes proyectos:

Una vez retomada las obras de culminación de la duplicación de la A-491, entre El Puerto de Santa María y Rota... En esta vía, durante los fines de semana de los meses de verano, el tráfico medio, que se sitúa en unos quince mil vehículos diarios, se incrementa hasta los veintidós mil; una elevada demanda, que justificó claramente dicha intervención. Esta conexión mediante autovía ha supuesto una inversión de 30.800.000 euros y ha supuesto una mejora clara de la movilidad entre las poblaciones de El Puerto de Santa María, Rota y Chipiona, pero además absorbe el tráfico de medio recorrido hacia Puerto Real y Cádiz a través de la A-4. Se trata de una actuación con incidencia directa sobre el turismo de playa y que dota a esta comunicación de mayor fluidez en el tráfico y confort de la conducción.

Hemos llevado a cabo actuaciones de seguridad vial para la mejora de los tramos de la autovía Jerez-Los Barrios; la inversión ha ascendido a 1.062.000 euros.

En el desarrollo de esta actuación se ha retirado la capa de rodadura existente mediante fresado y se ha repuesto, con aglomerado, los puntos de mayor deformación longitudinal de la carretera; se ha recuperado el perfil longitudinal y se ha repuesto la señalización horizontal en los tramos afectados por las obras, que se pudieron culminar antes del periodo estival, lo que ha permitido que los usuarios hayan podido disfrutarlas en las condiciones considerablemente mejores.

Acabamos de concluir una primera actuación de seguridad vial en la A-2078 que comunica Jerez y Rota, donde tenemos previsto llevar a cabo una segunda actuación.

Esta carretera, con un incremento estacional de tráfico, presenta una intensidad media diaria de 6.781 vehículos al día, por debajo de los valores que justificarían la conversión en autovía.

Hemos optado, por tanto, por desarrollar estas dos actuaciones de seguridad vial, con una inversión estimada de seis millones de euros.

La primera actuación, con una inversión de 740.000 euros de obra adjudicada, culminó la semana pasada, y ha consistido en una mejora de trazado en el punto kilométrico 7 de la carretera; se ha eliminado una curva peligrosa, que presentaba un índice alto de siniestralidad, con diversos accidentes en los últimos años.

La segunda actuación, que lleva aparejada una inversión de 4.880.000 euros, está ya licitada y continúa, en estos momentos, los trámites administrativos correspondientes para la contratación de las obras. Supondrá actuar en la totalidad del trazado de la carretera, desde los puntos kilométricos 0 al 10,7, punto de intersección con la A-491. Está previsto que los trabajos empiecen a lo largo de este cuatrimestre de 2018.

Consistirán estos trabajos en el ensanche de la plataforma de la carretera, dotándola de arcenes y mejorando la capa de rodadura, y el drenaje de la vía.

Se llevarán a cabo, también, una mejora de la señalización vertical, así como las marcas y el repintado del balizamiento. Además, se construirá una glorieta de 70 metros de radio para sustituir la intersección de las carreteras A-491 con la A-2078, mejorando la seguridad y fluidez del tráfico en la zona, además de facilitar el acceso a la Base Naval de Rota.

Hemos llevado a cabo obras de emergencia entre el kilómetro 40 y 41 de la A-471 en Trebujena, en concreto para la reparación de un camino de servicio de la carretera que se ha visto afectada por la lluvia. Las obras están ya concluidas, y han tenido un coste en torno a los veinte mil euros.

Como le detallé anteriormente, el trazado de la A-3002, que comunica Jerez con La Barca la Florida, había sido ya ampliado y mejorado. No obstante, entre el kilómetro 2 y el 4, la carretera sigue teniendo una anchura de 6 metros, sin arcenes ni merma, lo que produce una situación de riesgo para peatones y ciclistas, que se ven obligados a circular por la misma calzada que los vehículos a motor.

Esta situación se ve agravada por la proximidad del núcleo urbano de Estella del Marqués, situado en el kilómetro 3,5, cuya población se dirige andando por la calzada hasta Jerez.

Para evitar esta situación, se va a llevar a cabo una actuación de seguridad vial consistente en el ensanche de la actual calzada, hasta conseguir dos carriles de 3,5 metros cada uno; arcenes de metro y medio y bermas de 0,5, a lo que se adosará, en la margen derecha, un carril ciclopeatonal, separado de la calzada, destinado a vehículos a motor, mediante una barrera rígida de hormigón para evitar atropellos, garantizando de esta forma la seguridad de peatones y ciclistas.

El presupuesto de esta actuación son 2.999.743 euros. Se encuentra ya licitada y en proceso de tramitación administrativa para la contratación de las obras.

Estamos, además, trabajando para la próxima licitación de una actuación de seguridad vial consistente en la mejora de la iluminación, balizamiento y señalización de los túneles de la autovía A-381 de Jerez a Los Barrios, por un importe de 4.998.500 euros. Se trata de la instalación del sistema de seguridad aconsejado por la Directiva de Túneles de la Red Transeuropea de Carreteras, a la que pertenece esta A-381.

El proyecto no solo permitirá incorporar la normativa europea sino que, además, va a suponer eliminar el abastecimiento a los grupos electrógenos de combustibles fósiles que ahora funciona en el Parque Natural de Los Alcornocales —ponerlo en sintonía con la calidad ambiental del entorno— y también una reducción del consumo eléctrico mediante el uso de led, en sintonía con las mejoras energéticas actuales; la sustitución de las luminarias existentes actualmente por luminarias de tecnología led se realizará tanto en el interior como en el exterior de los túneles; para el interior se proyecta la instalación de proyectores que cumplan los requisitos contemplados en la normativa del Ministerio de Fomento —Orden Circular 36/2015, sobre alumbrado interior de túneles—, y para la iluminación exterior se proyectan luminarias de tecnología led, con temperatura de color cálido para evitar que la fauna silvestre de la zona, especialmente aves migratorias, puedan ver-

se perturbadas por las emisiones. Asimismo, se proyectan puestos de emergencia en la acera del interior de los túneles, equipados con teléfonos de emergencia y extintores.

Esperamos que en los próximos meses se puedan ya iniciar los trabajos, que tienen un periodo estimado de ejecución de 14 meses.

Por último, tenemos previsto llevar a cabo la adecuación del tramo urbano de la antigua C-441, desde la intersección con la A-2077, en Munive, hasta el hospital de Sanlúcar de Barrameda. Se trata de un proyecto consensuado con el Ayuntamiento de Sanlúcar, con quien coincidimos en la necesidad de priorizar el acceso desde Chipiona a Sanlúcar.

Las actuaciones en el entorno del hospital, porque son las zonas de más tránsito, de tráfico de vehículos y de peatones, y en la que cada vez se está implantando un mayor número de servicios, lo que hace necesario ordenar, mejorar y dar mayor seguridad.

Se hace necesario, también, por tanto, una intervención integral, teniendo en cuenta el carácter comarcal de las instalaciones hospitalarias.

El proyecto de construcción se encuentra ya redactado y aprobado, y está en fase de inicio el expediente de contratación. El presupuesto base de licitación de esta actuación es 3.330.811 euros.

En total, 48.880.000 euros, en la mejora de las comunicaciones internas y externas por carretera en la costa noroeste de Cádiz y Jerez de la Frontera.

A esta cifra hay que añadir, además, el pago del peaje en la autopista A-IV, en el tramo entre Jerez y Cádiz, de la cual se ha estado haciendo cargo la Junta de Andalucía desde el año 2015, a través de su presupuesto y en virtud de un convenio. Va a representar, a la finalización del periodo de explotación por la concesionaria, un desembolso, por parte de la Junta de Andalucía, de 126 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña, tiene usted la palabra, por siete minutos.

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor consejero, si me lo permite, tres apuntes antes de iniciar, lo que me gustaría que usted tuviera en cuenta.

El primero. No sé si usted ha sido consciente de que ha sido la primera vez, desde que yo estoy miembro de esta comisión, que hemos hablado de infraestructuras en Jerez, y que usted nos ha pedido, de manera vehemente, que el Gobierno de España liberalice, de manera inmediata, completa y definitiva, el peaje de la AP-IV. Bueno, cójase sus intervenciones y lo verá. Pero, vamos, hablaremos de ella.

Segundo punto. Hombre, gracias por habernos dado una extensa explicación sobre el gradiente lumínico de los túneles y por habernos explicado la prehistoria y la historia de las infraestructuras en la provincia de

Cádiz, y en Jerez y costa noroeste. Pero permítanos usted que nosotros pues intentemos preguntarle por las infraestructuras contemporáneas —de la época contemporánea—, ya que usted ha hablado de la prehistoria de las infraestructuras en la provincia de Cádiz y en Jerez.

A nosotros nos gustaría, de forma muy concreta, que usted diga expresamente qué va a hacer con determinadas infraestructuras que, en Jerez y la costa noroeste, son importantes.

La primera de ellas es la Ronda Sur de Jerez, que usted pues parece que la eliminado del mapa.

Mire, señor consejero, allá por el año 1995, yo tenía 19 años, ¿eh?, era un pipiolo, en la universidad; acababa de llegar a Granada; ahora tengo 42, y mi hijo tiene 12. Ni aunque mañana convocaran ustedes elecciones y ganara el Partido Popular, hay tiempo ya para hacer la Ronda Sur antes de que mi hijo tenga los 19 años que tenía yo cuando el Gobierno de España, del Partido Socialista, en aquel momento en el Gobierno del Ayuntamiento de Jerez y la Junta de Andalucía, firmaron el famoso convenio Borrell en el año 1995, por el cual se hacían las conexiones de las rondas, diríamos, de Jerez; que, por cierto, cumplió el Ayuntamiento de Jerez, con un alcalde, Pedro Pacheco, en el ayuntamiento; cumplió el Gobierno de España, con un ministro de Fomento, como era el señor Álvarez Cascos. Fíjese usted, prehistoria del PP, como lo que usted ha contado; prehistoria del PP, y el único que no ha cumplido es la Junta de Andalucía; es decir, estamos hablando de que, probablemente, después de treinta años, yo me encuentre..., o sea, mi hijo se encuentre la misma situación en la que yo me encontraba cuando tenía 19 años, después de treinta años de Gobierno del Partido Socialista en Andalucía.

¿No cree usted que, por lo menos, debería dar alguna explicación de por qué la Junta de Andalucía no ha cumplido ese convenio del año 1995 para hacer la Ronda Sur de Jerez? Digo yo, ¿no? Ya que usted ha hablado de la prehistoria de las infraestructuras en Jerez y la costa noroeste, por lo menos, acuérdesese usted de la época paleolítica, ¿no?, de las infraestructuras en la democracia, que es cuando ustedes firmaron el famoso convenio, en el año 1995.

Estamos hablando —y usted lo debe saber— de la primera ciudad en población de la provincia de Cádiz, de la quinta ciudad de Andalucía, y una de las veinticinco ciudades más importantes de España. Y si además metemos los municipios de la costa noroeste, como son Sanlúcar, Rota, Chipiona, y metemos también, por las conexiones, uno de la bahía de Cádiz, como es El Puerto, estamos hablando de más de 400.000 habitantes. Es decir, la provincia de Cádiz tiene 1.200.000; estamos hablando de un tercio de la población de la provincia de Cádiz, la que está en apenas cuatro, cinco municipios en torno a Jerez y la costa noroeste.

Dicho esto, habla usted con una flama..., bueno, sorprendente, ¿no? «No, hemos retomado la A-481». Perdón, la A-491, la que va desde El Puerto a Rota. ¿De verdad usted cree...? ¿Usted ha pasado alguna vez por esa carretera y ha visto dónde termina la autovía? Termina en mitad de la nada, en el cruce que va con la A-2078; es decir, se ve claramente que es una infraestructura que está paralizada e inacabada, que tiene que unir El Puerto de Santa María con Rota y con Chipiona. ¿Y va a venir usted ahora a sacar pecho de las actuaciones que ha hecho la Junta de Andalucía en la A-491? ¿De verdad va a sacar usted pecho? Mire, todavía le puedo hasta admitir —aunque no estoy de acuerdo y los vecinos tampoco— que no va usted a desdoblarse la A-2078 porque, a día de hoy, los datos de tráfico no son correctos. Pero una autovía como la de El Puerto-Rota-Chipiona, planificada —y permítame que coja los datos— en el año..., en el Plan Más Cerca 2003-2010, ¿que usted ahora diga que han hecho y que han retomado, cuando llevan desde el año 2003

planificado y está ahora mismo a mitad de hacer? ¿Cuáles son, motivos de tráfico, presupuestarios? ¿Le va a echar usted la culpa al Gobierno de España? Lo digo porque, entre el año 2004 y 2010, quien gobernaba en España era su propio partido.

Otra infraestructura, la A-2078, que usted no ha aclarado si la va a duplicar o no la va a duplicar; ha dicho que han hecho unas mejoras, el otro día habló de temas de tráfico.

Y ahora, simplemente, ya como usted ha hablado también de otras infraestructuras, simplemente dos pinceladas, ¿no? El tema del peaje de la AP-4, se lo voy a reiterar otra vez. Y le digo: yo no le estoy pidiendo al Gobierno de España que lo adelante. Lo digo para que no usted..., usted no haga demagogia. Es decir, yo no le voy a pedir... No, no, escúcheme, escúcheme. Yo, como Partido Popular, no le estoy pidiendo al Gobierno de España que lo adelante, sabemos que tiene que ser en diciembre de 2019. Lo que le pregunto es a usted, como consejero de la Junta de Andalucía del Partido Socialista, que antes decía que había que liberalizarlo de manera inmediata, completa y definitiva, qué tiene usted que decir ahora mismo. Y después de tres meses en los que a usted, una y otra vez, se le ha llenado la boca —o cuatro— que le va a pedir al Gobierno de España, que la va a liberalizar de manera inmediata, completa y definitiva, que nos cuente hoy aquí cuáles son las reuniones, los documentos y las solicitudes que usted ha tenido con el señor ministro Ábalos, o con el Gobierno de España, pidiéndole lo mismo que le pedía al Gobierno de España de Mariano Rajoy. No le estamos pidiendo al Gobierno de España; le estoy preguntando a usted qué es lo que ha hecho en estos cuatro meses para hacerlo.

Y por último, y termino en esta primera intervención. En verano saltó un tema, que coge de soslayo, pero que tiene que ver también con las comunicaciones, como fue el tema del tranvía de la bahía de Cádiz.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Tiene que ir acabando, ¿eh?

El señor SALDAÑA MORENO

—Voy terminando.

Usted sabe, como yo, que ahí tiene un problema muy gordo; usted lo sabe, muy, muy gordo, con problemas de que la Intervención no le acepta los pagos por las ampliaciones de contrato que han hecho. Usted lo sabe como lo sé yo. Pero es que usted, antes del verano, dijo que el tranvía en septiembre iba a estar en pruebas...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, su tiempo ha acabado, ¿eh?

El señor SALDAÑA MORENO

—Sí, sí. Bueno, descuéntemelo usted del otro, ¿no?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Venga, pues vale.

El señor SALDAÑA MORENO

—Usted dijo que las pruebas del tranvía iban a estar en septiembre. Estamos a 3 de octubre de este año; allí no hay nadie haciendo pruebas del tranvía. Aprovechando que usted ha hablado también de la prehistoria de estas infraestructuras, nos gustaría que de forma concreta nos dijera qué va a hacer con la Ronda Sur de Jerez, con los convenios de penetración de Jerez, con la A-491 en la continuación hasta Rota, con la A-2078, que es la que conecta Jerez con Rota por donde están los penales... Y, por cierto, ¿qué ha hecho usted y qué documentos le ha mandado usted, o qué reuniones ha tenido usted con el Gobierno de España para pedir la liberalización inmediata, completa y definitiva del peaje? Y díganos usted cuándo va a estar el tranvía de la bahía en pruebas.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor Saldaña, no me ha defraudado usted la intervención. O sea, sus niveles de demagogia no tienen límites ni medida, nunca.

Vamos, que usted hable del Paleolítico... Yo no le voy a hablar del Paleolítico; le voy a hablar de la etapa, que hace tres meses acabó el Gobierno de España en la responsabilidad. Claro, si usted viene aquí... Usted tiene que tener un equipaje un poco más nutrido, en términos de compromisos del Gobierno de España con Andalucía, con Cádiz y con Jerez, para venir a dar lecciones y a exigir. Por eso le digo que su nivel de inconsistencia, su nivel de demagogia es inconmensurable. Inconmensurable. ¿Y sabe usted por qué lleva tantos años su partido en la oposición en Andalucía —y van camino de los cuarenta—? Porque hay una cosa que se llama la coherencia, y para criticar con fundamento hace falta tener una hoja de servicios que tenga un mínimo de brillantez, cosa que el Gobierno de España en manos del Partido Popular, a lo largo de la vida democrática, nunca ha tenido con Andalucía. Y, por lo tanto, yo no le hablo de cosas...

A usted le parecerá irrelevante una inversión de 538 millones de euros que yo le detallado. Bueno. Y le parecerá irrelevante que en esta legislatura 48.880.000 euros estén también invertidos en esa comarca y en ese escenario. Pero si eso le parece irrelevante, ¿me quiere contar qué calificativo merecería —y tiene el dic-

cionario de la Real Academia de la Lengua Española para analizar antónimos y sinónimos— el compromiso del Gobierno de España con Andalucía en estos últimos siete años? ¿Me lo quiere explicar? Yo le puedo sugerir unos cuantos epítetos, y usted puede buscar los sinónimos. Porque ha sido una auténtica vergüenza y un maltrato deliberado. Claro, esa falta de coherencia, elevando el tono de su discurso en términos de exigencia, pero teniendo como respuesta la nada en el Gobierno que ustedes han sostenido, les resta absolutamente cualquier atisbo de credibilidad. Y la credibilidad, la coherencia, dan lugar a la confianza y a lo que, al final, los ciudadanos acaban eligiendo en las urnas. Y por tanto, no es que llevan muchos años en la oposición, es que yo le aventuro que van a seguir estando en la oposición con esa falta de consistencia en los planteamientos que hacen. Absolutamente.

