

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 44

XI LEGISLATURA

27 de marzo de 2019

Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

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

Sesión número 4, celebrada el miércoles, 27 de marzo de 2019

ORDEN DEL DÍA

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

11-19/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas de seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA). 2008.

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 11-19/APC-000071. Comparecencia de la Excmá. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el estado en el que se encuentran las infraestructuras públicas cuyas obras se están ejecutando en Andalucía, dependientes de su consejería, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

- 11-19/APC-000303. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el estado en que se encuentran las infraestructuras públicas de Andalucía, dependientes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, cuyas obras se están ejecutando actualmente, presentada por el G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000048. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-000074. Pregunta oral relativa a situación de trabajadores y trabajadoras de servicios externalizados en los centros de control portuario de Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000172. Pregunta oral relativa a previsiones para la finalización de la Autovía del Olivar y el desdoble de la A-306 y la A-311, formulada por los Ilmos. Sres. D. Diego Crespo García y D. José Luis Cano Palomino, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000176. Pregunta oral relativa a la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, formulada por el Ilmo. Sr. D. Diego Crespo García, del G.P. Adelante Andalucía.

11-19/POC-000190. Pregunta oral relativa a estudio sobre las desigualdades existentes en infraestructuras entre Andalucía oriental y occidental, formulada por el Ilmo. Sr. D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

11-19/POC-000218. Pregunta oral relativa a tren tranvía de Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. D. Alfonso Candón Adán y D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-000219. Pregunta oral relativa a caducidad contratos de concesión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

11-19/POC-000227. Pregunta oral relativa a carretera autonómica A-316, la Autovía del Olivar, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan de Dios Sánchez López, Dña. Ana María Llopis Barrera y D. Raúl Fernando Fernández Asensio, del G.P. Ciudadanos.

11-19/POC-000250. Pregunta oral relativa a conexión ciclopeatonal de acceso a Armilla desde el Parque Tecnológico de la Salud de Granada, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María de las Mercedes Gámez García, D. Juan María Cornejo López, D. Gerardo Sánchez Escudero, D. Juan Pablo Durán Sánchez y Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa a construcción de camino peatonal en la urbanización Atalaya de Cártama (Málaga), presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, tres minutos del día veintisiete de marzo de dos mil diecinueve.

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

11-19/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas de seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA). 2008 (pág. 8).

Intervienen:

D. Antonio Manuel López Hernández, presidente de la Cámara de Cuentas.

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

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

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

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

COMPARECENCIAS

11-19/APC-000071 y 11-19/APC-000303. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el estado en el que se encuentran las infraestructuras públicas dependientes de su consejería cuyas obras se están ejecutando actualmente (pág. 19).

Intervienen:

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

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

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

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

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

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

PREGUNTAS ORALES

11-19/POC-000048. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla (pág. 37).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000074. Pregunta oral relativa a situación de trabajadores y trabajadoras de servicios externalizados en los centros de control portuario de Andalucía (pág. 39).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000227. Pregunta oral relativa a carretera autonómica A-316, la Autovía del Olivar (pág. 42).

Intervienen:

Dña. María Isabel Albás Vives, del G.P. Ciudadanos.

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

11-19/POC-000176. Pregunta oral relativa a la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (pág. 44).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000190. Pregunta oral relativa a estudio sobre las desigualdades existentes en infraestructuras entre Andalucía oriental y occidental (pág. 47).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000218. Pregunta oral relativa a tren tranvía de Cádiz (pág. 50).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000219. Pregunta oral relativa a caducidad contratos de concesión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera (pág. 52).

Intervienen:

D. Ramón Herrera de las Heras, del G.P. Popular Andaluz.

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

11-19/POC-000172. Pregunta oral relativa a previsiones para la finalización de la Autovía del Olivar y el desdoble de la A-306 y la A-311 (pág. 54).

Intervienen:

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

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

11-19/POC-000250. Pregunta oral relativa a conexión ciclopeatonal de acceso a Armilla desde el Parque Tecnológico de la Salud de Granada (pág. 57).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

11-19/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa a construcción de camino peatonal en la urbanización Atalaya de Cártama (Málaga) (pág. 60).

Intervienen:

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

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

Dña. María Vanessa García Casaucau, del G.P. Adelante Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 44

XI LEGISLATURA

27 de marzo de 2019

D. Javier Pareja de Vega, del G.P. Ciudadanos.

D. Miguel Ángel Ruiz Ortiz, del G.P. Popular Andaluz.

Votación: aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y siete minutos del día veintisiete de marzo de dos mil diecinueve.

11-19/OICC-000006. Informe Especial de la Cámara de Cuentas de seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), 2008

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días, señorías.

Si algún compañero o compañera de esta comisión, de..., da igual, Ciudadanos o del Partido Popular, ocupa un puesto en la Mesa podemos constituir la comisión y empezar. Cualquier compañero del Grupo Popular o compañera, o..., para empezar la comisión. Entonces...

[*Rumores.*]

Muy bien. Pues ya podemos dar por constituida y podemos comenzar.

De acuerdo con el orden del día, el primer punto de la comisión es el Informe Especial de la Cámara de Cuentas de seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe de fiscalización de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A., VISOGSA, 2008.

Damos la bienvenida al presidente de la Cámara de Cuentas a esta comisión. Muchas gracias por su presencia. Y tiene la palabra.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy buenos días.

Antes de nada, quiero agradecer que me acompañan también en la comparecencia los miembros del equipo de coordinación, a los que agradezco que estén aquí.

Y pido disculpas por la voz un poco agarrotada, fruto de la polución que está impregnando todas las ciudades a falta de la lluvia que es deseosa para todos.

Bien. Como seguramente ya conocen, este tipo de informes como el que hoy traemos a esta comisión es uno de los modelos de informes que habitualmente hace la Cámara con el objetivo de seguir la pista para ver hasta qué punto las entidades fiscalizadas están siguiendo las recomendaciones que la Cámara ha formulado en su momento. En este caso, cuando se dice que hace referencia a un informe de 2008, es que fue el objeto de ese primer informe, el de 2008, y con posterioridad, en el marco del plan de actuación de 2014, se desarrolló el trabajo de la Cámara, que lo que pretendía era verificar, comprobar hasta qué punto esta empresa había seguido y había incorporado en sus mecanismos de gestión, en sus prácticas de gestión, las propuestas, las sugerencias y las recomendaciones que había formulado la Cámara de Cuentas.

Por tanto, como he señalado, el objetivo del informe consiste en evaluar el grado de implantación de las recomendaciones, así como comprobar la subsanación de las deficiencias detectadas en el informe objeto de seguimiento y que fundamentalmente se centraron en tres áreas, que eran de control interno, cumplimiento de legalidad y análisis de los estados financieros.

El alcance temporal se refiere, fundamentalmente, al ejercicio 2013. No obstante, para determinados aspectos se ha incluido análisis evolutivo del periodo 2009 a 2013, y para otros se han tenido en cuenta las actuaciones llevadas a cabo hasta la finalización de los trabajos de campo, que datan de mayo de 2015, con la finalidad de presentar la implantación, en su caso, de las recomendaciones de la manera más actualizada posible.

VISOGSA se constituyó como sociedad anónima el 26 de junio de 1980, según acuerdo de la Diputación Provincial de Granada, con carácter indefinido, siendo su objeto social, como seguramente todos ustedes conocen, la promoción, construcción y rehabilitación de suelo edificable y equipamiento comunitario de edificios y viviendas, con especial atención a las de protección oficial y prioritariamente a las de promoción pública.

Mediante modificación estatutaria de 26 de abril de 2012, se incluye en su objeto social la ejecución de las obras que les sean encomendadas por la Diputación Provincial de Granada, así como la gestión administrativa de la justificación de los fondos que, en su caso, financian las obras encomendadas. Asimismo, desde esa fecha se declara la condición de la sociedad de medio propio y servicio técnico de esa diputación, a los efectos previstos en la legislación de contratos del sector público.

A 31 de diciembre de 2013, el número de trabajadores en la plantilla de VISOGSA ascendía a 32. De estos trabajadores, un total de 10 proceden de la Empresa de Infraestructuras y Equipamientos Granada, S.A., conocida como INGRA, entidad participada al ciento por ciento por la Diputación Provincial de Granada, que, de acuerdo con el proceso de fusión acordado, fue absorbida por VISOGSA en el año 2007.

Se ha efectuado el seguimiento a un total de 17 conclusiones, incidencias y recomendaciones, de las cuales se concluye que la empresa ha implantado totalmente nueve —supone un 53% del total—, en seis de los casos —lo que supone un 35%— la implantación ha sido media, y dos no se han atendido, que supone el 12%.

Por áreas de trabajo, habría que considerar lo siguiente. Ya he señalado previamente que las áreas que vamos a analizar son control interno, cumplimiento de legalidad y análisis de estados financieros.

Con relación a las seis recomendaciones que han sido objeto de seguimiento en el área de control interno, se han implantado dos, al disponer la empresa en el periodo examinado de un inventario de los elementos que componen su inmovilizado, así como de la documentación soporte para la verificación de valores de sus activos.

En otras tres recomendaciones, su grado de implantación ha sido medio, en una de ellas al continuar la empresa sin tener definido en su organigrama un puesto de trabajo destinado a realizar las funciones de control interno, si bien entre las medidas adoptadas cabe destacar la incorporación de un trabajador que, con dependencia funcional y orgánica de la Gerencia, asume estas funciones.

Otra de estas recomendaciones se refiere al contenido de los expedientes de personal. Si bien estos incluyen información sobre la vida laboral de los trabajadores, se siguen observando carencias de documentación correspondientes a la fase de selección de personal. En concreto, en relación con la forma de acceso en la empresa de origen del personal procedente de la empresa INGRA, a la que antes he hecho mención, aun cuando se acredita la realización de un proceso selectivo, no hay constancia documental del procedimiento seguido en la valoración de los candidatos preseleccionados. Igualmente, en el expediente de uno de los trabajadores incorporados en el periodo analizado no consta el desarrollo de ningún proceso selectivo basado en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

La tercera de las recomendaciones cuya implantación ha sido media se refiere a la contabilización y custodia del efectivo en caja, no siendo subsanada la totalidad de las debilidades detectadas. Al respecto, la entidad continúa sin elaborar un manual de organización y funcionamiento donde se definan las responsabilidades de cada uno de los departamentos y las funciones de los distintos puestos de trabajo. Asimismo, se siguen contabilizando algunos documentos pagados a través de caja sin autorización ni aprobación previa del gasto.

Una de las recomendaciones de control interno no ha sido atendida, al no realizar la entidad conciliaciones bancarias con periodicidad mensual, observándose algunas partidas conciliatorias que corresponden a ejercicios anteriores.

Asimismo, sigue siendo elevado el número de cuentas corrientes que mantiene la entidad, que asciende a 73 a la finalización del ejercicio 2013. Se ha comprobado que siete de estas cuentas tienen saldo cero y fueron canceladas, según certificado de la entidad financiera, en julio de 2012, no siendo dadas de baja de los registros contables hasta el ejercicio 2014.

Con posterioridad, el 31 de diciembre de 2013, se ha comprobado que han sido canceladas otras 14 cuentas bancarias, de las que nueve corresponden a promociones de viviendas ya finalizadas, sin que haya sido dado de baja de los registros contables, al permanecer aún con saldos pendientes de regularizar.

Por otra parte, 16 cuentas bancarias —de un total de 54 cuentas activas— tienen saldo acreedor, contrario a su naturaleza; principalmente, debido al cobro por disposiciones de préstamos no contabilizados por la entidad y sí por el banco.

Por lo que se refiere al área de cumplimiento de la legalidad, segunda de las que íbamos a analizar, se han subsanado cuatro de los cinco incumplimientos puestos de manifiesto en el informe anterior. En la mayoría de estos casos, las incidencias detectadas tenían un carácter específico y singular, comprobándose que las mismas no se han reiterado en el periodo examinado.

En cuanto a la recomendación relativa a la formalización de los contratos de personal laboral que se encontraban vencidos, la empresa ha adoptado acuerdos tendentes a la regularización de la situación contractual de estos trabajadores.

Al respecto, el Consejo de Administración de VISOGSA, en su sesión celebrada el 28 de noviembre del 2014, adoptó el acuerdo de reconocer el carácter fijo a las relaciones laborales que se hubieran constituido con superación de un proceso de selección, así como todas aquellas que, a fecha de entrada en vigor del Estatuto Básico del Empleado Público, tuvieran carácter de indefinidas. A tal efecto, se aprobó una relación de 28 trabajadores, de los que a un total de 16 se les reconoce el carácter de fijo. No obstante, a excepción de uno de estos trabajadores, la regularización de este personal no se ha llevado a cabo en los términos señalados en el informe anterior de la Cámara de Cuentas, al no garantizar las medidas adoptadas por la dirección de la empresa el cumplimiento de los principios de igualdad, mérito y capacidad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 55, disposición adicional primera, del Estatuto Básico del Empleado Público.

Y en relación con la tercera de las áreas que ha sido objeto de análisis, que se corresponde con el análisis de los estados financieros, se ha realizado un seguimiento al grado de implantación de seis cuestiones, tres de las cuales se han implantado de forma total.

En otras dos cuestiones, cabe calificar su grado de implantación como medio-alto. Una de ellas se refiere al cálculo de las amortizaciones de los bienes del inmovilizado: aun cuando se observan mejoras en su cál-

culo, la empresa sigue aplicando el coeficiente de amortización anual del edificio, que es un 2%, sobre el total del valor escriturado, incluyendo, por tanto, el valor del terreno.

La otra recomendación se refiere al análisis de los saldos contables que reflejan relaciones de la empresa con terceros: aun cuando a la finalización del ejercicio 2013 siguen existiendo saldos considerados anómalos, con la implantación de una nueva aplicación informática, a final de ese ejercicio, la empresa llevó a cabo un análisis más completo de cada uno de estos saldos, que han permitido dar de baja numerosos registros contables que reflejaban saldos de terceros, de cuantía inmaterial e incluso nula, la mayoría de ellos sin movimiento.

Finalmente, la cuestión que no ha sido atendida se refiere a la elevada cifra y antigüedad de las partidas conciliatorias, según se desprende del análisis de las conciliaciones de saldos llevadas a cabo en todas las entidades financieras, a fecha de cierre.

Al igual que en el ejercicio fiscalizado, se siguen observando partidas conciliatorias de más de un año de antigüedad. Asimismo, son numerosas las partidas conciliatorias que suponen cobros y pagos no contabilizados por la empresa y sí por el banco, de las que no se ha dispuesto de información relativa a su regularización contable posterior.

Y, por mi parte, en esta primera parte, es todo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor presidente de la Cámara de Cuentas.

Pasamos al turno de intervención de los distintos grupos parlamentarios. Al no encontrarse presente ningún miembro del Grupo Vox, tiene la palabra el portavoz de Adelante Andalucía.

El señor FERNÁNDEZ MARTÍN

—Muchísimas gracias.

Antes de nada, agradecerle al señor presidente de la comisión..., de la Cámara de Cuentas su presencia y el trabajo desarrollado, así como al equipo de coordinación, ya que consideramos que es un trabajo que está muy bien hecho y que busca dar, principalmente, la transparencia que la población está pidiendo al ente público, como es la Junta de Andalucía y a todas las empresas públicas que tiene, donde es una labor esencial la labor que desempeñáis diariamente.

Pero es muy necesario reforzarla, para que todas las actuaciones que se establezcan, que tengan que hacer todas y cada una de las empresas, sean vinculantes y se lleven a cabo de forma tácita y obligatoria.

Estamos aquí para analizar, precisamente, el buen uso de los entes y las empresas públicas, donde los diferentes partidos políticos tenemos que luchar para que sean operativas, para que sean funcionales y no para que se tire por el camino de en medio, que sería su desaparición.

Por lo tanto, felicitamos nuevamente el informe que se trae, porque vamos en el mismo sentido: luchar para que sean operativas, para que sean funcionales y tengan un buen sentido dichas empresas y entes.

La finalidad que nos encontramos con el informe es para ver, como se dice explícitamente, para ver la influencia del Informe de la Cámara de Cuentas, para ver la buena gestión de los entes públicos en la labor con la ciudadanía. Y, en este caso, estamos hablando de VISOGSA, que, como bien sabemos, es una empresa pública para «la promoción, construcción y rehabilitación de suelo edificable y equipamiento de edificios y viviendas —y aquí viene lo importante—, con especial atención en la protección oficial y, prioritariamente, la promoción pública». Es decir, estamos hablando de algo tan serio como es posibilitar que todas las personas tengan el derecho fundamental de accesibilidad a la vivienda, y por lo tanto tenemos que ser escrupulosos con su gestión y con su transparencia. Y así lo han hecho y lo han plasmado a través de las tres áreas que, como usted bien ha dicho, han analizado, que es: el control interno, el cumplimiento de la legalidad y el análisis de los estados financieros.

En cuanto al control interno, hemos podido comprobar —y reiteramos lo que usted ha comentado anteriormente— que no existe un organigrama ni un puesto de trabajo en el que haya..., ese puesto de trabajo en el que diga las funciones del control interno de dicha empresa.

Además, en los capítulos 32 y 33 se hace otra vez referencia a que no existió, en el proceso selectivo, los principios de igualdad, mérito y capacidad, cosa que se tiene que enmendar.

También se hace referencia en este mismo apartado a la contabilidad, donde se especifica que no están definidas las responsabilidades de este departamento, donde siguen existiendo pagos sin autorización previa y donde recalamos la numerosa existencia de varias cuentas bancarias.

En la segunda área, que es el cumplimiento de la legalidad, pues se lleva a cabo a través de..., se hace referencia a lo que ha dicho también, y lo que ha comentado en el anterior punto, que es la inexistencia del cumplimiento del principio de igualdad, mérito y capacidad para la contratación y la regularización del personal contratado.

Y en cuanto al análisis de los estados financieros, pues se ha destacado las numerosas deficiencias que se deben seguir corrigiendo.

Ya una vez vistas las tres áreas, volvemos a recalcar el trabajo bien hecho, pero vemos que existe un problema, principalmente, la temporalidad de los informes que estamos analizando y que estamos viendo. Es decir, se están analizando recomendaciones del año 2008 que han sido ejecutadas en el año 2014, y que estamos evaluando, precisamente, en 2019.

La temporalidad es brutal; es decir, han pasado 11 años desde que se establecieron las recomendaciones que se han citado en el informe de forma inicial. Y de ahí que veamos que se tengan que revisar o se tengan que modificar —ya nos dirán ustedes cómo se puede actuar de esa forma— para que no exista esa temporalidad; es decir, revisar las funciones de la Cámara de Cuentas para que, en lugar de ser un documento que sea de interés académico-histórico, sea un documento político, sea un documento vivo y que sea un documento que tenga la función que es la que pretenden ustedes: que sea, principalmente, para la mejora de la gestión de los entes públicos, que, a fin de cuentas, es lo que buscamos todas y todos, ¿no?

Ya una vez visto el análisis, también una postura que creemos que se tiene que ir acompañada... —aparte de la auditoría que existe en cuanto a cuentas, transparencia y realidades de todas las funciones—, es una auditoría técnica. La auditoría técnica, nos basamos en que un ente público, además de cumplir, como he dicho anteriormente, su legalidad y su transparencia en cuanto a las cuentas, las transparencia y la legalidad de las mismas, también tiene que cumplir con la finalidad con la que fue constituido.

En este caso, vemos que la eficacia de VISOGSA no es cien por cien tal y como se construyó. Y pongo un ejemplo: en el año 2011, en la zona norte de Granada, se edificó un edificio que actualmente está abandonado, desde el año 2011.