Que usted hable de la AP-4, después de que el Gobierno de Andalucía vaya a desembolsar 126 millones de euros para favorecer el desarrollo económico de Cádiz —y de Sevilla, pero fundamentalmente de Cádiz—; después de siete años de gobierno del Partido Popular, donde yo no le he escuchado ni una sola palabra pidiendo..., ya no digo que levante de forma inmediata el peaje, que se lo estamos diciendo al Gobierno igual. Lo que estamos diciendo..., lo que estamos diciendo es que el Gobierno del Partido Popular, y el último ministro de Fomento, ha rehuído deliberadamente, cuando le hemos pedido que diga que transitar desde Madrid hasta Sevilla iba a ser exactamente igual que transitar desde Sevilla hasta Cádiz, ha rehuído deliberadamente esa afirmación. Porque se estaba refugiando en la ambigüedad de decir «termina el periodo de la concesión pero no hablaba de que terminaba el peaje». Y eso forma parte de la grandeza, de la altura de miras de un gobierno que su partido ha sostenido. Entonces, ¿de qué me viene a hablar aquí, en términos de exigencia, de qué me viene a hablar?

¿De coherencia, de confianza, de que incrementemos los 48.880.000 euros de inversión? ¡Claro, a mí también me gustaría! Pero a usted se le olvida que los planteamientos de imponer la estabilidad presupuestaria lo han hecho la Unión Europea y el Gobierno de España. Que además han estado infrafinanciando a Andalucía durante este periodo de forma deliberada, con cinco mil y pico millones de euros menos, que tenían que haber nutrido las cuentas de Andalucía. Que han estado, para más inri, en un tema de un nivel de sensibilidad social tan elevado, con su jefe de filas, reduciendo el compromiso de financiación de la ayuda a domicilio. ¿Y con ese equipaje, con esa hoja de servicios, tan raquítica, tan absolutamente miserable en relación con los intereses de Andalucía, viene usted a darle lecciones al Gobierno de Andalucía? Hombre, míreselo y acomódese un poco. No digo que renuncie a sus tareas de crítica al Gobierno, usted tiene lógicamente la legitimidad democrática para poder hacerlo, desde la oposición, claro, no desde el Gobierno, que nunca lo han tenido, y yo le aventuro que no lo van a tener. Pero, hombre, mantenga un mínimo sentido de la coherencia entre lo que usted dice, ¿eh?, y lo que hace el Gobierno que ustedes han estado apoyando durante años.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señor Saldaña, tiene usted dos minutos.

El señor SALDAÑA MORENO

—Sí, gracias, señora presidenta.

Señor presidente, no me ha dicho usted nada de la ronda sur, del convenio de la penetración de Jerez, de la A-491 y del tema del tranvía. Hablaba usted de coherencia; escuche usted esto, esto es un vídeo que ustedes hicieron: *[Reproduce un vídeo en el que se recoge lo siguiente]* «AP-4 sin peaje, casi cinco décadas de peaje es demasiado tiempo, y cada año se paga más...» —miembros de esta Comisión, ¿eh?—. «Cádiz y Sevilla son las dos únicas provincias andaluzas que no están conectadas con una vía de alta capacidad sin peaje. En otras comunidades, el Gobierno sí rescata autopistas, aquí no, y 22.000 conductores pasan por caja cada día. A partir del 1 de enero pagarán aún más. Casi cinco décadas con este peaje, ¿al Gobierno no le parece que esto ya está amortizado? Si gobierna Rajoy, tiene que levantar esta barrera...» —Ah, Rajoy, Rajoy—. «El peaje de la AP-4 que mantiene ahora mismo el Gobierno de Rajoy está bloqueando el desarrollo económico de las provincias de Cádiz, Sevilla y de toda Andalucía. ¿Dónde están los dirigentes del Partido Popular andaluz...?» —¿Dónde están los dirigentes del Partido Popular?, ¿dónde están ustedes?— «Sin peaje ganamos más...».

Señor consejero, le voy a decir a usted una cosa: si hay algo que es incoherente aquí es lo que ha hecho el Partido Socialista con el peaje, pero simplemente permítame que le termine. ¿Coherencia usted, pidiendo en la tribuna autopista liberalizada inmediatamente, completa y definitiva? Dígame usted dónde, cuándo y cómo ha pedido la liberalización. Usted dijo que las pruebas del tranvía iban a estar en septiembre, dígame cuál es la incoherencia de lo que estamos haciendo. Fíjese, esto es de nota: 2013, la Junta dijo en Jerez que Jerez iba a tener metro en el año 2019, ¿incoherencia, falta de respeto? Hemeroteca. Pero, lo último, la presidenta de la Junta de Andalucía se va a inaugurar el Hyperloop, el tren que va a ir por un tubito de Cádiz a Barcelona, ¿eh?, a 1.200 km por hora, y no es capaz de poner en funcionamiento el tranvía de Chiclana a Cádiz y no es capaz de hacer la ronda sur de Jerez. Déjense ustedes de engaños, váyanse ustedes donde se tienen que ir, que es a la oposición, después de cuarenta años de incumplimientos con Andalucía, con la provincia de Cádiz y con Jerez. Déjese usted de milongas, señor consejero, y conteste.

El Hyperloop.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero, tiene usted cinco minutos para responder.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Yo le aventuro que, desde luego, con esa manera de conducirse en la política y con ese hilo conductor va usted a seguir en la oposición durante muchos años, no tiene que hacer grandes esfuerzos, no tiene que hacer grandes esfuerzos, yo le garantizo que va a seguir estando en la oposición durante mucho tiempo.

Bueno, es que el nivel de demagogia es de tal calibre, es tan inabarcable, tan inconmensurable..., que ustedes hablen del peaje de la AP-4, lo que ha señalado usted se sostiene por parte de todos los que han intervenido en los mismos términos, exactamente en los mismos términos. Y lo que le he dicho es que ni siquiera el Gobierno del Partido Popular, ya no digo que levantara el peaje de forma inmediata, si hay presupuesto en el año 2019 le estamos planteando al Gobierno que lo haga, esperemos que haya presupuesto y que ustedes lo voten, ¿eh?, pero lo que le estamos diciendo es, si ustedes no han sido capaces siquiera de exigirle al ministro que diga, ya no que levante el peaje de forma inmediata, sino que elimine el peaje en el año 2019, que se refugiaba, se refugiaba en la ambigüedad de decir que terminaba la concesión, terminaba la concesión, y luego estudiaremos cómo se gestiona la autovía. Y su líder en Andalucía tuvo en un mismo fin de semana dos grandes ocurrencias. Una diciendo: «cuando yo sea presidente, se levantará el peaje», mensaje de traca, ¿eh?, y el segundo, al día siguiente, cuando se dio cuenta, en fin, de la pata de banco que había sacado, dijo que había que sentarse con el Gobierno de Andalucía a ver cómo se gestionaba después esto, a ver quién pagaba, poco menos, ¿verdad? Esto es, la posición del Gobierno del Partido Popular en Madrid y el seguidismo del Partido Popular en Andalucía, ¿y ustedes creen que así van a ser merecedores de la confianza de nadie? Y lo que le digo, mire usted, es que el tren tranvía de la Bahía, con un esfuerzo importante de inversión del Gobierno de Andalucía, se va a poner en marcha ya, y a ustedes les parecerá un desatino, merecedor de una crítica, vamos, con una hipérbole, porque hablemos de dos semanas, o de una, o de tres, me da igual. Pero, si llevan con Algeciras-Bobadilla, que es la parte más importante del sistema ferroviario del sur de Europa, sin hacerlo durante siete años y no han movido un dedo, ¿pero qué credibilidad quieren tener?, ¿qué credibilidad quieren tener?, ¿quién piensa que les va a creer? Porque obras son amores y no buenas razones, y el tren tranvía de la Bahía estará quince días después, o veinte, pero el Algeciras-Bobadilla ha habido que cambiar al Gobierno para que empiece un Gobierno en el Consejo de Ministros acordando una cantidad para licitar el primer proyecto.

Por lo tanto, esa es la diferencia: literatura, demagogia, escalada verbal, incoherencia, frente a un trabajo serio, riguroso, ambicioso, no milagroso, porque no hay nada en la vida que valga la pena que sea el resultado de la casualidad, ni de la improvisación, ni de los milagros. Pero ustedes, con el equipaje que tienen, vienen a criticar al Gobierno de Andalucía, ¿quién se va a creer el discurso que ustedes hacen, con el fundamento que tienen y con la hoja de servicios que tienen en relación con Andalucía?

El último ejercicio, 2017, de todo lo que se licitó en España, el 8,5% se licitó en Andalucía, no el 18, que somos los españoles andaluces, no, no, el 8,5%, y eso forma parte de su hoja de servicios. ¿A quién van a convencer?

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001346. Pregunta oral relativa a casco histórico de Vélez-Málaga

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, una vez finalizado el turno de las comparecencias, pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral. La primera pregunta, propuesta por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, es relativa al casco histórico de Vélez-Málaga, y para ello tiene la palabra el señor Hernández.

Cuando usted quiera.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, el casco histórico de Málaga sufre un deterioro considerable en el 45% de sus inmuebles que se encuentran muchos de ellos abandonados y, además, una pérdida de población censada.

El casco histórico de Málaga tiene un patrimonio histórico y cultural muy importante, muy importante, y que se ve lógicamente afectado por esta despoblación, por esta pérdida de actividad y deterioro de los inmuebles del centro histórico. Por eso, quería preguntarle si tiene planificado su consejería si desde el Ayuntamiento de Vélez-Málaga le han pedido algún tipo de actuación o está en marcha algún tipo de planificación para sacar del abandono esta ciudad.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, gracias, señora presidenta.

En concreto, para el desarrollo urbano como el que usted me pregunta, el caso de Vélez-Málaga, se han previsto en el plan de vivienda de Andalucía las denominadas áreas de rehabilitación integral. Estas áreas tienen el objetivo, efectivamente, de invertir en los procesos de degradación urbana y residencial, favoreciendo la integración, la cohesión social, el desarrollo socioeconómico de la zona. Con el fin de desarrollar este programa, estamos ultimando la orden que va a regular las áreas de rehabilitación integral y aprobar sus bases reguladoras. La previsión es que esta orden reguladora, a la que podrán presentarse en concurrencia competitiva el Ayuntamiento de Vélez-Málaga como el resto de los ayuntamientos, vea la luz en las primeras semanas del próximo año y, de forma inmediata, se proceda a efectuar la correspondiente convocatoria. Hay una dotación presupuestaria de 34 millones de euros para eso.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.
Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias.

Consejero, en el caso del Ayuntamiento de Vélez-Málaga, bueno, pues no sabemos si optará, si..., ciertamente hace falta y, además, existen, existen herramientas que se han puesto en marcha en el pasado, herramientas para este tipo, para rehabilitación urbana, el PEPRI, pero que no han sido eficientes. Fue impulsado en 2001 y tenía precisamente ese objetivo, sacar de esa situación de deterioro el centro histórico de la ciudad de Vélez-Málaga, acabar con esa tendencia de disminución de la población, pero lo cierto es que su puesta en marcha en 2008 no ha sido suficiente. Lo cual no ha sido suficiente porque existe una burocracia tremenda para aquellos solicitantes de ayuda de las que dispone el PEPRI. Y ello dificulta la rehabilitación de muchos edificios, algunos de ellos históricos, y la rehabilitación del centro histórico. Y lo cierto es que los veñeos, pues, están reclamando actuaciones por parte de la Administración. Por eso le quería plantear si había existido algún tipo de contacto, obviamente la respuesta que me ha dado, el Ayuntamiento de Vélez-Málaga podrá optar a esas ayudas, pero si existe algún tipo de contacto, algún tipo de actuación conjunta.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.
Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con brevedad, señora presidenta.

Efectivamente, el Ayuntamiento de Vélez-Málaga está interesado, obviamente —a mí me lo ha trasladado el alcalde—. Y, en este momento, el propio consistorio acaba de anunciar una revisión del documento técnico para agilizar la licencia y promover la rehabilitación del edificio, dentro del Plan Especial de Protección y Reforma del Casco Histórico que, conjuntamente con la Consejería de Cultura, lleva.

El compromiso del Gobierno de Andalucía, le he dicho que será en concurrencia competitiva para todos los ayuntamientos que lo deseen, y cofinanciado, por tanto, por la Junta de Andalucía y los vecinos o el ayuntamiento, o ambos casos. Estarán disponibles en el tiempo que les he dicho.

El compromiso, de todas maneras, de la Consejería, yo le puedo citar algunos temas que han formado parte. Habla usted de edificios de interés arquitectónico: el convento de San José de la Soledad hoy es Teatro del Carmen, 3.300.000 euros invertidos por el Gobierno de Andalucía; la rehabilitación de la antigua casa de

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 603

X LEGISLATURA

3 de octubre de 2018

Larios —hoy día, sede de la alcaldía de Torre del Mar—, 491.000 euros; la rehabilitación de la antigua Casa de los Madrileños, hoy sede del Ayuntamiento, y, más recientemente, el antiguo pósito, que se ha convertido en la oficina del centro histórico y sala de exposiciones, con una inversión de 2.200.000 euros.

En fin, el compromiso del Gobierno de Andalucía históricamente, en relación con el casco histórico y con la arquitectura notable de la ciudad viene manteniéndose, y yo estoy convencido de que, con esta orden, cuando vea la luz, habrá un espacio de cooperación también de interés para la ciudad, sin ninguna duda.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

10-18/POC-001366. Pregunta oral relativa a ayudas para el alquiler de viviendas a personas en situación de vulnerabilidad o con ingresos limitados en la Comunidad Autónoma de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta relativa a ayudas para el alquiler de viviendas a personas en situación de vulnerabilidad o con ingresos limitados en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra la señora Martínez.

Cuando usted quiera.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias.

Señor consejero, la pregunta es muy clara, ¿qué dificultades ha tenido la tramitación de las ayudas al alquiler a personas vulnerables y en situación de vulnerabilidad?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, las dificultades propias de una convocatoria que tiene una enorme concurrencia, que ha sido obligada a tramitar en concurrencia competitiva; es decir, de forma simultánea en toda Andalucía y, por tanto, ha habido unos plazos en la tramitación más largos de lo que nos hubiera gustado.

En cualquier caso, ya anuncié en el último Pleno que tuvo la interpelación que usted hizo al Gobierno, que la convocatoria de 2018, que va a salir dentro de pocos días, no será en concurrencia competitiva para las familias vulnerables y, por tanto, estaremos en condiciones de agilizar muy severamente, lo haremos de forma clara, haremos una reducción de los tiempos de tramitación muy importantes.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Gracias, señor consejero.

Bueno, veo que usted no ha querido entrar directamente en lo que ha sido la pregunta que tiene usted por escrito y es ¿qué razones le han llevado a revocar y aminorar las ayudas al alquiler a familias en situación de vulnerabilidad?

Mire, a final de..., en junio del 2018, ustedes han hecho una resolución modificatoria de otra resolución de diciembre de 2017, que se refería a las personas que habían sido adjudicatarias de ayudas al alquiler, personas en situación de vulnerabilidad que necesitaban ayudas al alquiler. Y, sin embargo, esa resolución, bueno, pues ustedes dicen aquí que, tras la publicación de esa resolución, de diciembre de 2017, se comprueba que, por un fallo en la adjudicación informática Alquila, en la que se tramitan estas ayudas, se consideró que algunos beneficiarios se encontraban en situación de vulnerabilidad y..., por lo que la ayuda se le complementó con fondos autonómicos. Pues bien, después de considerar esto, ustedes han vuelto a considerar que esas personas no tenían situación de vulnerabilidad. Y, además, también han considerado que, al no tener una cuenta corriente disponible para la ayuda a la que eran adjudicatarios, pues también se le retira. En consecuencia, ustedes lo que ordenan es el reintegro de la parte autonómica de las ayudas al alquiler.

Y mire, señor consejero, estas son unas ayudas de una convocatoria del año 2016. Nos vuelven a dar la razón. Al final, mire, este es el cuadro. (*Muestra una hoja de papel.*) O sea, el cuadro es muy evidente: la ayuda estatal se mantiene, la ayuda autonómica, ustedes la ponen a cero. Señor consejero, usted tiene aquí cantidades, subvenciones autonómicas resueltas en diciembre del 2017, y un año más tarde, esa cantidad, en la ayuda autonómica se vuelve cero. Yo le pregunto ¿por qué ha pasado esto, señor consejero? ¿Por qué a unas familias que son vulnerables se les ingresa una cantidad, y ahora se les pide que la devuelvan?

Señor consejero, es inconcebible. Evidentemente, son familias que si tienen una situación de vulnerabilidad ni siquiera disponen a lo mejor de una cuenta corriente. Tendrá usted que habilitar otros mecanismos, a través de las delegaciones provinciales, a través de convenios con los agentes sociales. Pero, evidentemente, esto es lo que no se puede permitir. Subvención autonómica: cero, cero, cero, cero. Al final, ayudas al alquiler de familias con ingresos limitados y en situación de vulnerabilidad la vuelve a sostener el Gobierno estatal. Y ustedes la conceden y la piden que la devuelva. Inconcebible, señor consejero.