La función de acceso a la vivienda no se ha cumplido. Se pueden cumplir todas las recomendaciones que se establecen en el documento que usted nos ha reflejado, pero la finalidad por la que se constituyó VISOGSA, en este caso no se cumple.

Aquí tenemos el edificio, que es el que está abandonado desde hace ya ocho años. Y, por lo tanto, vemos que, además de cumplir la transparencia, la legalidad y con las cuentas y todas las gestiones públicas, también tiene que cumplir con su finalidad, que es, principalmente, dar acceso a la vivienda a todas las personas, a todos los ciudadanos y ciudadanas, ¿no?

Por último, pues, únicamente decirle que estamos a favor de que se haga la regularización del personal, como no puede ser de otra manera, la reordenación de la contabilidad y, sobre todo, la inmediata corrección de las recomendaciones que han desatendido del informe que usted nos ha presentado. Se tienen que cumplir todas y cada una de forma escrupulosa, más que nada porque la ciudadanía merece esa transparencia y el trabajo que ustedes desempeñan de forma notoria y de forma impecable también se lo merece, ¿no?

Entonces, por lo tanto, además de la auditoría económica que usted nos ha presentado, también solicitaríamos y lanzamos la propuesta para que haya una auditoría técnica para que, además, cumpla este ente su función, que es el acceso a la vivienda.

Y, con esto, pues ya reiterarle el agradecimiento por la labor que han desarrollado y decirle que el Grupo Adelante Andalucía, pues, estamos aquí para lo que necesiten y demanden.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, su portavoz, Fernández Asensio. Señor Fernández Asensio, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ASENSIO

—Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecer al presidente de la Cámara de Cuentas y a todo su equipo el informe realizado. Entendemos que este tipo de informe es muy importante, sobre todo para el control de la situación de este tipo de entidades y empresas públicas, porque, sin ellos, pues verdaderamente no sabríamos la situación interna de las mismas. Yo vengo de la Diputación de Granada y he tenido conocimiento de la situación de VISOGSA, aunque yo no he sido consejero de VISOGSA, a través de este informe, porque realmente no tenemos conocimiento allí de la situación interna, salvo que seas consejero —me imagino— de esta entidad.

A partir de aquí, sí tengo que decir lo mismo que ha dicho el compañero anterior, y es que el informe es perfecto, sobre todo porque permite a la entidad corregir aquellos defectos que están viendo, pero también,

hombre, nos choca la temporalidad, no por culpa de la Cámara de Cuentas, sino porque entendemos que esto tiene que ser mucho más dinámico y tendríamos que tener, a lo mejor, un informe del año pasado a ver si se han solventado todas las carencias que se han puesto de manifiesto en este informe.

Sí me choca que después de haber un informe de la Cámara de Cuentas sobre la situación, que era bastante irresponsable en 2008, con lo que estamos viendo, tanto en materia de control interno como en cumplimiento de legalidad y análisis financiero, pues que en 2014 aún no se hubiesen corregido algunas de las recomendaciones, como, por ejemplo, en cuanto a contratación de personal, que sí nos parece bastante chocante que no se cumpla la legalidad en cuanto a los principios de igualdad, mérito y capacidad, ¿no? Porque esto no sabemos si incluso puede llevar o conllevar algún otro tipo de responsabilidad que a lo mejor habría que exigir. También nos choca que tampoco se cumpla con el análisis contable, con las obligaciones contables, ¿no?, porque por esto también podría exigirse alguna responsabilidad de este tipo a los consejeros de VISOGSA.

En cuanto a lo que ha dicho el compañero también respecto de un control técnico o de una auditoría técnica, creo que en la actualidad hay una auditoría externa de VISOGSA —por lo que tengo entendido, no estoy..., por lo que me han comentado— y entendemos que ahora las cosas me imagino que se estarán haciendo mejor, porque desde este informe a ahora han pasado ya, desde 2008 hasta ahora han pasado dos corporaciones distintas. Y entendemos que algunas cosas más se han debido de corregir, porque, si no, pues estaríamos ante una situación bastante lamentable.

En cuanto al edificio que ha comentado, sí sé que la situación de VISOGSA es complicada en cuanto a dar salida a los edificios, y que se están buscando soluciones porque el edificio que ha comentado está en un barrio bastante marginal de Granada y está bastante deteriorado, entonces la solución es bastante complicada. Y aunque sé que no es el cometido de la Cámara de Cuentas ahora mismo hablar de esto, sí quería ponerlo de manifiesto y sé que desde allí, desde la propia corporación, se está intentando buscar soluciones, alquileres sociales, etcétera. Y lo que sí deseáramos es tener un informe mucho más actual que el que tenemos.

Y, simplemente, terminar, pues, dándole las gracias, porque creemos que es muy positivo, son muy positivos este tipo de informes, sobre todo para corregir las deficiencias y también para exigir las oportunas responsabilidades.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, tiene usted la palabra.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías, y buenos días al señor presidente de la Cámara de Cuentas y al equipo que le acompaña.

No es la primera vez que hablamos de este asunto en esta comisión, ni la primera vez que el señor López y yo hablamos de este asunto. Y, como se dice en nuestra tierra, señor López, en Granada, bien está lo que bien acaba. Y a la vista está, en este informe que ustedes nos traen hoy, que desde 2008 que se auditó, o desde el ejercicio 2008, que es el que se auditaba en aquel momento hasta hoy, 11 años después, pues nos alegramos de que, en los dos gobiernos que ha tenido la diputación, el gobierno del Partido Popular empezase a implementar las medidas para atender las recomendaciones que hace el informe de la Cámara de Cuentas y que el gobierno siguiente, el del Partido Socialista, las haya continuado. Se han cumplido la mayoría, como dicen ustedes en su informe, y como decía la propia nota de prensa de hace unos días. Y, por tanto, nos alegramos de que eso haya sido así en la Diputación de Granada.

Este informe ponía de manifiesto numerosas irregularidades, como usted ha dicho y como han dicho los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, relativas a contratación de personal, otro tipo de contrataciones, cuentas, inventarios, etcétera. Cosa que no sorprende, era la práctica habitual de los entes públicos gobernados por el Partido Socialista. En Granada conocemos alguno como Cetursa, que gestiona la estación de esquí y que también tenía estas prácticas —digamos— todavía irregulares. Y esto es lo que viene a ser el informe de seguimiento del cumplimiento de esas recomendaciones, aunque no ha sido siempre así, este informe ha pasado por muchas etapas y no siempre ha sido el seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones.

Nosotros, hoy que parece que termina esta historia, lamentamos que durante todo este tiempo el Partido Socialista de Granada haya hecho un uso rastreador de este informe. Señor portavoz de Ciudadanos, señor Fernández, este informe ya se llevó a la fiscalía por un enviado del presidente socialista de la diputación y quedó en nada, quiero decir que ya los temas judiciales están dirimidos. Y —como digo— lamentamos todo el historial al que ha dado lugar la elaboración de este informe hasta el día de hoy. Yo no lo sé, pero, desde que estoy en esta Cámara, ya desde el año 2012, hemos visto cosas que nunca habíamos visto con un informe de la Cámara de Cuentas, como filtraciones a prensa, como el uso de terceras personas para que influyesen en el informe a través de anónimos, una serie de historias que intentaban una finalidad que no era la de ver si VISOGSA había cumplido las recomendaciones del informe inicial. Y nos alegramos de que finalmente el Partido Socialista de Granada no haya podido salirse con la suya con la utilización —como digo— rastreadora de este informe y, al final, se haya impuesto la verdad. Y esto es lo que nosotros interpretamos del informe definitivo, que la verdad se ha impuesto y que no se ha conseguido la finalidad, que era manchar la imagen del anterior presidente de la diputación, del Partido Popular.

Y yo sí quiero decirle una cosa: en política no todo vale. Y, desde luego, creemos que poner en riesgo la objetividad que debe tener la Cámara de Cuentas, instrumentalizándola de esta manera tan torticera, yo, señor López, lo único que tengo que decirle es que nos parece lamentable.

Nada más y muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Corresponde al Grupo Parlamentario Socialista. Su portavoz, señor Gerardo, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

Quiero sumarme también a la felicitación del trabajo del equipo de técnicos que conforma la Cámara de Cuentas. Demuestran una vez más su profesionalidad. Y me llama la atención que cuando se cuestiona su necesidad o cuando se habla de recurrir a auditores externos, una vez más demuestran esa capacidad y esa necesidad que tiene Andalucía de contar con una Cámara de Cuentas independiente y que realiza sus funciones y su trabajo de forma eficiente.

Hablamos de VISOGSA, una empresa que conozco bien porque fui miembro en el año 2012 de su Consejo de Administración, solo un año, y que viví en primera persona gran parte de las incidencias que en este informe se reflejan. La verdad es que mi intervención iba en el tono de felicitar a la Cámara de Cuentas por su trabajo y también a VISOGSA por ir cumpliendo con sus recomendaciones, pero me he quedado un poco sorprendido por la intervención del Partido Popular. Y me he quedado sorprendido porque el ámbito de estudio de este informe es el año 2013, año en el que todos recordamos los escándalos y barbaridades de contrataciones, sin ningún tipo de proceso de selección, que se vivían en VISOGSA, solo con un claro carácter clientelista, y que originó, desgraciadamente, una situación de VISOGSA que ahora se está padeciendo, no solo con esa promoción vacía, sino con muchas promociones que se realizaron sin ningún sentido, o con algún sentido espurio, y que ahora se encuentran sin poder ser comercializadas, y que tienen en VISOGSA en una difícil situación económica, que impide realizar su función, que es construir una vivienda que es necesaria para gente que no pueda acudir al mercado laboral.

Digo que me sorprende porque ese ámbito del año 2013 era un tiempo en que la Diputación de Granada era gobernada por el Partido Popular, concretamente su presidente don Sebastián Pérez. Que ahora se traigan aquí cuestiones de utilización del informe... Lo grave es la situación de irregularidad que tenía VISOGSA en el año 2013. Lo grave es que la Cámara de Cuentas reflejara estas 17 incidencias y anomalías en el informe de fiscalización de esas cuentas. Lo grave es que no se reconozcan los errores y el trabajo que se viene haciendo en el consejo de administración de VISOGSA por solucionarlos, con el acuerdo de todas las fuerzas políticas salvo el Partido Popular, con gente que se ha arremangado, que pretende hacer viable VISOGSA, que pretende hacer una institución o un instrumento para la promoción de vivienda útil, y donde la mancha de esa duda desaparezca, no vayamos..., que crea el ladrón que todos son de su misma condición.

Reitero la felicitación a la Cámara de Cuentas, que sigan trabajando en esta línea. Desde luego, tienen un instrumento la Junta de Andalucía y la comunidad autónoma muy valioso para garantizar el correcto funcionamiento de las instituciones en nuestra comunidad.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra de nuevo el presidente de la Cámara de Cuentas.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy bien. Muchas gracias.

Yo quiero agradecerles a todos los grupos la valoración del informe.

Hacer algunos comentarios que quizás contextualizan, una serie de comentarios que he podido oír de distintos grupos.

A la Cámara de Cuentas le gustaría hacer con más frecuencia este tipo de informes de seguimiento de recomendaciones, porque creemos que es bueno para ver hasta qué punto tiene implicación y tiene incidencia el trabajo que realiza en la fiscalización. Conviene recordar que nuestras recomendaciones, nuestras conclusiones, no tienen un carácter obligatorio para las instituciones. Nosotros lo que pretendemos fundamentalmente con nuestro trabajo es contribuir a la mejora de la gestión pública y, en ese sentido, mientras no cambien el mandato y la normativa que regulan nuestra función y nuestro cometido, lo tenemos que circunscribir a ese ámbito. Por eso, nos gustaría hacer con más frecuencia trabajos de este tipo, de seguimiento de recomendaciones.

Y a veces lo que ocurre..., no porque pueda servir de justificación, que muchas veces no la hay, ¿no? Cuando tenemos una carga de trabajo determinada en informes que tienen un carácter obligatorio y con tiempos, o informes especiales que tienen una mayor exigencia de temporalidad, desgraciadamente, a veces estos informes de seguimiento de recomendaciones se quedan un poco más aparcados en tiempo, aunque los iniciemos y se inician con la intención de... Como tampoco..., me explico, se trata de revisar algo en relación con ya hecho en años anteriores, la temporalidad no es tan relevante, porque al final lo que veremos es, transcurrido el tiempo, si se ha mejorado o no ha mejorado. Y en algunas ocasiones, sin que sea nuestra intención, digamos, que se pospone la realización de estos trabajos, a veces quedan paralizados por urgencias, pues por necesidad de hacer informes sobre gastos electorales, por la necesidad de la Cuenta General, que es obligatoria, por necesidad de informes especiales... Y quizás ahí encontramos la justificación de que este informe de seguimiento de recomendaciones no haya tenido la oportunidad de venir en las fechas que sean.

Pero, sin que eso sirva como justificación, al final lo que estamos tomando es dos momentos del tiempo, es decir, qué pasaba en 2008 y qué estaba pasando en 2015. Podríamos haber hecho en 2018, pero al final de lo que se trata es de ver hasta qué punto se ha mejorado la gestión o se han incorporado en los ámbitos de la gestión, digamos, las propuestas y las mejoras realizadas por la Cámara de Cuentas.

Insisto, nuestro objetivo como instrumento al servicio del Parlamento no es otro que contribuir a la mejora de la gestión. Y para nosotros constituye una satisfacción el que este tipo de informes de seguimiento de recomendaciones, cuando los presentamos, podamos presentar resultados halagüeños y podamos decir, oye, pues se están siguiendo las recomendaciones de la Cámara.

También me van a permitir recordar que en alguna que otra ocasión he hecho mención a la necesidad o a la opción que pudiera existir en una futura reforma de la Cámara de Cuentas de que se incorpore con carácter obligatorio la necesidad de que los entes fiscalizados tengan que reportar, transcurrido un tiempo prudencial, tanto al Parlamento como a la Cámara de Cuentas, en qué medida han incorporado en sus mecanismos de gestión las propuestas de recomendaciones y conclusiones de la Cámara de Cuentas, para que de esta

forma pudiéramos hacer un informe sintético global todos los años de esta materia, que seguro que vendría muy bien para que ustedes se formaran una opinión de en qué medida se estaba mejorando la gestión como consecuencia del trabajo cotidiano de la Cámara.

Y, por último, un último comentario, relacionado con una propuesta que ha hecho la representante del Partido Popular. Ana Vanessa, estoy totalmente de acuerdo con usted en que hay que dejar a la Cámara fuera del debate político y de la instrumentalización y de la lucha partidista. Y muchas veces, desgraciadamente, por todos los grupos —muchos, unas veces más unos, otras veces otros—, aprovechando contiendas electorales como las que se aproximan próximamente, espero yo que esto pueda tomarse en cuenta, pues la Cámara de Cuentas lo que quiere es seguir haciendo un trabajo técnico, objetivo, racional, solvente, y que la lucha partidista sea una cosa que quede en el ámbito de los partidos, que legítimamente tienen su derecho. Pero que nos dejen a la Cámara fuera de esto, que procuramos e intentamos siempre hacer un trabajo lo más objetivo y técnico posible.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor presidente de la Cámara de Cuentas, volviendo a agradecerle su presencia y el informe que ha traído a esta comisión.

Y damos por finalizado este primer punto del orden del día.

Tenía previsto, señorías, una vez que hemos despedido y hemos finalizado, tenía previsto que, si teníamos tiempo, podíamos ver la proposición no de ley, pero me dicen los compañeros de Adelante Andalucía que no está presente la compañera que lleva la iniciativa de enmienda a dicha proposición no de ley. Con lo cual, hacemos una parada hasta las 11:30, hora prevista por parte de la consejera a esta comisión.

[Receso.]

11-19/APC-000071 y 11-19/APC-000303. Comparecencia de la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a fin de informar sobre el estado en el que se encuentran las infraestructuras públicas dependientes de su consejería cuyas obras se están ejecutando actualmente

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a dar comienzo.

Continuamos con la comisión en el punto del orden del día: solicitud de comparecencia en comisión. Un debate agrupado, solicitado por los Grupos del Grupo Popular y el Grupo Socialista, sobre..., a fin de informar, la comparecencia de la excelentísima señora consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a la que le damos la bienvenida a esta comisión, a fin de informar sobre el estado en el que se encuentran las infraestructuras públicas cuyas obras se estén ejecutando en Andalucía, dependientes de su consejería.

Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días.

El nivel de ejecución de las infraestructuras públicas en Andalucía, y siento decirlo, aunque ya lo he trasladado en otras ocasiones, es la historia de un fracaso, lamentablemente. Historia de un fracaso que tiene nombres y apellidos como responsables, pero en el que hemos perdido todos los andaluces. La baja ejecución presupuestaria de esta consejería ha sido nefasta por la falta de decisión política y también por la falta de planificación.

Señorías, ya les indiqué en la comparecencia del pasado 21 de febrero que el crédito definitivo, para el año 2018, con el que contó esta consejería fue de 861,60 millones de euros. Dentro de este presupuesto, los capítulos netamente inversores contaban con unos créditos iniciales de 446,20 millones de euros, de los que solo se ejecutaron, en este presupuesto de 2018, 261,9, es decir, el 58,7% de la inversión. Además, señorías, se dejaron de ejecutar un total de 97,9 millones de euros, provenientes de fondos FEDER y del Estado —en el caso del Estado, el 38,59% de lo presupuestado—. Pero no es que fuera un mal año, también lo he dicho: esta es la tónica, la marca de los diferentes gobiernos anteriores.

Sí, señorías, los andaluces hemos perdido tiempo de poder disfrutar de estas infraestructuras y hemos perdido, también, dinero. Dinero como consecuencia de la paralización de numerosos proyectos. Fíjense que, en los últimos diez años, los gobiernos anteriores han tenido que pagar —lo hemos pagado todos los andaluces— 83,3 millones de euros como consecuencia de las reclamaciones de las empresas. Entre todos tendremos que pagar estas indemnizaciones, tal y como les decía, por haber paralizado, con decisiones políticas, tantos y tantos proyectos —tirar el dinero por la ventana—. Un dinero que podríamos haber destinado a ejecutar otras actuaciones.

Y esto aún no ha acabado, señorías, numerosas reclamaciones están en marcha y tendremos que hacerles frente. La última y conocida sentencia de 29 de diciembre hace relación a la sentencia del metro de Sevilla, 162 millones de euros —luego hablaremos en las preguntas algo más de esta infraestructura—, 162 millones de euros en concepto de reclamación de una empresa, que tendrá que abonar y pagar este nuevo Gobierno.

Hemos perdido muchas posibilidades de desarrollo y de creación de empleo, señorías, no solo dinero. Todo por una política, la del Gobierno socialista, al que le ha faltado tener los pies en la tierra, tener las ideas claras a la hora de definir los proyectos y, sobre todo, tener el empuje, el empuje político necesario para sacar estas iniciativas adelante. Y le han sobrado, señorías, al Partido Socialista decisiones caprichosas. Decisiones políticas muchas veces motivadas por simple ideología, por falta de gestión, que han paralizado obras, que han sufrido en las infraestructuras retrasos numerosos e innecesarios y que han frenado el futuro de estas infraestructuras pero también el futuro de los andaluces.

Les recuerdo la decisión de paralizar el plan de colaboración público-privada o la paralización de 239 expedientes, que les decía, que suman 139,6 millones de euros, contratos adjudicados fundamentalmente hace una década, que corren y corren presupuesto tras presupuesto, incapaces de limpiarlos. Estas decisiones han tenido consecuencias nefastas, tanto para quienes siguen a la espera de unas infraestructuras que les hagan la vida más fácil, como para los andaluces en general.