También le quiero hablar de las ayudas a personas en especiales circunstancias de emergencia social incurso en procedimientos de desahucios. Ustedes han dedicado 2,2 millones...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, su tiempo se ha acabado.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino inmediatamente.

... 2,2 millones en tres años. Y ahora, en el 2018, cero, señor consejero. Cero, que está escrito, que hace falta una nueva convocatoria. Explíquelo, señor consejero.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Se lo voy a explicar con mucha rapidez. Mire usted, la dedicación del año 2016 a la ayuda complementaria autonómica fue de 1.300.000 euros. Se acabó adjudicando 1.273.000 euros.

En la convocatoria del 2017, 1.300.000 euros de nuevo; las propuestas y el pago, 1.291.000 euros.

Si hay algún caso donde se ha planteado lo que usted llama revocación, no es revocación: estamos hablando de que, en la acreditación necesaria, en la acreditación necesaria de los servicios sociales, que acrediten, efectivamente, la situación de vulnerabilidad —si no, no es posible, porque estamos incumpliendo la ley—, se le ha planteado al que no tiene acreditado esa situación de vulnerabilidad, —casos muy aislados—, probablemente, el reintegro, si no tiene esa situación acreditada por los servicios sociales. No es un ejercicio de voluntarismo de nadie, tiene que haber un certificado de los servicios sociales que acredite esa situación.

¿No me estará usted invitando a que incumplamos la ley, no? Porque la ley tiene unos requerimientos, tiene unas normas y si, efectivamente, no hay acreditación de que una familia cumple las condiciones de vulnerabilidad, que no las doy yo, que la dan los servicios sociales de los ayuntamientos, pues, evidentemente, es que no es posible hacerlo. Y se tratará de algún caso aislado, pero usted no pretenderá, con un caso aislado, o con dos, que tienen que ver con el cumplimiento de las normas, a las que estamos todos obligados..., salvo que usted me esté invitando a que incumplamos la ley, me acabe haciendo una enmienda a la totalidad de la tramitación de las ayudas autonómicas de las ayudas estatales a la vivienda. Yo no lo entiendo.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001594. Pregunta oral relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras (Almería)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a obras y servicios en el puerto pesquero de Carboneras, propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y, para ello, tiene la palabra la señora Bosquet.

La señora BOSQUET AZNAR

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues, señor consejero, lamentablemente me temo que esto me temía yo que iba a ocurrir, que me temía que iba a ocurrir el hecho de que pasara el verano —que le recuerdo que el verano acaba el 23 de septiembre—, y le recuerdo esta misma pregunta que le estoy formulando ahora, que la hice en el mes de junio, preguntándole sobre cuándo se iban a llevar a cabo las obras de Carboneras, y albergaba una vana esperanza de que, por una vez en la vida, ustedes cumplieran con su palabra respecto a los plazos. Pero, lamentablemente, este Gobierno vuelve a incumplir una vez más.

Señor consejero, la enmienda aquí preparada por Ciudadanos, en apoyo a la proposición no de ley que se aprobó en esta comisión, una enmienda de 100.000 euros —no estamos hablando de cantidades astronómicas; era algo que yo quería desvincular, precisamente, de ese Plan de Obras del Puerto Deportivo de Carboneras— para llevar a cabo los accesos de las embarcaciones, de suministros de luz, de agua e instalaciones de aseos en el Puerto de Carboneras.

Porque, mire usted, señor consejero, se lo vuelvo a sacar y no me cansaré de hacerlo: los pescadores teniendo que hacer sus necesidades, los pescadores jugándose la vida para poderse subir a sus embarcaciones... Y volvemos una vez más a incumplir, señor consejero. Usted me dijo a principios de verano que en verano; a principios..., o sea, repito, en el mes de junio me dijo que en verano. Le repito, estamos a 3 de septiembre; no ha ocurrido nada, allí no se ha visto..., no se ha atisbado ni el más mínimo de llevar obras. Encima, ayer, sale una...

[Intervención no registrada.]

Sí, hombre, las de emergencia, las de emergencia del dique de la lonja; de eso también hablamos. Le recuerdo que también tuvimos una comparecencia respecto a eso y ¿qué mínimo que llevar a cabo las obras de emergencia?, que usted sabe como yo que ese dique estaba precintado, porque no se podía pasar. Eso es lo único que ha ocurrido, pero esa enmienda de 100.000 euros, que estaba desvinculada de esas grandes obras, de esa reordenación del puerto deportivo, ni por asomo. Ayer mismo salió una noticia donde el puerto deportivo de Carboneras le pedía amparo a la propia presidenta de la Junta de Andalucía porque se quejaban de que por enésima vez se habían vuelto a incumplir los plazos, y ese proyecto de licitación todavía..., tampoco se le espera. Y estamos hablando de unas obras, vamos, que vienen de antiguo.

Las obras que yo le pedí, precisamente, como digo, desvinculándolas..., aunque el Partido Socialista me hizo una enmienda para vincularlas a esas obras del puerto deportivo. Pero no, lo que quiero, simplemente eran servicios dignos, suministros, agua, luz, simplemente darles dignidad a esos pescadores que pagan religiosamente sus tasas de embarcación y no tienen ningún tipo de suministros.

Parece ser, que me ha informado mi compañero Carlos, que en la comparecencia anterior que ha habido de puertos ha dicho que saldrá en pocos días, yo no sé si es producto de la casualidad el que se le haya hecho esta pregunta, y mira por dónde ahora resulta que sale. Si es así yo me alegro, lo que no quisiera, señor consejero..., y lo mismo que le dije en el mes de junio que bastaría que acabara el verano para que...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora BOSQUET AZNAR

—... le volviera a preguntar sobre el tema, espero, primeramente, que no haya adelanto electoral y que entonces en la próxima comisión del próximo mes no tenga que volver a preguntarle sobre este asunto, señor consejero.

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, yo creo que si conoce el funcionamiento de la Administración entenderá usted que ni por un titular de periódico ni porque la agrupación del puerto diga no sé qué ayer, mañana vaya a estar el problema resuelto, sería un absurdo plantearse algo tan absolutamente pueril.

En relación con la primera inversión a la que usted se refiere. En septiembre empezó la obra de iluminación, va a estar terminada en octubre. Es una obra integral sobre el alumbrado general de la zona y que tiene el objetivo, efectivamente, de mejorar la iluminación de todo el dique de abrigo del puerto y especialmente las embarcaciones que poseen un amarre a escollera. Esta iluminación va a mejorar las condiciones de visibilidad en hora nocturna en todo el vial que recorre el dique de abrigo y va a facilitar las labores de embarque y desembarque en estas embarcaciones.

Además de esto, y eso tiene que ver con la enmienda de que usted ha hablado, de los 100.000 euros, el Gobierno de Andalucía está invirtiendo 700.000 euros en el puerto de Carboneras, 700.000 euros, y no me

refiero al proyecto básico de reordenación, del que le hablaré después. Setecientos mil euros, 521.812 en la reparación del muelle de la lonja con las obras de emergencias que usted conoce. Hemos acometido también una actuación de mejora de los cuartos para armadores, con una inversión de 16.924 euros.

Se ha llevado una contratación de empresas de servicios para la limpieza, con una inversión de 26.925 euros, y la mejora de la seguridad de las embarcaciones en el puerto con un servicio de vigilancia 24 horas, que en lo que va de año tiene un coste de 58.812 euros. Eso en el puerto de Carboneras.

Y, en relación con el proyecto básico, al que usted se refiere, que es el titular del periódico, he dicho en la comparecencia anterior que en lo que queda de semana la Oficina de Evaluación Financiera, que no depende de Fomento, depende de Economía y Hacienda, tiene previsto evacuar el último informe, porque el proyecto se aprobó el 4 de mayo de 2018, después de la información pública y de todos los trámites obligatorios. Cuando ese informe preceptivo de la Oficina de Información Financiera esté evacuado, y yo lo dije antes, y espero que sea positivo, en un plazo de una semana estaremos sacando el concurso, y nada tiene que ver con un titular de periódico, ni con la protesta, que yo respeto, es legítima, de cualquier colectivo, pero ciertamente que sepa cómo va la Administración. Sabe que tiene unos plazos, unos ritmos, unos requisitos imprescindibles que cubrir, que no dependen del voluntarismo de nadie, y si no está ese informe de la Oficina de Evaluación Financiera pues evidentemente..., que se aprobó, por cierto, en los Presupuestos del año pasado, es el primer informe que se va a hacer, pues no se podrá hacer.

Por tanto, estamos cumpliendo los objetivos que tenemos, con alguna demora en el tiempo, me hubiera gustado que hubiesen sido dos meses antes, pero el tema... Antes teníamos otra disposición con el...

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.

... con el Grupo Popular, pues hay gente a la que no se le espera, hay gente a la que se le puede criticar un pequeño retraso, pero lamentablemente hay gente a la que no se le espera porque nunca hace nada.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001633. Pregunta oral relativa a tranvía de Alcalá de Guadaíra (Sevilla)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa al tranvía de Alcalá de Guadaíra, Sevilla, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular.

Y para ello tiene la palabra el señor Bueno. Cuando usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Buenos días.

Gracias, señora presidenta.

Sí, señor consejero, ¿cuándo tiene previsto poner en funcionamiento el tranvía de Alcalá de Guadaíra y su conexión con la línea 1 del metro de Sevilla?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

Mire, señor Bueno, me gustaría darle una fecha que fuese el día tal del mes tal del año tal, hablamos de final de 2019 yo creo que en la última comparecencia que tuvimos. No se la voy a dar porque yo creo que, efectivamente, usted estaría pendiente de examinarme el día que llegara ese momento, por si nos hemos variado quince días, un mes o un mes y medio.

Estamos haciendo lo que es imprescindible en este momento. Después de haber invertido una cantidad muy notable, estamos al 99,79% de lo que es la obra civil, en total 97,62 millones de euros, y estamos, además de haber culminado la obra civil, trabajando en la definición del modelo de operación para integrar a Alcalá con el servicio del metro de Sevilla, esta es la clave del funcionamiento. Estamos hablando de la tercera ciudad de la provincia de Sevilla, estamos hablando de que además su entorno, de la propia ciudad, con poblaciones que amplían su radio..., estamos en 230.000 habitantes.

Esa es la clave del funcionamiento y, por tanto, cuando tengamos terminada definitivamente esa integración, que tiene que ver con un proceso jurídico y administrativo, podremos ajustar definitivamente los plazos de ejecución, porque lo que nos queda son los sistemas de señalización, comunicaciones, energía, para poder pasar a la explotación ferroviaria.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Señor Bueno.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Bien, señor consejero, las respuestas que nos ha dado en el día de hoy lo que nos hacen es fiarnos todavía menos de lo que nos fiábamos de lo que va a ocurrir con el tranvía de Alcalá.

Resulta que, como usted bien sabe, no es que pueda darnos una respuesta hoy, es que se la llevan pidiendo los sevillanos y los alcalaños hace ya diez años, estamos hablando de diez años de promesa de este tranvía, y a día de hoy dice usted que no va a dar tampoco hoy una fecha.

Y habla de la obra civil, señor consejero, que la obra civil está terminada, pero usted sabe que eso no es cierto. La obra estaría terminada, pero por motivos, por supuesto, totalmente imputables a la propia consejería, están..., han sido..., no digo el vandalismo que se ha producido sobre ellas, pero sí el haber tenido la previsión de que no se produjera, han sido vandalizadas. Y entonces, a día de hoy, usted sabe que hay barandillas arrancadas, bastantes metros de vías que ya no existen, una estación que yo no sé si usted la ha visto, la estación de la Venta de la Liebre absolutamente vandalizada también. Entonces, la obra civil no está terminada. ¿Por qué dice usted que está terminada, si no está terminada? ¿Cuándo van a terminarla?

Dice usted que ahora depende todo de los sistemas de comunicación, de energía, de los sistemas informáticos, de los trenes, pero es que ustedes dijeron en su momento, señor consejero..., ustedes dijeron en su momento que todo eso se iba a hacer paralelamente a la obra civil, lo dijeron en su momento, para no perder el tiempo. Y resulta que es que no deja usted claro qué es lo que están haciendo en ese sentido.

Usted dice que se está avanzando, pero no sabemos cómo, cómo están avanzando en ese sentido. ¿Están licitando estos sistemas de comunicación y de energía? ¿Qué están haciendo para sacar adelante el tranvía de Alcalá de Guadaíra y su conexión con la línea 1 de metro? Eso no lo ha dejado usted claro en su comparecencia, probablemente porque esté todo paralizado, por eso decía yo que nos fiarnos menos todavía de la respuesta que nos ha dado hoy, nos fiarnos menos de que entre en funcionamiento pronto.

Y seguimos con las dudas, señor consejero. ¿Se va a conectar directamente el tranvía de Alcalá de Guadaíra con la línea 1 de metro o va a haber que hacer transbordo? Es que cuando usted pasa... Pero usted pasa..., no sé si usted ha ido, pero nosotros sí hemos estado en la obra, y al ver dónde termina y dónde finaliza el tranvía de Alcalá no queda claro que esté conectado con la línea 1 de metro. ¿Usted puede asegurar aquí hoy que no va a haber ningún problema en ese sentido? Porque entonces la obra civil tampoco habría terminado en ese sentido, puesto que la conexión no tiene nada que ver con los sistemas informáticos y los sistemas de energía.

En definitiva, señor consejero, es un problema que afecta, por supuesto, a muchísimos habitantes de Sevilla y de Alcalá, pero también está afectando a expectativas de empleo en los propios empresarios de Alca-

lá de Guadaíra, que sembró unas expectativas muy positivas cuando se anunció este tranvía. Y, desde luego, después de conocer las cifras de los meses de agosto y de septiembre, de empleo, en las cuales está sumida Andalucía en un crecimiento del desempleo bastante importante, curiosamente coincidiendo con un Gobierno también socialista en el Gobierno de España, por primera vez esa bajada del empleo en nuestra región..., desde luego no está la cosa para bromas, como usted puede imaginar, señor consejero.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Desaparezca de su mente ninguna duda de que el tranvía de Alcalá de Guadaíra va a estar en funcionamiento. Usted podrá decir que se fía o no se fía, ese es su derecho. Yo de lo que no me fiaba era de las proclamas del señor Arenas y del señor Zoido diciendo que estaban empeñados en que avanzara el metro de Sevilla, pero solo se dedicaban a recoger firmas en la puerta del metro, cuando estaban sentados en el Consejo de Ministros no hacían nada. De eso es de lo que no me fío. Pero el compromiso del Gobierno de Andalucía ahí está, yo no he dicho que esté completamente la elaboración terminada, está al noventa y tantos por ciento, he dicho el 99%.

Es verdad que el tranvía se concibió inicialmente con una parada, una parada en Pablo de Olavide, ¿eh?, de transbordo. Y lo que estamos intentando, exactamente, es lo contrario, que esté integrado dentro de la red, porque eso duplica los servicios prestados a los ciudadanos, obviamente. Y, por tanto, hay una parte de las cosas que estarán a continuación de la definitiva solución en la integración de la Red de Metro de Sevilla, que eso es lo que pretendemos, y eso es lo que representa el sentido común y la lógica, porque la gente de Alcalá de Guadaíra pueda ir, como va la gente de Mairena, recorriendo toda la traza. Este es el elemento clave, y el sentido común, y la lógica, y la técnica lo tiene que facilitar, y el ordenamiento jurídico, también, pero tiene su trámite, que es en el que le he dicho estamos trabajando.

A partir de ahí, la contratación del resto de los sistemas, que son los que faltan, tiene financiación; no estamos en ningún espacio de dudas de que no haya recursos para hacer las tareas que faltan en la licitación, que tiene que ver con la señalización, con las comunicaciones, con la energía. Por lo tanto, desaparezca de su mente ninguna duda respecto a que lo vamos a terminar. Y le he dicho: no le doy la fecha porque no quiero..., queda todavía cosas complejas que resolver, y acabar comprometiéndome y decirle: «Mire usted, el 27 de diciembre va a estar esto en marcha». Bueno, cuando tengamos esta parte resuelta, le daré una fecha con más precisión. Pero sepa que estamos trabajando, estamos trabajando con intensidad para resolver esto, en la lógica de que los servicios prestados a los ciudadanos sean los de mayor calidad, y eso

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 603

X LEGISLATURA

3 de octubre de 2018

representa entrar en la red completa, no hacer un transbordo en Pablo de Olavide, y, por lo tanto, en ese momento le daremos la fecha con más precisión.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001634. Pregunta oral relativa a propiedad de los inmuebles de las Cincuenta Viviendas en Pozo Alcón (Jaén)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la propiedad de los inmuebles de las Cincuenta Viviendas en Pozo Alcón, Jaén; propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra la señora Palacios. Cuando usted quiera.

La señora PALACIOS PÉREZ

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, en los años 80, el Ayuntamiento de Pozo Alcón, en colaboración con la Junta de Andalucía, decide poner en marcha la construcción de cincuenta viviendas en ese municipio.

La Junta participa aportando el dinero mediante préstamos para la ejecución de las viviendas.

En 1985, el Ayuntamiento y los adjudicatarios formalizan la escritura pública de segregación y obra nueva. En dicha escritura se declara de construcción de cincuenta viviendas, conforme al proyecto VPO, y en ningún momento en dicha escritura se hace constar ninguna carga hipotecaria sobre dicha obra nueva.

Los vecinos pagaron religiosamente las cuotas establecidas por su compra. Cuando algunos de los vecinos, en años posteriores, solicitaron una nota simple de sus viviendas, pudieron comprobar, con sorpresa, que en la inscripción constaba que sobre la vivienda existe una carga de una hipoteca, de la cual los vecinos no sabían nada.

Pero la sorpresa ha sido que el Ayuntamiento, pese a recibir los ingresos de los pagos de los vecinos, ha estado muchos años sin pagar a la Junta, y por tanto, acumulando una enorme deuda entre principal y los intereses: cerca de un millón quinientos mil euros. Estos vecinos interpusieron una demanda, solicitando la nulidad de la hipoteca que gravaba sus viviendas, y el juzgado de Jaén dictó sentencia, el 13 de enero de este año, por la que declara nula la hipoteca. El Ayuntamiento admitió dicha nulidad, y la Junta de Andalucía, contesta tarde a la demanda, y se declara en rebeldía. Ahora ha interpuesto el recurso.

Pero, pese a ese recurso, es claro y evidente que la hipoteca es nula.

Por ello le pregunto: ¿tiene previsto el Consejo de Gobierno andaluz adoptar algún tipo de decisión para facilitar definitivamente la libre disposición y propiedad de los inmuebles situados en el municipio de Pozo Alcón, Jaén, conocido por las Cincuenta Viviendas, que se encuentra inmersa en un conflicto entre los propietarios, el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía?

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora presidenta.

La Junta de Andalucía no tiene ningún conflicto con los propietarios. Es verdad que hay un problema social detrás, en el que estamos tratando de cooperar para resolverlo. Y le diré que el Ayuntamiento que preside el actual alcalde es el que se ha tomado más en serio la solución del problema, en estos años, ¿verdad? Y ha habido múltiples reuniones con los propietarios para buscar una solución.

¿De dónde partimos? Usted ha señalado una cosa que..., bueno, tampoco es que cambie radicalmente los hechos, pero el Ayuntamiento solicita —al Instituto Nacional de la Vivienda, no a la Junta de Andalucía—, en su momento, en el año 1982, un préstamo. Y cuando se hace la transferencia de todo a las competencias de la Junta de Andalucía, se transfiere todo: los activos, las viviendas, los préstamos..., todo lo que está bien.

¿Dónde está el problema? Bueno, los préstamos no se pueden condonar: se pagan. Y el préstamo representa, entre el principal y los intereses, un montante de 1.810.000 euros, de los cuales, el Ayuntamiento ha pagado 508.000; es decir, tiene 1.353.000 euros pendientes de pago, del Ayuntamiento a la Junta de Andalucía. Insisto, y este alcalde es el que está haciendo una propuesta, que estamos estudiando en este momento, que es desembolsar el principal, y avalar el resto de la cantidad, en el número de años que sean necesarios, para poderlos amortizar. Porque nosotros no podemos condonar ningún préstamo, ¿verdad? Y pienso que no dirá usted que vayamos a la condonación de un préstamo, ni al Ayuntamiento de Pozo Alcón ni a ninguno.

Pero quiero dejar muy claro, posición de la corporación de Pozo Alcón en este momento: la que se ha tomado en serio la solución del problema, y ha afrontado el asunto. Porque durante muchos años —y han estado ustedes en el Gobierno de Pozo Alcón durante muchos años— no han movido un dedo, ¿verdad?, no han movido un dedo. Por lo tanto, este alcalde es el que está tomándose en serio la solución del problema. Y tiene esas dificultades: la Junta de Andalucía no puede condonar un presupuesto, tiene que cobrarlo. Y lo vamos a tratar de hacer dándoles las máximas facilidades al ayuntamiento para que lo pueda digerir, porque Pozo Alcón tampoco es una ciudad que tenga un presupuesto —cinco mil habitantes—, y no tiene un presupuesto como para desembolsar 1.300.000 euros de un golpe. Pero el Ayuntamiento ha propuesto desembolsar lo que queda de principal, que es algo más de cuatrocientos mil euros, y que sobre los intereses se plantee una demora, en el tiempo, avalada; probablemente vinculada a la participación de los tributos que el Ayuntamiento tiene procedentes del Gobierno de la nación o de la propia Junta de Andalucía, veremos; lo están viendo en Patrimonio y en Hacienda. Pero, en definitiva, yo les quiero trasladar a los vecinos la tranquilidad de que, desde luego, desde la Junta de Andalucía vamos a buscar una solución con el Ayuntamiento, y que eso, evidentemente, levantará las dificultades que ellos tienen en este momento en relación con esa cláusula, esa garantía hipotecaria, que tienen en las escrituras. De manera que estoy seguro de que el alcalde, con buena voluntad, y con propuestas creativas, y asumiendo la responsabilidad que otros alcaldes no asumieron con antelación, vamos a encontrar una solución al tema.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Palacios, brevemente.

La señora PALACIOS PÉREZ

—Gracias, señor consejero.

¿Entonces está de acuerdo conmigo, que los vecinos han pagado, los vecinos compraron sus viviendas libres de cargas, sin hipotecas? Entonces, ¿dígame, señor consejero, qué legitimidad tiene la Junta de Andalucía para mantener una hipoteca que ya ha sido declarada nula en el juzgado? ¿Qué legitimidad tiene la Junta de Andalucía para mantener una hipoteca sobre un bien que es propiedad de alguien que no debe nada a la Administración autonómica? Reclame usted, como ha dicho, al Ayuntamiento, pero levante la hipoteca sobre los bienes de quienes han cumplido, y ahora se ven atrapados entre argucias de la Junta y del Ayuntamiento. Y que lo que tiene que hacer es aclararlo con el Ayuntamiento, y quitar la hipoteca a esta gente, que ya tiene aprobado por el juzgado.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero, brevemente.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Con mucha brevedad, señora presidenta.

Le reitero lo que estamos planteando: un préstamo que el Ayuntamiento de Pozo Alcón debe a la Junta de Andalucía, y que tiene que pagar, y que se trata de darle las mayores facilidades posibles para que lo haga. Y que este alcalde es el primero que se ha tomado en serio el asunto, porque han pasado por la corporación muchos alcaldes, algunos del signo político de la formación en la que usted se encuadra, y hasta ahora no ha habido solución.

Yo estoy convencido de que, en este momento —y espero que sea un plazo corto—, acabemos buscando la solución que deje tranquilos definitivamente a los vecinos, y que el Ayuntamiento, como todas las instituciones, acabe cumpliendo las obligaciones y las relaciones contractuales que tienen con terceros, en este caso, con el Gobierno de Andalucía.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

10-18/POC-001669. Pregunta oral relativa a mantenimiento de las viviendas del parque público en alquiler

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la siguiente pregunta, con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a mantenimiento de las viviendas del parque público en alquiler, tiene la palabra, la señora Molina Cañadas.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Buenos días, consejero.

La pregunta que le traigo hoy en relación a la encomienda de gestión del mantenimiento de las zonas comunes de las viviendas del parque público, tiene que ver con el conocimiento de distintas situaciones sobre deudas por impagos de las cuotas de comunidad de propietarios de edificios cuya titularidad es de AVRA —la Agencia AVRA—, así como problemas de convivencia. Y, a tenor de ello, el Defensor del Pueblo hizo una resolución en el sentido de que se adoptaran, con carácter urgente, las medidas que se estimen adecuadas para que la comunidad de inquilinos de los edificios donde se produzcan esas situaciones, tengan a su disposición la totalidad de las cuotas comunitarias adecuadas, con el fin de que lleven a cabo las actuaciones necesarias de conservación y mantenimiento, pago a proveedores, suministros y cualquier otra que resultara necesaria. Así como que se analicen y valoren las actuaciones de intervención social que correspondan, que también le corresponde a AVRA, y que se programen, en caso de que se considere necesario, nuevas intervenciones tendentes a la aceptación de las obligaciones y normas de convivencia por parte de todas las personas que residen en los edificios del parque público.

Las quejas no han llegado por..., expresaban que la comunidad que estaba en situación de casi quiebra económica por la cantidad de impagos de recibos de comunidad, que bien los vecinos, bien AVRA, como última responsable, no ingresan. Al parecer habían reclamado a AVRA en diferentes ocasiones sin que se hubiesen efectuado gestiones o ingresado las cantidades que se adeudaban con el consiguiente perjuicio para la comunidad y el deterioro además consecuente del inmueble cuya titularidad es AVRA.

También contaban las cuotas para el mantenimiento de las zonas comunes, que están establecidas por la comunidad y la obligación de su abono está recogida en el contrato que cada inquilino ha firmado como adjudicatario de la vivienda. AVRA había enviado escrito a los inquilinos morosos reclamando el abono de las deudas y advirtiendo del inicio de procedimientos judiciales de reclamación de esas deudas, sin resultados.

Respecto a los problemas de convivencia existentes en la comunidad, AVRA cuenta además con un equipo de trabajadores sociales y verificadores, cuya labor se debe centrar en detectar y analizar las necesidades de las comunidades y al mismo tiempo animar a los inquilinos al cumplimiento de sus obligaciones para favorecer la cohesión social. AVRA, sin embargo, nos dicen los representantes de la comunidad, nunca se ha llegado a reunir con la administradora ni con los representantes de la comunidad para tratar esos asuntos denunciados, y tampoco ha iniciado acciones judiciales...

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Molina, vaya terminando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Voy concluyendo.

... tampoco ha iniciado acciones judiciales contra ninguno de los vecinos. Nos parece que en ese sentido ha habido una dejación de funciones, porque resulta evidente que el uso respetuoso de la vivienda y de las zonas comunes es esencial para el mantenimiento del parque público, que en este caso no se ha producido.

Gracias.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Mire, para garantizar el mantenimiento y la funcionalidad del parque de vivienda público, que es un patrimonio de todos los andaluces, por cierto, costado con sus impuestos, lo que prevé la legislación es la figura de la Junta Administradora de Arrendatarios, porque no hay propietarios, que deben asumir pues las funciones básicas, de limpieza, de cuidado de las zonas comunes, de pequeñas reparaciones, de mantenimiento de ascensores, de las cosas que son normales; otra cosa son las grandes inversiones, que a través de las áreas de rehabilitación y regeneración urbana estamos haciendo en 29 áreas en Andalucía, que está comportando una inversión de 83 millones de euros de inversión. Pero ya hablamos de inversiones que representan intervenciones de impermeabilización de cubiertas, de fachadas, de ventanas, de instalación de ascensores... Pero lo que es el trabajo cotidiano de la comunidad tiene que ver con la autoorganización, tiene que ver con la cogestión, tiene que ver con la cultura del esfuerzo, que yo creo que no hay que perder nunca de vista. Porque a veces en los discursos acabamos pretendiendo que se exonere a la gente de cualquier responsabilidad, y eso no es posible.

En un municipio sevillano, por ese camino del dejar hacer, sin que aparentemente eso tuviera consecuencias, se llega a quebrar una empresa pública de vivienda. Y acaban en manos de un fondo de inversión esas viviendas. Y por tanto... No, no, no. No se ría usted, eso es un hecho. Entonces, nosotros estamos..., tenemos un plan estratégico de gestión del parque público de viviendas, donde pretendemos que la gente asuma su responsabilidad. Su responsabilidad. Pagando lo que le corresponde... Por cierto, una media de 30 euros mensuales, ¿verdad? Y evidentemente cumpliendo cívicamente con sus funciones y con sus obligaciones, como inquilinos de una vivienda, con obligaciones con el dueño de la vivienda, que es el conjunto de la sociedad andaluza, cuyos ingresos los repercute y los reinvierte para mejorar las condiciones de ese parque, y por supuesto con sus vecinos, que cumplen rigurosamente con sus obligaciones como ciudadanos.

Bueno, está recogido en un Decreto, en el 416/1990, de 26 de diciembre, donde se regula el régimen de arrendamiento de la vivienda de promoción pública de Andalucía, que dice que AVRA instará a la constitución de juntas administradoras de arrendatarios, a los efectos de contratación de los servicios comunes y organización del mantenimiento y conservación de las zonas comunes de la construcción. Y eso es lo que estamos haciendo con los servicios de AVRA, con los técnicos, con los sociales, de la mano de los ayuntamientos... Que no olvidemos que cuando hablamos de viviendas hablamos, en ocasiones, de dificultades de algunos de los inquilinos, que no solo tienen que ver con el contenedor, que es la vivienda, sino con problemas de empleo, problemas de hábitos de convivencia, problemas de educación, problemas múltiples, ¿verdad? Por lo tanto, el abordaje tiene que ser conjunto y completo, no debe desaparecer, desde nuestro punto de vista, la cultura del esfuerzo. Y cuando hablamos de 30 euros de media de pago de alquiler es una cantidad pequeña, como para que todo el mundo acabe sintiéndose preocupado por esto, que no van a engrosar la cuenta corriente del Gobierno de Andalucía, van a revertirse en la mejora de las condiciones de habitabilidad de su vivienda.

Y creo que en ese camino, en el camino de la apelación al sentido común, en el camino de la pedagogía para hacer posible la convivencia, para hacer posible la mejora de las viviendas, es en el camino en el que tenemos que estar todos.

Gracias, señora presidenta.

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

10-18/POC-001687. Pregunta oral relativa a mejora de la A-2226, que comunica Benalup con la autovía Jerez-Los Barrios (Cádiz)

La señora REDONDO CALVILLO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Para la siguiente pregunta, relativa a la mejora de la A-2226, que comunica Benalup con la autovía Jerez-Los Barrios, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Arrabal Higuera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

La Consejería de Fomento y Vivienda ha iniciado ya las obras para la mejora de la seguridad vial de la A-2226. La mejora de la carretera entre Benalup y la A-381, una mejora que es fundamental. Todos sabemos que la intensidad media de tráfico supera los 1.000 vehículos al día; una carretera conocida como «la carretera del castaño», en la que es necesario invertir para mejorar la seguridad vial de los usuarios, así como para el desarrollo económico de la zona.

Una mejora muy bien acogida por los vecinos y vecinas de Benalup. Con esta actuación, la consejería cumple varios objetivos, entre ellos el de mejorar las comunicaciones entre Benalup y la A-381, que es la principal vía de comunicación entre el Campo de Gibraltar, la bahía de Cádiz y la comarca de Jerez, donde trabajan muchos y muchas ciudadanos y ciudadanas, lo que supone mejorar la vida diaria y cotidiana de los ciudadanos.

Por ello, señor consejero, ¿qué inversiones lleva aparejada la mejora de la A-2226 y en qué van a consistir los trabajos que se van a desarrollar?

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señor consejero.

El señor LÓPEZ GARCÍA, CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Efectivamente, hace pocos días yo tuve la ocasión de estar allí al inicio de las obras. Es una obra que tiene una inversión de 3.733.436 euros y representa una mejora sustancial de las condiciones de seguridad vial en este eje de comunicación, con la carretera..., o con la autovía, la A-381, que sabe usted que pertenece a la red transeuropea de transportes.

Los trabajos se van a realizar entre los kilómetros 0 y 4 de la carretera. Por tanto, quedan por delante todavía nuevas inversiones. De hecho, hemos comprometido antes de final de año que estará en boletín la licitación de la redacción del proyecto de la siguiente fase, zona que tiene también algunas dificultades inherentes a su condición de Parque Natural de Los Alcornocales. Pero, en definitiva, la voluntad política del Gobierno de la Junta de Andalucía es no terminar con la obra que hemos iniciado, sino plantear las condiciones para poder añadirle a esta obra la siguiente.

Los trabajos van a permitir que la calzada alcance dos carriles de tres metros de ancho, con arcenes de un metro y bermas de 0,5; por lo tanto, mejorando notablemente lo que tenemos en este momento. Se va a mejorar también y a ampliar el radio de curva, que se encuentra en el inicio de la obra. Lógicamente, todo lo que representan las obras de drenaje, todo lo que supone al final..., bueno, elementos que garantizan una conducción, un tránsito más confortable y más seguro.

Se va a hacer además en un punto concreto, la losa del puente sobre el río Barbate, que pasará de tener 6 metros a 10, permitiendo el tránsito simultáneamente en los dos sentidos, de forma que ciertamente el tráfico será más fluido, será más seguro, y va en la dirección de lo que el Gobierno de Andalucía y el propio ayuntamiento quieren, que es que tengamos, en el plazo más breve, no solo terminar esta obra, sino el planteamiento de iniciar la siguiente fase para poder conectar con la A-381 cuanto antes.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejero.

10-18/POC-001688. Pregunta oral relativa a mejora del tráfico en los accesos al puente sobre el río Odiel (Huelva)

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, pasamos a la última pregunta, relativa a la mejora del tráfico en los accesos del puente sobre el río Odiel, en Huelva. Pregunta propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra la señora Romero.

Cuando usted quiera.

La señora ROMERO MOJARRO

—Muchas gracias, presidenta. Buenos días, consejero.

En principio, quiero comenzar agradeciéndole su compromiso con mi provincia. La consejería que usted lidera ha movilizado cerca de 50 millones de euros de inversión en infraestructuras viarias de nuestra provincia y todo en esta, en la actual legislatura, entre los proyectos finalizados, en ejecución o en proyecto. Estos son los datos que al Partido Popular de Huelva, pues ni le gustan ni quieren reconocer, pero es la realidad de un gobierno andaluz que se esfuerza día a día para que nuestra provincia avance.