Señorías, este Gobierno cree que la Administración está para solucionar problemas y no para crearlos. Un buen Gobierno se guía por la eficacia, por la rigurosidad; no gobierna mejor quien más promesas lanza al viento y más fotos se hace, sino quien saca los proyectos adelante. Los proyectos hay que terminarlos, señorías, terminarlos, y si surgen problemas, ponerse a arreglarlos o minimizarlos. Los anteriores gobiernos socialistas han sido incapaces de llegar a acuerdos, de resolver los problemas, de tomar decisiones, han preferido judicializar absolutamente todo —la patada para adelante— y, fruto de esa actitud, ya con sentencias firmes, les repito, el Gobierno anterior tuvo que abonar 83,3 millones de euros, tirados por la ventana, como consecuencia de las reclamaciones y de las sentencias en los tribunales.

Les pongo un ejemplo muy claro que da idea de cómo ha funcionado el anterior Gobierno y el balance, tan complicado, en ejecución de infraestructuras, que la dejadez, el no saber hacer, el no querer hacer han creado en nuestra tierra. Como ustedes saben, tenemos una amplia red de carreteras —he hecho alusión a esto, a los contratos de conservación—, una amplia red de carreteras que necesita esa conservación y la gestión de sus contratos para garantizar la seguridad en nuestras carreteras. Pues ya les indiqué que la falta de empuje, de compromiso, de gestión del anterior Gobierno hizo que nos encontrásemos este nuevo Gobierno con todos los contratos de conservación de carreteras caducados. Y ya estamos trabajando, ya estamos trabajando y ya les indiqué en una respuesta en Pleno que, en este año, se harán realidad esos pliegos para garantizar la adjudicación de estos contratos tan importantes. Miren, señorías, lo de aquella famosa segunda modernización, que fue el lema del Gobierno socialista, se ha quedado, desgraciadamente, en una broma. Y lo de la Andalucía imparable, pues nada más lejos de la realidad. En nuestra comunidad autónoma, de imparable, nada: se ha parado todo en materia de infraestructuras; se han parado muchísimas obras, vitales, comprometidas, presupuestadas, que necesitaban nuestras provincias, que necesitaban nuestras ciudades, que han acumulado retrasos, que se han parado en los tiempos y que han provocado que se tire el dinero por la ventana. Les recuerdo los retrasos en la ejecución de muchos proyectos puestos en marcha, algu-

nos con la ayuda de la Unión Europea; retrasos que además hacen que corramos el riesgo de devolver fondos FEDER, muchos, muchos millones en riesgo. De los 817 millones de euros programados en los fondos FEDER para el programa 2014-2020, hasta ahora se han ejecutado 177 millones de euros; es decir, tan solo el 21,7%. Y la certificación de la obra, les indicaba en otra ocasión, ha sido de 90 millones de euros, a esta fecha, el 11% tan solo.

Señorías, ahora, buena parte de nuestro trabajo debe ser este: el encaminado a ponernos a trabajar. Y lo estamos haciendo para solventar al máximo y en lo que podamos esta situación, para minimizar, en este momento político y con el programa iniciado, la devolución de esa importante cantidad de financiación. Como ejemplo, el tranvía de la bahía de Cádiz, donde la mala gestión y la incapacidad del Gobierno socialista ha puesto en riesgo nada más y nada menos que 99 millones de euros, porque la obra no va a estar terminada este domingo —ese era el plazo máximo—. Después de dos prórrogas consecutivas —99 millones de euros—, este domingo, el 31 de marzo, tendría que estar en servicio el tranvía de la bahía de Cádiz.

Estamos, ante esta situación dramática, tomando —y también en una pregunta hablaremos un poco más de ello— todas las medidas. Y ayer aprobamos en el Consejo de Gobierno impulsar cuantas hagan falta para negociar con Europa la situación de esta infraestructura y minimizar esa devolución de fondos tan importante. Y en segundo lugar, cuantas medidas estén de nuestra mano, que ya les trasladaré, para salir de este gran entuerto.

Otro tranvía, otro regalito: el tranvía de Alcalá de Guadaíra, un paradigma de cómo no se pueden hacer las cosas; otro ejemplo igual. Una obra iniciada en 2007, cuyos 12,6 kilómetros, sus 11 paradas, deberían haberse puesto en servicio hace meses. El nivel de ejecución, al 99%, pero suspendida la obra temporalmente, y además sin ningún interés en ponerla en marcha el Gobierno anterior desde hace más de un año. Fíjense si existía poco interés que ni siquiera se ha velado por la conservación y la vigilancia de esta obra en este estado de ejecución. Les tengo que decir a ustedes que este nuevo Gobierno está preocupado porque además, se han robado más de 400 metros de carriles de la vía, por no contar con vigilancia esta infraestructura.

Este nuevo Gobierno, señorías, no tiene complejo de nuevo rico. Nosotros no vamos..., nosotros vamos a cuidar para que cada euro público que se invierta se haga bien, se cuiden las infraestructuras que tenemos; estar pendientes de cada obra, cuidar las inversiones, porque hasta en esto el Gobierno anterior no ha hecho ni caso, y pongo como referencia este tranvía.

Algún ejemplo más: el metro de Málaga —el otro día tuve ocasión de visitar de manera privada las obras—; una infraestructura que se inicia en 2006; su explotación, de la línea 1, en julio de 2014. Desde esa fecha se encuentra operativo, pero esto supone, de nuevo, como ocurrió en Sevilla, como ocurrió en la ciudad de Granada, una infraestructura que tiene abierto en canal, absolutamente, el centro de una ciudad como es la ciudad de Málaga, diez años después del inicio de su obra. Ningún proyecto, el Gobierno andaluz ha finalizado en tiempo o en plazo, ninguno, ni los grandes ni los pequeños. Diez años de obra. Hemos recuperado el diálogo y el consenso respecto al futuro trazado del metro de Málaga, dando prioridad, tal y como hemos informado, a la prolongación al PTA sin renunciar —y en eso estamos estudiando de forma coordinada con el ayuntamiento—, el tramo soterrado, tal y como quería la ciudad de Málaga, del Hospital Civil. Ya les decía que el pasado lunes aproveché para visitar las obras, para reunirme con las empresas, para reunirme con sus trabajadores, y pedirles agilidad máxima en esa obra iniciada hace una década.

Les hablo de la autovía del Olivar, uno de sus proyectos emblemáticos —por encima también, porque dos preguntas ocuparán nuestro tiempo respecto a esta infraestructura—; decirles que es otro ejemplo de muchas fotos, de muchos carteles, de muchas primeras piedras, pero que hoy, ese tramo de la autovía del Olivar que tenía que discurrir por tres provincias no ha llegado, quedó paralizada en 2015; pendientes de ejecutar más de la mitad de la obra.

Hablamos de la autovía del Almanzora. Pues el mismo ejemplo. Las consecuencias de los dislates políticos, las malas decisiones, la paralización de esta obra, anunciada en 1985. Una primera piedra en 2005. La realidad es que hoy solo hay ejecutados 22 kilómetros de esta infraestructura, también esencial para la vertebración de nuestra comunidad autónoma. Después les indicaré algo más.

Quiero hablarles también de la carretera Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra, una obra eterna, y cuya puesta en servicio paliará los atascos entre dos importantes municipios de la provincia de Sevilla, por la que circulan más de 16.000 vehículos al día. Una carretera donde, por cierto, este nuevo Gobierno ha logrado reactivar los trabajos. Recordarán que esta carretera cuenta con financiación de los Fondos FEDER también, y que fue adjudicada en enero de 2010, con un presupuesto de 28,7 millones de euros; ya vamos para una década también. Solo dos años después, y apenas se había ejecutado un 31%, y la obra fue paralizada. Hace ya un mes logramos resolver los expedientes de expropiación y las obras se han reanudado.

Les hablo además de la A-306, El Carpio-Torredonjimeno, que sé que les interesa, una obra que también se incluyó en el Plan de Infraestructuras 1997-2007, y que arrastra veinte años después, más de 22 años de retraso. Ni siquiera ha empezado a ejecutarse esta infraestructura; en ella, la Junta, el Gobierno anterior, llegó a gastar más de un millón de euros en estudios y proyectos, tan solo por anunciarlo, por ofrecérselo a los jiennenses. Pero se olvidaron, desgraciadamente, de incluirlo en el Plan PISTA 2014-2010, dejándola relegada a un simple anuncio y a realizar un estudio de viabilidad. Este es uno de esos proyectos que podía haber beneficiado a los andaluces, en la época de las vacas gordas, donde había presupuesto, donde la inversión y la capacidad inversora de esta consejería era muy importante.

Por último, señorías, mencionar el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, que como saben hay en marcha —me han preguntado por infraestructuras en marcha—. Contempla una red de 4.392 kilómetros de carril-bici a lo largo de Andalucía. Y a un año de finalizar el mencionado plan, solo se han ejecutado 142 kilómetros. Repito, de 4.392 a 142, que representa tan solo la ejecución del 3,3% de los objetivos programados por los Gobiernos anteriores. De este flagrante nuevo incumplimiento, destaca que en la provincia de Málaga no se ha construido, por poner un ejemplo, ni un solo kilómetro de carril-bici; o en Huelva tan solo 2,3 kilómetros; o en Córdoba o Sevilla, 10 y 13 kilómetros respectivamente. Fíjense qué otro falso anuncio que compromete fondos europeos, por cierto, porque este Plan Andaluz de la Bicicleta se financia, como les he dicho, también con fondos europeos. El proyecto estrella de Izquierda Unida, que desgraciadamente, este nuevo Gobierno se ha encontrado estrellado.

Señorías, además quiero informarles que los objetivos y la orientación dada por el Plan Andaluz de la Bicicleta deben ser reorientados y redefinidos, al menos en relación con los proyectos de carril-bici en los tramos urbanos. Pues el Gobierno anterior nos ha dejado también este asunto enmarañado, jurídicamente y administrativamente; pero estamos ya trabajando para buscar diferentes soluciones. Me comprometo a informarles de una manera exhaustiva de las soluciones para poder seguir invirtiendo y dar salida a este plan, comprometido, repito, con fondos europeos que se pueden perder.

Señorías, la verdad es que el nivel de ejecución de las infraestructuras es simplemente vergonzoso, no puedo poner otro título. Da vergüenza e indigna, indigna mucho si pensamos en lo mucho que se podría haber hecho en Andalucía; lo mucho que se podría haber hecho para vertebrar, para dar salida a infraestructuras, para crear empleo y nuevas oportunidades en todas las comarcas de las provincias andaluzas. No solo con los metros, con los tranvías también, con las carreteras. En la medida de nuestras posibilidades, señorías, les recuerdo que nos hemos encontrado una situación económica complicada, con unas cuentas comprometidas. Estamos trabajando ya en el presupuesto, en la redacción, en las propuestas de 2019. Y vamos a recoger las infraestructuras, los proyectos más perentorios e importantes. Además ya les anuncié, señorías, que este nuevo Gobierno ya está trabajando, la Consejería de Fomento está trabajando en el nuevo Plan de Infraestructuras 2021-2027, recogiendo —y así lo va a hacer— las infraestructuras más importantes para vertebrar y para dar salida a estos incumplimientos de tantos años, arrastrados por sucesivos Gobiernos socialistas.

Muchas gracias, presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde en primer lugar un turno para los grupos proponentes de menor a menor, de no más de siete minutos.

En primer lugar, el portavoz del Grupo Popular tiene la palabra.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días. Buenos días, señora consejera.

Bueno, la petición de esta comparecencia es para, de una vez, señora consejera, enterarnos de la situación del estado de las obras en las infraestructuras públicas en Andalucía dependientes de su consejería. Después de oírla, pues seguimos sin dar crédito a las cosas que escuchamos, ¿no? Sobre todo porque desgraciadamente, cuando se ahonda cada vez un poco más se entera uno de más cosas que nos ocultaban o que incluso se permitían el lujo de falsear incluso en sede parlamentaria cuando nos daban los datos.

Llevamos sufriendo, señora consejera, no solo estos cuatro años sino muchos más años atrás, multitud de anuncios, comparecencias rimbombantes, ruedas de prensa, primeras piedras, donde se nos explicaba —no solo a nosotros, sino a todos los andaluces, que es lo que importa— las maravillas que suponían la construcción y lo que se estaba haciendo en las obras públicas, en infraestructuras, en nuestra tierra. Y la gran apuesta que se hacía por la vertebración, por el desarrollo y por la defensa de los intereses de los andaluces. Y todo esto se hacía sin pudor y sin complejos, sobre todo después de escuchar sus datos.

Pero con respecto a esas explicaciones y a esas primeras piedras y a esas comunicaciones rimbombantes había una pequeña pega en todas esas declaraciones, como le decía, que hacía que los dirigentes socialistas a lo largo y ancho de nuestra tierra en el fondo lo que nos vendían, desgraciadamente, era humo, mucho humo. Y en ese sentido lo hemos dicho en muchas ocasiones también aquí, ahora ya incluso podemos comprobarlo, que, en realidad, lo que estaban era diciendo medias verdades, por no decir falsedades, que

las medias verdades, como todo el mundo sabe, incluso son peores que hasta las mentiras. Y al final todo se truncaba, como solíamos ver y comprobar en la gestión diaria de los anteriores gobiernos, ¿no? Se truncaba en retrasos, en mentiras, en cancelaciones, en falsas reactivaciones o en anuncios electoralistas cuando se acercaban las fechas de alguna convocatoria electoral, que para eso sí nos demostraban que eran expertos.

Señora consejera, usted ha dicho una relación de cosas. Yo creo que la lista es interminable, la lista es para no tener..., no se tiene tiempo en esta comisión para poder relacionarla entera. Yo, desde luego, no tengo tiempo ni en siete ni en diez minutos de relacionar toda la lista que me gustaría poner negro sobre blanco aquí, en sede parlamentaria, en esta comisión. Pero no me resisto al menos a enumerarle algunas de las obras, aunque usted ha hecho referencia a algunas de ellas.

La autovía del Olivar iba a estar finalizada en el año 2010. Yo siempre me agarro a las declaraciones que se hicieron por los diferentes consejeros en sede parlamentaria, diferentes consejeros socialistas de los últimos años. En 2018, el año pasado, el consejero, sin ningún tipo de problema, seguía diciendo que la autovía del Olivar era una prioridad para su Gobierno. Pues ya nos contará qué tipo de prioridad, no quiero ni pensar lo que no hubiera sido una prioridad para el Gobierno socialista, si una prioridad para el Gobierno socialista era no hacer absolutamente nada.

Usted ha hecho referencia a la autovía del Almanzora, hablando de ella desde el año 1985..., 1986. Se han realizado 22 kilómetros en esos 33 años, son 80 kilómetros de autovía del Almanzora, se han hecho 22. Estamos hablando de 600 metros de autovía al año, no está mal, yo creo que no está mal. En la memoria de gestión de la consejería no está mal si hablamos de esta cifra.

Después también ha hecho referencia, y nos gustaría hacer referencia, a los diferentes tranvías: el de Sevilla..., perdón, el de Jaén, el de Vélez-Málaga, el de Chiclana o la conexión con la línea 1 de Alcalá de Guadaíra con la línea 1 de metro de Sevilla. Siempre se les echaba la culpa a los mismos, se decía que la culpa era o de Rajoy o del Partido Popular, o de los alcaldes del Partido Popular, que entorpecían estos asuntos, hasta que llegó un alcalde socialista en Vélez-Málaga y entonces ya no se atrevían a decir nada de los alcaldes. Lo que era, era una incapacidad absoluta de poder resolver ellos los problemas.

Desdoble de El Carpio-Torredonjimeno. Bueno, las dos únicas capitales andaluzas, como todo el mundo sabe, que no están unidas por autovía, que son Córdoba y Jaén. Son 23 años esperando, 23 años esperando este desdoble. Se adjudicaron los proyectos en el año 2007, usted lo ha dicho, estuvo en un PISTA pero después desapareció del siguiente, porque lo de los PISTA es para no recordarlo. O sea, ellos lo metieron en el PEDIA famoso, Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, después lo siguieron metiendo en el PISTA de los años 2007 a 2013 y ya, como no se atrevían a seguir, pues lo quitaron del último PISTA, del año 2014-2020. Pero también era una prioridad para ese Gobierno, para el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía. Lamentable.

Nos vamos a la provincia de Granada, Darro-Iznalloz. Se adjudicaron las obras en 2011, y el 10 de abril de 2012 la entonces consejera, señora Cruz, socialista, puso la primera piedra, sin ningún problema, en el año 2012. Ahora no sabemos en qué situación está, en qué situación la han dejado.

El desdoble..., el Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas. Su penúltima inauguración —su penúltima, porque ha tenido varias— fue..., estaba anunciada para junio del año 2018. Como no pudieron, en ese mismo momento el consejero, sin cortarse un pelo —permítanme la expresión—, dijo aquí, en esta comisión, que la in-

auguraría en febrero de 2019, aunque estaba solamente ejecutado al 54%. A nosotros no nos salían las cuentas, decíamos, bueno, ¿estos cómo van a trabajar? Desde el mes de julio al mes de febrero, en ocho meses, ¿cómo van a hacer la mitad de la obra, si estamos en todas las autovías en Andalucía a medio kilómetro por año con el Gobierno socialista? Nos extrañaba muchísimo. Efectivamente, pues seguro que tiene una explicación de por qué no se ha inaugurado tampoco en febrero de este año. Es verdad que fue una autovía que se inició en el año 2010, se paralizó, se retomó en 2016. Un despropósito, un absoluto despropósito.

Tenemos otra perla también en la provincia de Sevilla, que es la Ronda Sur de Mairena del Aljarafe. La anterior presidenta, la señora Díaz, inauguró el pasado 25 de septiembre 300 metros, 300 metros de rotonda. Qué casualidad que el 25 de septiembre, a lo mejor ella no lo sabía todavía, pero el día 7 de octubre iba a convocar las elecciones. El 25 de septiembre inaugura 300 metros, es que es como una broma, es como una broma pesada lo que hizo la señora Díaz. Y dijo, además, que el 12 de octubre estaría el resto de los 2,2 kilómetros que componen la autovía, que ya hemos denunciado también en muchas ocasiones que es una autovía que nacía, con las modificaciones que se le habían hecho, si me permiten la expresión, capada completamente, porque en vez del túnel final que tenía para poder evitar los atascos en Mairena del Aljarafe y las zonas de influencia pues se había acertado todo tipo de presupuestos y se había convertido aquello en un cuello de botella.

Esta es la actitud que ha tenido el Gobierno socialista con Andalucía en infraestructuras públicas en todos estos años.

Y, en definitiva, señora consejera —y termino, porque creo que se me agota el tiempo, señor presidente—, lo que nos gustaría es hacer lo que usted ha hecho, aclararnos todo esto. Y, sobre todo, nos gusta lo que usted ha dicho al final, que están en las soluciones. Estamos seguros de que todo esto será desbloqueado por el actual Gobierno del cambio que preside la Junta de Andalucía.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora consejera.

Sorprende escuchar al portavoz del Partido Popular en el tono en el que lo hace sobre la ejecución de las infraestructuras viarias, y sorprende escuchar a la señora consejera, en una comparecencia que entendíamos que era sobre las infraestructuras que se encuentran en ejecución y no una nueva comparecencia sobre la situación económica de la consejería, que ya la tuvimos en la anterior comisión.

Señora consejera, usted está gestionando en materia de infraestructuras, está gestionando en materia de ejecución de estas infraestructuras, lo que ustedes vienen a llamar la herencia recibida. Pero más que he-

rencia recibida es la inercia recibida, porque estas obras que están en ejecución son una continuación de lo que ya se encontraba en carga. ¿Y por qué lo continúan? Pues, mire, usted lo continúa bien porque entiende que la obra es buena para Andalucía o bien porque no pretende enseñar la patita hasta que pasen no los cien días de Gobierno sino las elecciones generales y municipales y los posibles pactos de gobierno con sus otros socios de la derecha. Pudo parar las infraestructuras que ya tenía en carga, las ha podido parar, entraba dentro de sus competencias. No lo hizo. Si no lo ha hecho, asuma esa decisión, que es una decisión que ha tomado usted como consejera, que está en su completo derecho, y continúe haciéndolas. Y así tiene las obras que ya se estaban ejecutando, las obras que estaban en licitación y las obras que estaban en proyecto.