Y, a día de hoy, tenemos que celebrar que las obras del puente del Odiel son una realidad; obras que pondrán fin a los problemas generados en verano por la gran afluencia de tráfico, ya que son muchas las personas que conocen las bondades de nuestras costas y que año tras año nos visitan. Y, de verdad, lamento la hipocresía del PP, que cogió este tema como arma electoral, exigiendo una actuación que ahora critican, y todo porque no soportan que la Junta de Andalucía cumpla con Huelva. Pues le pese a quien le pese, esta provincia está avanzando gracias a un gobierno socialista en Andalucía y con esperanzas e ilusión puestas en el nuevo gobierno del PSOE en Madrid, quien ya también ha dado muestras importantes del interés mostrado por nuestra tierra, y me refiero, como muchos sabrán, al tema de los regadíos del Condado. Nada que ver el Partido Popular con Partido Socialista, absolutamente nada que ver.

En fin, consejero, estamos viendo que esta provincia va avanzando en esa red de carreteras autonómicas, tan importantes para Huelva. Y hoy quería pedirle que expusiera ante esta Comisión cuándo tiene previsto la Junta de Andalucía el inicio de estos trabajos y qué plazos de ejecución tienen calendarizados, así como las obras de iluminación del mismo, que usted anunció.

Muchísimas 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.

Efectivamente, yo estuve anteayer en Huelva, en el inicio de la obra, una obra que tiene una inversión de 874.000 euros, que fue objeto en algún momento de crítica puntual por parte de la oposición, porque no empezábamos. No la empezamos porque estaba desaconsejado, de todo punto de vista, que con un incremento de tráfico asociado a la época estival, acabáramos generando más dificultades y, por tanto, la hemos demorado. Ya que estamos en el tiempo adecuado, hemos iniciado la obra y tenemos el propósito de terminarla, lógicamente, antes del verano. ¿En qué va a consistir? Va a consistir en introducir más elementos de fluidez y de seguridad en el tránsito hacia Aljaraque y en sentido contrario. Vamos a incorporar dos carriles de tres metros y medio, procedentes de la glorieta, para favorecer la fluidez del tráfico y la entrada a Huelva. Y por tanto, el compromiso que teníamos lo vamos a cumplir en ese plazo con la obra que está adjudicada.

Anuncié también que, ciertamente, vamos a hacer —dentro del capítulo de compra pública innovadora, que el Gobierno de Andalucía, a través de diferentes consejerías, va a desarrollar— la iluminación del puente también, con una inversión de en torno a 1.800.000 euros. Esto se hará a lo largo del año 2019; va a representar, bueno, pues entre otras cosas, garantizar un mejor nivel de iluminación, hacerlo con tecnología y con soluciones no contaminantes, iluminación led, con energía renovable, por lo tanto va a ser, en un entorno además paisajística y ambientalmente también protegido. Yo creo que es un elemento que va a ser muy agradecido por parte de los ciudadanos y va a prestar una gran utilidad.

Y citarle la reflexión que usted hacía, del compromiso del Gobierno de Andalucía con la provincia de Huelva —antes hablábamos de Cádiz, el razonamiento en Huelva es similar—, que además de lo que estamos haciendo, tenemos también previsto, antes de final de año, sacar a licitación la redacción de dos proyectos importantes, que es la comunicación de la A-49 con Aljaraque, que tendrá una inversión superior a los 10 millones de euros y la A-49 con Isla Cristina, que tendrá una inversión de en torno a 17 millones de euros. Entre ambos proyectos serán en torno a 28 millones de euros y, en definitiva, vamos a dar un empujón importante a la mejora de la conexión con el acceso a las playas, para facilitar el tránsito, la seguridad vial, la confortabilidad y, en definitiva, el desarrollo, la competitividad de las empresas, el empleo, que es el objetivo que el Gobierno de Andalucía tiene.

Gracias, señora presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Y con esto damos por finalizado el turno de preguntas con respuesta oral. Y hacemos un pequeño receso; despedimos al consejero y en cinco minutillos empezamos con las PNL.

Muchísimas gracias.

[Receso.]

10-18/PNLC-000123. Proposición no de ley relativa a conexión Córdoba-Almorchón

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, retomamos la comisión, y lo hacemos con una proposición no de ley relativa a conexión Córdoba con Almorchón, propuesta por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Los Verdes.

Y para ello tiene la palabra la señora Cortés. Cuando usted quiera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Gracias, presidenta.

Buenas tardes ya a los diputados y diputadas de esta Comisión de Fomento y Vivienda.

Queríamos debatir en el día de hoy una proposición no de ley que registramos en torno al mes de abril de este mismo año, en la que queríamos tratar de impulsar al Gobierno a retomar unas conversaciones, trabajos, para poder llegar al puerto que desde el año 1994 el Gobierno andaluz se propuso, que es el de volver a conectar la zona norte de la provincia de Córdoba con el ferrocarril. Un ferrocarril que fue cortado a partir del año 1992 con la llegada del tren de alta velocidad a la capital de la provincia, a Córdoba, y que dejó a la zona norte de la provincia, que tiene dos comarcas fundamentales, la comarca del Valle de los Pedroches y la comarca del Guadiato, donde se enclava Peñarroya-Pueblonuevo, sin esta conexión ferroviaria. A partir del año 1994 ha habido distintas iniciativas por parte de los distintos gobiernos, pero que finalmente no han terminado de establecer la necesaria colaboración entre las distintas instituciones y gobiernos para poder poner en marcha esta vía férrea.

Nosotras consideramos que la función esencial del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes y servicios y contacto con las demás personas, independientemente del lugar donde vivan, la capacidad adquisitiva que tengan, la edad o el género, organizándose por ámbito de actuación, mercancías, conexión exterior, accesibilidad e interconexión con centros regionales. La zona norte de la provincia de Córdoba, y especialmente la comarca del Valle del Guadiato, lleva perdiendo población desde el padrón del año 2000. La zona norte de la provincia de Córdoba, por tanto, está en un proceso de despoblación que se inició cuando la reestructuración de las cuencas mineras y, a pesar de los distintos planes MINER que han ido llegando a la comarca, esos planes MINER han distado mucho de establecer una industria o una economía alternativa a lo que generaba miles de empleos, como era la minería.

Por lo tanto, esta iniciativa, esta proposición no de ley, tiene varios objetivos: incidir en la movilidad sostenible y esa visión de para qué nos sirve la movilidad; la cohesión territorial y social de la provincia de Córdoba y del conjunto de Andalucía; el asentamiento de la población al territorio, no es posible que sigamos viendo cómo zonas de Andalucía, y concretamente esta zona norte de la provincia de Córdoba, van perdiendo población, y la necesaria reindustrialización de Andalucía, y particularmente de esta zona del norte de la provincia de Córdoba.

Por lo tanto, sometemos a debate y a posterior aprobación, esperemos, esta proposición no de ley.

Termino diciendo que esta proposición no de ley ha sido debatida en forma de mociones o de proposiciones en distintos plenos: en el Pleno de la Mancomunidad de Municipios del Valle del Guadiato, en el Pleno

de la Diputación de Córdoba y en el Pleno del Ayuntamiento de Córdoba. Fruto de ese debate han salido una serie de acuerdos que respetan el espíritu de la iniciativa, pero que..., o lo amplían con vía verde o con renovar el trazado de Cerro Muriano y que el conjunto de portavoces de los grupos parlamentarios ya tienen. Yo se lo voy a hacer llegar a la Mesa, sería una enmienda *in voce* que recoge, bueno, pues lo que ha sido ya un consenso por unanimidad en estos espacios que les digo, donde se ha debatido una proposición o una moción idéntica a la que registramos en su día en este Parlamento.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos parlamentarios.

Y empezamos con el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Y para ello tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

La zona norte de la provincia de Córdoba, el Valle de los Pedroches, sin duda tiene un déficit de comunicaciones, especialmente además en el ámbito ferroviario, y por tanto esta proposición no de ley, bueno, pues tiene..., la vemos con muy buenos ojos. Que se lleven a cabo actuaciones, las actuaciones necesarias, que se dialogue entre todas las administraciones para empezar a actuar y a llevar el ferrocarril a la zona norte de Córdoba, que sufre despoblamiento, y creemos que esa conexión ferroviaria es una política importante para frenar este despoblamiento, y además facilitar la actividad económica. Esa zona, el Valle de los Pedroches, tiene iniciativa, tiene iniciativa privada, tiene iniciativa cooperativa, agroindustrial, afortunadamente, y por supuesto que la población que vive en el norte de Córdoba pues tiene unas necesidades de movilidad que hay que cubrir.

Por tanto, vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley.

Nada más.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Podemos. Y para ello tiene la palabra la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, presidenta.

Bueno, los orígenes de ese ferrocarril se encuentran en la búsqueda de dar una salida a los minerales que se extraían en la cuenca minera ubicada en Belmez y Peñarroya. Por tanto, era una salida a la actividad económica de la comarca que evitaba la despoblación que se está produciendo en los últimos tiempos.

La sección Almorchón-Belmez fue construida por la compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz, y entró en servicio hace bastante más de un siglo, en 1868. Poco después fue inaugurado el tramo entre Belmez y Córdoba, construido por la compañía de ferrocarril de Córdoba-Belmez.

Con la nacionalización del ferrocarril, en 1941, la línea pasó a Renfe, y Renfe ya sabemos la política que ha venido desarrollando en los últimos años, desde el siglo pasado. El 1 de enero de 1974 se cerró la línea al tráfico de pasajeros y desde entonces ha quedado reducido al tráfico de mercancías o de trenes militares procedentes de Cerro Muriano. La clausura para pasajeros fue debida, en teoría, a la falta de rentabilidad económica, que es la misma causa que se ha esgrimido en los sucesivos cierres de líneas ferroviarias a lo largo y ancho de la Península, llevados a cabo desde aquellos años y desde los años ochenta hasta la situación que tenemos en la actualidad, de atrofia de la red de ferrocarriles, en aras de un supuesto interés en desplegar una red de Ave que, pese a todo, no se ha comprobado que tenga esa rentabilidad económica que sí se le exige al convencional, a las líneas convencionales, sino más bien todo lo contrario. Difícilmente se puede sostener que sean económicamente rentables estas líneas y, por el contrario, la red de ferrocarriles que vertebraba buena parte de la España industrial y rural de épocas pasadas ha quedado exánime, a pesar de su rentabilidad social.

En 1992, debido a las obras para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, el tramo de poco más de cuatro kilómetros que entraba en Córdoba fue levantado, y con ello desapareció la conexión con la capital cordobesa. Como ya sabemos, ha sido el avance en las inversiones millonarias en trenes AVE las que ha propiciado el abandono progresivo de las líneas de ferrocarril convencional en comarcas muy necesitadas de estas conexiones. En este caso, como en otros, se levantan vías para dar paso a líneas exclusivas y excluyentes de AVE.

A finales de 2004, con la división de Renfe en Renfe Operadoras y Adif, la línea pasó a depender de esta última. Y la Junta anunció en 2008 que estudiaría las posibilidades de una reapertura de la línea, con vistas a una posible puesta en servicio en el 2012.

Tampoco nosotros entendemos, al igual que los proponentes, por qué no se ha llegado a sustanciar esa reapertura, que se anunció hace más de diez años. Tras clausurar las medidas, en buena medida, acaban desmantelándose. Y después se intenta que algunos de los tramos se acondicionen para crear vías verdes, con estaciones reformadas para ser utilizadas como alojamiento rural.

Creemos, sinceramente, que se hubiera actuado con mucha más cordura evitando el levantamiento de vías y no permitiendo que se pierdan estas infraestructuras ferroviarias, que garantizaban, de haberse mantenido en buen uso y con suficiente periodicidad de tránsito, la movilidad eficiente y sostenible que precisamos en las comarcas rurales olvidadas de Andalucía.

Por ello, hemos propuesto, además, una enmienda de adición para que se contemple en un nuevo punto la petición de horarios razonables y adecuados de frecuencia de paso de trenes, para que la opción preferida de movilidad para los usuarios de las comarcas atravesadas por dicha línea sea el ferrocarril.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra la señora Redondo. Cuando usted quiera.

La señora REDONDO CALVILLO

—Gracias, presidenta.

Bueno, yo, en el tiempo que llevo aquí, creo que es la primera vez que he visto que una proposición no de ley en propuestas, en mociones o lo que sea, ha tenido tantos aprobados con sobresaliente que esta, porque en seis meses se ha aprobado por unanimidad en Pleno de Diputación, como ha dicho la proponente, en Pleno de Peñarroya-Pueblo Nuevo, en Pleno del Ayuntamiento de Córdoba. O sea, que..., y entiendo que se va a aprobar aquí en la misma medida, porque no sería lógico otra cosa distinta.

Lo dice la exposición de motivos —es que la importancia que tiene la articulación ferroviaria no es cuestionable por nadie—; dice que se han perdido casi veinte años, casi treinta, casi treinta años que se han perdido que, bueno, que no han beneficiado en nada a las políticas que se han llevado a cabo para que esta zona pues ni se despueble y vaya en favor de su desarrollo económico.

Nosotros, en virtud de que se ha ido aprobando, se han ido haciendo algunas enmiendas, habíamos repartido una enmienda a las distintos grupos y a la Mesa le habíamos dejado una enmienda *in voce*, porque la original, como es de marzo, pues no recogía la enmienda que se hacía con respecto a la rehabilitación, en forma de vía verde, del trazado antiguo de Córdoba a Cerro Muriano.

Como la proponente ha hecho una enmienda a la totalidad exactamente igual en los términos que se aprobó en la Diputación, pues retiro mi enmienda *in voce*, que había dejado sobre la mesa, porque entiendo que es lo más lógico.

Y, bueno, por nuestra parte, solamente anunciarles que nuestro voto va a ser favorable.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Y, para ello, tiene la palabra la señora Ruiz.

La señora RUIZ RODRÍGUEZ

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

Empiezo mi intervención manifestando el posicionamiento favorable a esta PNL del Grupo Parlamentario Socialista. Una iniciativa buena para estas comarcas y para la provincia de Córdoba.

En 1992, debido a las obras para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, el tramo de 4,2 kilómetros de entrada a Córdoba fue desmantelado y desapareció la conexión con Córdoba.

En 2008, la Junta de Andalucía anunció un estudio sobre la viabilidad de la reapertura de esta línea, con vistas a una posible puesta en servicio para el año 2012.

Este mismo año, la Junta de Andalucía adjudicó la redacción del estudio de la línea ferroviaria Córdoba-Almorchón por más de 600.000 euros, con un plazo de 15 meses. Dicho estudio incluía las alternativas a la

citada línea ferroviaria, así como diversos trazados para la implantación de un ramal ferroviario que conectara con la comarca de Los Pedroches.

Entre los objetivos del Gobierno de la Junta de Andalucía se encuentra también dotar de accesibilidad a la zona, mediante alternativas sostenibles desde el punto de vista económico y medioambiental, consensuadas con los alcaldes y en atención a la iniciativa legislativa ya en curso.

Dicho esto, vuelvo a reiterar el voto favorable del Grupo Parlamentario Socialista. Tenemos que seguir trabajando para garantizar la accesibilidad de todas las personas, independientemente del lugar donde vivan, y por ayudar al desarrollo de todas y cada una de nuestras comarcas; así también evitaremos la despoblación de nuestros pequeños pueblos.

En este camino, siempre nos encontraréis al Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y finalizamos con la señora Cortés.

Cuando usted quiera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Gracias, presidenta.

Bueno, en primer lugar, quería agradecer al conjunto de portavoces y *portavozas* de los grupos parlamentarios el apoyo que han manifestado a esta proposición no de ley.

Aceptar la enmienda que, desde el Grupo Parlamentario Podemos se realiza y, efectivamente, la que realizaba el Partido Popular está en la que yo le he trasladado a la Mesa de enmienda *in voce*.

Agradecer, por tanto, el apoyo y la unanimidad de esta proposición no de ley, y esperar que esta unanimidad sea un impulso para que el Gobierno andaluz materialice, a la mayor brevedad de tiempo posible, los acuerdos que en ella se contienen, porque si no, ¿no?, podemos caer en la misma melancolía con la que cantaba Víctor Manuel ¿adónde van los besos que no se dan, no? ¿Adónde van las PNL que se aprueban, si no suponen un estímulo importante al Gobierno para materializarla, entre otras cosas, por la división de poderes, porque este Parlamento tiene la tarea de impulsar la acción del Gobierno?

Y, por último, para no alargarme, quería dar la enhorabuena, reconocer la constancia con la que los hombres y mujeres del norte de la provincia de Córdoba, del valle del Guadiato y del valle de Los Pedroches, la constancia con la que llevan reclamando y organizándose la recuperación de esta vía férrea. No van a tirar la toalla, quieren seguir viviendo en la zona norte de Córdoba, quieren seguir viviendo en sus pueblos, pero quieren seguir viviendo en unos entornos que les ofrezcan movilidad sostenible, que les ofrezcan empleo dignos y de calidad. Por eso es importante también ese proceso de reindustrialización de la zona norte de Córdoba y, bueno, que no vayamos a una realidad de despoblación que no conduce, desde luego, a Andalucía a ningún sitio.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 603

X LEGISLATURA

3 de octubre de 2018

Así que quería darles esa enhorabuena y reconocimiento por esa labor constante de lucha y de pelea por lo que consideran que les corresponde y que es suyo, y por la defensa de estas dos comarcas tan importantes de Córdoba como el valle del Guadiato y el valle de Los Pedroches.