Y le pregunto: ¿qué va a hacer con estas dos últimas, con las infraestructuras que se encontraban en licitación o en fase de adjudicación y las que estaban en proyecto? ¿Van a continuar o no? ¿Se compromete en sede parlamentaria a continuar las obras que ya estaban en carga?

Y, hablando de lo prometido y de los compromisos, vamos a hablar ahora de sus propias infraestructuras. Como aún no ha comprometido desde la consejería infraestructuras, tenemos que acudir a sus promesas electorales del partido al que pertenece. ¿Cómo y cuándo van a empezar con todas esas infraestructuras prometidas pero aún no comprometidas? Queremos saber cómo van a administrar todas esas promesas que a lo largo de los años en la oposición han ido haciendo a cada municipio que visitaban.

Mire, la autovía de..., la A-306, la conexión El Carpio-Torredonjimeno, que transcurre por una parte de mi provincia, está parada..., vamos, parada, no se inició por el informe de viabilidad, pero ustedes prometieron en esta última campaña electoral que comenzarían los trabajos de inmediato para su desdoble. O la autovía de Fuerte del Rey a Andújar, eso dijeron en campaña electoral..., le recuerdo, el actual delegado de Fomento en la provincia de Jaén ha dicho que quizá no, que tienen que replanteárselo. Quisiera preguntarle eso, si van a cumplir con esas promesas electorales, o va a coincidir usted con lo que dijo el consejero de Economía, eso de que las promesas electorales son un lenguaje especial que se usa en campaña para atraer votos pero que luego no hay por qué cumplir a rajatabla. Vamos, y de eso a decir que se miente en un programa electoral..., es prácticamente lo mismo.

Señora consejera, la ciudadanía andaluza está expectante a su respuesta en torno a la continuación de las infraestructuras que se ha encontrado, no solo de carreteras, variantes, autovías, vías ciclistas... Le recuerdo también que hay muchos municipios que no se han adherido al Plan Andaluz de la Bicicleta, y por lo tanto no tienen esos kilómetros de carriles bici.

También preguntarle por las otras infraestructuras que desarrolla la consejería y que están en ejecución, como pueden ser las relacionadas a la puesta en marcha de tranvías y metros. Sabe usted el interés que tengo, como vecina de la ciudad de Jaén, en el tranvía de mi ciudad. Sé que en muchas ocasiones usted ha dicho que está trabajando para que se ponga en marcha. Le pido que siga impulsándolo, porque para los vecinos de Jaén es una gran necesidad que vuelva a surcar sus calles.

Y, señora consejera, ha estado usted mencionando las cuestiones económicas de su consejería. Empezó con los traspasos pendientes. Que, no nos hagamos trampas, los traspasos pendientes es un término de técnica financiera. Pendientes no es sinónimo ni de estar sin pagar, o de estar sin respaldo presupuestario. No hay presupuesto 2019, y necesitan un encaje en ese presupuesto. Encuéntreselo y, si no los quiere, pues elimínelos, pero para eliminarlos tiene que eliminar las infraestructuras, los pagos, o las ejecuciones. Se lo

repito, está usted en su derecho, como consejera, de establecer las prioridades de su consejería, y por tanto también de su política en materia de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Está en su derecho y, quizás también, en su deber de establecer esas prioridades que este nuevo Gobierno quiere establecer en esta consejería. Pero sí le pediría que no retuerzan la verdad, que no maquillen los datos en la dirección que les interesa, porque ahora son Gobierno, y su labor debe ser el interés general de Andalucía en el área que tiene encomendada.

Mire, empezó usted..., 500 millones, pasó a 700, y de ahí al famoso socavón, tras hablar de los traspasos pendientes. Quizás pensó que traspaso pendiente no era algo llamativo para la opinión pública y, por eso, pasó al término socavón. Le pedimos, desde el Grupo Socialista, rigor, porque con rigor tendrá el respeto de todos los operadores del sector. Y dele a la consejería la autoridad y seriedad que requiere. Y, por tanto, no invente y no retuerza la verdad en materia de infraestructuras.

Y le vuelvo a insistir: ¿va a continuar con las infraestructuras que ya se encuentran en ejecución?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gámez.

Corresponde ahora un turno de palabra para el resto de los grupos en un tiempo estimado de tres minutos. En primer lugar, por el Grupo Vox, su portavoz tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Muchas gracias.

Buenos días, señora consejera.

Verá, yo sinceramente esperaba una comparecencia con algo más de contenido. Tengo una cierta sensación de *déjà vu*, porque en realidad es que me suena a que todo lo que se ha comentado prácticamente ha sido objeto de comentario en anteriores comparecencias. Creo que ha dedicado usted prácticamente el 80 o el 90% del contenido de su exposición a atacar..., bueno, a denunciar la deficiente gestión del anterior Gobierno. Lo cual, en cualquier caso, entendemos que ya no es procedente. Ya lo sabemos, ya lo han explicado, pero ahora de lo que se trata es que expongan ustedes exactamente cuáles son sus objetivos, más allá de denunciar, como digo, la deficiente gestión del anterior Gobierno.

Entendemos que, efectivamente, bueno, en una consejería de contenido técnico como la que usted detenta, pues ahora mismo todavía sería..., en fin, no han tenido ustedes tiempo material, bueno, pues de llevar a cabo gestiones o trabajos como para que nosotros estemos en condiciones de valorar esa gestión.

Pero más allá de eso, entendemos que debería ya, llegados a estas alturas, en esta comparecencia ir un poquito más allá de una declaración de intenciones y empezar a concretar determinados contenidos, ¿no? En cierto sentido, bueno, pues esta vez tenemos que estar de acuerdo en cierta medida con lo que ha expresado la portavoz del Partido Socialista, porque efectivamente creemos que ya no es el momento de seguir hablando de la herencia recibida, sino que es el momento de empezar a plantear propuestas. E, insisto, con una mayor concreción.

En ese sentido, pues se me ocurren dos puntos que pueden ser fundamentales. Ha hablado usted del riesgo que corremos de poder perder una cantidad ingente de millones... Bueno, y dicen ustedes que van a trabajar para evitarlo. Bueno, detalles de en qué va a consistir ese trabajo en la próxima comparecencia. Hagan ustedes propuestas, por ejemplo, pues si tienen efectivamente alguna de las que ustedes han alimentado durante la campaña, bueno, pues si efectivamente, con fechas, con proposición de planes concretos, bueno, pues si efectivamente va a ser objeto de..., en fin, que van a ser acometidas en los próximos meses. Y eso es lo que le venimos a solicitar. Entendemos, como le decía antes, y dicho con el debido respeto, que ya es el momento de pasar de las palabras a los hechos, y que ya es el momento de que su consejería sea consciente de que, efectivamente, ya no están en la oposición y que deben asumir la responsabilidad de la gestión.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Corresponde el turno al portavoz de Adelante Andalucía.

Su señoría tiene la palabra.

El señor CRESPO GARCÍA

—Buenos días.

Bueno, en primer lugar, a mí me sorprende un poco..., no sé si soy..., por ser novato en el debate parlamentario, que dos grupos políticos, como PP y PSOE, propongan una comparecencia tan parecida al poco de iniciar la legislatura. Supongo que será esa cuestión, u otra cuestión, ¿no? Pero bueno...

Para nosotros, para Adelante Andalucía, es importante una serie de cuestiones en relación a las infraestructuras que, bueno, que no se han ido realizando. Para nosotros es importante la infraestructura en la obra asociada a la movilidad sostenible. Creemos que es importante prestarle atención a este tipo de infraestructuras. Y nos preocupa la situación, bueno, del tren..., del metro de Málaga, de la implementación del Plan Andaluz de la Bicicleta. Y también nos preocupa, como ha manifestado usted anteriormente, el tren-tranvía de la Bahía de Cádiz, con la situación en la que se encuentra. Creemos que el retraso de este tipo de obras perjudica en muchos casos al comercio, a gente que tiene interés económico en la ciudad, y que son pequeños comerciantes y pequeña gente.

Sí quería hacer una mención rápida al Plan Andaluz de la Bicicleta. Creemos que es importante que se lleve a cabo. Sabemos que el anterior Gobierno hizo una dejación de funciones y rebajó bastante el presupuesto. Para nosotros es importante. Yo sí quería hacer una mención rápida, no solo en trayectos urbanos, sino también interurbanos. Porque, por ejemplo, en la provincia de Almería muchos vecinos y vecinas en algunos municipios van a trabajar al campo en bicicleta y, bueno, es una situación peligrosa, que en diciembre pasado se llevó la vida de una persona.

Es cierto que hay algunas cuestiones más. El mantenimiento de las vías también nos preocupa. Y, bueno, tampoco queremos responsabilizar al Gobierno actual de lo que se ha hecho o se ha dejado de hacer anteriormente, pero sí manifestar una cuestión. Nos preocupa la llegada de los presupuestos de la Junta.

Además, eso se une a la convocatoria de elecciones generales y que no haya Presupuestos Generales del Estado, que eso paraliza también algunas infraestructuras, como por ejemplo el tren en Almería, que ayer vinieron los compañeros de la Plataforma del Tren, que tuvimos un viaje que calificamos como «el tren del miedo», porque es tremendamente..., no sé cómo calificarlo, ya lo calificaron ayer los compañeros y compañeras. Y creemos que hay que..., los presupuestos se pongan en liza cuanto antes, y que empecemos a estar en marcha, y que, bueno, que el tema de la herencia anterior se deje un poco atrás y nos pongamos todos y todas a trabajar.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, Diego Crespo.

El portavoz de Ciudadanos tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, la verdad es que sus palabras lo que me causan son bastante pena, sinceramente. Porque todo el grado de incumplimiento, a la hora de ejecutar tantas obras que ha realizado el Partido Socialista en estos años, en una tierra que su mayor enemigo es el desempleo, con la cantidad de empleo que se sabe que generan las infraestructuras, pues me parece que denota la falta de empatía que el Partido Socialista ya tenía con el mismísimo pueblo andaluz. Si tú puedes ejecutar obras, si puedes invertir en tu tierra, no solo indirectamente la riqueza que crea para el territorio la construcción de infraestructuras, sino directamente el empleo que crea la realización de las obras, como repito, siendo el mayor problema de esta tierra el desempleo, creo que era responsabilidad del Partido Socialista haber ejecutado hasta el último céntimo que tuviera presupuestado.

Pero, bien, hacerle una pequeña matización a la portavoz del Partido Socialista. Cuando la consejera se refiere al socavón, no se refiere a los traspasos pendientes, se refiere a los 1.100 millones de euros de deuda que se han encontrado en las empresas públicas que dependen de esta consejería. Simplemente es una matización.

A mí me gustaría saber qué justificación hay para estos retrasos y para estos incumplimientos, yo no sé si existe algún tipo de justificación motivada que haya impedido ejecutar estos presupuestos y estas infraestructuras. Qué grado de responsabilidad tienen estas personas que se han encargado de no ejecutar estos presupuestos. Cuando estamos hablando de que estamos pagando 83 millones de euros a las empresas es porque ha habido un juicio y les ha dado la razón a estas empresas, es decir, que la culpa la tenía la Junta de Andalucía. No voy a pedir que se..., no sé, algún tipo de responsabilidad penal, ¿pero algún tipo de inhabilitación sería posible? Porque es que me parece increíble, la verdad.

Después, habla usted del metro de Málaga. El metro de Málaga habría también que estudiar la llegada al parque tecnológico, que es lo que se comentó también en esta comisión.

Del tren bahía de Cádiz podríamos hablar largo y tendido. También recuerdo que hay dos carriles reservados en el puente de la Constitución de 1812 para el tren bahía que va hasta Cádiz, o sea, yo ya eso ni me lo planteo, yo creo que eso no lo voy a ver. Esperemos que ahora, con esta nueva consejería, sí se pueda ver.

Y al Plan Andaluz de la Bicicleta habría que darle una pensada, porque también podría hablar largo y tendido del carril bici que se está ejecutando en la ciudad de Cádiz, que ha eliminado más de tres mil plazas de aparcamiento en una ciudad que carece de aparcamientos, y habría que ver qué criterios se establecen para realizar esas obras.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Ahora corresponde el turno a la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, señorías, yo hoy comparezco a petición del Grupo Parlamentario Popular y del Partido Socialista —que ya me explicará por qué hay coincidencia, señoría— para hablar de las obras que se están ejecutando en Andalucía dependientes de esta consejería. No sé por qué critican los términos y la respuesta que estoy dando, estoy informando de la situación de las obras que están en marcha en esta consejería y no puedo desligar de la situación en la que se encuentra esta consejería, porque es intrínseco, tengo que hablar de las dos cuestiones. Y eso he intentado, ofrecer la información posible en un primer turno y les pido un poco de paciencia, porque todavía tenemos que contarles algo más.

Pero, señorías, esto no quita que yo pueda repetir cuantas veces quiera la situación en la que nos encontramos y las dificultades que tiene esta consejería, cómo no, es que es mi obligación, es que es mi obligación. Y lo repetiré cuantas veces haga falta para que se enteren los andaluces, porque es mi obligación y es mi responsabilidad. Y, en paralelo, definir soluciones, propuestas, medidas e iniciativas, de un nuevo Gobierno que lleva escasos setenta días, señorías, pero que ya está trabajando. Lo que entiendo es que a la señora Gámez le moleste, ¿no?, ha sido ella..., como portavoz ha sido su señoría la que ha hablado de herencia e inercia recibida, no lo he hecho yo misma pero, en efecto, herencia e inercia recibida, envenenada, por cierto, señora Gámez, porque todo son regalitos, problemas. Se toque lo que se toque en la consejería aparece un problema administrativo, aparece un problema jurídico, aparece una situación de dificultad que este Gobierno tiene que afrontar y resolver. No les quiero decir todas las gestiones diarias que se tienen que poner en marcha para resolver y para ayudar a vencer situaciones de muchísima dificultad, porque la dejadez ha primado en esta consejería.

Tres imágenes les quiero enseñar, porque hablan más que mil palabras, yo sé que a algunos les molesta más que a otros, pero es que me veo obligada.

Obras en marcha. La obra del metro de Málaga, yo misma tuve la ocasión de visitarla el lunes. ¿Cómo no vamos a hablar de la obra del metro de Málaga, la obra más importante desde el punto de la inversión de esta consejería? Abierta en canal una ciudad desde hace una década, incapaz de cumplir ni un solo plazo el Gobierno socialista en más de una década. Me han pedido información, esta obra está en marcha, no estoy diciendo ninguna cosa que no corresponda en esta iniciativa. Pero les he indicado que he visitado la obra, que he estado allí, que me he reunido con las empresas, que he pedido agilidad máxima, y en breve vamos a informar, vamos a informar de decisiones que este nuevo Gobierno ha tomado también respecto a esta infraestructura y al tramo del centro, que es la prioridad absoluta, dar salida y solución a esta infraestructura.

Yo sé que les molesta, pero hay que hablar del tranvía de Cádiz. Es desolador ver los seis vagones parados, con una tecnología de este siglo, parados, que tendrían que estar en marcha y funcionando este domingo, y no lo están. Este es un regalito de esos envenenados de herencia importante para este nuevo Gobierno, y esto está en marcha, señorías, esto está en marcha. Tan en marcha que quedan muchos, muchos asuntos por resolver, y que ya está afrontando este nuevo Gobierno.

O el tranvía de Alcalá, el que les decía que sin seguridad ni vigilancia se han robado ya metros. Como ocurrió en el metro de Granada, como ha ocurrido en otras infraestructuras que ustedes todos conocen. Esta es la situación real de esta infraestructura, a unos kilómetros del Parlamento de Andalucía: abandono, dejadez.

¿No voy a trasladar esto si ustedes me preguntan por la situación de las obras puestas en marcha en la actualidad en este día? Pues con tres imágenes resumo la dejadez, la mala gestión y el abandono por parte del Gobierno andaluz de infraestructuras millonarias, de infraestructuras que han recibido el esfuerzo inversor, que cuentan con fondos europeos y que están absolutamente paralizadas. Yo entiendo que esto moleste, pero no me voy a cansar de decirlo cuantas veces haga falta, señorías, porque tenemos que traducir esta realidad a la vez que proponer soluciones y proponer medidas.

En el último término, señorías, les voy a decir por dónde hemos empezado. Creo que esto es importante, indicarles qué gestiones, qué decisiones políticas estamos tomando ya. Pero también les indico en el primer turno que estamos elaborando el Presupuesto de 2019, que, por cierto, tengo que volver a decir en esta sede parlamentaria que también ha sido por dejadez del Gobierno anterior, porque la señora Díaz antes de irse podría haber aprobado un Presupuesto, los grupos le tendieron la mano, y tampoco fue capaz, tampoco tuvo la valentía de aprobar un Presupuesto, y hoy no contaríamos con un Presupuesto prorrogado y con un nuevo Gobierno que va a verse obligado —y estamos haciéndolo— a aprobar en seis meses dos presupuestos: el de 2019 y el de 2020, sobre el que también estamos trabajando. Y el que espero que todos ustedes y sus grupos apoyen, el Presupuesto de 2019, para poderlo poner en marcha, porque si no este debate es estéril, y es inútil venir aquí a reclamar propuestas, soluciones, medidas e infraestructuras cuando de antemano a ustedes mal les va a parecer ese presupuesto y lo van a intentar bloquear, señorías. Luego les pido colaboración, se lo pedí en la primera comparecencia, ayuda para dar salida a estas infraestructuras que tanto les preocupan, pero que parece que ya de antemano están poniendo las tiritas, por las caras que veo, a la hora de apoyar el presupuesto que este nuevo Gobierno está preparando.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Corresponde un último turno a los grupos proponentes. Por el Partido Popular, su portavoz tiene la palabra. El Grupo Popular.

El señor BUENO NAVARRO

—Muchas gracias, señor presidente.

Bueno, señor Crespo, le voy a sacar de la duda. La coincidencia de la comparecencia de los dos grupos políticos es porque después de los datos que ha dicho la consejera algo tiene que justificar el Partido Socialista, con lo cual nos la copiaron. Ese es el problema, nos copiaron la comparecencia y no hay ningún problema, o sea, que esa es la historia.

Después... Si me lo permite, señora Gámez, yo reconozco que después de escucharla es lógico que haga usted el discurso que ha hecho, porque es muy duro intervenir después de los datos que da la consejera, después de los datos que se dan desde el Gobierno y desde la consejería usted lo tiene muy difícil, usted tenía un marrón importante que desarrollar en esta comisión y en el Parlamento, con lo cual yo entiendo perfectamente que usted dé círculos y dé saltos mortales para explicar lo inexplicable, ¿no?, para explicar lo inexplicable. Dice que se sorprende de las intervenciones, tanto de la mía, la que tuve antes, como de la que tuvo la consejera. Señora Gámez, lo que debería sorprenderle, de verdad, que es lo que nos sorprende a nosotros, es la política de brazos caídos del anterior Gobierno socialista, una política de no hacer nada, una política de treinta años de espera en las obras públicas, en las infraestructuras públicas de Andalucía. ¿Eso no le sorprende? ¿Le sorprenden solamente los datos que se dan aquí, en la comisión? Debería sorprenderle la gestión socialista de los últimos años, que ha sido tremendamente nefasta.

Y después decía eso, que, en ese sentido, de saltos mortales para intentar salvar la intervención —que reconozco que lo hace de la forma más digna posible, pero ¡tiene usted un marrón...!, como le decía—, habla usted de si se van a continuar las obras de infraestructuras públicas ya iniciadas. Pero bueno... Y, además, pone un ejemplo de su provincia: El Carpio y Torredonjimeno. ¿Dónde está iniciada El Carpio y Torredonjimeno? ¿Dónde está iniciada, si jamás se ha iniciado esa obra, señora Gámez? Entonces, habrá que iniciarla; no continuarla, como usted dice. Usted confunde los verbos, dice «hay que continuar con las obras ya iniciadas». No, no, no, perdón, hay que iniciarlas. Y, en algunos casos, no iniciarlas, desbloquearlas: 35 años para la autovía de Almanzora. Pero bueno, ¿qué hay que iniciar —o sea, qué hay que continuar, que diga—? Hay que iniciar, señora Gámez, hay que iniciar esas obras. Con lo cual, entiendo que en ese batiburrillo, lógico, lógico y, desde luego, digno de elogio que usted tiene que soportar aquí, después de los datos de sus correligionarios en el partido en los anteriores Gobiernos socialistas, pues yo le entiendo, yo le entiendo. Pero tiene que reconocer que los datos que se dan aquí son abrumadores, y que se están desbloqueando, como muy bien ha dicho la consejera. Ya ha dicho que ha desbloqueado uno: Dos Hermanas-Alcalá, el desdoble de la Dos Hermanas-Alcalá. Estaba parado, que estamos hablando de 11 kilómetros o 13 kilómetros y llevamos diez años o doce años con 12 o 13 kilómetros. ¡Es que ya está bien! ¿Qué es lo que hay ahí que conti-

nuar, si es que estamos hablando de que se han inaugurado 300 metros en la ronda sur de Mairena por la anterior presidenta de la Junta de Andalucía? Trescientos metros. ¿Eso le parece a usted correcto para continuar las obras? Eso hay que desbloquear definitivamente las obras, señora Gámez.

Con lo cual, vuelvo a repetirle, elogio en su intervención, entiendo que la consejera, cada vez que habla, tiene que decir los problemas que se ha encontrado —termino, señor presidente, termino inmediatamente—, pero también está contando ya, por fin, por fin, está contando la situación de desbloqueo y de inicio de algunas obras importantísimas para las infraestructuras en Andalucía.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor portavoz.

Le corresponde a la portavoz, señora Gámez, por el Partido Socialista o Grupo Socialista.

Tiene la palabra.

La señora GÁMEZ GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Señor Bueno, marrón el que tienen ustedes, de todo el tiempo que llevaban en la oposición...[rumores] y ahora tener que empezar a gestionar y empezar, sobre todo, no a gestionar el Gobierno, sino a gestionar la demagogia que durante tantos años han ido soltando por todos los rincones de Andalucía, prometiendo obras, obras y obras.

En relación al desdoble de El Carpio: es que ha sido el Partido Popular el que, durante muchos y muchos programas electorales, ha venido prometiéndolo. Y es que se reunieron tanto el presidente provincial del PP de Jaén como el de Córdoba, en un punto intermedio de la carretera, para prometer que era lo primero que iba a estar en carga en la Consejería de Fomento. Y eso era lo que preguntaba: si esas promesas electorales que había hecho el Partido Popular se van a poner en marcha, señora consejera, porque como todavía no sabemos exactamente cuáles van a ser sus líneas de actuación, pues quisiéramos saber si esas líneas de actuación —que entendemos que sería su promesa electoral— se van a cumplir.

Y habla usted de los presupuestos, que no hay presupuestos para el año 2019, que actualmente está prorrogado. Y dice que mal, que la anterior presidenta de la Junta no hiciera un presupuesto. Pues yo le digo: peor sería que se lo hubiera dejado hecho, peor sería que se lo hubiera dejado hecho porque ustedes así lo habrían explicitado.

Mire usted, un presupuesto marca las líneas de actuación política de un Gobierno. ¿Cómo iba a dejarle marcada la señora Díaz la línea de Gobierno antes de unas elecciones, si no sabía si iba o no a ser presidenta?

Mire, así tienen ustedes las manos libres, no las tienen atadas para comprometerse ante los andaluces en cuáles van a ser sus líneas de trabajo.

Y, mire, ha dicho usted que nos iba a explicar cuáles eran las gestiones que estaban realizando ya, pero me he quedado esperando; Creo que será porque se ha quedado usted sin tiempo.

Y un último apunte, que hacía alusión el portavoz de Ciudadanos sobre qué grado de responsabilidad debieran tener los miembros de la consejería sobre las situaciones financieras que tiene la consejería —hablaba, incluso, de una responsabilidad penal o administrativa de inhabilitación—. Un poco de miedo me ha dado, le digo, sobre la inhabilitación administrativa; estamos mezclando términos jurídicos en una cuestión administrativa que no viene al caso.

Mire, si se han pagado es porque hay sentencia, y por decisión política no se paralizan las obras o no se realizan todas estas cuestiones. Hay un informe técnico y hay informes jurídicos; no ofendamos a los miembros de la consejería, a los funcionarios, tanto de la parte más técnica, administrativa como los de la parte más jurídica, que estemos diciendo que no han hecho bien su trabajo; respetemos ese trabajo que se ha hecho. Y, mire usted, la justicia es así: unas veces se gana, otras veces no, y hay que asumir el resultado. No creo que fuera voluntad de la anterior Junta de Andalucía tener que abonar esas reclamaciones realizadas por distintas empresas. Simplemente, pues han ganado, porque les ha dado la razón un juzgado, y si hay que pagarlo, pues mire, habrá que pagarlo.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Gámez.

Tiene la palabra para cerrar el debate, la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, miren, estén ustedes tranquilos, tranquilos, porque este nuevo Gobierno no se va a dormir en los laureles, como hicieron los anteriores Gobiernos, y tampoco vamos a engañar ni a retorcer la realidad. No lo vamos a hacer nunca. En la primera comparecencia les ofrecí transparencia, les ofrecí consenso y les ofrecí información permanente en sede parlamentaria, porque es la voluntad de este nuevo Gobierno y porque es nuestra obligación.

Decirles..., les he dicho que en pocas semanas que llevamos al frente de esta consejería, estamos tomando decisiones, decisiones para arreglar todo un desbarajuste que nos hemos encontrado, por muy complicadas que sean algunas decisiones.

Les he ofrecido información de algunas de ellas; quiero terminar diciéndoles que estamos poniendo en marcha los cimientos para desarrollar mecanismos que hagan de la eficacia nuestra marca en la consejería, y eso ya se está notando.

Desatascar proyectos, tal y como decía el señor Bueno, desbloquear los proyectos que se encontraban paralizados en los cajones, paralizados administrativamente, paralizados jurídicamente. Y hemos hecho con esas gestiones que se retomen obras que estaban paradas.

No les hablo sin ningún fundamento, señorías: se está resolviendo los condicionantes técnicos y jurídicos que liberan la última fase del tren-tranvía bahía de Cádiz —que luego les trasladaré más información al res-

pecto, se lo he indicado en el primer turno—. Se han resuelto los expedientes de expropiación que han sacado del letargo a la A-392 de Alcalá de Guadaíra a Dos Hermanas —también les he informado; les parecerá poco, pero es una gestión importante. Se ha reactivado la obra del puente sobre el río Genil en Huétor-Tájar, diez años después de su anuncio, y hoy esa infraestructura está en ejecución. Se ha puesto en marcha el nuevo proyecto de la autovía de Almanzora, con la licitación, hoy abierta, a la que se han presentado 21 empresas para el tramo El Cucador-La Concepción. Se está trabajando en la solución técnica y jurídica para resolver la situación del tranvía de Alcalá de Guadaíra en dos direcciones, con diferentes propuestas de los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía. También se está trabajando en el acceso norte de Sevilla, en el tramo de Pago de Enmedio, de San José de la Rinconada. Se está ejecutando el paso inferior de entrada a Huelva del puente de Odiel —que se abre, por cierto, este domingo—; la actuación se culminará en Semana Santa.

Se están preparando, como les he indicado, los contratos de conservación, de una vez por todas, conservación y mantenimiento integrales de las carreteras andaluzas, que este Gobierno se encontró todos, todos bloqueados y teniendo que tramitarse por urgencia.

Estamos preparando todos los contratos —los pliegos también— para el transporte, todas las empresas de transporte; ese transporte, interurbano y urbano, que estaban todos caducados, como los de conservación de carreteras —informaré en una pregunta que también me ha formulado el Grupo Parlamentario Popular—. No sé si les parecen pocas cuestiones en apenas setenta días.

Además, hemos retomado —y quiero destacar esto como importante— el diálogo con los ayuntamientos de Granada, Málaga y Jaén, con el fin de sacar adelante las actuaciones de los metros de estas ciudades.

En el caso de la ciudad de Granada, con inversiones previstas, consignadas como obras complementarias del metro y que no se habían impulsado en ninguno de los casos, y que hoy tenemos pendientes.

Señorías, estamos —y se lo he dicho— trabajando jurídicamente y técnicamente para dar salida a ese conflicto que nos hemos encontrado respecto al Plan Andaluz de la Bicicleta; estamos poniendo todos los mecanismos que tenemos en nuestra mano para resolver un embrollo jurídico respecto a este plan, que también ha tenido como consecuencia que esté prácticamente paralizado.

Se están impulsando —se lo indiqué el otro día—, desde el primer día, esos traspasos pendientes, que se ha hecho alusión pero que es una realidad, y que ha condicionado y condiciona nuestro presupuesto, esos traspasos pendientes que se están impulsando administrativamente en todos los órganos de la consejería.

Miren, nos estamos preocupando, preocupando por ejecutar obras que estaban en marcha, obras que dejó en el cajón del olvido el Partido Socialista. De hecho, en estos días también se ha licitado la construcción de vías ciclistas y peatonales en el parque de los Toruños y en el pinar de la Algaida. Y, además, les puedo anunciar que se van a poner en marcha otras importantes actuaciones para las que se están redactando también los estudios pertinentes y que formarán parte de ese presupuesto de 2019, en el que el nuevo Gobierno está ya trabajando. Como ven, señorías, no paramos, no paramos para dar salida a muchos problemas, asignaturas pendientes, a muchos proyectos paralizados. Este nuevo Gobierno ha tenido que hacer frente, primero, buscando salida jurídica y administrativa para desbloquear. Al mismo tiempo, señorías, y no es poco, ya estamos redactando el nuevo Plan de Infraestructuras 2021-2027, ese plan que va a recoger las infraestructuras más importantes para vertebrar nuestra comunidad autónoma y que tengan también por se-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 44

XI LEGISLATURA

27 de marzo de 2019

guro que rescatará aquellas que hoy siguen siendo prioritarias, que siguen estando pendientes por la ineficacia, por la falta de gestión, por la falta de inversión y por la falta de empuje del Partido Socialista.

Gracias señorías.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000048. Pregunta oral relativa al metro de Sevilla

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día, punto 3, pregunta con ruego de respuesta oral en comisión. Primera pregunta, relativa al metro de Sevilla.

Grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz, la señora Pérez, tiene la palabra.

La señora PÉREZ GALINDO

—Muchas gracias presidente.

Buenas tardes ya, señora consejera.

Nosotros, los sevillanos, conocíamos perfectamente el laberinto de la mala gestión que ha supuesto la construcción de la línea 1 del metro. Son 18,2 kilómetros, que tenían un coste inicial de adjudicación de 428 millones de euros; pero que, como hemos ido viendo por lo que ha ido trasladando la prensa, se ha ido enredando, como digo, en mala gestión, tomas complicadas de decisiones, que han supuesto más del doble del coste. Una infraestructura, como digo, de 18,2 kilómetros, que nos podría haber costado más de ochocientos millones. Un retraso, una mala decisión, sobre todo porque hemos conocido que incluso había, con respecto al sobrecoste, un ofrecimiento de acuerdo que hubiese supuesto un menor coste, un importante abaratamiento del sobrecoste.

La pregunta, señora consejera, es, cuál ha sido el coste real de la infraestructura de la línea 1 del metro de Sevilla y por qué el Gobierno socialista anterior ha permitido que se llegue a duplicar con respecto a la adjudicación inicial este coste.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pérez, 892,4 millones de euros. Lo han escuchado bien, ese es el coste del metro de Sevilla, de la línea 1, señorías. Mil y pico euros por sevillano si hacemos la cuenta. Más del doble —y usted lo ha dicho— de la inversión prevista. Un absoluto despropósito. La oferta adjudicataria partía de un presupuesto de 428,5 millones de euros y el metro de Sevilla terminó costando más del doble, repito 892,4 millones de euros.

Y en el metro de Sevilla nos encontramos también, señorías, con un ejemplo de escaso control y cuidado de lo que los gobiernos socialistas hacían y se gastaban con el dinero público: modificaciones sucesivas del proyecto —algunas incluso no contempladas inicialmente— como el nuevo puente sobre el río Guadalquivir; el descubrimiento de los restos de la muralla barbacana en la calle San Fernando, que obligó a trasladar la estación —que inicialmente no era ese su destino— a la Puerta de Jerez; la reivindicación del Ayuntamiento de Dos Hermanas, que provoca el soterramiento de la vía en su tramo final en Montequinto; los guiños lanzados a los futuros usuarios para que dieran valor y justificación al retraso de las infraestructuras realizadas, como fue el caso de la instalación del sistema de puertas de cierre del andén; la señalización para conducción automática de trenes entre estaciones, que no estaba contemplada tampoco. Todas estas modificaciones, a lo largo de la ejecución del proyecto, provocaron un incremento de las obras en una cantidad de 301,8 millones de euros, equivalente al 70,4% del presupuesto adjudicado, señorías.

Pero ahí no queda todo desgraciadamente, la UTE constructora interpuso una reclamación económica por daños y perjuicios. El Gobierno socialista se negó a negociar. Lo decía en la comparecencia, nunca ha buscado soluciones, la solución era pleitear, solo ofrecía una solución jurídica lanzando la pelota, la patada para delante. Desgraciadamente, esta reclamación, hoy, 10 años después, el Tribunal Supremo condena al Gobierno andaluz, a la Junta de Andalucía, a pagar 162 millones de euros como consecuencia de la reclamación interpuesta por esta UTE constructora de la línea 1 de las obras del metro de Sevilla, 126,9 millones de euros a los que hay que añadir 35,2 en concepto de intereses de demora; 162 millones de euros adicionales a lo que ya nos ha costado y hemos pagado todos del metro de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

¿Quiere volver a tomar la palabra señora Pérez? No.

Vale, muchas gracias, señoría.

11-19/POC-000074. Pregunta oral relativa a situación de trabajadores y trabajadoras de servicios externalizados en los centros de control portuario de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a situación de trabajadores y trabajadoras de servicios externalizados en los centros de control portuario de Andalucía. El Grupo proponente, Adelante Andalucía. Su portavoz, la señora Nieto, tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Buenos días, consejera.

Como ha visto en la exposición de motivos de la pregunta que le trasladamos, el interés de nuestro grupo parlamentario es saber qué decisión va a adoptar el nuevo Gobierno, y usted como consejera, con respecto al pleito que tienen planteado 27 trabajadores y trabajadoras que dependían de una empresa que, a su vez, prestaba servicios a la Agencia de Puertos de Andalucía, en los que son de titularidad exclusiva autonómica, que han ganado las primeras sentencias, ya tienen dos favorables, y que están pendientes de resolución de recurso decidido por el anterior Gobierno. Y queríamos saber cuál es la posición que va a tomar el nuevo Gobierno con respecto a este problema.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Señoría, he recabado toda la información posible al respecto, preocupada por esta situación que también es conocida por los medios de comunicación. Usted lo ha dicho, esto deriva de una situación de 2017, a la que el Gobierno anterior, pues, tampoco hizo frente desde su inicio.

En el año 2017, el contrato de externalización de los servicios estaba adjudicado a la empresa Consorcio de Servicios, Sociedad Anónima. Esta empresa entra en concurso de acreedores junto con otras empresas de su grupo empresarial, el Grupo Segur, entrando finalmente en liquidación esta empresa. Aunque se trataba de una situación estrictamente mercantil, supuso un perjuicio también para la Agencia de

Puertos, quien entonces señalaba importantes ausencias, intermitentes ausencias de los trabajadores en algunos casos, continuadas en otros, y advertían del abandono de la prestación de estos servicios por parte de la empresa, tanto por la empresa contratista como por los mismos trabajadores, durante el verano de 2017. Esa información me han trasladado. En consecuencia, la Agencia Pública de Puertos intentó una contratación extraordinaria, por urgencia, para que en el caso de extinción anticipada del contrato pudieran seguir subrogados los trabajadores y continuar prestándose los servicios durante el verano de 2017. Sin embargo, tampoco se produjo esta subrogación —apuntan a causas imputables a esa empresa contratista—.

Señorías, la Administración concursal mantuvo la vigencia del contrato hasta el 31 de octubre de 2017, en el que el contrato administrativo de la prestación del servicio se extinguía ya de una forma definitiva. A todo ello, señorías, hay que añadir que la Agencia de Puertos ya había decidido que a partir del vencimiento de aquel contrato se prestarían servicios con personal propio de la agencia. Por tanto, señoría, el contrato se extinguió por el vencimiento del plazo del contrato administrativo, afectando todo ello a 26 personas.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señora Nieto, tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidente.

Consejera, no me ha respondido a la pregunta. Mire, no sé quién le ha informado, pero sí le puedo decir que en ningún caso ha habido abandono de las trabajadoras, son fundamentalmente mujeres, de su puesto de trabajo en ese verano que usted refería. De hecho, a alguien que abandona sus obligaciones no le dan la razón los tribunales por despido improcedente y por cesión ilegal de trabajadores, y ya le he dicho que hay dos sentencias ganadas. Salieron ustedes al principio de la legislatura quejándose de los muchos millones de euros que iban a tener que pagar en sentencias de pleitos perdidos por el Gobierno anterior. Daban una cifra de 548 millones, de los cuales 168 millones de euros eran..., se entiende que iba a tener que abonar la Consejería de Fomento. Y si mantienen este pleito, esta sentencia también la van a tener que abonar, y los salarios de tramitación. Porque a estas trabajadoras se las ha despedido injustamente, y eso de que el trabajo lo va a hacer el personal propio, efectivamente, lo va a hacer el personal propio que ya hay, asumiendo funciones que no son suyas, teniendo una sobrecarga de trabajo a la que no debieran estar sometidas. Con lo cual, le anticipo que igual no son solo estos los pleitos que pierden, igual pierden los que de futuro les tengan que poner el resto de trabajadores.

Mi pregunta, y le ruego una respuesta concreta, es si se van a allanar o si van a mantener un pleito y, luego, pagar las costas, que es lo que ustedes critican de lo que hacía el Gobierno anterior.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Sí, su señoría no puede responsabilizar a este nuevo Gobierno de lo que no tiene ninguna responsabilidad. Le he indicado que esto deriva del año 2017, que usted conoce que hay sentencias favorables, también desfavorables a algunos trabajadores, no hay sentencias también desfavorables, señora Nieto, en eso también usted se tiene que informar. Eso es lo que me han trasladado a mí, la información que me han trasladado a mí desde la Agencia de Puertos, que hay sentencias favorables y sentencias desfavorables respecto a este asunto.

Luego yo creo que no se puede tampoco dar la información sesgada o participada, como usted está haciendo, respecto al tema que me dice, que entiendo que es comprometida. Voy a volver a pedir información respecto a si esos trabajadores, en este caso mujeres me indica usted, no estuvieron presentes o, tal y como se me ha informado, incluso abandonando su trabajo en ese mes de julio de 2017. Me comprometo a darle la información lo más pertinente, lo más rápido posible, además.