Nada más.

Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-18/PNLC-000238. Proposición no de ley relativa a servicio de trenes de cercanías para el Poniente almeriense

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda proposición no de ley; una proposición conjunta de los grupos parlamentarios Podemos e Izquierda Unida, referentes a servicio de trenes de cercanías para el poniente almeriense.

No sé, ¿os vais a dividir los tiempos?

[Intervención no registrada.]

¿Empiezas tú, Inma?

Bueno, pues empieza la señora Nieto.

Cuando usted quiera.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidenta.

Mi intervención va a ser breve, y se va a circunscribir a dos agradecimientos y felicitaciones. Por un lado, habrán observado ustedes el preciso nivel de detalle de la iniciativa, que hay que agradecerle a la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, a esos colectivos que se han organizado ya por todas las provincias andaluzas, también en el ámbito estatal, haciendo aflorar una necesidad social de movilidad alternativa a la que ha sido predominante y que, sin embargo, tiene unas disfunciones y unos costes medioambientales que no son asumibles.

Por tanto, agradecerles el esfuerzo y el nivel de detalle con el que nos han trasladado, de manera tan pedagógica, la naturaleza objetiva de sus demandas.

Y, por otro lado, le quiero agradecer y felicitar a mi compañera, Carmen Molina, que es la que, sobre el terreno, ha ido trabajando con esa plataforma para que, efectivamente, la iniciativa llegase aquí, se debatiera y contase —entendemos desde nuestro grupo parlamentario—, con el respaldo de todo el resto de grupos representados en la comisión. Porque, objetivamente, no podemos seguir demorando el debate de poner en la agenda política y entre las prioridades presupuestarias en materia de infraestructuras y obra pública, el ferrocarril como la alternativa más razonable, más sensata y que mejor se adecua a los retos que tenemos abiertos en materia económica, social y medioambiental, de todos los que disponemos en la actualidad.

Por tanto, esperemos que esto venga respaldado con una unanimidad, que será recibida con mucha alegría por ese número creciente de personas que están trabajando iniciativas como esta para otros puntos de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, yo también quiero empezar de la misma manera que ha empezado mi compañera, la diputada Nieto, por agradecer, precisamente, el impulso que... —desde las plataformas, la plataforma Andalucía por el Tren, y la plataforma en Almería, y también la plataforma estatal— que se está intentando dar un impulso importante a la movilidad con tren, porque es la más eficiente desde cualquier punto de vista que se mire, sea el ambiental, sea el económico, sea el social. Necesitamos una movilidad que mejore buena parte de las situaciones que se nos dan en la actualidad.

El Poniente de Almería, además —como dice la exposición de motivos—, acoge una población superior a las 250.000 personas y, además, con un alto índice de movilidad, de movimiento de personas —también de mercancías pero, sobre todo, de personas—, y es necesario que esa movilidad se racionalice de otra manera, evitando desplazamientos por carretera, que sabemos que son menos asumibles, desde el punto de vista ambiental. Las relaciones, además, entre las poblaciones de la comarca con la capital son intensas y necesitan ese servicio de trenes de mercancías que esté integrado en todo, en la movilidad general en toda la provincia. Y, además, también hacen mucho hincapié —las plataformas— cuando lo hemos debatido con el conjunto del sistema multimodal de transporte, donde también están los desplazamientos multimodales en bicicleta, peatonales y transporte colectivo, en general.

Aunque lo habitual es ofrecer servicios ferroviarios de cercanía, en grandes aglomeraciones urbanas y en áreas metropolitanas —que no es el caso—, que en este caso son poblaciones que están dispersas a lo largo del eje litoral occidental de la provincia de Almería, pero es una necesidad perentoria de las comarcas y somos conscientes de que se deben mejorar todos los servicios de cercanías y los servicios —no solamente en la provincia de Almería, sino en otras provincias—, y por eso, simplemente, asumir la necesidad de ese transporte y esa movilidad de personas que necesita en estas formas para que sea —como dice la coordinadora estatal— un tren público, social y sostenible, y que esta nueva línea de cercanías, del poniente almeriense, se sume a los servicios de cercanías que necesitamos y que esperamos que se vayan poniendo en marcha en otras zonas.

Muchas gracias, porque espero que sea aprobado —como en la anterior PNL— por unanimidad.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular, y para ello tiene la palabra el señor García.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA HUESO

—Gracias, señora presidenta.

Nosotros estamos muy contentos de que haya esta propuesta por parte de Izquierda Unida y de Podemos, al servicio del tren de cercanías. Esta propuesta es algo que ya propuso el Partido Popular, en su día —lleva

años proponiéndolo—; de hecho, lo propuso en forma de enmienda en los últimos presupuestos —enmienda que, por cierto, fue rechazada con los votos del Partido Socialista, de Ciudadanos, de Izquierda Unida y con la abstención de Podemos—.

Por eso, un año después, aunque sea tarde, pero me alegra que entren un poco en esta conciencia de transporte para la comarca del Poniente, mediante un servicio de cercanías, porque nosotros —desde el Partido Popular— lo propusimos porque, realmente, veíamos una viabilidad, y la veíamos porque, en primer lugar, hay un volumen considerable de pasajeros que demanda ese itinerario y que, desgraciadamente, nos damos cuenta de su importancia cuando, por motivo de alguna obra en la autovía o de algún desafortunado accidente, pues, a la altura de Roquetas de Mar, a la altura de El Ejido o de Adra, pues se produce un colapso entre la capital y la comarca del Poniente con colas kilométricas, que deja paralizada toda esa comarca, ¿no?

Y hablábamos también de que es una conexión con una comarca que, además del flujo de pasajeros, es de mercancías, porque es una comarca tremendamente rica en productos hortofrutícolas de forma además extraordinaria —me refiero a extraordinaria, fuera de lo normal—, lo cual produce un flujo de camiones de transporte de mercancías que están entre los 500 y 1.000, diarios, y que si además lo trasladamos a euros, estamos hablando de más de 3.150 millones de euros en esa producción agrícola anual. Por lo tanto, tiene sentido que ante esa situación de volumen de pasajeros, de mercancías, de actividad económica, pues se la dote de servicios, y si es un servicio de transporte de alta capacidad y de alta frecuencia, pues, me parece bastante adecuado porque, además, ayuda a dinamizar de forma adecuada la economía y la productividad.

También tenemos que tener en cuenta que hablamos de la opción menos contaminante y la más sostenible para el medio ambiente, y es una cuestión que merece tantos estudios como consideremos convenientes, ya que una actuación en este sentido va en beneficio de nuestra salud, de nuestro turismo y, también, de nuestra agricultura. Por tanto, todo, otra vez, vuelve a redundar en el tema de nuestra economía.

Y es notorio el ahorro del consumo de combustibles fósiles que se puede llegar a obtener y la consecuente minoración de gases de efecto invernadero; por lo tanto, contribuiríamos también con el reto europeo de lucha contra el cambio climático y, además, también, con esa perspectiva de beneficio medioambiental. También nos aseguraríamos mayor posibilidad para la financiación —en el caso de que viéramos un problema en esto— porque, realmente, hay financiación efectiva por parte de la Unión Europea, ya que es la propia Unión la que elabora los planes de red básica y selecciona qué líneas se van a subvencionar, y para esto hay dinero. Lo que pasa es que hay que presentar proyectos —por eso hay que hacer estos estudios—, y ahora es el momento —por cierto— de presentarlos, porque precisamente ahora —antes de que se termine esa red básica transeuropea, que probablemente termine, cuando finalice y se ponga en servicio, ya, la línea de AVE—, pues se definirá y, entonces, se seleccionará qué redes van a ser las financiadas. Por lo tanto, el momento de presentar los proyectos y los estudios es ahora, que, como vuelvo a decir, pues llevaríamos un año de adelanto, si se hubieran aprobado las enmiendas que presentó el Partido Popular hace un año.

Por tanto, debatimos una iniciativa —que la vemos positiva— y un año después —que volvemos a debatirla— pues la vamos apoyar —a pesar de que el resto de los grupos facilitaron que no saliera adelante, nosotros, Grupo Popular, la vamos apoyar— porque entendemos que aquí no hablamos de siglas políticas, sino que hablamos del desarrollo y del bienestar de los ciudadanos.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cerramos esta iniciativa con la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Para agradecer el respaldo de todos los grupos...

[Intervención no registrada.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ay..., pues señora Segura, perdón.

[Intervención no registrada.]

Nada, perdón ha sido un lapsus...

[Intervención no registrada.]

Bienvenida a la comisión y perdone el lapsus.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Segura.

La señora SEGURA MARTÍNEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, lo acabo de decir, no soy de esta comisión pero las iniciativas atañen a mi provincia y, cuando se habla de comunicaciones ferroviarias en Almería, pues como que allí, en mi pueblo dicen que salen salpullidos, ¿no? Porque estamos... —aunque la sociedad civil está alrededor, evidentemente, de la mesa del ferrocarril—... A mí me ha alegrado mucho ver la preocupación del Partido Popular y ver la misión que en el sector —tan importante— hortofrutícola tiene, claro. Se ha hecho un estudio, y un agricultor puede ahorrarse una media por kilo de seis céntimos, dependiendo del tonelaje, anualmente, por lo que podíamos estar hablando de 150 millones. Pero parece ser que en la siguiente PNL —según creo— lo vamos a ver, y tendré oportunidad de explicarle, quizá, a su señoría algunas cuestiones que lo mismo no estaban personificadas en usted, pero sí en el Partido Popular de Almería y en el Partido Popular de Andalucía.

Bueno, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía está iniciando, precisamente ahora, trabajos de revisión del mismo, y entre las propuestas, esta, evidentemente, puede incluirse esta actuación. Además, con este tipo de actuaciones —como viene sucediendo en otros lugares— se evalúa la viabilidad de líneas del servicio ferroviario de cercanías y se está participando activamente, mediante la realización de los oportunos estudios, para analizar la viabilidad técnica y económica, como pueden ser el estudio de la línea de cercanías —que acabamos de hablar— de Córdoba, que se pondrá en funcionamiento, o también el estudio de viabilidad de la implantación del servicio de cercanías, precisamente, también en Almería, en la comarca del Bajo Andarax.

Evidentemente, para poder analizar en profundidad las posibilidades reales para la construcción y explotación, pues, se requiere esa estrecha colaboración que tiene que ver con las enmiendas, que no sé si los grupos proponentes las aceptarán, porque nosotros estamos de acuerdo en el contenido de esta PNL. Hemos hecho una enmienda que va, precisamente, a poner en valor la estrecha colaboración que se requiere para ello entre el Ministerio de Fomento del Gobierno de España, Renfe, Adif, la Junta de Andalucía. Por lo que, evidentemente, instamos a firmar un acuerdo de colaboración para crear una mesa de trabajo en la que se planteen estas posibles actuaciones y se propongan las medidas que consensuadamente parezcan idóneas, mediante la elaboración previa de un estudio de viabilidad para llevar a cabo estas propuestas. Y una vez elaborados los estudios necesarios, tanto de infraestructuras como de explotación, pues determinar la viabilidad mediante un análisis económico y, en su caso, se procederá a determinar la forma de acometer la realización de las infraestructuras y servicios necesarios para poder implantar estos servicios ferroviarios.

A la espera de si los grupos proponentes aceptan esta enmienda, pues nosotros, desde luego, mostramos nuestro acuerdo en que..., pues que ya el estudio se está haciendo. Y evidentemente la intervención del Estado es muy importante; esa mesa de trabajo es crucial, ¿vale? Por eso es por lo que hemos hecho la enmienda, porque sabemos que no lo dudan.

Gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y ahora sí, señora Nieto, tiene usted la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Para reiterar el agradecimiento que antes me precipité en dar, y ahora mi compañera Carmen se posicionará con respecto a la enmienda.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Molina, cierra usted.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Bueno. Me ha sorprendido la enmienda, porque no la había visto ni me la habían comentado antes. Pero entiendo que la proposición que hace la plataforma —porque, además, la hemos trabajado con la plataforma—, es bastante clara al respecto, y no hace falta... O sea, los estudios claro que se piden, y se entiende —o yo sobreentendiendo siempre que hago una proposición—, que tiene que haber los acuerdos necesarios en-

tre las distintas administraciones y la cooperación interadministraciones para que la viabilidad salga..., para que el proyecto salga adelante. Entonces, asumiendo eso, no me parece necesario añadir la enmienda, añadir esa enmienda. Creo que es suficiente con los dos puntos de que consta la PNL.

Y agradecer, volver a agradecer a los grupos si realmente se posicionan a favor del impulso de esta PNL. Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

10-18/PNLC-000239. Proposición no de ley relativa a estudio informativo para la reapertura del ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera proposición no de ley, relativa... Perdón, vamos a ver, es que me he perdido. ¿Vamos por..., la tercera, no, la tercera? Tercera. Tercera; relativa al estudio informativo para la reapertura del ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, propuesta por el Grupo Parlamentario Podemos.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, esta proposición viene a cuenta de una plataforma muy activa que hay en la comarca del norte de Granada, la comarca de Guadix-Baza, que está..., ellos se definen como «hartos del ninguneo» a ese tren Guadix-Baza-Almanzora-Lorca. Y así se muestra la plataforma, porque lleva una larga trayectoria reivindicativa, con un claro objetivo, que es el de recuperar una línea de tren que comunicaba a Granada y uno de sus municipios más importantes, que es Guadix, con el noroeste de la provincia granadina, el norte de Almería y Murcia.

El ferrocarril del Almanzora era la línea ferroviaria que unía las ciudades de Murcia y Granada. Actualmente, se encuentra repartida en varias líneas, de las cuales, la de mayor longitud, que es la línea Guadix-Almendricos, de 161 kilómetros, fue clausurada en 1985. Es tristemente recordado por muchos cuando tras su inauguración... Porque muchos de los habitantes del levante español lo utilizaron para emigrar a otro país o a otras zonas geográficas españolas, de las que nunca volvieron. Hasta la nacionalización por parte del Estado a favor de Renfe, fue construido y explotado por una empresa de capital inglés. Las principales mercancías que transportaba eran esparto, mineral de hierro de las menas de Serón y mármol de las cercanas canteras de Macael.

En 1985, se cerró al tráfico entre la localidad granadina de Guadix y la murciana de Almendricos, en Lorca, mientras que el resto de la línea siguió en uso. Aunque por ella no circulen trenes, sí funciona a pleno rendimiento la red de fibra óptica, propiedad de Renfe, que conecta la Andalucía oriental con el Levante. En ese sentido, en el año 2000 se planteó, por iniciativa de la Diputación de Almería y los municipios de Huércal-Overa y Lorca volver a poner en funcionamiento los escasos kilómetros que unen esas dos ciudades. Lo que en un principio se esperaba como el inicio de la reapertura de toda la línea de la que hablamos, quedó solo en un proyecto guardado en un cajón, al negarse la Administración andaluza a aprobar dicha medida. En Huércal-Overa la nueva estación de autobuses se ubicó junto a las vías del tren, para aprovechar las sinergias de ambos transportes, pero hasta la fecha no han vuelto a llegar trenes a la estación intermodal de Huércal-Overa. En la actualidad, la estación está abandonada.

Entre las organizaciones que reclaman la apertura férrea se encuentran Asafal, el sector del mármol, la Mesa de Infraestructuras y todos los partidos políticos representados en la provincia de Almería, junto con los

de Granada. Desde las instituciones murcianas confían en tener de nuevo esa conexión directa con Andalucía. Desde el Gobierno central, se dejó de aportar dinero a esa línea en el año 1985. La localidad almeriense de Pulpí también se beneficiaría, al disponer de dos estaciones, Pulpí y Jarabía, en la línea Murcia-Águilas.

Por tanto, en el Parlamento andaluz también se ha solicitado insistentemente esa conexión ferroviaria del Almanzora, que en un principio se discutió por permitir su cierre, y en estos últimos años, por no aportar los recursos necesarios para reabrir esa línea férrea. Nos parece que es de ley que se tenga en cuenta esta reivindicación que llevan tantos años la plataforma por la reapertura de esta línea. Y confiamos en que se le dé el suficiente impulso desde este Parlamento y desde los grupos parlamentarios que estén de acuerdo con esa revisión y esa petición de fondos para el estudio informativo que se requiere para el inicio de la reapertura.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos. Y, para ello, tiene la palabra la señora Nieto, por Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Anticipamos el voto favorable del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a esta iniciativa, por la que felicitamos a su proponente, a mi compañera Carmen Molina. Y felicitamos también, como ella hacía, a todo el tejido social, al que ya hacíamos referencia en la anterior iniciativa, que de manera constante y con una paciencia extraordinaria han conseguido ir abriéndole hueco, en los debates políticos y en las prioridades que se deben atender en materia de vertebración del territorio, a todas esas líneas ferroviarias desatendidas, olvidadas, desmanteladas, y que, sin embargo, ahora, en un contexto en el que, además, todos los grupos de la Cámara nos hemos puesto de acuerdo en una ley de cambio climático, que vamos —se supone— en algún momento a debatir sobre la movilidad sostenible, parece que los argumentos ya tienen una potencia invencible.