Pero le tengo que indicar que es que hasta la fecha se han celebrado once juicios, en los que en los Juzgados de lo Social, seis han sido a favor de la Agencia de Puertos, se lo vuelvo a repetir. Hay seis juicios, y a mí me dicen que se ha dado la razón a la Agencia de Puertos, estimándose que no se han producido cesión ilegal de trabajadores ni despidos, por cuanto los contratos de los empleados han sido extinguidos por auto dictado por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Madrid, con fecha de 27 de julio de 2017. Me hable de decisiones de este nuevo Gobierno, estamos hablando de sentencias del mismo mes en 2017, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000227. Pregunta oral relativa a carretera autonómica A-316, la Autovía del Olivar

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Hay un intercambio o cambio en el orden del día que ustedes tienen, el punto 3 y 8 se permutan.

Pasamos, por tanto, al punto número 8, con acuerdo de ambas formaciones políticas o ambos grupos políticos, pasamos al punto 8, pregunta con ruego de respuesta oral relativa a la carretera autonómica A-316, Autovía del Olivar. Y es la señora Llopis, ¿no?

No, tiene usted la palabra, señora Albás.

La señora ALBÁS VIVES

—Gracias, presidente.

Consejera. Señorías, buenos días.

La historia de la Autovía del Olivar es la historia interminable, un corta y pega de muchísimas historias de los diferentes gobiernos de Chaves, Griñán, Díaz, historia de promesas incumplidas, historia de falta de compromiso. En definitiva, una historia de frustración para más de 800.000 andaluces. Me sonrojo cuando busco en la hemeroteca, me meto en Internet y veo campaña electoral tras campaña electoral, promesas del Partido Socialista. Y para bien o para mal, ha gobernado durante casi 40 años en Andalucía. Esas promesas, tarde o temprano tendrían que haber sido cumplidas.

Hoy, 23 años después de plantearse en Córdoba, solo hay 10 kilómetros de Autovía del Olivar, dicha autovía cumple con todos los requisitos, tramos donde circulan más de 10.000 vehículos, más de 10.000 vehículos. Son 190 kilómetros divididos en 18 tramos que transcurren por las provincias de Jaén y Córdoba. Señorías, provincias de Jaén y Córdoba, con una tasa de desempleo superior a la media nacional y, desafortunadamente, superior a la media andaluza, hubiera generado empleos directos e indirectos, 12.246.

Yo no sé francamente..., me sonrojo con la gestión del Grupo Socialista, del Partido Socialista durante casi 40 años. Son más de 90 municipios. Muchísimas familias que, si esta Autovía del Olivar hubiera tenido una planificación realizable, no electoralista y cortoplacista, se hubiera podido ir avanzando, pero no fue así. Y ahora tenemos otro problema en estos municipios, la famosa despoblación, la triste despoblación que, lógicamente, cuando no tenemos una Autovía del Olivar finalizada, es bastante complicado que la industria venga a asentarse y a arraigarse a nuestro territorio.

Por eso, señora consejera, con este Gobierno del cambio, con este Gobierno, nuevo Gobierno de la ilusión, me gustaría saber y que me informara en qué situación se encuentra dicha autovía. Y sí que, desde del Grupo Parlamentario Ciudadanos, haríamos una propuesta de poder empezar desde la provincia de Córdoba, pero entendemos que lo fundamental es tener una planificación sensata y, sobre todo, realizable para garantizar, tanto a los jiennenses como a los cordobeses que se va a llevar a cabo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

La señora consejera tiene la palabra.

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

—Gracias, presidente.

Señoría, en efecto, esta infraestructura duerme en el cajón de la consejería, duerme en el sueño de los justos. Una infraestructura, una carretera con un trazado de 170 kilómetros que discurre por las provincias de Jaén, Córdoba y, también, de Sevilla. Y digo de Sevilla porque voy a poner como ejemplo un tramo que el Gobierno andaluz llegó a impulsar, que unía las ciudades de Úbeda y de Estepa, para poner de manifiesto también lo que ha ocurrido con esta infraestructura. Iba a unir esta infraestructura esas comarcas de mayor producción de aceite de Andalucía. Pues, este tramo quedó paralizado. Este tramo lo puso en marcha el Gobierno andaluz, lo puso en marcha a través de la Agencia de Obra Pública, que recibió la encomienda para la construcción, mantenimiento y explotación, a través de la fórmula público-privada, entre las que se encontraba este tramo de Estepa-Lucena de la Autovía del Olivar. Llegó a licitarse, pero en el año 2012 se suspendió. Se decidió por decisión política, por capricho político, paralizar la licitación de esta obra. Primaron los intereses políticos a la consecución de esta infraestructura. Este ha sido el modo de operar del Partido Socialista. Y este nuevo Gobierno se encuentra con un proyecto de una carretera dividida en tramos, con todos los proyectos preparados, pero parados desde el año 2010. E incluso en un tramo muy concreto que se empezó a impulsar un proyecto que se paralizó.

Mire, señoría, la Autovía del Olivar tiene actualmente pendientes de ejecutar más de la mitad de su recorrido y se ha convertido en otro de los grandes incumplimientos de los distintos planes de infraestructuras de los gobiernos socialistas. Le tengo que decir, señoría, que estamos poniendo el máximo interés para revisar esos proyectos que afectan a estas tres provincias y que discurren en la carretera de la Autovía del Olivar, actualizarlo en la medida que sea necesario, y ya estamos trabajando para incluir en la posibilidad presupuestaria de la que disponga esta consejería esta infraestructura, e igualmente tenga usted por seguro que va a formar parte de ese plan de infraestructuras que ya estamos diseñando y que ya está impulsando esta consejería por la importancia de esta infraestructura, no solo para vertebrar y para unir tres provincias, sino también para la creación de empleo y para la creación de riqueza.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000176. Pregunta oral relativa a la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, proponente el Grupo Adelante Andalucía.

Su portavoz, el señor Crespo, tiene la palabra.

El señor CRESPO GARCÍA

—Gracias, señor presidente.

Bueno, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es el marco fundamental y estratégico en la planificación y en las políticas públicas de la Junta de Andalucía en ordenación del territorio.

Bueno, le hemos hecho ahí una exposición de motivos, y en ella nos referimos a que la Ley 1/94, de 11 enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma, en su artículo 26.1 entiende por revisión del plan la alteración de los objetivos del plan, así como las determinaciones establecidas en el artículo 7. Y le enumero varios puntos: el esquema de articulación territorial integrado por el sistema de ciudades y sus áreas de influencia; los criterios territoriales básicos para la delimitación y selección de áreas de planificación territorial, ambiental, económica y sectorial; y los criterios territoriales básicos para su mejor uso y aprovechamiento. Por ello nosotros le preguntamos qué medidas o cuáles van a ser las intervenciones que esta consejería va a tener en relación a la necesidad urgente de proceder a la revisión del POTA de Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Crespo.

Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Señoría, esta consejera no comparte esa afirmación tan general que ustedes hacen y expresan en la exposición de motivos de su pregunta. Entendemos que los evidentes cambios operados en la comunidad autónoma no afectarían, tal y como ustedes dicen, al esquema de articulación territorial, a los criterios territoriales básicos para la limitación, para la selección de áreas de planificación, a los criterios territoriales básicos también para la mejora del uso tal y como ustedes apuntan. Sobre todo, porque no hacen men-

ción expresa a los hechos que evidencian dichos cambios, a los que ustedes mencionan. Y, desde luego, no los podemos hacer si no realizamos un análisis y un diagnóstico que determine exactamente los cambios operados.

Miren, el tiempo transcurrido desde la aprobación del POTA en 2006 no ha supuesto, a pesar de sus afirmaciones, la existencia de cambios relevantes en los objetivos del plan, como para poner sobre la mesa la necesidad de una revisión urgente de este instrumento de planificación. Este tiempo transcurrido desde su aprobación, en sí mismo, tampoco ha implicado que las estrategias planteadas por el plan hayan cambiado, de tal forma que requieran esta revisión.

Dicho esto, señoría, es el propio POTA el que en su norma 8 regula su vigencia y las condiciones para su modificación y para su revisión. La vigencia del plan es indefinida, siendo susceptible de revisión o modificación a los ocho años de vigencia. Señoría, es en 2014 cuando la Junta de Andalucía, cuando el Gobierno anterior debió, ese fue el momento, proceder a verificar la oportunidad de su revisión, en 2014. ¿Y dónde estaba el Partido Socialista y dónde estaban ustedes? No reclamaron esa modificación en 2014, revisión que pudo producirse entonces o ahora, en cualquier momento, se puede producir, señoría, pero siempre que quede justificada. Y esta justificación debe hacerse mediante una memoria de gestión sobre el desarrollo y aplicación del plan, en el que se analice su grado de cumplimiento y siempre que se den algunos de los supuestos que el propio POTA establece en su norma 8.

Le informo, señoría, que la anterior Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a través de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, competente en su momento, elaboró en el año 2015, y ahora hemos conocido, un documento de evaluación del periodo 2007-2014 del POTA, con el análisis de políticas, planes, programas, como documento interno que nunca vio la luz y que nunca se ofreció información al respecto en sede parlamentaria.

La conclusión de ese informe, señoría, es que no era necesaria la revisión del POTA, aunque sí estimaba conveniente activar algunas líneas de trabajo que necesitaban un nuevo impulso para alcanzar algunos objetivos.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Señor Crespo, tiene la palabra.

El señor CRESPO GARCÍA

—Simplemente referirme a su exposición final. Usted considera que no es necesaria esa nueva revisión, para esas líneas que usted comenta. ¿Tienen previsto llevarlas a cabo? ¿Y en cuánto tiempo, aproximadamente, lo tienen pensado? Y si puede ser una prioridad o una cuestión que ustedes quieren modificar lo más pronto posible.

Si usted comenta que es necesario eso, ¿cuándo lo piensan abordar?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Crespo.

Señora consejera.

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

—Sí, señoría, le he indicado que la prioridad de este nuevo Gobierno es la simplificación de la normativa existente en materia de urbanismo y de ordenación del territorio. Y en eso estamos trabajando, al mismo tiempo que en propiciar e impulsar una nueva Ley del Suelo. Esa es la prioridad, materia urbanística y de planeamiento de este nuevo Gobierno.

No obstante, señoría, entiendo que vamos a revisar el estudio anterior, que le decía que hemos encontrado y que desconocíamos que realizó cuando hubiera correspondido realizar esa revisión en el año 2014 al anterior Gobierno. Y le tengo que decir, señoría, que, en la medida en que sea necesaria la modificación del POTA para agilizar también los procedimientos urbanísticos, entendemos que esa es la finalidad de este nuevo Gobierno, la prioridad absoluta y que, si es necesario, desde luego, así lo acometeremos.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000190. Pregunta oral relativa a estudio sobre las desigualdades existentes en infraestructuras entre Andalucía oriental y occidental

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa al estudio sobre las desigualdades existentes en infraestructuras entre Andalucía oriental y occidental.

Grupo proponente, el Grupo Vox.

Su portavoz, el señor Hernández, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Buenos días, otra vez, señora consejera.

Que me dicen que iba antes...

Bueno, señora consejera, la falta de infraestructuras reduce considerablemente el desarrollo de aquellos lugares que lo padecen, como usted ya ha manifestado. Es notoria la diferencia de infraestructuras en carreteras, líneas de alta tensión, vías férreas, etcétera, entre la parte occidental y la parte oriental de Andalucía, siendo esta última muy deficitaria en comparación con la otra y entendemos que ha creado esta situación un desequilibrio económico evidente entre ambas partes de Andalucía.

En consonancia con esto, le preguntamos, en primer lugar: ¿existe un estudio por parte de esta consejería que valore estos aspectos? Y, en segundo lugar, ¿existe algún plan en esta consejería para corregir estas desigualdades, donde se valoren los déficits en infraestructuras de los diferentes territorios de la comunidad autónoma, con el fin de trazar un plan que solucione y permita la igualdad de oportunidades?

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

Mire, señoría, no existe ningún estudio real ni nada que se le parezca de las desigualdades en materia de infraestructuras por las que usted pregunta, desigualdades entre la Andalucía oriental y la Andalucía occidental. Pero, ciertamente, reconocemos que existen y que existe, además, un sentimiento generalizado, espe-

cialmente, en la Andalucía oriental. Y este grupo ha pedido y ha exigido, ha reclamado soluciones para vencer desigualdades desde hace muchísimos lustros.

Efectivamente, los distintos gobiernos socialistas han sido incapaces de resolverlo, acentuando, si cabe, las diferencias entre las comarcas en las provincias andaluzas.

Es por ello que para esta consejería es prioritaria la ejecución de infraestructuras que vertebran Andalucía, lo hemos dicho desde el primer minuto, que vertebran Andalucía socialmente, nos parece fundamental, de manera eficaz, pero que se hagan esas infraestructuras en forma y tiempo, no como esa A-92, que fue el reclamo de vertebración y que tenemos también que recordar que se midió en décadas.

Decirles que en el Gobierno socialista no han luchado para paliar estas diferencias y para unir a los andaluces, al contrario, su pésima gestión ha contribuido a ahondar más en esta desigualdad.

Y hoy quiero también hablar de otro fracaso, el del eje ferroviario transversal. Usted ha hecho referencia. Apostaba por vincular, por unir, por conectar todas las provincias andaluzas por red ferroviaria, y también hemos tenido que devolver a Europa y nos ha costado ese fracaso muchos millones de euros.

La Autovía del Olivar, que hoy también hemos hablado y tenemos otra pregunta a continuación, para vertebrar, unir Jaén, Córdoba y Sevilla.

O la mejora necesaria también de la conexión de Andalucía occidental y oriental por la autovía entre Jaén y Córdoba.

Señoría, también ha fracasado el Gobierno socialista para conectar la provincia de Granada y la provincia de Almería, con esa carretera... con la Autovía del Almanzora.

Eso es vertebrar, eso es igualar y eso es dotar de oportunidades y de recursos a todas las provincias para poder generar empleo, para poder generar nuevas infraestructuras. Pero la mala planificación, las decisiones absurdas, la paralización de infraestructuras nos ha llevado a la situación en la que nos encontramos y que yo le garantizo y le aseguro que este nuevo Gobierno está impulsando revertir esta situación y apostar por las infraestructuras, le vuelvo a repetir, que sean importantes, que se puedan hacer de una manera realista, con compromisos, con voluntad política de vertebrar y de reducir esas diferencias entre las provincias de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor Hernández.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Sí, señora consejera, muy brevemente.

Bueno, pues esperamos que esos planes concretos que ya está anunciando, bueno, pues que en las próximas comparecencias pues que se vayan formulando ya con una mayor concreción.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 44

XI LEGISLATURA

27 de marzo de 2019

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

¿Señora consejera?

11-19/POC-000218. Pregunta oral relativa a tren tranvía de Cádiz

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día.

Siguiente punto, pregunta del Grupo Popular —su portavoz, el señor Candón, tiene la palabra—, relativa al tren tranvía de Cádiz.

El señor CANDÓN ADÁN

—Sí, buenos días. Y gracias, señor presidente.

Bien, era el año 2007 cuando comenzaban unas obras que han cambiado la fisonomía de dos ciudades, como es la de San Fernando y como es la de Chiclana.

Pues bien, casi dos años más tarde, aún no se ha empezado a prestar el servicio. Durante estos años, los anuncios de distintos consejeros, delegados provinciales socialistas, anunciando fechas para su puesta en marcha, que se han ido sucediendo sin que ninguna se cumpliera. Vamos, el cuento de nunca acabar, y que todavía no ha acabado. Se llegó incluso a afirmar que las obras estarían terminadas el 31 de marzo de 2017 y que incluso se estarían vendiendo los billetes. Pese a que también ha habido pruebas de dinamización con tranvías, faltan fases por construir y se han sucedido los problemas, ¿no? Indispensable también es el acuerdo con Adif, inexistente, para la circulación de las unidades de tren tranvía por el tramo ferroviario como por el tramo mixto.

Bien, señora consejera, tras doce años con una inversión de 225 millones de euros, que no es poco, de un peliulón que podíamos titular *El tranvía a ninguna parte* —aunque a mí me hubiera gustado el titular de esa película española, ya antigua, ¿eh?, *Yo me bajo en la próxima, ¿y usted?*; hubiera estado mejor, ¿no?— ya no lo podemos esperar al 31 de marzo, usted lo ha referido aquí, que fue la última fecha impuesta por la Unión Europea, y que conocía también el anterior ejecutivo socialista, y que esa prórroga concedida por los fondos FEDER era más que suficiente para resolver los retrasos. Ahora están en juego 99 millones de euros, para una infraestructura en la provincia de Cádiz.

Señora consejera: ¿qué gestiones ha realizado la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio para solventar la posible pérdida de fondos europeos por el retraso en la ejecución del tren tranvía de Cádiz?

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor Cantón.

Ya en el Pleno del pasado 20 de marzo, y por la pregunta del Grupo Parlamentario Vox, informé sobre la situación precaria de esta inversión y del grave riesgo que tenemos de tener que devolver 99 millones de euros de fondos FEDER. Todo por la incapacidad, por la incapacidad del anterior Gobierno socialista, de acometer el final de estas obras en plazo. Y eso a pesar de dos prórrogas, dos prórrogas que ha tenido este Gobierno, otorgadas por la Comisión Europea, y que ponía como fecha límite este domingo, el 31 de marzo.

Sí, señorías, el próximo domingo, y usted lo ha dicho, señor Cantón, dentro de cuatro días deberíamos estar inaugurando esta infraestructura. Los seis trenes, que se encuentran hoy varados en las cocheras de las instalaciones del tren tranvía bahía de Cádiz, deberían arrancar sus motores y comenzar su servicio ese día. Pero no, de momento seguirán acumulando polvo, porque no podemos poner en marcha aún este tranvía, al menos inmediatamente.

Este nuevo Gobierno ha trabajado desde el primer día para dar una solución a este problema. El Consejo de Gobierno de ayer instó incluso a esta consejería a impulsar cuantas decisiones, medidas y trabajos, para dar luz y para la puesta en servicio del tren tranvía de Cádiz, por difícil que parezca; —porque es difícil, señorías—. De hecho les comento que nuestro trabajo se centra en solventar problemas heredados, enrevesados, y para ello hemos puesto en marcha cinco líneas de trabajo.

La primera, establecer una negociación —que ya está en marcha— con la Comisión Europea para salvaguardar la cofinanciación FEDER y lograr un aplazamiento de esta fecha de 31 de marzo de 2019.

La segunda. Ya estamos trabajando con la Dirección General de Fondos Europeos de la Consejería de Hacienda en la justificación y fundamentación para minimizar la pérdida de fondos, 99 millones de euros.

La tercera, cerrar con Adif la autorización a la Agencia de Obra Pública de la empresa contratista de la consigna de trabajo para poder culminar —porque aún falta obra— las obras del río Arillo.

Cuarta, agilizar la culminación de los contratos de obras e instalaciones del tren tranvía, así como su pre-explotación y fase de pruebas dinámicas —aún no han concluido ni las pruebas.

Quinta, formalizar con el Ministerio de Fomento los contratos, convenios y autorizaciones pendientes de suscribir que permitirán la puesta en servicio final. En concreto, la suscripción del contrato del servicio de operación con Renfe, para la explotación y mantenimiento del tren; el convenio con Adif, para la gestión compartida del apeadero ferroviario tranviario del río Arillo; la homologación del material móvil por Adif; la autorización de puesta en servicio por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Señorías, fíjense cuánto queda por hacer a cuatro días de inaugurar y de poner en marcha y en servicio esta infraestructura. Este nuevo Gobierno está acometiendo todos estos pasos, todas estas medidas, para dar salud..., para dar..., también salud, para dar salida a esta infraestructura.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

11-19/POC-000219. Pregunta oral relativa a caducidad contratos de concesión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiente pregunta, relativa a caducidad de contratos de concesión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera. Grupo proponente el Grupo Popular.

Su portavoz, el señor Herrera, tiene la palabra.

El señor HERRERA DE LAS HERAS

—Muchas gracias, señor presidente.

Señora consejera, el transporte de viajeros por carretera es un servicio público importantísimo, además en una comunidad autónoma como la andaluza, cuya extensión territorial es tan amplia, y además, cuyo déficit ferroviario, sin duda, también es conocido. Al Grupo Popular le preocupa sinceramente la situación actual de este servicio, especialmente lo relativo a las concesiones que están a punto de caducar o ya incluso han caducado. Y nos preocupa en dos aspectos. Por un lado, por la planificación que se haya podido hacer en el pasado, y cuál va a ser la respuesta de cara al futuro. Y por otro lado, también relativo a la libertad de competencia, no la simple renovación de aquellas concesiones que están ya en marcha, sino qué se puede hacer de eso.

Y yo, señoría, haciendo un símil académico, la gestión del Partido Socialista en su consejería estamos viendo..., la podríamos calificar de muy deficiente, ¿no?, no de suspenso..., muy deficiente. Pero en este aspecto concreto yo no lo calificaría ni siquiera de muy deficiente, lo calificaría de no presentado. Porque, señorías, no se han presentado, no han hecho absolutamente nada.

Por lo tanto, señora consejera, la pregunta es cómo valora el Gobierno andaluz la problemática de la caducidad de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra la señora consejera.

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

—Muchas gracias, señor presidente.

Señor Herrera, a nuestra llegada a la consejería nos encontramos con el 94% —115— de los 122 contratos de las concesiones de transporte regular de viajeros por carreteras caducadas y pendientes de renova-

ción. 115 de las 122. La falta de planificación de los Gobiernos anteriores hizo que ante los cambios de regulación que se avecinaban no se ampliarán los plazos de las concesiones vigentes, y ha hecho que nos encontremos con esta situación, que es muy complicada.

Mire, señoría, a partir de 2008 comenzaron a vencer las concesiones, y en el momento actual, como ya le he dicho, el 94% de todas ellas están caducadas, están vencidas. Les doy un dato: en los últimos diez años el Gobierno anterior solo renovó cinco concesiones. En efecto, señor Herrera, eso es no presentado, esa es la nota, usted lo ha definido perfectamente. En los últimos diez años, el Gobierno anterior solo renovó cinco concesiones, lo que supone un ritmo de dos años para renovar una concesión. A ese ritmo el anterior Gobierno tardaría más de sesenta años..., hubiera tardado más de seis años en actualizar todas las concesiones.

El Gobierno anterior estaba dormido, no ha sabido adecuarse; no lo hizo con los contratos para la conservación de carreteras; tampoco para las empresas de transporte. No ha sabido adecuarse a la celeridad, a las necesidades, a la planificación de los importantes contratos que tenía en mano; en este caso, a los contratos para el transporte por carretera.

Déjeme recordarles que las concesionarias tienen la obligación de seguir prestando el servicio durante un año a partir del vencimiento de la concesión; más allá de esa fecha, señorías, pueden comunicar a la Administración el cese de la prestación del servicio en cualquier momento. Imagínense el panorama que nos podemos encontrar en cualquier momento. Porque ya ha ocurrido, señorías. Afortunadamente, no en el mayor caso..., la mayor parte de las concesiones, que sigue prestando su servicio transcurrido el año de prórroga. Pero se han producido algunas bajas de este servicio, sobre todo en las zonas rurales.

Actualmente, señorías, tenemos un gran número de concesiones vencidas, en muchos casos desde hace siete o diez años, y están por vencer otras dos para este año y otra para 2020. En este momento tenemos que revisar y estudiar con celeridad un proceso de una enorme complejidad, para impulsar todos estos procedimientos, para ayudar a conseguir, señorías, una red de transporte regular de viajeros adecuada a las necesidades de nuestros ciudadanos. Y, de hecho, señoría, hoy quiero anunciarles que en esta legislatura se van a llevar a cabo los trabajos necesarios para licitar la totalidad de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera. Es más, nuestro compromiso para este año es licitar 20 concesiones, en un año 20 concesiones. De momento se está ultimando el nuevo pliego de condiciones y se trabaja para buscar fórmulas de financiación para las concesiones que son deficitarias.

Para hacer que esto sea posible, vamos a poner en marcha un plan de choque, que conlleva la adscripción de más personal a la Dirección General de Movilidad, personal que tendrá dedicación exclusiva para renovar estas condiciones y también dar salida a este nuevo embrollo que el nuevo Gobierno se ha encontrado.

Gracias, señoría.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000172. Pregunta oral relativa a previsiones para la finalización de la Autovía del Olivar y el desdoble de la A-306 y la A-311

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Retomamos la pregunta 3 del orden del día, relativa a previsiones para la finalización de la autovía del Olivar y el desdoble de la A-306 y A-311. Proponente, el Grupo Adelante Andalucía.

Su portavoz, señor Cano, tiene la palabra.

El señor CANO PALOMINO

—Muchas gracias, señor presidente. Señora consejera, muchas gracias por su comparecencia hoy aquí para estas preguntas.

Estamos hablando de tres tramos de carretera que son imprescindibles para la provincia de Jaén y para la vertebración de Andalucía. Concretamente, la autovía del Olivar ya tiene realizados 82 kilómetros y es necesaria su conclusión a partir de..., mirándolo desde Jaén obviamente, desde Martos hasta el límite provincial con Córdoba, y algún tramo todavía pendiente ahí también.

Se trata, junto con el desdoble de la A-306 entre Torredonjimeno y El Carpio, y de la A-311 entre Jaén y Andújar, de necesidades de la provincia de Jaén que tienen que ver con la actividad productiva que se desarrolla en el territorio y que tienen que ver también con las posibilidades de competitividad para esa actividad productiva e indudablemente también, por la intensidad y la densidad del tráfico, tienen que ver con la seguridad vial en esos tramos que son muy concurridos durante todo el año, pero que en la época de la recogida de la aceituna es especialmente denso su tráfico y, con el actual trazado y disposición, pues lento y peligroso.

Son proyectos de los que se viene hablando desde hace mucho tiempo, en algún caso más de doce años, ha habido compromisos del Gobierno anterior.

Y la pregunta concreta es cuáles son sus previsiones, las previsiones de la consejería, respecto a la construcción y puesta en servicio de los tramos de la autovía del Olivar, del desdoble de la A-306 entre Torredonjimeno y El Carpio, y del desdoble de la A-311 entre Jaén y Andújar, puesto que han sido elementos que han estado presentes en la campaña electoral de estas elecciones autonómicas y que los partidos que sustentan al Gobierno, tanto PP como Ciudadanos, en la Junta de Andalucía, lo incluían entre sus propuestas del programa electoral.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Sí, señoría.

Hemos hablado hoy en varias ocasiones de esta autovía, la autovía del Olivar, y les he indicado que se trata de un proyecto guardado en los cajones de la consejería por parte de los anteriores gobiernos, guardados sus proyectos, finalizados en todos sus tramos en el año 2010, y que ya les he indicado que estamos revisando y que estamos buscando la solución, si hace falta adaptarlos al nuevo escenario nueve años después de su redacción.

Se lo he comentado, señoría, incluso un tramo de esta autovía llegó a licitarse y a adjudicarse. Y siento tenerse que recordar a usted, porque fue el tramo de Estepa a Lucena de esta autovía del Olivar. Se licitó en 2011, y en 2012 fue objeto de suspensión de la consejera, entonces de Izquierda Unida, Elena Cortés, que hoy su partido forma parte de su coalición. Y suspendió esta adjudicación solamente por intereses políticos, porque su financiación era con la fórmula de la colaboración público-privada. Suspendió esta licitación, pero ni siquiera propuso dar una solución para poner en marcha de nuevo este tramo tal y como estaba comprometido. Este tramo tampoco llegó y se suspendió la licitación del tramo Estepa-Lucena de la autovía del Olivar.

Usted lo ha dicho bien, faltan muchos kilómetros para acometer, para dar salida y luz a esta autovía comprometida y que entendemos que es beneficiosa para los intereses de tres provincias, beneficiosa para vertebrarlas, beneficiosa para crear empleo.

Señoría, estamos trabajando, lo he indicado, en dos direcciones. Una, en la redacción del presupuesto de 2019, donde le indico, ya lo he indicado con anterioridad, que esta autovía va a aportar en ese presupuesto una partida, desde luego, porque entendemos que es una infraestructura fundamental para Andalucía. Y estamos trabajando de forma paralela en la redacción de un nuevo Plan de Infraestructuras, donde también les he indicado que no cabe duda, aunque estamos iniciando ese trabajo, que esta autovía comprometida, que esta carretera tiene también que formar parte de ese plan.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Cano, tiene unos segundos todavía.

El señor CANO PALOMINO

—Muchas gracias. Muy brevemente.

Evidentemente, la financiación público-privada hacía que ese tramo tuviera unos costes que eran absolutamente desproporcionados. Una gestión directa hubiese sido mucho más económica, y en ese contexto, evidentemente, se cayó de la programación. Pero lo que le preguntamos es, precisamente, cuándo se va a poner en marcha, cuáles son sus previsiones.

Y no me ha dicho nada en relación con el desdoble de la A-306 y el de la A-311, que son necesidades muy sentidas en la provincia de Jaén, como le indicaba, tanto en relación con las necesidades de la propia actividad productiva como de la competitividad y de la seguridad vial.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cano.

Señora consejera, tiene la palabra.

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

—Señoría, por terminar, ya le he indicado: presupuesto de 2019 y Plan de Infraestructuras, que ya estamos preparando con un objetivo 2021-2027.

Me decía la autovía que uniría Córdoba-Jaén de la A-306, pues otra vez ocurre exactamente lo mismo, también participó en el plan de inversiones de colaboración público-privada de los anteriores gobiernos, y que apenas se hizo una referencia en el Plan Pista de 2020, hoy vigente, condicionaba esta infraestructura en el tiempo a los niveles de tráfico alcanzados.

Lo mismo, dos situaciones de dos infraestructuras guardadas en los cajones, paralizadas y de las que este nuevo Gobierno ya le he indicado que está trabajando en esa nueva dirección para dar salida.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

11-19/POC-000250. Pregunta oral relativa a conexión ciclopeatonal de acceso a Armilla desde el Parque Tecnológico de la Salud de Granada

El señor CORNEJO LÓPEZ

—Siguiente y última pregunta oral, relativa a la conexión ciclopeatonal del acceso a Armilla desde el Parque Tecnológico de la Salud de Granada. Grupo proponente, el Grupo Socialista.

Y su portavoz, el señor Sánchez Escudero, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Muchas gracias, señor presidente.

En este caso, preguntar por una infraestructura, que estoy seguro de que por la repercusión en los medios la consejera conoce, y es el paso, la conexión ciclopeatonal que conectaría los carriles bici provenientes de Alhendín, de Gabias, de Churriana y de la propia Armilla con la ciudad de Granada.

Estamos hablando de 80.000 habitantes que viven en esta zona del área metropolitana de Granada y, además, de conectar dos zonas muy concurridas, como es una zona comercial y el PTS. Proyecto que sabemos que se encuentra redactado, que tiene los terrenos a su disposición y que tiene la autorización de Carreteras para poder ejecutarlo.

La pregunta es si lo van a hacer, si lo van a sacar a licitación, y qué plazo prevé que pueda tener.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Sí.

Señor Sánchez, este proyecto, como usted conoce, respondió a la alarma social generada en la ciudad de Granada, en su área metropolitana, con la apertura del centro comercial Nevada, por la falta de seguridad vial para acceder a pie al referido centro comercial desde Armilla. Muchos viandantes cruzan la autovía A-44 para llegar al mismo. Pero esto es una muestra más de la falta de planificación del Gobierno socialista. No lo tuvo, no lo tuvo en cuenta. Y, además, señoría, no está contemplado en el Plan Andaluz de la Bicicleta, tal y como se ha dicho.

Señoría, el anterior Gobierno presentó al Ayuntamiento de Armilla, usted lo conoce bien, el 26 de mayo de 2017, un primer esbozo o avance de solución técnica para definir la conexión ciclista peatonal bajo la

justificación de contribuir con esta actuación a fomentar la movilidad sostenible en esta zona. Se encomendó entonces a la Agencia de Obra Pública la redacción del proyecto constructivo, y dicho proyecto se culminó en el mes de junio del pasado 2018. Y nunca, señorías, se aprobó definitivamente. No hay un proyecto, como usted ha indicado, aprobado por parte de la Consejería de Fomento. Nunca se aprobó definitivamente.

Ustedes conocían que el proyecto contaba con condicionantes técnicos y jurídicos que había que solucionar con carácter previo y que determinaban la viabilidad del mismo. Le decía, señoría, que entre los condicionantes que complicaban la ejecución del proyecto se encontraba el suelo. Usted habla de que ya tenían dispuesto el suelo por el que discurre la senda ciclopeatonal, puesto que está clasificado en el PGOU vigente, de Armilla, como agrícola de especial protección.

Tras la consulta realizada a la anterior Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, esta respondió que la senda no era compatible con dicho uso agrícola. Era un obstáculo insalvable, que ustedes conocían, como la expropiación de los terrenos —que tampoco se ha iniciado— para la ejecución de esta infraestructura. Expropiación que previamente requería de su encaje en el planeamiento vigente.

Entonces, como solución, vincularon la conexión ciclista-peatonal con el metro, ya que al contar el Metropolitano de Granada con la Declaración de Interés Metropolitano, no estaría sujeto, o condicionado, por dicha protección, del actual planteamiento urbano, para intentar solventar todos estos condicionantes técnicos ilegales que ustedes conocían, pero seguían exhibiendo, presentando y anunciando este proyecto en la ciudad de Granada.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Sánchez Escudero, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ ESCUDERO

—Sí.

Yo, como antes afirmaba un compañero, soy también nuevo en esta legislatura. Es la tercera Comisión de Fomento a la que asisto, y la verdad que esto es desesperante. Es para aburrirse. Parece que a la señora consejera le escribieron un guion, y lo vuelve repetir una y otra vez. Pero llega un momento en que no solo los parlamentarios tenemos derecho a conocer, de una vez, cuáles son los planes de esta consejería. Es algo que necesita, y que tienen derecho a conocer todos los andaluces. En este caso, con este proyecto concreto, los habitantes de una parte importante del área metropolitana de Granada y sus visitantes.

Parece que, por fin, ha reconocido que algo se hizo en estos meses de trabajo para intentar buscar solución. Pero, por favor, contésteme: ¿van a sacar a licitación?, ¿van a hacer el carril ciclopeatonal entre los municipios de Armilla o Granada o no? Déjelo claro. Eso es gobernar, tomar decisiones, asumir las decisiones..., las repercusiones que puedan tener. Pero, por favor, no nos sigan mareando, en unas comisiones que

son, como antes decía otro diputado, un *déjà vu*, y que en las que no se avanza nada, ni para la información de estos diputados ni para los ciudadanos, en este caso, de Granada y de toda Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Señora consejera.

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

—Gracias, señor presidente.

He descrito los trabajos que, desde la consejería, se han hecho. Lo he reconocido. Pero, desde luego, que con ese conocimiento no entiendo cómo el propio anterior consejero de Fomento, en plena campaña electoral —porque eso sí, las fotos, los anuncios y los carteles son en campaña electoral—, el 12 de noviembre de 2018, se presenta en Armilla, se presenta en la ciudad de Granada, a hacer este anuncio.

Mire, se lo vuelvo a indicar, este proyecto no dispone de proyecto definitivo aprobado, en primer lugar.

En segundo lugar, no dispone de consignación presupuestada aprobada en el ejercicio de 2018, cuando el anterior consejero se presenta a anunciar, de campaña electoral, a escasos días de las elecciones de 2 de diciembre, esta infraestructura a la ciudad de Armilla y a la provincia de Granada, señoría, como usted conoce bien.

En tercer lugar, este cartel que anuncia un acceso peatonal en el municipio de Armilla, tampoco ha sido recogido en ningún caso, en ningún momento, en el Plan Andaluz de la Bicicleta, como se pretende también aceptar y asumir.

Señoría, los únicos que han aburrido, que han desesperado y que han mareado a los andaluces y a los granadinos han sido ustedes, señoría, y por eso ustedes, hoy, están en la oposición. Y los granadinos, entre otros, como muchos andaluces, optaron por un cambio y optaron por un nuevo Gobierno, señoría; porque no se puede en plena campaña electoral, ocho meses después, sin saber que se cuenta con un proyecto definitivo, ni con un presupuesto, anunciar una infraestructura en la ciudad de Granada haciendo campaña electoral. Por eso, ustedes están donde les corresponde.

Gracias, señorías.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Con esto concluimos el apartado de preguntas orales.

En nada, en cuanto tengamos la posibilidad de despedirnos de la señora consejera, continuaremos con el último punto del orden del día: proposición no de ley.

[Receso.]

11-19/PNLC-000009. Proposición no de ley relativa a construcción de camino peatonal en la urbanización Atalaya de Cártama (Málaga)

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el orden del día, punto cuatro, proposiciones no de ley en comisión, relativa a la construcción de camino peatonal en la urbanización Atalaya de Cártama, Málaga.

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

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes ya, señorías.

Quisiera, en primer lugar, saludar a las vecinas y vecinos de la urbanización Atalaya de Cártama, en Málaga, que están siguiendo atentamente esta comisión a través de la web del Parlamento de Andalucía, ya que hoy debatimos una iniciativa, registrada por el Grupo Parlamentario Socialista, que les atañe directamente.

Señoría, este grupo de vecinas y vecinos de la urbanización Atalaya de Cártama vive en un enclave maravilloso —doy fe porque he sido trabajadora del Ayuntamiento de Cártama—, y, como digo, viven en un cla-ve idílico, en pleno valle del río Guadalhorce. Desde la urbanización se contempla este río, así como los campos de cítricos que se cultivan en las inmediaciones.

Esta urbanización de Cártama está formada, en su mayoría, por vecinas y vecinos que son en realidad de Málaga capital, pero que se han asentado en esta zona, buscando, como no puede ser de otra manera, tranquilidad y vivir en un entorno privilegiado.

La urbanización, para que se sitúen, está a unos cuatro kilómetros del núcleo principal de Cártama pueblo y a unos cinco kilómetros de Cártama estación, justo al lado de la autovía A-357, que conecta con Málaga en muy pocos minutos —uno de los grandes atractivos que tiene precisamente el municipio de Cártama—, así como una de las causas de su enorme expansión en los últimos años.

Este conjunto de vecinas y vecinos, pese a vivir en un pueblo que tiene excelentes comunicaciones por carretera y también por tren, se encuentran, sin embargo, muy mal conectados con el resto de los núcleos de Cártama. Son numerosos los vecinos y vecinas que, ante la cercanía de la estupenda ciudad deportiva con la que cuenta el municipio, a los carriles bicis que conectan Cártama pueblo con Cártama estación, pues se desplazan por los arcenes de la carretera de titularidad autonómica A-7052 hasta el kilómetro 3 de la A-7057. Pueden ver en esta imagen cómo se van desplazando por los arcenes.

Del mismo modo, los más jóvenes de la urbanización La Atalaya de Cártama transitan por esta carretera para conectar con el resto de núcleos de la población.

Ante la situación descrita, no son pocos los habitantes de esta urbanización cartameña que se están movilizan- do, desde hace bastantes meses, para reclamar soluciones a un problema de movilidad y de peligrosi-

dad evidentes, puesto que tienen que transitar por este arcén que les he mostrado de la carretera, sin ningún tipo de protección, ni las más mínimas garantías de seguridad.