Por tanto, nuestro voto favorable. Y esperemos que, efectivamente, Almería, que tantos problemas tiene de vertebración en su territorio, en la comunicación entre sus comarcas y con el resto del entorno que la circunda, esperemos que efectivamente cuente cuanto antes con esta infraestructura imprescindible.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Y, para ello, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

El antiguo ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, como bien ha dicho la portavoz del grupo proponente, ha sido muy demandado, está siendo muy demandado por los habitantes y por la plataforma que se constituyó para ello. Y, como bien ha mencionado, en los Presupuestos Generales del Estado de 2018 ya hay una partida presupuestaria para ese estudio informativo, por importe de medio millón de euros. Por tanto, estamos de acuerdo, por supuesto, en que se licite, que se adjudique y que se realice ese estudio informativo.

Tenemos nuestras dudas de por qué un millón de euros es lo que el grupo proponente estima que es lo necesario. Leemos por qué, porque la Universidad de Granada lo dice, 1,6 millones. Pero entendemos que el Ministerio de Fomento debe ser quien saque a licitación y haga ese estudio informativo. Y a medida que sean necesarias nuevas partidas presupuestarias, pues que se amplíe. Por supuesto que estamos de acuerdo con que se estudie, y que se estudie la reapertura de este ramal ferroviario. Pero mantenemos nuestras dudas respecto a la cantidad presupuestaria que es necesaria. Desde luego, lo que hay presupuestado se debe gastar, y se debe..., se debe invertir, mejor dicho, inmediatamente, porque para eso está presupuestado. Pero mantenemos nuestras dudas respecto a por qué es necesaria esa cantidad.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Venzal.

El señor VENZAL CONTRERAS

—Gracias, señora presidenta.

Brevemente, y para mostrar nuestra posición favorable a la proposición no de ley, si bien hay que hacer alguna matización.

En primer lugar, que, como ya ha quedado dicho, el anterior Gobierno, el Gobierno que presidía el señor Rajoy, ya previó una consignación para estos estudios por importe de 500.000 euros. Es verdad que podía ya con esa partida licitarse la contratación de ese estudio, y en años sucesivos, en ese plan plurianual pues podía haberse devengado el pago del resto; tampoco pasa nada por hacer alguna modificación presupuestaria que suponga la consignación total, este año. Pero que aquí llueve sobre mojado, y queríamos hacer algunas precisiones, ¿no?

Es verdad que este pacto surge de un acuerdo con el Gobierno central, de FERMET, pero que estas zonas, la zona norte de Almería, de Granada, la sur de Jaén, pues llevan muchos años olvidadas de las administraciones, y no solo de la estatal, porque a todos nos viene a la memoria, por ejemplo, el dislate de la conexión de la Iznalloz-Darro, de la Junta de Andalucía —la famosa autovía de peaje, que todavía la estamos esperando; que, al final, quebró la actuación—, el apostar por desmantelar esta propia vía ferroviaria y convertirla en vía verde, que ya no sería

hoy día factible de retomar con infraestructuras ferroviarias, con lo que supondría ahora de obtención de terreno, y demás, y de servidumbre; la complicación de cara a su futura realización. Por tanto, se dan, desgraciadamente, pasos en contrario a lo que sería lo necesario. Pero es que no es una cuestión meramente de conexión, de traslado de personas, es que esa zona es una zona pujante económicamente, una zona donde —como aquí se ha dicho— hay una industria importante de la piedra, hay una industria importantísima ganadera porcina; maderera... En definitiva, está saliendo adelante con el olvido de la Administración autonómica y, también, muchas veces del Estado.

Sería una actuación que entraría dentro, y enmarcada, dentro de todo lo que es el gran proyecto, el corredor mediterráneo, pero también hay que decir que el actual Gobierno, pues no está dando los pasos con la sensibilidad y diligencia que debiera, porque el señor ministro anterior, Íñigo de la Serna, se comprometió a un plan plurianual de llevar a cabo la licitación de seis tramos pendientes que había entre la provincia de Almería y Murcia, y lo cumplió. Y la primera medida que tomó el Gobierno del señor Sánchez fue paralizarlo; por tanto, todo eso nos preocupa, y sobre todo cuando se trata de una actuación que no puede quedar aislada, que tiene que ser una actuación conjunta, y aunque vayamos a votar a favor sí queremos dejar en claro que ya había habido tiempo suficiente de haberlo hecho; o sea, para licitar el pliego, habiendo un estudio previo como lo había en Adif, ya se podía haber realizado.

Nosotros lo que debemos añadir a estos dos puntos —con los que estamos completamente de acuerdo—, que hace falta que se licite y se adjudique, de manera urgente, pero no nos quedemos ahí, porque muchas veces esos estudios informativos se quedan en las estanterías del ministerio o de Adif, y luego nunca son objeto de actuación, y lo dice un ciudadano que lleva treinta y tres años esperando una infraestructura ferroviaria que lo conecte con Madrid o con Sevilla, o con Murcia, con cierta dignidad. Por tanto, no es una cuestión meramente de estructurar territorio, sino de hacer economía. Yo sé que pudiera parecer una petición muy repetida, pero es que, desgraciadamente, cuando vienen mal dadas, nos acordamos que estas infraestructuras, que son prioritarias, muchas veces quedan en el cajón por gastos de otro tipo, de otras infraestructuras, como, por ejemplo, el apostar —que no lo veo mal—, pero primero hay que dar de comer para apostar por la vía verde. Yo creo que... Por cierto, que tampoco ha sido una realidad, pese a hacerse con fondos europeos, está dilatándose en el tiempo. Yo creo que hace falta que sea una apuesta decidida y que no nos quedemos ahí, que calendaricemos lo que sería la futura actuación de las infraestructuras, y no nos quedemos siempre en los estudios informativos.

Nada más y muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, y para ello tiene la palabra la señora Rubiño.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señora presidenta.

Y buenos días, de nuevo, a todas y a todos.

Se trae a esta comisión una proposición no de ley que, aunque la presenta el Grupo Parlamentario de Podemos, es verdad que ha sido defendida, de manera incansable, por una plataforma ciudadana, que hace alusión a la reapertura de la línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca.

Hemos recibido todos innumerables correos electrónicos, nos hemos sentado con los diferentes miembros de esa plataforma; hace poco, además, tuvieron un pequeño reportaje en las noticias de Canal Sur, donde expusieron, de manera clara, y yo diría que hasta brillante, cuál es su posicionamiento respecto a la reapertura de esta línea férrea. Y decir, también, que ha quedado muy claro por parte del resto de los grupos cuál es su posicionamiento, y no voy a incidir en la importancia que tendría dicha reapertura, porque creo que ha quedado, como digo, meridianamente claro.

Decir que, en cuanto a los dos puntos de la iniciativa —yo me voy a fijar, o me voy a centrar principalmente en los dos puntos de la iniciativa—, plantear que estas actuaciones concretas no están contempladas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el PISTA 2020. Es verdad que la competencia es por parte del ministerio; no obstante, se están iniciando los trabajos de revisión del PISTA, y se nos traslada que podría ser una propuesta que se podría incluso incluir.

Este tipo de actuaciones, tal y como viene sucediendo en otras en las que se evalúa la dualidad de líneas de servicios ferroviarios de cercanías, pues la consejería está participando activamente, realizando oportunos estudios para analizar la viabilidad que pueda tener de carácter técnico y de carácter económico. Lo ha hecho, por ejemplo, con el estudio de la línea de cercanías de Córdoba, que pronto se pondrá en funcionamiento; o el estudio de viabilidad de la implantación de servicios de cercanías en la comarca del Bajo Andarax, también en Almería.

Para poder analizar en profundidad las posibilidades reales para la construcción y explotación de dichas líneas férreas, hemos presentado una enmienda —que es muy parecida a la que antes ha leído *in voce* en la otra PNL, pero que en este caso sí que hemos registrado—, lo que planteamos es que es necesario una estrecha colaboración entre el Ministerio de Fomento del Gobierno de España, Renfe, Adif y también la Junta de Andalucía, por lo que nosotros, en esa enmienda, a lo que instamos es a firmar un acuerdo de colaboración para crear una mesa de trabajo en la que se plantearan diferentes actuaciones y se propusieran medidas que, de manera consensuada, nos parezcan idóneas para realizar ese estudio previo de viabilidad para poder llevar a cabo las propuestas. Una vez se realizaran los estudios necesarios, tanto de infraestructuras como de explotación, se tiene que establecer cuál es su viabilidad, mediante también un análisis económico, y, en su caso, se procedería a determinar la forma de realizar la infraestructura, servicios necesarios, etcétera, etcétera.

Lo que sí quisiera decir —y coincidimos en eso con el portavoz de Ciudadanos— es que manifestamos nuestro desacuerdo con respecto al tercer párrafo de la parte expositiva de la PNL, en la que se habla de que el departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Granada —por cierto, mi universidad— estima en un millón, coma seis millones la cantidad necesaria para un informe. Consideramos que la cantidad es excesiva porque, además, así se nos ha trasladado desde fuentes ministeriales.

Y lo que sí compartimos y coincidimos es en que esos 500.000 euros que ya están contemplados, evidentemente, tienen que gastarse. Con lo cual, si no se nos admite la enmienda, lo que haríamos sería abstenernos en ese primer punto, porque no estamos de acuerdo en la cantidad, y sí votaríamos a favor del segundo punto.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Cierra la iniciativa la señora Molina.

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias, presidenta.

Bueno, un poco en contestación a lo que comenta tanto Ciudadanos como el PSOE, tengo que decir que la propia plataforma, la Asociación de Amigos del Ferrocarril Comarca de Baza, estuvo, esta semana pasada, en la visita que hizo el ministro Ábalos a Granada, y allí le expresaron, efectivamente, como además hemos hecho hincapié todos, que todos conocíamos la reivindicación de esta plataforma, de esta asociación, porque han sido muy insistentes y muy pertinaces en su petición. Por tanto, ese colectivo le preguntó directamente al ministro Ábalos, y la respuesta que dicen que recibieron es que no se va a hacer nada al respecto mientras no haya una cuantía económica suficiente para hacer, con garantías, dicho estudio informativo. Eso es lo que dicen que les contestó el ministro Ábalos. Por tanto, ellos entienden que esa es una cifra que les han dicho que es la necesaria, y lo que quieren es que se haga el estudio pertinente. Si, de hecho, la consejería tiene cualificación y técnicos que hagan ese estudio de viabilidad y que se hagan cargo del estudio pertinente, pues no habría ningún problema, porque evidentemente la petición de la plataforma se entiende que es con vistas a que, en el futuro, no se quede, como ha dicho el señor Venzal, que una vez conseguido el informe, se quede en alguna estantería, en algún cajón, y no vaya hacia delante, no se ejecute esa línea, que es lo que pretenden, después de más de treinta y tres años sin tener conexión ferroviaria y de abandono de la línea. Por tanto, puedo aceptar, después de explicar en qué consiste la enmienda, puedo aceptarla, siempre que..., o sea, lo que quede claro..., lo que quede claro es que se le va a dar el impulso necesario al estudio informativo, a la cuestión técnica, para que no se quede en ningún cajón el proyecto de recuperación de esa línea.

Y espero que haya quedado claro y que todos estemos de acuerdo en darle el impulso necesario.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Carmen, no nos queda claro si aceptan, transaccionan...

La señora MOLINA CAÑADAS

—La podría aceptar, de adición. O sea...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vale. Pues vale, de acuerdo.

10-18/PNLC-000270. Proposición no de ley relativa a cumplimiento ejecución obras AVE previstas Almería-Murcia

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Terminada esta iniciativa, continuamos con la cuarta proposición no de ley, relativa a cumplimiento ejecución obras de Ave previstas de Almería a Murcia. Y para ello... Bueno, esta PNL está propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. Y, para ello, tiene la palabra el señor García.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA HUESO

—Gracias, presidenta.

Que la construcción de la línea AVE entre Murcia y Almería es una infraestructura de vital importancia, pues es sobradamente conocido y además, de pura lógica. Ya han sido muchas veces la que se ha debatido este tema, y creo que es una cuestión que se comparte por todos los grupos políticos.

Es por ello que el Gobierno del Partido Popular, en su gobierno anterior, pues aceleraron los trámites para la construcción del Corredor Mediterráneo en su tramo Murcia-Almería, con un gran esfuerzo, tras superar una grave crisis económica que sufrió el país. En 2017 el ministro de Fomento presentó un exhaustivo cronograma, con la financiación y los plazos previstos para su ejecución. Y con la llegada imprevista del Gobierno del Partido Socialista, pues supuso una primera paralización de la obra de soterramiento del Corredor Mediterráneo, previstas por el anterior Gobierno, que creó una cierta alerta. Es posible que fue..., bueno, por esa imprevisibilidad de llegar al Gobierno, pero sí es verdad que se creó un alerta por el riesgo de vuelta al abandono de la provincia de Almería en cuanto a infraestructura. Eso hubiera supuesto un lastre para una mayor movilidad de la ciudadanía y una pérdida de competitividad para la provincia.

Afortunadamente, afortunadamente, Adif ha aprobado recientemente la licitación de nuevos tramos de la línea de alta velocidad Murcia-Almería. Antes de ayer conocíamos la publicación de los anuncios que sometían a información pública la expropiación forzosa de fincas, cuestión fundamental para poder iniciar las obras. Y son pasos que se valoran positivamente, y que vienen, en cierta forma, a cumplir esa planificación del anterior Gobierno del Partido Popular, y que hace retomar la ilusión y la esperanza de que el servicio de esta infraestructura esté puesto en marcha en los primeros meses del 2023.

Ahora tenemos que continuar, tenemos que finalizar toda esa planificación, y eso necesita venir acompañado de la suficiente voluntad política para evitar más retrasos; que haya unanimidad en todos los factores que intervengan para la consecución de ese fin, perseguido tanto por la ciudadanía como por el sector empresarial, y creo entender que también por parte de todos los grupos políticos. Por lo tanto, una vez que se han aprobado las licitaciones por parte de Adif, se necesita que se haga lo mismo en el Congreso de Ministros; es un trámite que aún está pendiente pero que tiene que llegar, y es imprescindible para que las obras comiencen en el mes de diciembre y enero, tal y como estaba previsto. Por lo tanto, lo solicitado en esta pro-

posición es, en cierta forma, recoger la unanimidad de todos los grupos en cuanto a la voluntad política de cumplir una planificación que pondrá en servicio la alta velocidad en la provincia de Almería, con beneficio para toda Andalucía. Incluso devolveríamos la credibilidad del ciudadano, porque se entendería una real colaboración entre distintos grupos políticos. Es una cuestión prioritaria para la provincia de Almería; así lo transmitimos y creo que de aquí tenemos que salir con ese consenso.

En otro orden de cosas, y otro punto que recoge la proposición no de ley, es una cuestión que no se entiende, es por qué se ha paralizado las obras del soterramiento del paso a nivel del Puche, que es parte de ese corredor. Son unas obras que están adjudicadas y están hasta con el acta de replanteo hecha; deberían haber comenzado hace unos meses y están paralizadas. Tengo que lanzar una pregunta —entiéndanme que lance una pregunta y no una afirmación, una pregunta—: ¿habrá algún interés en retrasar las obras de soterramiento? Yo creo que deberíamos despejar esa duda para también dar mayor garantía y confianza a la ciudadanía. Si está todo listo para comenzar las obras, ¿por qué no empiezan? Vamos a trabajar de forma conjunta y hacer que tanto el soterramiento como las obras de alta velocidad sean una realidad.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al posicionamiento de los distintos grupos. Y, para ello, tiene la palabra, por izquierda Unida, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias, presidenta.

Claro, las iniciativas finalmente las votamos en la parte dispositiva, y es lo que se publica y son los acuerdos. Y desde nuestro grupo parlamentario, estamos de acuerdo con que se nos planteen por parte del Grupo Popular estas tres medidas, estas tres propuestas de impulso, y las respaldamos.

Pero, claro, yo tengo la sensación..., yo también lanzo una pregunta al aire de si el Grupo Parlamentario Popular quiere salir de aquí con una iniciativa aprobada que en su parte dispositiva creo que es muy razonable y podemos compartir, pero que viene precedida por una exposición de motivos que parece que lo que pretende es que reconsideremos esa posición inicial. Porque mencionar al ministro Serna como un gran ministro de Infraestructuras, y hacerlo, además, hablando de trenes y hablando de trenes en Almería, yo no doy crédito. Bueno, podría hablar de trenes de otros sitios, que, como ustedes saben, yo soy de Algeciras; pero solo refiriéndonos Almería y a trenes, mencionar a ese ministro es realmente... —mencionarle, quiero decir, echándole de menos—, me parece extraordinario. Pero bueno, no me voy a extender.

La parte dispositiva, que es lo que luego se publicará, si son acuerdos que finalmente adopte la comisión, no está mal. Pero la exposición de motivos es un desahogo y un blanqueo de una gestión del Gobierno central, que hay que remontarse yo no sé a qué año para recordar una peor en materia de infraestructuras, con menos talento y con menos recursos. Para Andalucía ha sido nefasta esa etapa; por tanto, bueno, esperemos que todo se reconduzca

y que la Administración central efectivamente atienda sus compromisos con Almería, que está clamando por estos trenes desde hace muchos años, años en los que ha gobernado su partido; y sería bueno que no lo olvidase usted.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, presidenta.

El Corredor Mediterráneo es el gran olvidado del bipartidismo. Llevamos ya muchísimos años, se lleva la sociedad andaluza reclamando, desde hace muchísimos años, inversiones en la parte de Andalucía del Corredor Mediterráneo. Y tanto PP como PSOE pues se han llenado la boca diciendo que es muy importante, pero a la hora de la realidad no se han producido esas inversiones. Y estamos, por eso, como estamos a día de hoy. Lo que queremos es que no se engañe a los ciudadanos, que no se engañe a los andaluces. Cuando ahora el ministro Ábalos dice que horizonte 2023; o cuando el anterior ministro decía que sí, que iba a llegar..., que se cumpla, que se cumpla. Porque es que, curiosamente, el Partido Popular y el Partido Socialista cambian, de cuando están en el Gobierno a cuando está en la oposición, pero de una forma alarmante.

Por favor, el resto de grupos que respeten el turno de palabra, si no les importa.

Entonces, como decía... Presidenta...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—... no me dejan hablar. Parece que les moleste que los demás opinemos.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

Venga, vamos a guardar silencio, por favor. Venga. Por favor, señorías.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

Como decía, suelen cambiar de opinión entre cuando están en la oposición y cuando están en el Gobierno. Y les pongo un ejemplo: antes se ha debatido en el asunto de Roquetas..., de Roquetas de Mar, que

consideramos acertada esa proposición no de ley, porque el litoral mediterráneo andaluz está como olvidado, parece como si no viviera gente allí. Y me acuerdo, y me viene a la memoria, la plataforma que existe en la Costa del Sol por el tren litoral, que también lleva muchísimos años pidiéndolo. Tuvimos una reunión con todos los grupos parlamentarios, había unanimidad, meses de mayo, junio. Y ahora parece ser que el Partido Socialista se ha perdido; ahora, salió en prensa ayer que en la plataforma está intentando contactar con el Partido Socialista, y ahora que está en el Gobierno parece que se ha olvidado del tren litoral ya. Ya no les interesa, ¿no? La posición nuestra es siempre la misma, hace falta invertir en el Corredor Mediterráneo, hace falta invertir en el Corredor Mediterráneo andaluz y no engañar a los ciudadanos con la llegada del AVE a Almería

Vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

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

La señora MOLINA CAÑADAS

—Gracias.

Somos conscientes de la importancia que tiene la conexión ferroviaria entre Almería y Murcia porque forma parte del corredor ferroviario que todos reclamamos. Fomento incluyó ese Corredor Mediterráneo en la lista de proyectos de la Red Transeuropea de Transporte, allá por el 2010. Se planificaba como una línea mixta, es decir, que podrían circular trenes de viajeros y mercancías. Tres vías, dos en ancho internacional para trenes de alta velocidad, y una en ancho ibérico para trenes de mercancías y cercanías. Unos 185 kilómetros con diseño para velocidades máximas de unos 300 kilómetros. Con previsión de que esté terminada en el 2023, que es cuando toda la red transeuropea tiene que estar con el diseño fijado.

Finalmente será, a tenor de lo firmado por el ministro Ábalos, en casi la mitad de su recorrido en vía única, porque pese a la posición beligerante que mantuvieron los socialistas contra ese recorte impulsado por el ex ministro Íñigo de la Serna, de infausto recuerdo, bajo Gobierno Popular, el Ejecutivo de Pedro Sánchez ha acabado optando por asumir que con una única vía las necesidades de la provincia de Almería quedan cubiertas, y se asume que técnicamente es posible realizar una ampliación con una segunda vía cuando así lo requieran los tráfico.

Quiero recordar aquí que las estimaciones de coste de líneas de AVE oscila entre 10 y 15 millones de euros por kilómetro, cifra nada despreciable, y que no incluyen las vías paralelas necesarias para el tráfico de mercancías. Porque además parece que se marcan como prioritarias las que se refieren a desplazamiento de viajeros y no las mercancías. Desde nuestro punto de vista debería ser al revés. No puede ser que continúe el rosario de camiones desde los grandes centros de producción de frutas y hortalizas del cultivo bajo plástico, hacia el centro y norte de Europa, porque se debe priorizar ese traslado vía..., por ferrocarril. Por

eficiencia y por la necesidad de controlar y disminuir las emisiones difusas a que nos obligan los compromisos en relación al cambio climático, cuya responsabilidad en gran medida es por el transporte por carretera.

A pesar de las expectativas llevamos años de inversiones meramente testimoniales en relación a lo que se precisaría para que avance a un ritmo adecuado, teniendo en cuenta los costes que acabo de comentar, que son orientativos y dependientes de la orografía y otros factores. Porque la lentitud en las inversiones no está diciendo que ni en 2023 ni veinte años después, a pesar del apoyo financiero que viene desde Europa. Cada año se espera que los Presupuestos Generales recojan importantes inversiones que demuestren realmente que el AVE Almería-Murcia y el Corredor Mediterráneo son actuaciones prioritarias para Fomento, pero no es así. Además, no llegan a ejecutarse en su totalidad por mucho que se ofrezcan buenas intenciones de futuro. Al margen de si es con AVE o no, porque puede ser de llegar de otra manera, el hecho es que se carece de diligencia para acabar con el total aislamiento que sufre Almería, tanto en tráfico de viajeros como de mercancías, a través del Corredor Mediterráneo. Y la provincia de Almería, que es un enclave estratégico para los mercados de exportación agroalimentaria e industrial y para el desarrollo turístico, continúa aislada por ferrocarril. Que el eje ferroviario mediterráneo llegue hasta Almería aunaría rentabilidad económica y social, de eso no nos cabe duda.

Pero la realidad es que no se ha construido ni el 25% de los kilómetros de AVE en la provincia de Almería que eran necesarios. Y es que las cifras necesarias para la ejecución de ese tramo entre Murcia y Almería, planteado en los términos en los que está, son cifras excesivas y se comprometen otras necesarias inversiones en mantenimiento y recuperación de la red convencional de regionales y de cercanías. La conexión ha sufrido importantes demoras sucesivas y se mantuvo paralizada en el 2015, después de haber sido postergada en el 2014. De hecho, la planificación plurianual de inversiones del ministerio no preveía su reanudación en el 2015, hasta el 2018, con una partida, con una muy escasa partida, que tampoco solventa la necesidad. Todas esas cifras resultan a todas luces desesperanzadoras para los habitantes de la provincia de Almería, por lo que entendemos que debe darse un giro radical en los próximos Presupuestos Generales si de verdad el Gobierno central quiere afrontar el problema.

Porque si además atendemos a lo que..., a las promesas que hacía el ministro Íñigo de la Serna, ha ido haciendo promesas e incumpléndolas sistemáticamente, cada dos meses, cada tres meses, y así ni en cincuenta años se acabarían.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora MOLINA CAÑADAS

—En ese sentido, bueno, decir que nos parece también importante el replanteo que había en el soterramiento a la altura de El Puche, que no sabemos en qué estado está, pero que nos parece importante que se acabe cuanto antes y que la reconexión con el centro de la ciudad no dure más allá de lo estrictamente imprescindible.

Gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Y para ello tiene la palabra la señora Segura.

Cuando usted quiera.

La señora SEGURA MARTÍNEZ

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, la sociedad civil en Almería está aglutinada en torno a la Mesa del Ferrocarril y a las organizaciones empresariales. Y nadie dudaría en decir que la situación de las comunicaciones ferroviarias en la provincia de Almería es lamentable, insoportable, inaceptable. Bueno, esto es producto de un castigo que Almería ha tenido con una nula sensibilidad política y presupuestaria de las comunicaciones ferroviarias con Murcia y Granada, y eso ha abocado a la provincia a una situación de ostracismo. Evidentemente, el Gobierno socialista hizo algo, dejó firmada la redacción de los proyectos de todos y cada uno de los tramos que conforman la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, y se financiaron las obras de cuatro tramos en la provincia de Almería, que en 2012, con la llegada del Partido Popular, se paralizaron las obras y se ordenó paralizar la redacción de proyectos que debían haberse entregado en 2013. ¿Qué hicieron? Si hubo una pequeña inversión, tapiar los túneles llamados del olvido, de Sorbas, que yo recuerdo que Rafael Hernando en aquellos momentos decía que solamente se habían hecho unos tunelillos, y que por lo tanto, pues eso llevó a que no se avanzaba ni un solo metro. Yo creo que hay que sentir sonrojo para cuando se habla de manipulaciones en esta cuestión que tanto afecta a los almerienses. En las últimas visitas algún portavoz lo ha dicho, se pospuso, del ministro..., al 2019. Bueno, pues no solamente que no se invirtieron los 417 millones que estaban presupuestados en la anterior legislatura, sino que efectivamente en el 2017 se pusieron 2 millones para un tema de esta envergadura.

En cuanto al tema de las cuestiones que se plantean por parte del Partido Popular, yo creo que es que podemos estar de acuerdo porque no hay mal que por bien no venga. Habrá que trabajar. Las obras del soterramiento del ferrocarril en El Puche, así como el tramo anterior que se situaba entre este soterramiento y el río Andarax, estaban incluidas en las actuaciones a realizar por la sociedad Almería Alta Velocidad, que tenía como fin precisamente la realización de las actividades contenidas en el soterramiento del AVE a su llegada a Almería, utilizando como medio de financiación la venta de los suelos que se liberaban como consecuencia de este soterramiento. Los escenarios presupuestarios y económicos han llevado a evaluar de nuevo esta solución de la integración del ferrocarril en Almería; esta evaluación se ha hecho por la sociedad Almería Alta Velocidad, y también por Adif-Renfe Operadora, y el Ayuntamiento de Almería.

Y en este estudio se realizaron por parte de Adif las actualizaciones de los coches estimados en el convenio de 2010, y se obtenía un incremento económico de más de 100 millones de euros. La actualización de los ingresos y de los costes de las expropiaciones necesarias que iba a realizar el Ayuntamiento de Almería no se llegó a materializar y, aun así, el Consejo de Administración planteó la siguiente propuesta: dividir en tres fases de ejecución el conjunto de esta actuación. Una primera, constituida por el soterramiento

de El Puche; una intermedia, que incluye las obras entre al río Andarax y El Puche; una segunda fase, que incluiría el soterramiento entre El Puche y la estación intermodal y una tercera fase, que correspondería al soterramiento de la estación. Lógicamente, las dificultades para la financiación, que de todos son conocidas, del soterramiento completo de la red ferroviaria y la necesidad de impulsar..., la urgente necesidad de la alta velocidad en Almería, se planteó iniciar la primera fase y la fase intermedia, de forma que, para proseguir con el resto de actuaciones, y una vez redactado el anteproyecto de la segunda fase de integración del ferrocarril, se contrate la redacción de un plan de negocios que permita planificar, coordinar, organizar y controlar los recursos. Se ha hecho una enmienda *in voce*, que le he entregado al portavoz del Partido Popular respecto al primer punto.

Las obras del soterramiento de El Puche fueron adjudicadas a la empresa Comsa SAU, por un importe de 15,5 millones de euros y un plazo de ejecución de trece meses, al 26 de abril de 2018. Se firma el correspondiente..., en este mes de septiembre ya se ha firmado; se firma el correspondiente contrato. La información que se nos ha facilitado es esta. Las obras del tramo del río Andarax a El Puche fueron licitadas en agosto de este año, de 2018, y la apertura económica se ha hecho el 13 de septiembre de este año. Por tanto, creo que no hay ningún motivo para pensar que esto se está dejando por parte del Estado, que se ha producido ninguna paralización de las obras de soterramiento de El Puche, independientemente de las dificultades técnicas de las que he hablado hasta ahora. A fecha de hoy, la información que se tiene por parte de la sociedad es que no se va a incumplir la ejecución de la programación, se sigue con los plazos que se plantearon en el Consejo de Administración del día 10 de mayo...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir acabando.

La señora SEGURA MARTÍNEZ

—Termino en un momento.

...de este año, que planteaban la redacción de la segunda fase en un plazo de 18 meses, a los que se destinaría la redacción de este proyecto.

Por tanto, la finalización del AVE Almería..., Murcia-Almería, el Ministerio le ha dado un importante impulso, que se hizo en el Consejo de Administración de Adif, que aprobaron la licitación de 450 millones. Yo creo que, después de toda la trayectoria que se ha tenido en este tema en la provincia de Almería, aquí lo que hay es una decisión del Ministerio de acotar los plazos y de responder a una necesidad urgente que tiene la provincia de Almería. Y lo que no se entiende...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

— Señoría, por favor.

La señora SEGURA MARTÍNEZ

—...es cómo se ha podido borrar de los presupuestos...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, su tiempo ha terminado.

La señora SEGURA MARTÍNEZ

—...año tras año lo que en legítima...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues continuamos.

Cierra la iniciativa el señor García.

Cuando usted quiera.

El señor GARCÍA HUESO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, en principio, buena sensación al tener conocimiento de que la voluntad de que salgan adelante estas obras que tenemos ahora mismo en curso, en beneficio de Almería y de toda Andalucía, pues es compartida.

A Izquierda Unida le tengo que decir que agradezco su voto a favor. Yo he descrito una situación, en la exposición de hechos; sí he nombrado..., he nombrado a personas porque, bueno, he descrito en un momento dado, un gobierno determinado con un ministro determinado; no he querido hacer ni más ni menos vanagloria política; simplemente, he pretendido describir una situación.

Al Grupo Podemos también le agradezco su posicionamiento a favor. Simplemente, le comento que tienen que tener en cuenta que el Partido Popular, cuando trabajó y dejó planificadas estas obras, o este tramo de AVE, de alta velocidad, veníamos de una grave crisis, una crisis importantísima. Y, al menos, el ministro sí cumplió —estaba usted diciendo que el ministro había incumplido—; sí cumplió y le voy a decir en qué cumplió. Fíjese en qué cumplió: cumplió en tanto que confirmó y afirmó que el AVE y la alta velocidad llegaría a Almería en el mismo momento que llegaba a Bilbao. Es decir, rompió con esa discriminación que habíamos tenido en otro año y en otro gobierno.

En cuanto al Partido Socialista, también le... Bueno, primero le voy a contestar a Ciudadanos, que también le agradezco su apoyo a favor. Lo único que me sorprende que critiquen que propongamos lo que ustedes también reivindican, ¿no?, el tema de la finalización del Ave. De hecho, aquí he traído la propuesta, y he entendido como una crítica que, si tanto el Partido Popular como otros partidos, que tienen aquí propuestas y tal. Bueno.

En cuanto al Partido Socialista, también agradezco su apoyo. Yo solamente le tengo que decir una cosa a la portavoz. Señora Adela, yo entiendo que usted tiene que hacer su papel dentro del Partido Socialista, pero tenga en cuenta usted una cosa: usted no puede presumir de haber hecho lo que no ha hecho. Porque usted dice, prácticamente, que la alta velocidad está hecha gracias a su partido. Y habla usted..., y habla usted de unos tramos, y de unos tramos hechos. Y mire usted, los tramos..., los tramos que se hicieron, que es un poco..., con un poco de descoordinación, porque se hizo un tramo sin haber una planificación, sin un inicio, sin un fin, en mitad de un poco de la nada. Y además dicen: «Después no hizo nada el Partido Popular». Pues bueno, pues lo que hizo fue pagarlo. Lo que hizo fue pagarlo. Lo que ustedes dejaron a medio hacer, nosotros lo tuvimos que pagar, ¿eh? Y le repito que, cuando se hizo la planificación por parte del Partido Popular, se hizo en un momento de crisis importante; y aun así, se dejó planificado y presupuestado, ¿eh? Y no obstante, no obstante, en lugar de... Yo no voy a entrar más en cuestiones ni técnicas ni profundas en el tema de decisiones o de comentarios o de debates. Simplemente, lo que sí me quiero quedar es que con esa voluntad conjunta, de que todos queremos que las obras, como decía la portavoz del Partido Socialista, se agoten cuanto antes. Por tanto, presentar esta enmienda *in voce*, que no la vamos a aceptar, y le voy a explicar por qué: porque usted está pidiendo ahora que se haga una actualización de los costes del primer punto de unas obras del soterramiento, las cuales tenían que estar ya iniciadas. Pero señora portavoz del Partido Socialista, es que está adjudicada la obra, adjudicada la obra, y con el acta de replanteo hecha. Es decir, que es que lo que falta es que empiezan a mover piedras, señora... Y esto supondría un alargamiento de los plazos. Y lo cual, a nosotros no nos parece conveniente, y en la situación en la que estamos, en la que nosotros lo que pretendemos es dar ya una visibilidad de que esta infraestructura que está proyectada, ¿eh?, se tiene que hacer realidad.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Pues hemos cerrado el turno de proposiciones no de ley y pasamos a las votaciones.

Vamos a hacerlo en el orden que las hemos tratado. Y empezamos con la primera, relativa a conexión Córdoba-Almorchón.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues nada, pasamos a la segunda, relativa a servicio de trenes de cercanías para el Poniente almeriense.

Señorías, se inicia la votación.

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

Tercera, relativa a estudio informativo para la reapertura del ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Sí, presidenta.

Para solicitar votación separada del punto primero, y los otros dos, que sería el segundo y el tercero, que era de adición. La PNL tenía dos puntos, y se ha añadido un tercero.

[Intervención no registrada.]

No, pues entonces nada.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la votación.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la cuarta, relativa al cumplimiento ejecución obras AVE previstas Almería-Murcia.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Aquí volvemos a solicitar votación separada del primer punto y los otros dos de forma conjunta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pero muy bien, pero es que no me has dejado ni terminar el enunciado. Vamos, que es que no... Es que como me paras, y estoy haciendo el enunciado, no lo entiendo. Pero, bueno, venga, votación separada.

Punto 1.

Señorías, se inicia la votación.

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

Buenos, pues pasamos al punto 2 y 3.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pues nada, con esto hemos acabado la Comisión de Fomento y Vivienda.

Y nada. Muchísimas gracias por su colaboración. Buen viaje.

[Se levanta la sesión.]