La realidad es que se encuentran diariamente que están muy cerca de los carriles bici, muy cerca de la ciudad deportiva, pero no tienen seguridad para protegerse de los vehículos que, como se ve, transitan por la carretera, y ellos lo hacen por el arcén.

Es ley de vida, y pura lógica, señorías, los niños y niñas que nacieron en esta urbanización se están haciendo mayores, muchos ya son adolescentes, y muchos de ellos adultos, y el tránsito de jóvenes que hacen el trayecto, que en realidad es de menos de un kilómetro para conectar con la ciudad deportiva o para los carriles bici de Cártama y de la estación de Cártama, pues se incrementa. Por lo tanto, también se incrementa el consiguiente peligro que conlleva ello.

La solución a los problemas de movilidad que tienen los más de cuatrocientos vecinos y vecinas de la urbanización Atalaya de Cártama pasa, por lo tanto, por realizar una senda peatonal que mejore el arcén y que amplíe la carretera de titularidad autonómica, la instalación de medidas de protección de los usuarios y usuarias, mediante biondas, y la iluminación de la senda peatonal para su uso nocturno.

Cabe destacar el hecho de que el municipio de Cártama, pese a estar muy bien conectado —como he dicho antes—, tiene una problemática muy singular —le ocurre a muchos pueblos de Andalucía—, y es que su población está dividida en 11 núcleos de población, y su territorio, además, está fragmentado por las vías del Ave, por el tren de cercanías, por la Autovía A-357 y por tres ríos: el río Guadalhorce, el río Grande y el río Fahaha. Por consiguiente, su vertebración siempre va a pasar por mejorar las conexiones de sus carreteras autonómicas con las que dispone el municipio.

Desde la Junta de Andalucía, con gobiernos socialistas, se han realizado diferentes actuaciones muy similares en el municipio de Cártama, con la finalidad de mejorar la conexión entre sus diferentes núcleos. Tengo aquí la prueba de muchas de las actuaciones que se han hecho, precisamente en el municipio de Cártama, para que se vea cómo en esta, mejoras en inversiones que ha hecho el Gobierno socialista han venido a mejorar la vida de la gente de este municipio también conectado con Málaga. Por lo tanto, pensamos que era de recibo, que era de justicia que escucháramos al grupo de vecinos y vecinas que se encuentran agrupados en esa plataforma. Ya por lo que hemos podido hablar con el resto de grupos, y en mi réplica lo pondré de manifiesto, todos y todas estamos conformes en que se mejoren las condiciones de vida y, sobre todo, en que se reduzca la peligrosidad a la que se ven sometidos a la hora de transitar por esta carretera de titularidad autonómica. Y por ello estoy convencida de que el resto de grupos van a votar favorablemente una enmienda transaccional, que después les leeré. Porque al fin al cabo todos y todas lo que estamos pidiendo es una mejora de las condiciones de vida y que estas conexiones sean una realidad y que estén exentas de peligro.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Rubiño.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario de Vox, el señor Hernández, su portavoz, tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Gracias, señor presidente.

Bien, decir simplemente que no hay nada como estar en la oposición para hacerse cargo de la realidad. Y esto, bueno, pues esta PNL es una buena muestra de ello, porque esta reclamación vecinal viene de antiguo y no es sino ahora cuando, por parte del Partido Socialista, se asume esta petición. No obstante, lo cierto y verdad es que, efectivamente, son muchas las personas que vienen poniendo en riesgo su vida y su integridad física a diario, concurriendo por el arcén de este camino, y por ello, bueno, pues nos congratulamos de que por una vez pues hagamos todos..., vayamos todos en el mismo camino y formulemos una petición que, efectivamente, va a redundar..., va a redundar en beneficio de los andaluces.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Adelante Andalucía, su portavoz, la señora García Casaucau, tiene la palabra.

La señora GARCÍA CASAUCAU

—Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora Rubiño, desde Adelante Andalucía ya decimos que nuestro posicionamiento ante esta proposición va a ser favorable, porque no podría ser de otra manera. Porque entendemos por una parte que es una demanda de las vecinas y de los vecinos, tanto de La Atalaya como de Sierra Llana. Y, por otra parte, porque las vecinas y los vecinos tienen el derecho de desplazarse de forma segura por esos caminos.

Ahora bien, sí que queríamos puntualizar algunos asuntos sobre esa proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista. Porque decir en su exposición que los núcleos de Cártama pueblo y Cártama estación están conectados por carril bici nos parece bastante generoso por parte del Partido Socialista. Partido, por cierto, que lleva gobernando el municipio ininterrumpidamente desde el año 2003. Y nos parece, como decía, muy generoso porque desde la conocida como la rotonda de Hierros Cártama hasta la estación de Cártama no existe ningún carril bici como tal, sino solo una senda donde peatones y bicicletas tienen que compartir el espacio. Y eso que en la campaña electoral del 2012 se prometió a las vecinas y vecinos de Cártama por parte del Partido Socialista que los núcleos de Cártama pueblo y la estación de Cártama estarían unidas tanto peatonalmente como por carril bici. Pero la única actuación en este sentido por parte del PSOE de Cártama no fue completa, y desde entonces nada.

Y vuelvo a recordar al Partido Socialista: dieciséis años gobernando Cártama, cuarenta años gobernando Andalucía, ¿no tuvieron ustedes en todos estos años voluntad de atender las demandas de estas vecinas y vecinos de Cártama? Bueno, ahora nos alegra que sí que la tengan. Pero esperamos, tanto por parte del Partido Socialista, gobernando en Cártama, como por el Gobierno tripartito de la Junta de Andalucía,

que esta iniciativa no se quede en una mera declaración electoral y que se lleve a cabo por el bien de los vecinos y las vecinas de Cártama.

Queremos recordar también que los 2.000 habitantes de Sexmo todavía están esperando una conexión peatonal y ciclista, a pesar de haberse aprobado en el Plan de Movilidad de 2016 y de contar con la financiación de la EDUSI. Por todo ello, nosotras planteábamos una enmienda que no solo hablara de senda peatonal sino también de carril bici y que además se amplíe hasta la urbanización Doña Ana, que solo aumentaría en dos kilómetros su propuesta y no dejaría fuera al centenar de vecinos y vecinas de Doña Ana.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, su portavoz, el señor Sánchez López, ¿no?

Tiene usted la palabra.

El señor PAREJA DE VEGA

—Gracias, señor presidente.

Señorías, la urbanización Sierra Llana lleva construida más de veinticinco años y la de Atalaya de Cártama más de catorce. En ambas residen más de 1.500 vecinos, y solo en la de Atalaya residen más de cien menores, población que lleva años padeciendo estas dificultades, como bien han relatado los portavoces anteriores.

Desde hace más de diez años llevan reivindicando un carril bici, travesía o carril que les permita unir el núcleo de Cártama y estación de Cártama. Atalaya dista 400 metros y Sierra Llana 500 del carril bici paralelo a la carretera. Insisto, veinticinco y catorce años construidos, y más de diez años reivindicándolo.

Sorprende la afirmación de la exposición de motivos que habla de movilización de vecinos desde hace unos meses. Está claro que estar en la oposición ha afinado el oído del Partido Socialista y, al fin, han escuchado las voces de los vecinos que llevan diez años de reivindicaciones. Durante este tiempo, los vecinos han participado en numerosas mesas de trabajo, reuniones y encuentros, insistiendo en esta necesidad. Estas participaciones quedaron reflejadas en Agenda 21, Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cártama y en los Fondos Europeos EDUSI. Pero las respuestas desde el ayuntamiento, gobernado por el PSOE con mayoría absoluta, han sido excusas infinitas para no acometer la acción, y siempre alegando que la competencia era autonómica y responsabilizando, por tanto, a los gobiernos socialistas anteriores de la Junta de Andalucía. Siempre fue público y notorio el abandono de los gobiernos socialistas a las demandas de ayuntamientos con distintos color político en el gobierno. Pero en este caso se superaron, porque era el mismo. ¿O no? Quizá tuviera algún matiz poco apreciado por los gobiernos de la Junta. Un asiduo lector del manifiesto de resistencia, quizás. Sea lo que sea, consideramos que es absolutamente descarado que el partido que ha gobernado el Parlamento de Andalucía no haya realizado ni una sola acción encaminada a dar una solución de seguridad y acceso a esta zona en todos estos años. Y que sea tras la llegada del cambio de gobierno cuando presente esta medida urgentemente. Es evidente que la oposición les está sentando muy bien. Descubren la

urgencia de vecinos que llevan años movilizados, y sobre todo descubren que aquí es donde se puede resolver. Van mejorando, y en vista de este progreso deberían mantenerse en esa posición muchos años para regenerarse y volver a ser un partido creíble.

Pero, volviendo a la problemática, quiero hacer constar que los verdaderos protagonistas son los vecinos, que a través de su comunidad de propietarios elaboraron, hace un año ya, un proyecto de peatonalización. Elaborado por los propios vecinos. Ya solo les faltó construirlo a ellos ante la dejadez del Partido Socialista. Pues, a pesar de todo ello, el ayuntamiento no los recibió hasta el mes de octubre, y cuando lo hizo, la respuesta del equipo de gobierno del PSOE fue la misma: promesas de reuniones con el delegado de Carreteras de la Junta y visita de las urbanizaciones para impulsar la solución. Que nunca se produjeron. Al menos tuvieron la decencia de valorar el proyecto de los vecinos como técnicamente viable. Mi duda es si lo leyeron al menos. Los vecinos y afectados de la zona comienzan una campaña entonces reivindicativa, a través de redes sociales, marchas vecinales y anunciando un calendario de movilizaciones con la unión de otros colectivos. También el Grupo Municipal de Ciudadanos Cártama reivindicó esta situación en distintos planos. Y desde nuestro grupo parlamentario se ha conocido de primera mano la situación de la zona y las propuestas —de las que hoy nos hacemos eco— de los vecinos para poder estar comunicados de forma segura con el núcleo del municipio, y viable económicamente.

En resumen, la ejecución del proyecto plasmado por los vecinos establece la travesía Atalaya Cártama-Sierra Llana, teniendo en cuenta que la urbanización Atalaya se encuentra a menos de 400 metros de la glorieta de Sierra Llana. A la espera de informes técnicos, el lugar idóneo sería el margen derecho, dirección Sierra Llana, paralelo a la carretera, junto a la alambrada de una finca. La distancia entre alambrada y arcén es de seis metros, por lo que la travesía podría tener un metro y medio y sería similar a las demás realizadas en el municipio. La travesía Sierra Llana, carril bici paralelo a la carretera, que tiene unos 600 metros, siendo la opción más idónea, a la espera de informes técnicos, el margen izquierdo dirección al carril bici. También paralela a la carretera, con un metro y medio de travesía, bien de hormigón, tierra compacta o zahorra. Por ese motivo presentábamos una enmienda que no contemplaba la proposición original: la necesidad de una planificación técnica y presupuestaria que garantice la actuación conjunta de ambas iniciativas, y con el máximo nivel de eficacia, eficiencia y seguridad para los vecinos de la zona. Enmienda que creo que ha sido aceptada en la transaccional que se ha presentado. Al ser una carretera de competencia autonómica, debemos actuar sobre la misma, y dado que el carril bici del municipio quedaría justo al final de la acción peatonal, deberíamos realizar una actuación de unificación, consonancia y continuidad del mismo.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, el señor Ruiz tiene la palabra.

El señor RUIZ ORTIZ

—Muchas gracias, señor presidente.

Bien, nosotros, con respecto a esta iniciativa del Partido Socialista, construir este camino peatonal, la urbanización Atalaya de Cártama, pues estamos a favor, como le hemos estado siempre. Es decir, el Partido Popular de Cártama ha estado siempre con esa reivindicación, y de hecho incluso ha llevado una alternativa a esta propuesta en su programa electoral. Así que nosotros no nos movemos de donde estamos, estamos en el mismo sitio. Lo que sí nos ha sorprendido, igual que al resto de los grupos, es ver al PSOE en esta iniciativa, sobre todo pues trayéndola aquí, al Parlamento. Después de todos estos años gobernando en los dos sitios, tanto en el ayuntamiento como en la Junta de Andalucía, pasándose la pelota unos a otros y sin hacer absolutamente nada. Sirva como dato que el alcalde socialista de Cártama ni siquiera se ha reunido con estos vecinos; ahí está el interés del Partido Socialista en esta iniciativa. Y la verdad, bueno, pues nada, bienvenidos, ahora que están en la oposición en Andalucía y que vienen las elecciones municipales, pues parece que se tienen que poner las pilas, y nosotros nos alegramos de que se las pongan.

Como dice el compañero de Ciudadanos, se ve que les ha sentado bastante bien pues estar en la oposición.

Bien, nosotros, con respecto a la iniciativa, es verdad que, aunque es una carretera de competencia autonómica, lo que es el camino peatonal no corresponde construirlo a la Junta Andalucía, sino que corresponde autorizarlo a la Junta de Andalucía. Este proyecto no se puede llevar a cabo sin la colaboración del Ayuntamiento de Cártama.

Entonces, nosotros hemos presentado una enmienda que dice que metamos al ayuntamiento, a la colaboración con el ayuntamiento, porque es esencial que Junta y ayuntamiento colaboren en este proyecto. Y ya les adelanto que el nuevo Gobierno de la Junta Andalucía, sustentado por este grupo parlamentario, pues está dispuesto a incluir en los presupuestos una partida para construir este proyecto. Y lo que sí pedimos es la colaboración, como digo, del Ayuntamiento de Cártama, que es muy necesaria para llevarlo a cabo.

Bien, el Partido Popular va a votar a favor de la iniciativa, por supuesto. También aceptamos..., o sea, estamos a favor de las enmiendas que han presentado otros grupos, y las hemos visto con la portavoz del Grupo Socialista y hemos llegado una transaccional; estamos de acuerdo con el texto final, vamos a votar a favor.

Y, bueno, al final, lo importante es que el camino se construya y lo importante pues que demos respuesta a esta reivindicación de los vecinos; para eso estamos aquí, para solucionar problemas.

El estilo en Andalucía ha cambiado; el Gobierno del cambio va a hacer las cosas de otra manera, y aquí nos tienen los vecinos a su lado.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

La señora Rubiño para cerrar el debate, tiene la palabra.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Muchas gracias de nuevo, señor presidente.

Me sorprende que, bajo la apariencia de un debate amable, en el que todos parece que estamos de acuerdo en aceptar esa enmienda transaccional que con toda la buena fe ha presentado este grupo, al igual que ha hecho con esta iniciativa, pues se aprovechen las intervenciones para hablar de cosas que los vecinos y vecinas de la Atalaya de Cártama —estoy segura que están contemplando este debate a través de la página web del Parlamento— pues están contemplando, como digo, de manera atónita. Porque le digo al señor portavoz del Grupo de Ciudadanos: me parece muy lamentable, muy lamentable, la apreciación que ha hecho de carácter orgánico con respecto al Ayuntamiento de Cártama. No venía a cuento, me parece de un nivel muy bajo y, sinceramente, lo que les molesta es que en el Ayuntamiento de Cártama gobierne el Partido Socialista y que lo haga por mayoría absoluta; un partido que ha transformado el Ayuntamiento de Cártama, que ha transformado un municipio que era menor, mucho menor, de 20.000 habitantes y que ahora está en torno a los 25.000; con un equipo de gobierno que trabaja de manera incansable durante horas y horas, que, como digo, ha creado nuevas infraestructuras en el municipio, que es un referente en la provincia de Málaga, que, como digo, está bien conectado por carretera y bien por tren, pero que ciertas urbanizaciones que han ido creciendo a lo largo del tiempo pues, como digo, no cuentan con esas conexiones.

Y hablar de esa manera me parece sectario. Y hablar del Gobierno del cambio...; no, señora: el Gobierno del cambio. Porque es que ustedes, que además tienen representación en el Ayuntamiento de Cártama y tienen todavía una diputada de Cártama que, además, es parlamentaria en esta Cámara, no han presentado ni una sola iniciativa para los vecinos y vecinas de la Atalaya de Cártama. Lo que les pasa a ustedes es que, ahora que hemos traído esta iniciativa, se suman al carro y se lamentan. Porque les tengo que recordar que la Junta de Andalucía sí que ha invertido en el municipio de Cártama. En el año 2007..., porque veo que su memoria es muy frágil, le recuerdo una primera actuación de la Junta de Andalucía, que consistió en realizar una senda peatonal de unión entre la Estación de Cártama y la barriada de la Nueva Aljaima, en paralelo a una carretera que era de titularidad autonómica, con una inversión de la Junta de Andalucía... —que este camino peatonal permitió que se uniesen ambos núcleos de población, dotándolo de árboles, farolas, de medios protección...—, una actuación que tuvo una inversión de 500.000 euros y una longitud de 1.630 metros.

Dos años más tarde, ya en plena crisis, se realizó por parte también de la Administración autonómica, con un Gobierno socialista en el municipio de Cártama, una importante inversión de más de medio millón de euros para conectar Cártama-pueblo con Cártama-estación. Estamos hablando de los principales núcleos de población que tiene el municipio de Cártama. Es que cuando tocan ustedes de oído, es que no saben de lo que hablan: una cosa es conectar los núcleos poblacionales y, posteriormente, hacerlo con las diferentes urbanizaciones.

Se realizó, además, una ampliación de los carriles de la carretera autonómica entre Cártama-pueblo y Cártama-estación, acerados para facilitar la comunicación a pie entre los dos núcleos, y dotando también de un carril bici a esta carretera autonómica, que es la MA-421. También se instalaron faroles, árboles de sombra, etcétera, etcétera.

En época de crisis, se han tenido que priorizar ciertas actividades y ciertas inversiones. Y, por supuesto, ahora que ustedes se dan los golpes de pecho, los patriotas de hojalata se dan golpes de pecho con ese Gobierno del cambio —que, insisto, es el Gobierno del cambio—, pues claro, lo que quieren poner es la puntilla. Pero me parece lamentable, cuando estábamos llegando a un consenso —sinceramente, ya he escuchado a los tres grupos que han presentado enmiendas, adoptando una transaccional— pues que se adop-

ten ese tipo de posiciones en las que se hablan de cuestiones orgánicas; porque si nos ponemos pues a contar las cositas que pasan en Castilla y León, pues más de uno tendría que ponerse a mirar para otro lado.

Pero, bueno, en cualquier caso, lo vuelvo a decir: embarrar el debate, cuando hay vecinos y vecinas que lo único que quieren es que salga adelante un proyecto al que nosotros les hemos escuchado, hemos recogido sus reivindicaciones y registrado esta iniciativa, pues siento que les moleste, pero así es como va a actuar el Gobierno socialista, con una oposición responsable. Hagan ustedes Gobierno, que no es lo que están haciendo, no lo están haciendo, no hacen Gobierno; siguen instalados en la demagogia diciendo lo que el Gobierno socialista hizo o no hizo en su momento, pero ya digo que no afrontan la realidad.

En cualquier caso, hemos admitido las tres enmiendas, convirtiéndolas en una transaccional; nos parecía importante añadir el carril bici; nos pareció importante incluir las urbanizaciones de Doña Ana y de Sierrallana. Y, por supuesto, el Gobierno de Cártama, el Gobierno socialista de Cártama, no tiene ningún tipo de problema a la hora de prestar su colaboración y así lo hemos incluido en la enmienda transaccional.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Entiendo, por tanto, con el pronunciamiento de los distintos portavoces, y también por la portavoz del Grupo Socialista que se acepta la transaccional. Decaen, por tanto, las tres enmiendas y pasamos a votar la PNL con la incorporación de la transaccional.

Se inicia la votación.

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

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

